

Montréal

et son aménagement

Vivre la ville



JEAN-CLAUDE
MARSAN

TEXTES CHOISIS



Bouleversés par l'accroissement de la mobilité et des échanges culturels, les rapports entre les collectivités et leur environnement bâti restent au cœur des constructions identitaires modernes. *Patrimoine urbain*, collection de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain (ESG-UQAM), propose d'explorer les constitutions matérielles et les configurations imaginaires de cet environnement. De l'architecture à la ville et de la création à la commémoration, les ouvrages de la collection auscultent le patrimoine sous ses diverses manifestations, afin d'en connaître les atours et les processus, d'apprendre à reconnaître ses surgissements et, au bout du compte, d'accompagner l'attachement des collectivités pour le monde qui les entoure.

L'analyse des idées autant que celle des objets y sont ainsi mises à contribution afin de comprendre les ingrédients qui animent l'environnement et les représentations qui forgent le paysage construit ; il s'agit, dans une perspective transversale, de nourrir une réinvention du patrimoine, comme projection dans l'avenir de nos sociétés.

Jeunes chercheurs et chercheurs expérimentés des quatre coins de la planète offrent dans *Patrimoine urbain* leurs réflexions en partage à un large public, intéressé par l'histoire, par les constructions mythiques ou simplement par le monde qui l'entoure. Acteurs, décideurs et témoins des scènes architecturales, urbanistiques ou touristiques, citoyens et curieux sont donc conviés à la découverte et au débat.

Montréal

et son aménagement
Vivre la ville



Patrimoine urbain

Collection de la Chaire de recherche du Canada
en patrimoine urbain

Montreal, City of Spires

Church Architecture during the British
Colonial Period – 1760-1860
Clarence Epstein
2012, ISBN 978-2-7605-3422-3, 272 pages

Habiter l'Arménie au Québec

Ethnographie d'un patrimoine
en diaspora
Marie-Blanche Fourcade
2011, ISBN 978-2-7605-2653-2, 304 pages

La ville

Phénomène de représentation
Sous la direction de *Lucie K. Morisset*
et *Marie-Ève Breton*
2011, ISBN 978-2-7605-2657-0, 352 pages

De la ville au patrimoine urbain

Histoires de forme et de sens
André Corboz et Lucie K. Morisset
2009, ISBN 978-2-7605-2479-8, 336 pages

Quel avenir pour quelles églises?

What future for which churches?
Sous la direction de *Lucie K. Morisset*,
Luc Noppen et *Thomas Coomans*
2006, ISBN 2-7605-1431-5, 624 pages

Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)

Martin Drouin
2005, ISBN 2-7605-1356-4, 402 pages

Les églises du Québec

Un patrimoine à réinventer
Luc Noppen et Lucie K. Morisset
2005, ISBN 2-7605-1355-6, 456 pages

Membre de
L'ASSOCIATION
NATIONALE
DES ÉDITEURS
DE LIVRES

Presses de l'Université du Québec

Le Delta I, 2875, boulevard Laurier, bureau 450, Québec (Québec) G1V 2M2
Téléphone : 418 657-4399 – Télécopieur : 418 657-2096
Courriel : puq@puq.ca – Internet : www.puq.ca

Diffusion/Distribution:

Canada et autres pays: Prologue inc., 1650, boulevard Lionel-Bertrand, Boisbriand (Québec) J7H 1N7
Tél.: 450 434-0306/1 800 363-2864

France: Sodis, 128, av. du Maréchal de Lattre de Tassigny, 77403 Lagny, France – Tél.: 01 60 07 82 99

Afrique: Action pédagogique pour l'éducation et la formation, Angle des rues Jilali Taj Eddine
et El Ghadfa, Maârif 20100, Casablanca, Maroc – Tél.: 212 (0) 22-23-12-22

Belgique: Patrimoine SPRL, 168, rue du Noyer, 1030 Bruxelles, Belgique – Tél.: 02 7366847

Suisse: Servidis SA, Chemin des Chalets, 1279 Chavannes-de-Bogis, Suisse – Tél.: 022 960.95.32



La *Loi sur le droit d'auteur* interdit la reproduction des œuvres sans autorisation des titulaires de droits. Or, la photocopie non autorisée – le « photocopillage » – s'est généralisée, provoquant une baisse des ventes de livres et compromettant la rédaction et la production de nouveaux ouvrages par des professionnels. L'objet du logo apparaissant ci-contre est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit le développement massif du « photocopillage ».

Montréal

et son aménagement

Vivre la ville

JEAN-CLAUDE
MARSAN

TEXTES CHOISIS

PRÉFACE DE
LUCIE K. MORISSET ET LUC NOPPEN



Presses de l'Université du Québec

Marsan, Jean-Claude, 1938-

Montréal et son aménagement : vivre la ville

(Patrimoine urbain ; 8)

Comprend des réf. bibliogr.

ISBN 978-2-7605-3464-3

1. Urbanisme – Québec (Province) – Montréal. 2. Sol, Utilisation du – Québec (Province) – Montréal.
3. Patrimoine historique – Québec (Province) – Montréal. 4. Aménagement du territoire – Québec
(Province) – Montréal. I. Titre. II. Collection : Patrimoine urbain ; 8.

HT169.C32M62 2012 307.1'216 C2012-940581-7

La publication de cet ouvrage a bénéficié de l'apport financier des programmes et organismes suivants :

- le Programme des Chaires de recherche du Canada, grâce à la contribution de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain ESG, UQAM.
- le programme de Réseaux stratégiques de connaissances du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH) qui subventionne le Forum canadien de recherche publique sur le patrimoine, logé à l'UQAM.

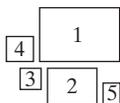
Les Presses de l'Université du Québec reconnaissent l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du livre du Canada et du Conseil des Arts du Canada pour leurs activités d'édition.

Elles remercient également la Société de développement des entreprises culturelles (SODEC) pour son soutien financier.

Mise en pages : INTERSCRIPT

Couverture – Conception : RICHARD HODGSON

- Photographies :
1. La rue de la Commune et du Vieux-Port vers l'est, photo: Roy Tennant.
 2. Le centre-ville est de Montréal vu depuis la montagne, photo: Jean-Claude Marsan.
 3. Parc du Mont-Royal, photo: Jean-Claude Marsan.
 4. *Vue de Montréal depuis la barrière de péage du Chemin de la Côte-des-Neiges*, William Notman, 1859, Musée McCord, View-7097.
 5. Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834.



Cet ouvrage a été publié à l'occasion de la remise
à Jean-Claude Marsan d'un doctorat *honoris*
causa de l'Université du Québec à Montréal.

Préface

Qui s'intéresse à la ville ou à Montréal et ne connaît pas le nom de Jean-Claude Marsan ? L'architecte, urbaniste et professeur émérite de l'Université de Montréal a profondément et durablement marqué la pensée de l'aménagement et du patrimoine urbain dans la métropole québécoise. Sa carrière a jalonné l'évolution de l'urbanisme de Montréal et fait de sa cité natale un haut lieu de l'histoire de la conservation des paysages culturels en Occident. Tout près de quarante ans après la publication originelle du fondateur *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, cette anthologie s'imposait : elle veut mettre en

valeur et offrir en partage les réflexions que divers textes, dispersés au gré des enjeux éditoriaux, ont instillé dans le savoir et le savoir faire aménageurs métropolitains.

La collection de textes qui suit rassemble des articles publiés *talis qualis* ou des extraits de classiques aux titres évocateurs, tel ce *Montréal en évolution* (1974) édité cinq fois: *Montréal, une esquisse du futur* (1983) et *Sauver Montréal* (1990) à la fois enjoignent et disent la constance d'une pensée qui n'a cessé de chercher, jauger, discuter, scruter l'avenir pour imaginer une ville meilleure, inscrite dans la continuité d'un héritage qui catalyse sans jamais asservir. Composé en chroniques, ce florilège ramène au jour des considérations et des objets qui émailent toujours le temps présent et dont la biographie révèle la prégnance, tout en prévenant, une fois pour toutes, des embûches et des contournements que l'on aurait pu être tenté de répéter: bilan, cette anthologie se veut aussi balise.

On y parle de «projets urbains» et «d'identité», celle de Montréal, adossée à quelques considérations comparables, Ottawa ou Toronto par exemple, et, surtout à l'histoire du monde qui fait écran à la métropole, question de la saisir mieux. «Chaque ville possède un langage urbain qui lui est propre [et] qui la rend intelligible à l'esprit», écrit Jean-Claude Marsan: c'est en effet à découvrir cette syntaxe et ses lexèmes qu'il nous convie ici, sans pour autant céder à l'angélisme, car identifier ce qui «fonde l'identité de Montréal» implique aussi, fait-il valoir, savoir dénoncer ses outrages et ses transgressions. Fondés sur une interprétation historique consciencieusement construite, les textes que voici s'animent autour d'opinions qui rendent, en filigrane, un sens critique aiguisé: quand il écrit «le patrimoine est un terme piégé», on comprend bien que Jean-Claude Marsan, pour parler d'identité, n'a pas l'intention de s'enrober de bons sentiments ou de suivre les sirènes des mots charmants. Il invite à l'amélioration.

Voilà qui lui permet d'exposer les errements et les faux dogmes. Muni d'une saine méfiance à l'égard des relents de l'urbanisme moderniste, de son discours sur le «renouveau» et de ses actes de «table rase», Jean-Claude Marsan dénonce aussi les dessous de ce qu'il nomme «l'urbanisme promoteur», mais toujours pour mettre en discussion, justement, ce que l'on pourrait faire mieux. En arrière-plan de la discussion sur des projets, sur des œuvres d'architecture urbaine et sur leur significativité, c'est Montréal comme un projet qui se dévoile. C'est la quête d'un aménagement de Montréal et pour Montréal.

Ainsi Jean-Claude Marsan se porte-t-il à la défense de cette «Babylone», comme il la nomme aussi, de sa spécificité citoyenne et bâtie dont il faut «apprécier la grande variété» envers et contre les atours homogènes dont l'ignorance voudrait l'habiller. Le projet de Montréal est aussi, pour Jean-Claude Marsan, le fruit d'un idéal social: quand, dans ce «modèle particulier d'agglomération que l'on pourrait qualifier de conglomérat de villages» ou dans ce «rabouinage de milliers de p'tits bouttes de rue», comme l'a décrit Jean-Claude Germain, il réclame une «polynucléarisation» propice à un environnement «potentiellement plus appropriable et plus humain», il argue en faveur d'une forme de justice, pour

les citoyens d'aujourd'hui, mais aussi pour leurs héritiers que l'on ne connaît pas encore. Il argue contre l'arrogance de l'ici-maintenant et des décisions à la va-vite jetées inconsidérément sur un substrat urbain dont on sait pourtant la temporalité bien plus longue que la nôtre.

Cet inaltérable engagement de Jean-Claude Marsan dans la recherche de solutions durables aux problèmes contemporains de la ville s'incarne particulièrement dans deux points cardinaux : le Fleuve et la Montagne, cette « sacrée montagne » comme il l'appelle, qui cadrent la réflexion du professeur comme ils marquent l'histoire et le devenir de la cité. Tel un métronome, le surgissement régulier du Vieux-Port et du mont Royal dans les textes de Jean-Claude Marsan, à vrai dire, ne surprend guère, car ils sont aussi symboliques que distinctifs de la métropole, si bien qu'ils ne trouvent guère d'équivalents : pourquoi alors leur imposer des solutions d'ailleurs ?, observe-t-il justement.

Sur les quelque quarante ans que cette anthologie recoupe, Jean-Claude Marsan a accompagné et façonné les démarches qui nous ont légué ces deux hauts lieux de Montréal ; et bien que « la partie ne soit pas encore gagnée », maintient-il, on ne peut plus concevoir le présent ou l'avenir de l'un ou de l'autre sans aussitôt invoquer, ici la proposition, là l'observation, partout la « façon Marsan » de penser Montréal.

Au-delà de la promotion et de la valorisation du tissu ordinaire, Jean-Claude Marsan a en effet voulu que le patrimoine urbain soit aussi montréalais dans son principe, sinon babylonien lui-même, au moins particularisé. Contrairement aux autres arrondissements historiques du Québec ou de la planète, ni celui de Montréal, ni ses différents monuments, n'ont jamais suffi à contenir ou à exprimer l'identité de la métropole : très tôt Jean-Claude Marsan a montré comment l'on devait en sortir pour que le patrimoine puisse être vraiment urbain, vraiment montréalais.

Entre les genèses, parfois les autopsies, par exemple de cette ville qu'il voit oubliée de Dieu à la fin des années 1980, Jean-Claude Marsan observe aussi que « L'île de Montréal a la forme d'un boomerang » ; ce n'est peut-être pas un hasard. L'idée rappelle dans tous les cas combien s'est aussi dans l'action, le « lancer de l'idée » pourrait-on dire, que Jean-Claude Marsan a persisté à interroger les conditions réelles, historiques ou actuelles, de la réalisation des projets urbains et de ce grand projet urbain, Montréal encore, dont il a retracé les maintes péripéties.

Ceux qui liront cette anthologie pourront suivre l'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement et du patrimoine à Montréal pendant les décennies qui ont, à bien des égards, profondément marqué la ville. Ils pourront aussi suivre combien Jean-Claude Marsan a contribué à en forger l'imaginaire urbain. Les témoignages que rassemble cette anthologie sont en ce sens précieux et uniques : on ne voit pas très bien ce qui, mieux ou plus, retracerait le parcours de Montréal sur le temps long de ces quarante années.

Un « projet », nous apprend le dictionnaire, c'est « ce vers quoi l'homme tend et qui constitue son être véritable ». Voilà donc le projet urbain de Montréal, revu et corrigé par Jean-Claude Marsan à destination de l'avenir. Pourquoi lire aujourd'hui une anthologie de Jean-Claude Marsan ? Pour savoir les enjeux qui ont tissé cette ville. Pour savoir l'articulation savante et inspirée qui a animé les grands chantiers de la métropole. Pour savoir continuer. « Rien, nous dit Marsan, n'est plus permanent que le changement. »

Lucie K. Morisset et Luc Noppen
21 février 2012

Table des matières

Préface	IX
<i>Lucie K. Morisset et Luc Noppen</i>	
Introduction	1
Partie I	
Situation et site géographique de Montréal	3
1. Le fleuve et la montagne	5
2. Le plan de réaménagement du Vieux-Port : ce pourrait être le projet de la fin du siècle à Montréal	11

3. L'aménagement du Vieux-Port de Montréal: les avatars de l'urbanisme promoteur	15
4. Pour célébrer le 375 ^e anniversaire de Montréal: un parc-plage métropolitain	41
5. Le centenaire du parc du Mont-Royal: l'héritage d'un idéal social	47
6. Le mont Royal et la ville: les liaisons visuelles	53
7. L'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal: le déni de l'appropriation populaire	67
8. L'Université de Montréal et son développement: il faut densifier et unifier le campus	71
Partie II	
Patrimoine et caractère urbain montréalais	77
9. Montréal, ville aux multiples visages	79
10. La terre d'accueil	89
11. Montréal en évolution	99
12. La conservation du patrimoine urbain	147
13. Le Vieux-Montréal déclaré « arrondissement historique » en 1964	169
14. Culture et patrimoine bâti	197
15. Plan stratégique de conservation des églises et des chapelles au centre-ville de Montréal	213
Partie III	
Urbanisme et aménagement	225
16. Montréal: repenser l'aménagement	227
17. Montréal: l'avenir d'un centre-ville, problèmes et défis	237
18. L'ouverture donnant sur la colline du Parlement: est-ce le bon langage urbain?	259
19. Le développement urbain à l'an 2000	271
20. Une île, une ville: le triomphe d'un rêve dépassé	279
21. La renaissance de l'espace public à Montréal	283
22. Le prix d'un symbole: il y a un coût à payer pour une architecture et un environnement urbain de grande qualité	291
23. Le complexe culturel de l'OSM – un gigantisme dissonant: que gagnera Montréal en « formalisant » la culture d'une façon aussi dissociée de son identité?	297
24. Le temps et l'espace	301

Introduction

Que choisir parmi plus de 400 écrits, chapitres d'ouvrages, rapports de recherche, actes de colloques, articles de revues professionnelles et de journaux? Après quarante ans de carrière comme architecte, urbaniste et professeur, trois convictions bien enracinées m'ont guidé dans ce choix. La première, c'est que la ville constitue un écosystème indissociable des citoyens qui y vivent et l'animent. C'est là une réalité trop souvent négligée par les politiciens, les urbanistes et les aménagistes et que l'Office de consultation publique de Montréal tente de faire respecter. La deuxième, c'est que cette vie collective dans un lieu donné façonne au cours du temps ce lieu d'une façon distinctive, lui conférant une identité, une cohérence et le dotant d'éléments

signifiants qui s'avèrent autant d'assises pour des interventions architecturales et d'aménagement pertinentes. La troisième, c'est que, pour saisir et refléter ces réalités, Montréal constitue un excellent laboratoire : ne compte-t-elle pas parmi les villes les plus complexes d'Amérique du Nord pour son cadre géographique, son histoire, son économie et les deux cultures majeures qui la vivifient depuis près de trois siècles ? On ne s'étonnera donc pas que la majorité des écrits présentés dans cette anthologie concerne la métropole québécoise.

Ce recueil se divise en trois parties. La première regroupe des textes qui ont trait au site de Montréal : ses particularités, son héritage et son énorme potentiel si l'on prend soin d'en faire un usage cohérent. Les écrits de la deuxième partie portent sur la connaissance, la conservation et la mise en valeur du patrimoine montréalais, tant architectural qu'urbain, en insistant sur sa variété et ses richesses. Enfin, la dernière partie rassemble principalement des textes sur l'architecture et l'aménagement urbain, ces arts qui comptent parmi les plus exigeants du fait qu'ils sont encadrés par les attentes des usagers.

Je n'écrirais sans doute plus, aujourd'hui, certains textes de la même manière. Cette rétrospective a l'avantage de montrer que la ville est toujours en changement et que chaque période a ses attentes particulières auxquelles doivent faire face les disciplines d'intervention. De même, étant donné la réalité dans le temps présent, certains autres peuvent paraître surprenants pour leurs questionnements, voire leur pessimisme. C'est le cas de celui portant sur l'aménagement du Vieux-Port dont l'énorme succès a été retardé pendant près de deux décennies par les méprises des corps publics. Pourtant l'opinion publique avait été claire dès le début quant à la solution souhaitable. Raison de plus pour être davantage à l'écoute des citoyennes et des citoyens quant à l'aménagement de leur milieu de vie.

Je voudrais, en terminant, remercier sincèrement Luc Noppen, titulaire de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain de l'École des sciences de la gestion à l'Université du Québec à Montréal, de m'avoir offert de publier cette anthologie. Mes remerciements vont également à Régis Normandeau et Jean-François Cloutier-Deraiche, qui ont assuré avec compétence et une patience apaisante la numérisation de ces écrits disparates, ainsi qu'à Micheline Giroux-Aubin, qui a pris en charge avec dextérité la révision de ces textes.



Situation et site géographique de Montréal

1

Le fleuve et la montagne¹

1. Publié originellement dans Jean-Claude Marsan, *Montréal, une esquisse du futur*, Québec, Institut québécois de la recherche sur la culture, 1983, p. 23-28.

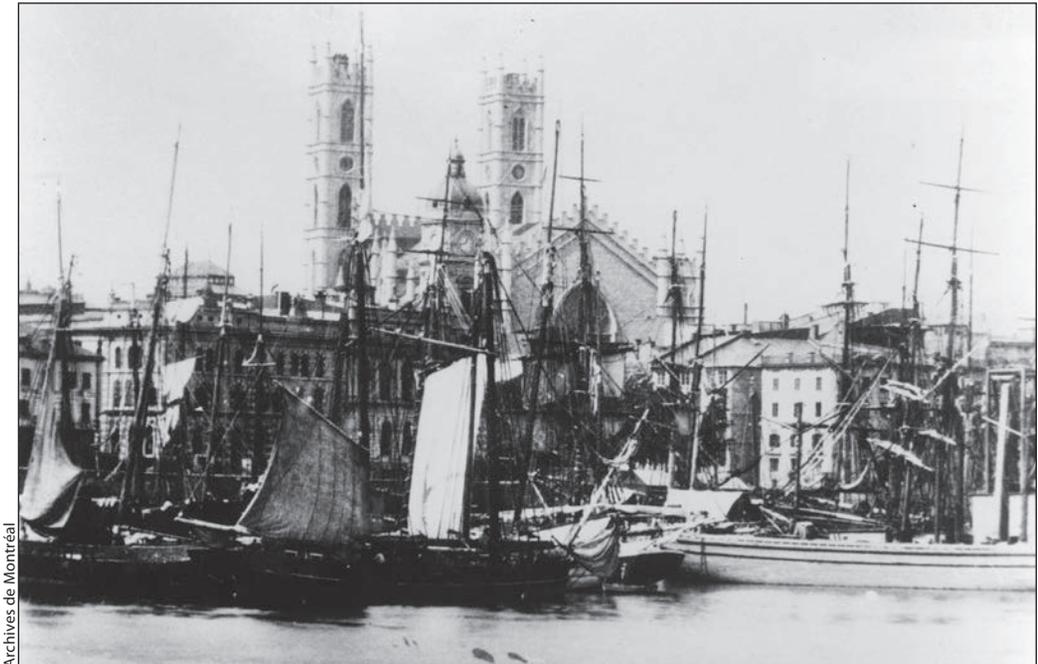
Le panorama que l'on découvre du haut de l'observatoire de la tour du CN à Toronto se résume à peu de choses. Au-delà de la concentration des gratte-ciel du centre-ville, l'agglomération s'étend à perte de vue, plate, saupoudrée d'immeubles-tours. Puis le regard se perd à l'horizon, à peine ondulé, du continent. Dans la direction opposée, il glisse sur une ligne d'horizon, plus nette cette fois, celle du lac Ontario. N'était la présence d'un panneau indicateur révélant la distance de visibilité (45, 50, 55 kilomètres, selon les jours), l'observateur n'aurait aucun moyen de mesurer, de « sentir », cet espace qui s'étend autour de lui.

À Montréal, la vue que l'on a depuis l'observatoire du Chalet du mont Royal est différente. Au-delà des gratte-ciel du centre-ville, qui se dressent comme de gigantesques robots prêts à monter à l'assaut de la montagne, le fleuve Saint-Laurent coule, grandiose, au creux d'une vaste vallée que bornent d'un côté la chaîne bleuâtre des Laurentides et de l'autre celle des Adirondacks. La succession des collines montréalaises, ces formations volcaniques de l'ère primaire, module cet espace de leur masse trapue et exotique. Voilà un immense espace, certes, mais comparé à celui de Toronto, il est plus signifiant parce que plus riche d'éléments structurants, esthétiques et symboliques.

Vue du port à la fin du XIX^e siècle, avec l'église Notre-Dame à l'arrière-plan.

Ces vues anciennes rendent bien toute la fascination du Montréal portuaire de l'époque, en contact direct avec le fleuve et respirant l'air du grand large. Aujourd'hui, avec le déplacement des activités maritimes vers l'est, il ne reste que de grands quais déserts. Selon la façon dont on réaménagera ce vaste territoire (175 hectares) dans l'avenir, Montréal reprendra son leadership au Canada dans le domaine de l'urbanisme ou sombrera dans le provincialisme.

Source: Archives de Montréal





Musée McCord. View-841

◀ *Vue du port vers l'est, dans les années 1880.*

Vue du port vers l'ouest, à la même époque.



Bibliothèque et Archives Canada, C7943

Photo: Jean-Claude Marsan



▲
 Vue du Vieux-Port
 aujourd'hui, prise de
 la tour du Souvenir.

Ces éléments naturels, le fleuve et la montagne, acquièrent, particulièrement en milieu urbain, une valeur de symbole reconnue dans toutes les cultures. Montréal ne serait pas Montréal sans le mont Royal. Pas plus que Naples serait Naples sans le Vésuve, ni Vancouver, Vancouver sans l'arrière-scène impressionnante des montagnes de la côte du Pacifique. La plupart des villes canadiennes, Ottawa, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Régina, Calgary, Edmonton, Victoria, sont construites en terrain plat, souvent désespérément plat. Restent Halifax, Québec, Montréal, Vancouver, édifiées sur des topographies naturelles plus dramatiques. Ce n'est pas par hasard, ou uniquement pour les traces visibles de leur histoire, que ces agglomérations figurent parmi les seules à posséder un certain caractère dans ce pays. Un Torontois, interviewé dans le cadre des festivités de la Coupe Grey présentées à Montréal en 1979, répondit sans hésiter à une journaliste de Radio-Canada qui lui demandait ce qu'il souhaitait le plus rapporter dans la capitale ontarienne: «la montagne!»

Que ce soit à Athènes avec l'Acropole, à Rome avec les collines du Capitole et du Palatin, à Édimbourg avec son Château ou à Avignon avec son Palais, de tout temps comme dans toutes les sociétés, ces protubérances de la topographie naturelle ont magnifié le pouvoir des uns, soutenu l'espérance des autres. On sait que le mont Royal a servi de lieu de sépulture aux autochtones, pratique que les Blancs ont perpétuée: protestants, catholiques et juifs se partagent une grande partie de la montagne pour leur cimetière respectif.

En ce sens, il était inévitable que cette colline devienne le lieu d'affrontements et de conquêtes symboliques des deux communautés culturelles majeures qui ont façonné l'histoire de Montréal. À la suite des grands marchands et magnats britanniques, les McGill, Monk, McTavish, Allan et les autres, qui ont édifié des domaines champêtres sur le mont Royal, les Canadiens français vont y ériger l'un des plus imposants

sanctuaires au monde, l'oratoire Saint-Joseph. De même, l'Université McGill a établi son campus sur le versant sud-est, l'Université de Montréal, sur le versant opposé. Et, au développement, à la fin du XIX^e siècle, du Westmount anglophone devait correspondre, au début du XX^e, celui de l'Outremont francophone.

En fait, il n'y a que le parc du Mont-Royal qui, comme St. James's Park à Londres ou Central Park à New York, transcende ces rivalités de classes et de cultures. Ce n'est pas sans raison que le seul autre parc à posséder ce caractère est celui de l'île Sainte-Hélène (dans sa version contemporaine, Terre des Hommes), situé au cœur de l'élément naturel le plus prestigieux et le plus riche en symboles après le mont Royal : le fleuve Saint-Laurent.

Le pouvoir évocateur, symbolique et esthétique des cours d'eau en milieu urbain, est également considérable. La fascination des villes portuaires, telles Bordeaux, Anvers, Hambourg, Rotterdam ou Stockholm, est bien connue. Pourtant, la plupart des Montréalais sont privés de l'accès au fleuve, de sa vue même. Depuis un siècle, le potentiel économique du Saint-Laurent occulte toutes ses autres valeurs.

Au cours de la période préindustrielle, alors que les biens économiques sont le produit agricole et les fourrures, le fleuve offre l'ouverture sur le monde et la seule voie de pénétration menant au cœur du continent, à l'inconnu. Dans la littérature du temps, il est synonyme d'aventure et de liberté. Nulle surprise qu'on le respecte, qu'on le vénère ; même les embarcations sont conçues pour s'y adapter. C'est l'ère des canots et des forts ; ces derniers deviendront autant de villes sur une voie royale : Kingston, Toronto, Détroit, Chicago.

Avec l'industrialisation, pendant que la plaine agricole fournit en abondance nourriture et main-d'œuvre, Montréal dépend du fleuve pour approvisionner ses usines en matières premières et pour expédier ses produits manufacturés vers les marchés extérieurs. La conquête de la vapeur, qui enchaîne l'homme à la machine, va aussi asservir le Saint-Laurent aux nouveaux engins, fixes ou mobiles. Commence alors la domestication du fleuve, qui se poursuivra, sévère et sans relâche, jusqu'à sa canalisation définitive et totale dans les années 1950.

Alors que, sur tout son parcours, on creuse, on drague, on canalise, on endigue, à Montréal, on remblaye les berges, on construit des quais, on érige des entrepôts et des silos, on élève graduellement, solidement, une muraille de pierre, de fer, de béton qui coupera définitivement les Montréalais de leur fleuve. Ceux qui ont érigé ce mur de Pékin sont les mêmes qui pourront s'élever suffisamment haut sur le mont Royal pour jouir d'une vue sereine sur le Saint-Laurent. Pour les autres, à savoir la grande majorité, ce sera l'incarcération : le droit de tous est devenu le privilège de quelques-uns.

Aujourd'hui, après plus de trois siècles d'évolution, la situation géographique et le site montréalais tiennent toujours leurs promesses. Pour répondre aux coûts croissants de l'utilisation de l'énergie, Montréal, plaque

tournante d'un réseau ferroviaire desservant tout le continent, demeure toujours la ville d'Amérique la plus rapprochée des grandes villes portuaires de l'Europe du Nord, telles Londres, Rotterdam et Hambourg, cela même à une période qui voit l'effritement de l'hégémonie américaine et la consolidation économique du Vieux Continent. Alors que ces coûts croissants du transport augmentent d'autant le coût de la nourriture, Montréal redécouvre l'énorme avantage d'être située au cœur d'une plaine agricole d'une exceptionnelle fertilité.



Le plan de réaménagement du Vieux-Port

Ce pourrait être le projet de
la fin du siècle à Montréal¹

1. Paru originellement dans Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal : Chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1990, p. 175-179. (*Le Devoir*, 23 février 1984.)

Certains disent que c'est le projet de la fin du siècle à Montréal. C'est peut-être exagéré, sauf qu'en l'absence d'un autre projet aussi important il va le devenir. Chose certaine, voilà une opération que l'on ne peut négliger, encore moins rater, car le territoire concerné – 53 hectares – de même que les enjeux sont considérables : c'est toute la revitalisation du Vieux-Montréal et la réputation de la métropole dans le domaine de l'urbanisme qui en dépendent. Il s'agit, évidemment, du réaménagement du Vieux-Port.

On en parle depuis 1975. Ce réaménagement a fait l'objet en 1978 et 1979 d'un programme de consultations publiques comme Montréal n'en avait jamais connu auparavant. Les propositions qui se sont succédé paraissent pourtant aussi inacceptables les unes que les autres. Ainsi l'architecte Michel Lincourt y entrevoyait le développement d'une ville nouvelle ou presque ; et Moshe Safdie, la continuation du tissu urbain du Vieux-Montréal sur les quais. Certains se seraient contentés de quelques tours à bureaux ou des tours d'habitation comme cela se fait actuellement dans le vieux port de Toronto. D'autres enfin – summum de l'horreur ! – désiraient y implanter des résidences entourées de remparts pour en faire le Saint-Malo du Canada !

Dieu, pour une fois, s'est souvenu des Montréalais ! Le plan d'aménagement que la Société du Vieux-Port a adopté, à la fin de l'année 1983, est de loin le meilleur qui n'ait jamais été présenté. Il est l'œuvre du talentueux architecte Peter Rose.

Ce plan se caractérise avant tout par une imposante esplanade, traitée d'une façon classique, qui relierait la rue de la Commune aux quais. Ainsi, la rue de la Commune deviendrait une large avenue bordée d'alignements d'arbres formant colonnades, à l'exemple des Champs-Élysées à Paris ou de Pennsylvania Avenue à Washington, et le reste de l'espace serait aménagé en un parc linéaire avec chemins sinueux pour piétons. Aux endroits où les artères du Vieux-Montréal débouchent sur les quais – à la rencontre de la rue Saint-François-Xavier et du quai Alexandra, du boulevard Saint-Laurent et du quai Édouard VII, de la place Jacques-Cartier et du quai du même nom, enfin de la rue Bonsecours et du quai de l'Horloge (autrefois Victoria) –, l'esplanade est entrecoupée de squares ornés de grandes fontaines. Les rails existants (et qui doivent demeurer pour accommoder les activités portuaires résiduelles), les pistes cyclables et les voies « véhiculaires » de service sont intégrés à cet ensemble d'une façon fonctionnelle et non obstructive.

Dans le plan de Peter Rose, les quais Alexandra et Édouard VII subissent à peine quelques changements : le premier est réservé aux activités maritimes, le second, en plus de celles-ci, doit accommoder un grand marché public. À la tête du quai Jacques-Cartier, dans la continuité de la place du même nom, apparaîtraient de part et d'autre d'une allée centrale deux bâtiments identiques et symétriques, à fonctions commerciales multiples ; au bout du quai, pour compléter la perspective, l'architecte recommande l'implantation d'une institution publique de prestige dans un cadre de verdure. Le quai de l'Horloge, pour sa part, accueillerait la future Maison

des sciences et des techniques sur sa partie perpendiculaire au Vieux-Montréal, tandis que sa partie parallèle, formant le bassin de l'Horloge, serait aménagée en parc de caractère classique, mettant ainsi en valeur la tour de l'Horloge située à son extrémité. Enfin, le terre-plein situé entre ce quai et le quai Jacques-Cartier, résultat d'un remplissage récent, serait excavé au grand profit du marché Bonsecours qui se retrouverait à nouveau près de l'eau.

Ce plan est remarquable à plusieurs points de vue. En premier lieu, il consacre le fait que ce site est exceptionnel et que, par conséquent, il ne doit pas être traité, comme le suggèrent la plupart des propositions qui ont été mises de l'avant jusqu'à maintenant, comme n'importe quel secteur urbain à redévelopper. D'un côté, cette vaste esplanade confère au lieu une échelle véritablement métropolitaine, propre à souligner la grandeur de la façade ondulante, unique en Amérique, que présente la rue de la Commune sur le fleuve. De l'autre, les quais accueillent des activités pertinentes, à caractère métropolitain également, susceptibles, par leurs attraits et leurs effets multiplicateurs (ce n'est pas sans raison que l'on parle d'industrie culturelle dans le cas d'un musée), de contribuer d'une manière sensible à la revitalisation du Vieux-Montréal.

En second lieu, le plan de Rose se situe dans la continuité historique du développement de la métropole et constitue lui-même un événement historique par son caractère et par son type d'aménagement.

Dès le début du XIX^e siècle, les commissaires James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet, chargés de superviser la démolition des murs de fortification entourant la vieille ville d'alors et de proposer

*Vue du Vieux-Port
à la suite du
réaménagement.*



Photo: Jean-Claude Marsan

un plan susceptible de promouvoir la salubrité, la commodité et l'embellissement de cette petite cité, avaient recommandé la création d'une esplanade devant la rue de la Commune. Leurs préoccupations étaient d'ordre pratique, à savoir protéger la ville des glaces flottantes du printemps et du feu qui risquait de prendre à tout moment dans les énormes quantités de bois de construction entassées alors en permanence sur le rivage. Mais elles étaient également d'ordre esthétique : ils souhaitaient ainsi mettre en valeur la vieille ville à laquelle ils reconnaissaient déjà un caractère particulier.

Dans le projet de réaménagement actuel, l'articulation des quais sur la trame urbaine du Vieux-Montréal s'effectue par l'intermédiaire de squares aux endroits mêmes où se trouvaient au XVIII^e siècle les principales portes des murs de fortification. Quant à ces squares, agrémentés de fontaines publiques, ils renouent avec un langage urbanistique fort utilisé au XIX^e siècle à Montréal, comme en témoignent encore des squares tels que Viger, Victoria, Dominion, Saint-Louis et d'autres. Comme à Philadelphie et à Savannah, ces places publiques lui conféraient un caractère particulier sur le continent.

S'il est mené à bien, ce projet constituera un événement important dans l'histoire de l'aménagement de Montréal. En fait, depuis la domination du mouvement fonctionnaliste en architecture et en urbanisme avec la Seconde Guerre mondiale, il représente le premier plan d'envergure à rompre avec les dogmes de ce mouvement d'après-guerre et renoue avec une tradition et un savoir-faire qui nous avaient donné auparavant des réalisations aussi splendides que celles des parcs du Mont-Royal et La Fontaine. L'architecte a avoué d'ailleurs s'être inspiré pour l'aménagement de son esplanade des travaux de Frederick Law Olmsted, concepteur de Central Park à New York et du parc du Mont-Royal, et de ceux de l'ingénieur français Alphonse Alphand, collaborateur du baron George Eugène Haussmann dans le réaménagement du Paris du Second Empire.

Il est enfin réconfortant de constater que ce plan répond positivement à l'ensemble des recommandations et au programme d'aménagement formulés par l'association « Le Vieux-Port » à la suite des consultations publiques de 1978-1979. Se pourrait-il que, après un long divorce, dont Montréal a cruellement subi les conséquences dans son tissu social et physique, se profile une certaine concertation entre les aménagistes et le grand public ?



L'aménagement
du Vieux-Port
de Montréal

Les avatars de
l'urbanisme promoteur¹

1. Paru originellement dans Annick Germain (dir.), *L'Aménagement urbain: Promesses et défis*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1991, p. 27-60.

Sur le plan de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, les décennies 1970 et 1980 ont surtout été marquées dans les villes nord-américaines par la revitalisation des *waterfronts*. Seattle, San Francisco, New Orleans, Savannah, Baltimore, Philadelphie, New York, Boston, Halifax, Saint John, Québec, Toronto, Vancouver : la plupart des villes portuaires du continent ont connu des redéveloppements et des réaménagements plus ou moins complets et convenables, qui ont changé fonctionnellement et formellement leurs paysages urbains riverains.

Montréal a participé à ce mouvement mais, contrairement à ces villes qui ont vu le territoire de leur vieux port redéveloppé entièrement ou en grande partie, le sien est toujours dans l'attente d'un réaménagement significatif. La Société du Vieux-Port de Montréal a proposé dans son Plan budgétaire de 1987 d'aménager en parcs publics les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge et de rouvrir l'embouchure du canal de Lachine à temps pour les célébrations du 350^e anniversaire de la ville en 1992. Combinée à l'esplanade qui est déjà réalisée, cette proposition d'aménagement revient pour l'essentiel à celle qui avait été recommandée lors de la consultation publique de 1978.

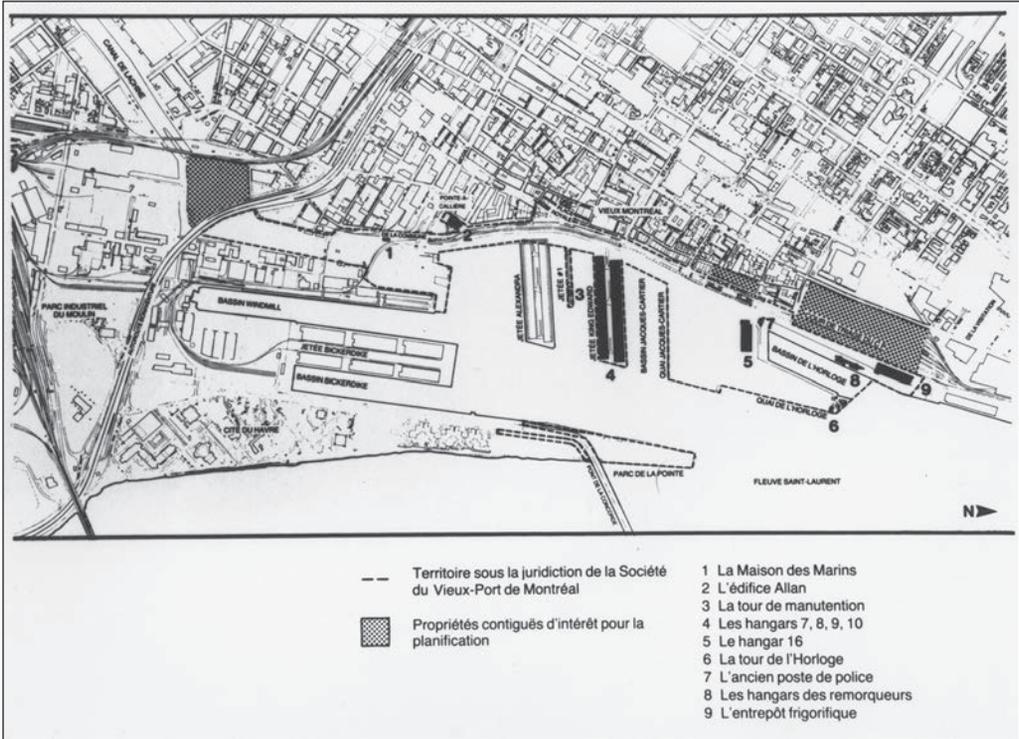
Donc, après une douzaine d'années d'études et de propositions de développement de toutes sortes, c'est un retour au point de départ. Que s'est-il passé? Pourquoi Montréal a-t-elle connu un tel décalage dans la réalisation de ses objectifs – à savoir l'aménagement adéquat de son vieux port en un lieu d'usage public – par rapport aux autres villes portuaires du continent (sans porter de jugement sur la valeur de ce qui y a été réalisé)? Le but de ce texte, en analysant l'historique du dossier du Vieux-Port, est d'essayer de cerner les causes de cette situation et de faire état d'une stratégie d'intervention susceptible de favoriser un certain degré de réalisation sans pour autant compromettre l'avenir.

■ Évolution du dossier du Vieux-Port

Le territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal compte 53 hectares. Il comprend le terrain le long de la rue de la Commune, entre les rues de la Visitation et McGill, lequel s'étend à l'ouest de cette dernière sur l'ancien tracé du canal de Lachine jusqu'à l'autoroute Bonaventure. Font également partie de ce site la Pointe-à-Callière, la pointe de la Cité du Havre, les jetées n^o 1 et King-Edward ainsi que les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge². La jetée Alexandra est exclue de cette juridiction et demeure sous celle du Port de Montréal.

La première étude digne de mention concernant la mise en valeur de ce site est réalisée en 1974-1975 par la Société générale des systèmes urbains, à la demande du Conseil des ports nationaux et du ministère

2. Les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge forment un tout depuis les travaux de remplissage effectués en 1971-1973 en vue d'y établir un terminal de conteneurs. Avant cette opération, le quai de l'Horloge s'appelait le quai Victoria et c'est avec la rénovation en 1982 de la tour de l'Horloge que ce quai a été nommé quai de l'Horloge.



Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, p. 17

▲
Territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal.

Vue aérienne du Vieux-Port et de la ville de Montréal à la fin des années 1960. ▼



Photo: Amour Landry, BANc



Le plan d'aménagement du Vieux-Port proposé par la Société générale des systèmes urbains.

d'État aux Affaires urbaines³. Elle propose un développement multifonctionnel à forte densité, lequel aurait créé, à toutes fins utiles, un quartier autonome devant le Vieux-Montréal. Une voie piétonne sous arcade ou en climat protégé, longeant la rue de la Commune et reliant deux grands espaces publics (au pied de la rue McGill et de la place Jacques-Cartier), structure le développement projeté. Des services publics, des établissements de commerce et des lieux d'activités communautaires, surmontés par des tours à bureaux et quelque 2000 unités de logement, occupent les quais et les jetées. Les espaces verts sont concentrés aux extrémités du site, au pied de la Pointe-à-Callière et sur le quai de l'Horloge, tandis que les activités portuaires sont reléguées à la jetée Bickerdike et au bassin Windmill.

Par son envergure, ce projet suscite plus d'inquiétudes que d'intérêt, notamment de la part de la Ville de Montréal qui voit d'un mauvais œil la création de un million de mètres carrés de superficie de plancher devant un Vieux-Montréal dont le taux d'inoccupation atteint plus de 100 000 mètres carrés. Pour cette raison et sans doute plusieurs autres, cette étude est rapidement mise de côté.

Le gouvernement fédéral ayant abandonné définitivement en 1976 son projet de réaliser un terminal pour conteneurs sur le territoire du Vieux-Port, le ministre d'État aux Affaires urbaines et le ministre des Transports annoncent l'année suivante leur intention de réaménager le site en suivant les recommandations d'une consultation publique. Pour fournir aux citoyens une base de discussion, les architectes associés Desnoyers, Mercure inc. et Moshe Safdie reçoivent le mandat de préparer quatre options de mise en valeur du Vieux-Port⁴.

La première propose un développement minimal : le terrain le long de la rue de la Commune, les quais et les jetées sont aménagés en parcs. La deuxième vise un développement maximal : les espaces verts sont considérablement réduits et privatisés au profit d'un quartier résidentiel

3. Cette étude est connue sous le vocable de « Rapport Michel Lincourt », du nom d'un de ses responsables.
4. Cet historique est tiré de plusieurs ouvrages : *Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique*, juin 1985, p. 25-28, 56-72; Michel Gariépy, « Le Vieux-Port de Montréal – un projet de réaménagement ardu et réfléchi », *Prospect*, Fédération internationale pour l'habitat, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, n° 4, 1989, p. 12-16; Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal, Chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montréal, Boréal, 1990, p. 175-245.

à haute densité. La troisième, la préférée des concepteurs, cherche un équilibre entre les deux premières options, tandis que la quatrième transforme la configuration existante des quais et des jetées en les reliant à leurs extrémités et en les tronquant du côté de la rue de la Commune. Dans toutes les options, les activités maritimes sont concentrées dans les bassins Bickerdike et Windmill et le canal de Lachine est voué à une fonction récréative, avec ouverture sur le Vieux-Port.

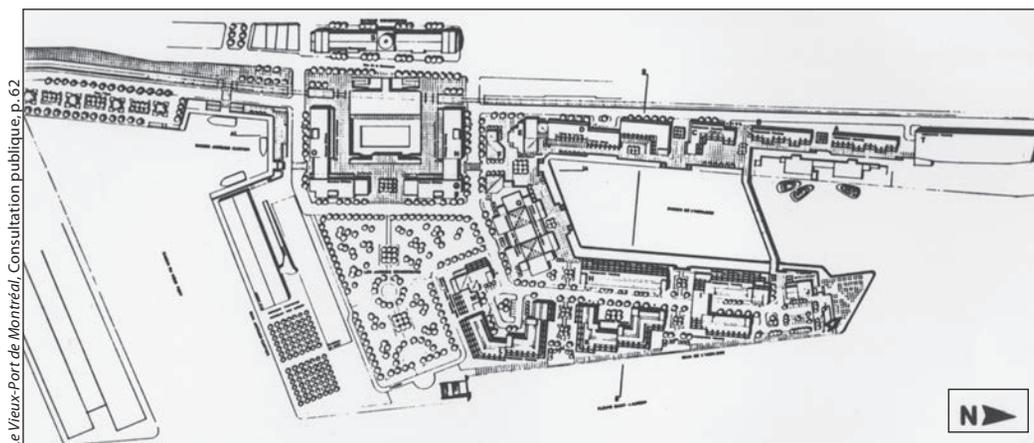
Pour favoriser la participation de la population à l'opération de réaménagement du Vieux-Port, le ministère d'État aux Affaires urbaines crée ensuite une association d'individus et de groupes intéressés, l'Association Le Vieux-Port. Celle-ci commence sa consultation publique en 1978 pour la terminer à la fin de l'année suivante. Son rapport contient dix recommandations clés, qui visent essentiellement l'ouverture du territoire au public sous forme de parcs, principalement le long de la rue de la Commune et sur les quais Jacques-Cartier et Victoria, avec le maintien de certaines activités portuaires⁵. Pendant ce temps, l'élévateur à grain n° 2, situé en face du marché Bonsecours, est démoli et Parcs Canada publie son plan d'aménagement du canal de Lachine, lequel sera réalisé par la suite.

À la fin de 1981, la Société immobilière du Canada (Le Vieux-Port de Montréal) Limitée, connue sous le vocable de la « Société du Vieux-Port », est créée et relève du ministère des Travaux publics. Elle a pour mandat de promouvoir le développement du territoire sous sa juridiction selon un plan directeur approuvé. Elle entreprend immédiatement l'aménagement d'une promenade pour les piétons et d'une piste cyclable le long de la rue de la Commune et supprime à cette fin six des huit voies ferrées qui encombrent le site. Elle annonce également la démolition de l'élévateur à grain n° 1 et choisit le consortium Lavalin-DMA (Desnoyers, Mercure inc.) comme gérant de projet.

L'urbaniste Norbert Schoenauer est alors engagé pour préparer un plan de mise en valeur du secteur Jacques-Cartier. Il propose une utilisation mixte (résidentielle, commerciale et récréative) desservie par une station de métro, jugeant ce type d'occupation nécessaire pour assurer l'animation constante des lieux. Les résidences sont concentrées autour du bassin de l'Horloge tandis que les commerces et les bureaux s'articulent autour d'un parc public faisant face au marché Bonsecours.

Ce plan suscite la controverse pour plusieurs raisons. D'abord, il va à l'encontre d'une des principales recommandations de la consultation publique, celle de ne pas privatiser les quais. Ensuite, il établit un nouveau rapport entre le Vieux-Montréal et les quais, lequel ne respecte pas un des éléments importants du mandat confié à la Société du Vieux-Port, à savoir

5. *Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal; Un programme réalisable proposé par l'Association/Le Vieux-Port – A Redevelopment Strategy for Le Vieux-Port de Montréal; A Practical Program Proposed by the Association/Le Vieux-Port*, décembre 1979.



Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, p. 62

▲
*La proposition
 d'aménagement
 de l'urbaniste
 Norbert Schoenauer.*

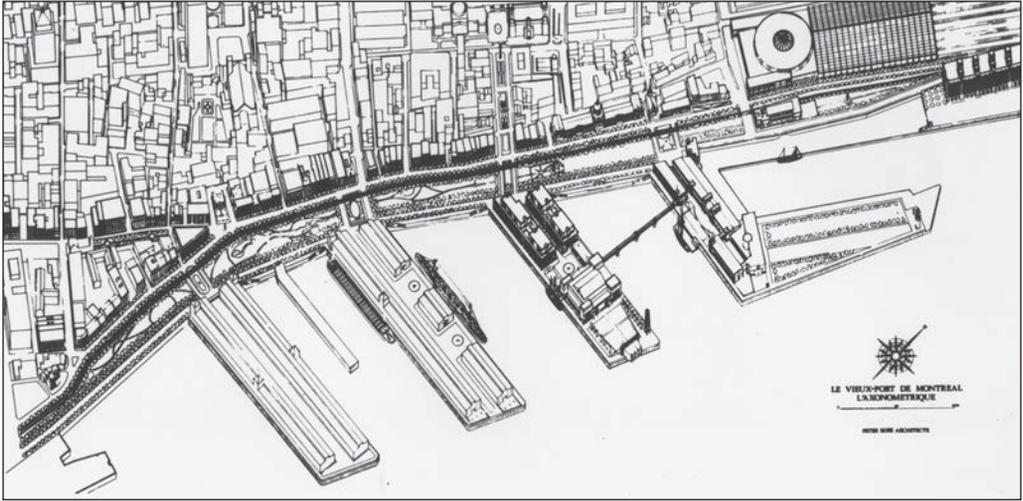
la protection du patrimoine existant. Enfin, il propose un type d'aménagement d'ensemble caractéristique des développements résidentiels de banlieue, fort éloigné du caractère urbain et portuaire souhaité par tous.

Les personnes et les groupes qui ont investi temps et énergie dans la consultation publique se sentent trahis et accusent la Société de mauvaise foi. Surpris par l'ampleur de la controverse, le Conseil des ministres rejette le plan de Schoenauer.

La Société du Vieux-Port mandate alors (1983) les firmes Poirier Cardinal, architectes et urbanistes, et Peter Rose, architecte, pour l'élaboration d'un nouveau concept d'aménagement. Le plan de Poirier Cardinal met de l'avant des principes d'aménagement susceptibles d'assurer les liaisons fonctionnelles et visuelles entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port sans détailler davantage ses propositions. De grands espaces publics sont prévus sur les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge et le reste du site est voué à des activités portuaires, commerciales et culturelles.

À l'opposé, le plan de Peter Rose est formel et très détaillé. Il se caractérise par une imposante esplanade agrémentée d'un bassin, traitée de façon classique, qui relie la rue de la Commune aux quais et aux jetées. Aux endroits où les artères du Vieux-Montréal débouchent sur ces quais et jetées, l'esplanade est entrecoupée de squares ornés de fontaines⁶. Les jetées Alexandra et King-Edward accueillent respectivement des activités portuaires et un grand marché public. Le quai Jacques-Cartier est réservé à des fonctions commerciales et culturelles. La partie du quai de l'Horloge qui est parallèle au fleuve est aménagée en parc de caractère classique tandis que l'autre doit recevoir un musée des sciences et des techniques. Pour la première fois, il est proposé d'excaver le terre-plein entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge pour retrouver leur configuration originelle.

6. Un concours, organisé à l'été 1984 pour sélectionner les concepteurs de ces fontaines, n'a eu aucune suite.



Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, p. 67

Ces deux propositions respectent davantage les vœux de la consultation publique de 1978, du moins quant aux projets de parcs et d'équipements publics. Cependant, seul le plan de l'esplanade de Peter Rose est retenu par la Société du Vieux-Port et sera réalisé dans les années suivantes. L'esplanade ne possède malheureusement ni la qualité formelle ni la richesse de matériaux recommandés par l'architecte : les squares sont traités comme de simples îlots de verdure, l'asphalte et le béton remplaçant les pavés imbriqués et le granit, enfin le design du mobilier, principalement des bancs publics et des lampadaires, est simplifié⁷. La Société rend également public en 1983 le plan d'aménagement du parc de la Cité du Havre, lequel sera réalisé un peu plus tard.

▲
Le concept
d'aménagement
proposé par
l'architecte
Peter Rose.



Photo: Jean-Claude Marsan

◀ Vue aérienne de
l'esplanade aménagée
par l'architecte
Peter Rose.

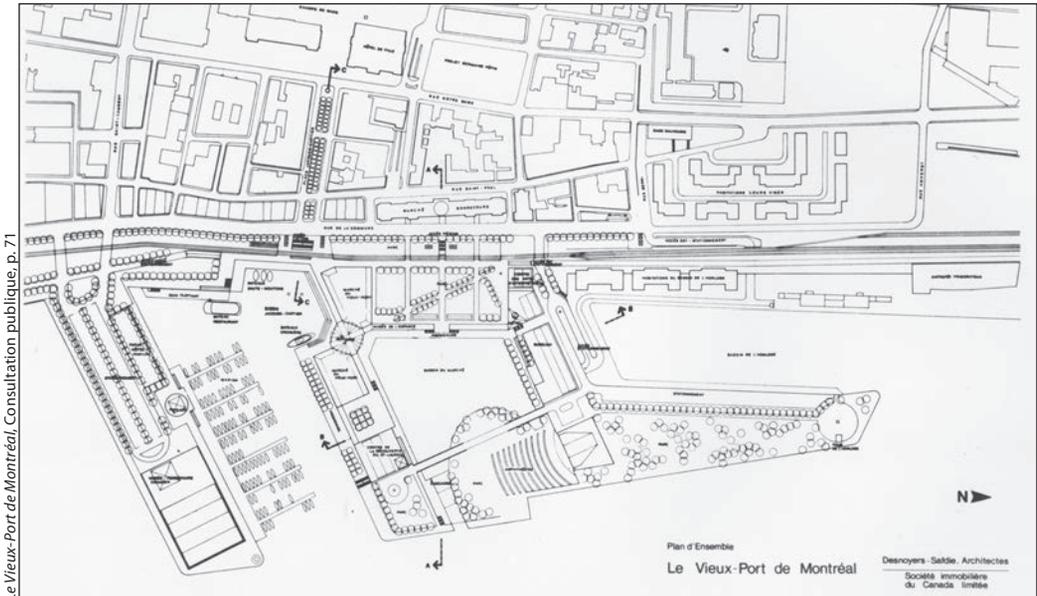
7. On note une similitude entre le design de la rambarde et du mobilier urbain de cette esplanade et celui de l'esplanade de Battery Park City à New York.

En 1984, la Société confie au consortium Lavalin-DMA-Safdie le soin d'élaborer, en collaboration avec l'American City Corporation (une filiale de la compagnie américaine Rouse), un plan de mise en valeur du territoire sis hors de l'esplanade. Le concept d'aménagement proposé reprend pour l'essentiel l'option d'aménagement mixte élaborée en 1978 par ces mêmes architectes à l'occasion de la consultation publique et s'appuie sur l'interrelation des activités commerciales et culturelles pour assurer l'animation du site. Sur la jetée King-Edward sont prévus un musée ferroviaire, une marina et un hôtel familial. Un grand marché public, un musée de l'enfance et le centre de la découverte du Saint-Laurent trouvent place sur le quai Jacques-Cartier, desservis par une station de métro. La partie du quai de l'Horloge qui est parallèle au fleuve est aménagée en parc doté d'un amphithéâtre de plein air tandis que l'autre accueille un centre des arts d'interprétation et des bureaux. Enfin, entre ces deux quais, face au marché Bonsecours, on suggère l'aménagement d'un bassin d'eau pour des activités nautiques l'été et le patinage l'hiver.

Cette proposition, bien que généreuse en équipements publics, suscite néanmoins beaucoup de questions et de critiques, principalement pour l'accent qu'elle met sur le développement et ses prédictions d'achalandage pour le moins exagérées – 10 millions de visiteurs par année pour le seul marché public! Alors que la consultation publique de 1978 avait mis de l'avant le concept d'un lieu d'usage, au développement graduel plus ou moins organique, doté de quelques équipements de soutien, le projet de Lavalin prend l'aspect d'une opération immobilière dont l'objectif premier est d'attirer les gens en fonction des valeurs d'échange.

De nouveaux membres ayant été nommés au conseil d'administration de la Société du Vieux-Port avec l'arrivée au pouvoir des Conservateurs en 1984, cette ambitieuse proposition d'aménagement est mise de côté en

Le plan d'aménagement proposé par le consortium Lavalin-DMA-Safdie.



Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, p. 71

faveur de la tenue d'une seconde consultation publique. Les citoyens sont conviés à nouveau en vue de définir les objectifs, les principes et les modalités d'aménagement du territoire du Vieux-Port. Cette consultation de 1985 entérinera, presque point par point, celle de 1978-1980. Le comité consultatif rappelle ainsi que la vocation principale du Vieux-Port, à titre de propriété publique, est d'être accessible à tous et d'offrir des activités à caractère culturel et récréatif dotées de commerces de soutien. Toutes les autres occupations intensives, que ce soit l'habitation, les édifices à bureaux, le commerce ou les activités portuaires industrielles, sont rejetées. Enfin, il est recommandé de procéder par étapes dans l'aménagement et de corriger le plan directeur au fur et à mesure des réalisations et de leur utilisation.

Dans la proposition mise de l'avant par cette consultation, la partie centrale du territoire, à savoir celle comprise entre la rue McGill et la place Jacques-Cartier, est transformée en place maritime: la jetée Alexandra est réservée aux activités portuaires, la jetée King-Edward et le quai Jacques-Cartier doivent accueillir un centre d'interprétation de la cité, un hall d'exposition, un musée de la mer ou la Maison des sciences et des techniques et des activités commerciales de soutien. Le bassin et le quai de l'Horloge sont utilisés principalement à des fins récréatives, ce dernier étant aménagé en parc urbain. Quant au canal de Lachine, il doit retrouver sa configuration originelle à son embouchure sur le Vieux-Port.

Au lieu de confier à une firme privée le soin de concrétiser ces propositions, la Société change de stratégie en 1987 et élabore un Plan budgétaire d'aménagement qui lui permet de définir les utilisations du sol et les équipements susceptibles de répondre aux recommandations de la consultation publique de 1985. Les interventions prévues au Plan budgétaire comprennent notamment la réouverture du canal de Lachine sur le Vieux-Port⁸, la réalisation de divers travaux sur l'esplanade pour en améliorer l'accès, le réaménagement du quai Jacques-Cartier en parc public, le recyclage des hangars de la jetée King-Edward en musée de la mer et des sciences et des techniques et la création de stationnements souterrains pour 600 véhicules.

Dotée, à la veille des élections fédérales de 1988, d'un budget de 100 millions de dollars (qui aurait été réduit depuis à 50 millions) pour réaliser les travaux d'infrastructure, la Société se met à la recherche, par le biais d'un concours privé, d'une équipe d'architectes. Dans un premier temps, elle lorgne vers des firmes étrangères mais, sensible aux protestations du milieu, ouvre son concours aux firmes locales. À la fin de décembre 1989, la Société annonce la composition de son équipe de design: il s'agit des firmes montréalaises Cardinal et Hardy (chef d'équipe et chargé du design urbain), de Lestage inc. et JLP Associés (gestionnaires du plan) et de l'architecte Peter Rose (expert en design architectural).

8. Les travaux de réouverture du canal de Lachine sur le Vieux-Port ont officiellement débuté en mai 1990.

Comme l'a rappelé France Vanlaethem, les projets élaborés par les huit concurrents en lice ne semblent pas avoir eu un grand poids dans cette sélection puisque les seuls critères explicités furent ceux de l'expertise accumulée et de la réputation acquise⁹. Le programme étant imposé, ce n'est d'ailleurs pas à ce niveau que les concurrents auraient pu se démarquer; sauf une firme, l'Atelier de recherches urbaines appliquées inc. de Montréal, laquelle a proposé d'éliminer tous les quais et les jetées, à l'exception de la petite jetée n° 1 et du quai de l'Horloge (bien que tronqué). Sur le plan des concepts d'aménagement, on peut constater que le projet de Cardinal et Hardy et, particulièrement, celui de Peter Rose se distinguent des autres par leur approche historique et morphologique et par leur tentative de cerner et d'exprimer le génie du lieu. Nous reviendrons sur ces propositions.

■ Le développement à tout prix

On peut faire plusieurs analyses et dégager plusieurs interprétations de cette évolution du dossier du Vieux-Port. En premier lieu, on est frappé par la dichotomie persistante entre les attentes manifestées par la population et les réponses offertes par la Société du Vieux-Port par l'entremise des firmes et des consultants engagés. Les citoyens veulent essentiellement un accès au fleuve, un lieu d'usage, aménagé en place ou en parc public. Ils ne s'opposent pas à un certain développement immobilier, pour des fonctions d'appoint, publiques, commerciales ou culturelles, mais ils insistent pour un lieu distinctif, appropriable, que qualifie bien Georges Adamczyk: « circuler, se rencontrer, s'exprimer et pouvoir s'identifier à ce lieu par la relation qui l'unit au paysage¹⁰ ». Surtout ils veulent éviter toute privatisation du territoire, comme cela s'est passé sur les quais de Boston ou à Toronto. Dans cette dernière ville, 36 hectares acquis à prix fort par le gouvernement fédéral en vue de la réalisation d'un parc public sur le bord du lac Ontario ont fini par être largement récupérés par des intérêts privés dans le développement de Harbourfront.

Du côté des gestionnaires du territoire du Vieux-Port, les objectifs visés semblent être différents: à la demande sociale pour des valeurs d'usage, on répond le plus souvent par des projets axés avant tout sur des valeurs d'échange. Dans la plupart des propositions, en effet, l'aménagement n'est pas envisagé comme un processus d'interventions graduées orientées en fonction de la satisfaction des besoins et des souhaits manifestés lors des consultations publiques, mais comme une occasion et une opération de développement immobilier motivées par l'apport à l'économie locale.

9. France Vanlaethem, « Enfin une décision... », *ARQ/Architecture Québec*, avril 1990, p. 50. Les autres concurrents à ce concours étaient: Bernard Tschumi et Associés (Paris); Berridge, Lewinberg, Greenberg (Toronto); L'Atelier de recherches urbaines appliquées inc. (Montréal); Daniel Arbour & Associés (Montréal); Ricardo Bofill-Taller de Architectura (Barcelone).

10. Georges Adamczyk, « Dérive urbaine », *ARQ/Architecture Québec*, février 1986, p. 21.

Cette dichotomie entre les attentes de la population et les caractéristiques de la production du milieu bâti n'apparaît pas essentiellement différente de celle que l'on a pu observer durant la même période à l'échelle plus vaste de l'agglomération montréalaise. En effet, au cours des dernières décennies, les attentes de la population ont graduellement évolué vers la satisfaction des besoins physiologiques et psychologiques – quête bien symbolisée par la recherche de la « qualité de la vie » dans l'aménagement urbain –, tandis que la production de l'environnement bâti restait pour l'essentiel motivée et marquée par la satisfaction des besoins économiques, tant ceux des promoteurs et des autres agents du développement immobilier que ceux de la municipalité en quête perpétuelle de ressources fiscales¹¹.

Cette dichotomie s'est manifestée de plus belle récemment lors des travaux entourant la préparation du plan directeur de l'arrondissement Centre. Alors que les citoyens avaient appuyé en consultation publique une première version du plan qui cherchait à conserver au centre-ville son caractère humain et à mettre en valeur les éléments caractéristiques de sa spécificité culturelle, les politiciens et les fonctionnaires du Service d'habitation et du développement urbain (SHDU) répliquaient par une série d'amendements qui dénaturaient cette version et visaient par des accroissements de hauteur et de densité à favoriser le type même de développement destructeur des valeurs humaines et culturelles recherchées au départ.

Cependant, considérant, comme l'a bien fait remarquer Phyllis Lambert, que les enjeux concernant un territoire public (principalement de la taille et de l'importance de celui du Vieux-Port) ne sauraient être assimilables à ceux d'un terrain appartenant à des intérêts privés¹², considérant également que le gouvernement fédéral désire montrer, par la mise en valeur du Vieux-Port, son souci pour le patrimoine culturel et l'amélioration des conditions de vie des citoyens, on peut s'interroger sur les raisons qui ont fait que la Société du Vieux-Port n'a pas su mieux répondre jusqu'à maintenant aux attentes des Montréalais.

On peut prétendre, comme cela a été souvent affirmé et décrié, que cette dichotomie était inévitable parce que la Société du Vieux-Port a reçu le mandat de rentabiliser un territoire considéré comme autonome. C'était bien là la tâche qui fut confiée par le Conseil des ports nationaux à la Société générale des systèmes urbains et qui a produit le rapport (Michel) Lincourt. Cependant, le mandat donné par le ministre des Travaux publics à la Société du Vieux-Port n'est pas si contraignant sous cet aspect.

La mission de la Société, telle que reflétée par le mandat et ses objectifs, est double. D'un côté, elle doit assurer, par et dans la mise en place d'infrastructures de base, d'équipements et de services, l'accès au fleuve et l'amélioration des conditions de vie de la population dans le respect du patrimoine culturel canadien. De l'autre, elle doit contribuer aux efforts

11. Jean-Claude Marsan, *Montréal, une esquisse du futur*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1983, p. 109-171.
12. Phyllis Lambert, « The Architectural Competition for Bassin Louise, Le Vieux-Port de Québec and the Urban Issues of Port Redevelopment », *ARQ/Architecture Québec*, août 1984, p. 26.

de relance économique régionale et à la revitalisation du Vieux-Montréal par la création d'un équilibre économique et social appuyé par l'introduction de nouvelles fonctions urbaines sur le territoire du Vieux-Port¹³.

Il s'agit donc d'un mandat et d'objectifs relativement flexibles, lesquels auraient pu et dû permettre à la Société du Vieux-Port d'élaborer des concepts et des stratégies susceptibles de répondre aux attentes explicites de la population tout en contribuant à stimuler certaines activités dans le Vieux-Montréal. N'est-ce pas ce qu'elle s'emploie à faire maintenant avec son Plan budgétaire d'aménagement? La question qui se pose alors est: pourquoi a-t-elle mis dix ans à changer d'objectifs?

Sans doute (principalement avant 1984), la personnalité des membres du conseil d'administration et des officiers de la Société – la plupart reliés au monde des affaires – peut-elle fournir une certaine réponse. Mais celle-ci n'est pas convaincante car elle renvoie à une seconde question: pourquoi ce type de personnes a-t-il été choisi au départ?

L'hypothèse la plus plausible que l'on peut mettre de l'avant pour expliquer l'approche particulière prise par la Société face à son mandat est qu'elle s'est laissée entraîner dans une pratique courante de l'urbanisme en Amérique du Nord, laquelle vise moins le contrôle du développement et de l'aménagement urbains en fonction des idéaux et des besoins sociaux que l'encouragement au développement immobilier par tous les moyens possibles, notamment par un nouveau partenariat avec le privé. Cette façon d'envisager l'association avec le secteur privé a produit des résultats tangibles dans d'autres cas de mise en valeur du territoire de vieux ports, notamment à Baltimore (Harbour Place), à Boston (Quincy Market), à

Vue partielle
d'Harbour Place
à Baltimore.



Photo: Jean-Claude Marsan

13. Le Vieux-Port de Montréal, *Consultation publique, op. cit.*, p. 14.



Photo: Jacques Dufresne, Centre Canadien d'Architecture

New York (South Street Seaport), à Toronto (Harbourfront), à Vancouver (Canada Place), et on ne peut ignorer que ces projets ont servi chacun à sa manière de modèle pour la Société¹⁴.

▲
*Vue, depuis les quais,
de la démolition
du silo n° 1.*

Plutôt que d'opération d'urbanisme au sens propre, il serait plus juste de parler d'un type d'intervention organisée sur l'espace qui fait appel aux données et au vocabulaire urbanistiques et vise une certaine esthétique d'organisation spatiale, mais contourne en réalité la problématique spécifique au lieu de la définir. Le développement immobilier constitue l'objectif mobilisateur, en fonction duquel tout le reste est « urbanistiquement » coordonné ! Comme preuve caricaturale de cette affirmation, il faut retenir la justification qu'apportait le gérant de projet à la proposition de l'urbaniste Schoenauer de développer massivement de l'habitation sur les quais, laquelle risquait, contre le vœu des Montréalais, de privatiser une grande partie du territoire (comme ce fut le cas, par exemple, sur les jetées du vieux port de Boston). Se référant à Jane Jacobs et à son précepte de favoriser le développement de l'habitation sur rue pour assurer le contrôle social, il affirmait que le développement résidentiel était indispensable à la sécurité du public dans le Vieux-Port¹⁵.

14. À l'appui de cette assertion, signalons qu'à l'été 1984 la Société envoyait une équipe de cinéastes à South Street Seaport à New York et à Harbour Place à Baltimore pour préparer un reportage sur la rénovation de ces deux ports, reportage qui fut présenté par la suite à la population montréalaise dans le cadre des activités d'animation du site du Vieux-Port. De même, l'association de Lavalin avec l'American City Corporation, une filiale de la compagnie Rouse qui fut à l'origine des marchés de type aires de festival à Boston, Baltimore et New York, est indicative de cette filiation.
15. Réunion de travail à laquelle l'auteur était présent.

Dans son ouvrage *Cities of Tomorrow*¹⁶, Peter Hall critique cet « urbanisme tourné sens dessus dessous », lequel vise la croissance immobilière à tout prix et par n'importe quel moyen. Il est manifeste que l'auteur, qui est britannique, se réfère dans son analyse à une conception de l'urbanisme qui est davantage européenne, à savoir un urbanisme né d'une préoccupation sociale et qui vise essentiellement la protection des intérêts publics. La tradition urbanistique nord-américaine, qui s'est forgée à la fin du XIX^e siècle avec le mouvement d'embellissement civique (*City Beautiful*), intègre davantage le développement immobilier et la croissance de la rente foncière dans ses préoccupations. Mais il demeure que l'aspect « promoteur » de l'urbanisme a été propulsé au premier plan durant le ralentissement économique des années 1970-1980 par les difficultés financières croissantes des agglomérations urbaines, principalement dans leurs secteurs centraux.

Comme exemple révélateur de cette situation, Hall retient le cas de la revitalisation du centre-ville et du port intérieur de Baltimore, le cas le plus souvent cité aux États-Unis, par ailleurs, pour souligner la réussite spectaculaire du partenariat entre le public et le privé. Pourtant, à Baltimore, la contribution du secteur privé, si glorifiée soit-elle, fut presque marginale : 180 millions de dollars par le gouvernement fédéral, 58 millions par la municipalité et 22 millions seulement par le secteur privé. On ne peut s'empêcher de poser la question : qui a tiré le plus grand profit de cette opération ? Ce qui est perçu par les uns comme une contribution significative du privé à la cause publique peut apparaître, pour les autres, comme une subvention substantielle du secteur public à l'industrie privée du développement immobilier. En considérant ce cas et d'autres similaires, on peut en déduire que les intérêts des promoteurs, des entrepreneurs et des autres agents du développement immobilier font souvent contrepoids à ceux du public en général. L'urbanisme se trouve au carrefour des attentes des uns comme des autres.

C'est dans cette direction que s'orienterait d'ailleurs maintenant l'enseignement de l'urbanisme dans certaines universités. C'est le cas au Département d'études urbaines et d'urbanisme du Massachusetts Institute of Technology (MIT). Don Schon, le nouveau directeur de cette unité, est très explicite à ce sujet :

*The profession is moving in the direction of conflict resolution. Rather than assuming that there is a public interest and that you can discover what it is and devise a means of achieving it, there's now a much greater tendency to see that on any given issue we have different parties with different interests and different points of view. The whole thing is very politicized, and the problem is how to hammer out some acceptable solution*¹⁷.

16. Peter Hall, *Cities of Tomorrow, An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford et New York, Basic Blackwell, 1988, p. 347-351.
17. « A Conversation with Don Schon, New Head of Urban Studies and Planning », *Plan*, Massachusetts Institute of Technology, School of Architecture and Planning, n° 31, printemps 1990, p. 4.

L'historique de l'évolution du dossier du Vieux-Port fournit deux indications qui semblent confirmer cette hypothèse, à savoir que la Société du Vieux-Port s'est montrée moins intéressée à répondre aux demandes et aux souhaits de la population qu'à trouver des moyens de favoriser le développement immobilier. La première a trait à la présence encombrante du gérant de projet et des différents consortiums de professionnels, lesquels paraissent avoir eu une mainmise totale ou presque sur le projet. Récoltant des mandats successifs, malgré le peu de succès de leurs propositions auprès des citoyens et des mandataires, ils donnent l'impression d'avoir manœuvré auprès de la Société du Vieux-Port en fonction avant tout de leurs propres intérêts.

La deuxième indication à l'appui de cette hypothèse nous est fournie par l'indifférence manifestée par la Société en ce qui a trait à l'aménagement de la partie du quai de l'Horloge qui est parallèle au fleuve. Depuis le rapport Lincourt jusqu'à maintenant, toutes les propositions sérieuses ont favorisé la création d'un parc sur ce terrain. Cette fonction s'impose d'ailleurs d'elle-même. D'un côté, c'est de cet endroit que la vue du fleuve et de la cité est la plus intéressante. De l'autre, cette portion de quai doit demeurer non construite si l'on veut protéger les vues du fleuve et des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame obtenues à partir du Vieux-Montréal. Or, malgré ces évidences, aucun aménagement convenable de place ou de parc public n'a été réalisé sur cette partie du quai de l'Horloge depuis le début, comme si ce lieu n'offrait que peu d'intérêt du fait même qu'il ne se prête pas au développement immobilier et au partenariat avec le privé. Pourtant, les sommes imposantes investies dans la préparation de plans directeurs mort-nés auraient largement suffi à l'aménagement de cette portion de quai en parc pour le confort d'une population qui, depuis deux décennies, est privée d'un accès convenable au plus attrayant secteur du Vieux-Port.

■ La négation du patrimoine culturel

La seconde observation que suscite l'analyse de l'évolution de ce dossier, et qui est un corollaire de la précédente, est que les citoyens ont dans leur ensemble caressé pour ce territoire, selon la nomenclature établie par Françoise Choay, une vision culturaliste de l'aménagement¹⁸. En effet, comme l'a signalé Adamczyk, les deux consultations publiques ont bien montré que l'enjeu pour les citoyens consiste à reconquérir un passé qui leur a échappé : l'objectif est donc de « réintégrer le port dans la culture urbaine des Montréalais » en instaurant un nouveau rapport entre le fleuve et la ville¹⁹.

De son côté, la Société du Vieux-Port, malgré son mandat de « sauvegarder et de promouvoir le patrimoine culturel canadien », s'est plutôt laissée tenter par un développement de type progressiste, c'est-à-dire qui vise moins l'intégration à la cité sur les plans fonctionnel et formel qu'à

18. Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965.

19. Georges Adamczyk, « Visions portuaires », *ARQ/Architecture Québec*, février 1986, p. 16.

produire un développement immobilier générateur d'activités et d'échanges, plus ou moins autosuffisant et largement inspiré par l'expérience d'autrui. La démolition en série des équipements portuaires existants, lesquels auraient pu devenir autant de témoins du passé dans un nouveau rapport du territoire avec la cité, rend bien compte de cette démarche. Selon l'architecte Jacques Rousseau, la Société n'a pas été la seule à agir de la sorte au pays :

Il apparaît clairement que les projets de « Water Front » urbains du Canada ont pour objectif la reconstruction systématique et indifférenciée de l'ensemble des terrains disponibles des ports nationaux. De St-Jean, Nouveau-Brunswick, à Vancouver, l'ensemble des projets se banalise dans l'exploitation de la variation d'une même idée, solidement enracinée aux images américaines dont Boston serait le plus proche exemple²⁰.

La confirmation la plus patente de l'influence des modèles étrangers nous est fournie par l'étude menée en 1984 par Lavalin et l'American City Corporation. Celle-ci en vint à prédire que l'établissement dans le Vieux-Port de Montréal d'un marché populaire, comme ceux de Quincy Market à Boston, Harbourplace à Baltimore ou Fulton Market à New York, y attirerait 10 millions de visiteurs par année. Une telle prédiction, supposément obtenue par une méthode scientifique, répugne au bon sens : comment un tel équipement, saisonnier au surplus, pourrait-il attirer annuellement à lui seul plus de visiteurs que le Vieux-Montréal et le mont Royal réunis (ou plus que le Centre Pompidou à Paris) ? La réalisation depuis lors du faubourg Sainte-Catherine, lequel reprend la formule de ces marchés développée aux États-Unis par l'architecte Benjamin Thompson et le financier James W. Rouse, montre bien que ce type d'équipement présente un attrait limité dans une agglomération qui a une longue tradition de vie de rue avec des artères commerciales attrayantes comme Sainte-Catherine, Saint-Denis, Saint-Laurent, Crescent, Laurier et d'autres.

D'ailleurs, ce qui a fait le succès de ces réalisations américaines, ce n'est pas uniquement la combinaison de nouvelles activités (la culture, la récréation, le divertissement, le magasinage) développées grâce à une collaboration inédite entre les secteurs public et privé. C'est également le fait que ces projets ont été conçus comme partie intégrante de revitalisations urbaines d'envergure entreprises depuis plusieurs décennies et qui ont engendré dans leur voisinage les clientèles nécessaires à leur achalandage. Dans le cas de Boston, par exemple, se trouvent à une distance de marche de Quincy Market de nombreux entrepôts recyclés en habitations et un ancien centre des affaires que les investissements gouvernementaux massifs ont transformé en un centre administratif où œuvrent maintenant des milliers de fonctionnaires. Pour tous ces gens, captifs d'un milieu peu fourni en services du genre de ceux offerts par Quincy Market, ce dernier est une bénédiction, particulièrement à l'heure du lunch. Même chose pour

20. Cité dans Madeleine Demers et Jean-Louis Robillard, « Le Vieux-Port de Montréal, une décennie de réflexion sur sa vocation 1975-1985 », *ARQ/Architecture Québec*, février 1986, p. 16.

le port intérieur de Baltimore, qui est un appendice d'une rénovation urbaine à grande échelle entreprise à la fin des années 1950 avec Charles Center et qui ne couvre aujourd'hui pas moins de 100 hectares²¹.

Montréal a connu elle aussi une phase d'*urban renewal* à l'américaine comparable avec ce qui s'est passé à Baltimore et à Boston. Il s'agit du déplacement, au début des années 1960, de son centre des affaires du Vieux-Montréal vers le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque). Or, ce déplacement a vidé l'arrondissement historique d'une bonne partie de ses activités. Loin de profiter de cette rénovation urbaine, le Vieux-Port s'en est trouvé au contraire affaibli en plus d'être victime de la perte de dynamisme d'une agglomération dont la démographie a ralenti à partir de cette période, qui a perdu son rang de métropole du pays au profit de Toronto et qui a souffert plus que d'autres de la récession des années 1980. Il n'est pas surprenant dès lors que les plans directeurs successifs pour développer un secteur du centre-ville de cette superficie, isolé au surplus par rapport aux pôles actifs, n'aient pas connu les résultats escomptés.

Jusqu'aux récentes propositions d'aménagement, seule celle élaborée par Peter Rose en 1983 a indiqué une volonté de continuité et d'intégration avec la ville. Non pas tant, cependant, du point de vue fonctionnel : l'architecte s'est contenté de proposer des institutions et des équipements utiles sans pour autant que la pertinence de leur présence sur ce site n'ait été vraiment démontrée ni débattue. Mais cette proposition s'intègre sur les plans spatial et formel parce qu'elle s'appuie sur l'évolution morphologique des lieux.

L'esplanade proposée par Rose pour faire le lien entre la rue de la Commune et les quais et les jetées s'inscrit d'ailleurs dans une continuité historique d'intervention. Elle rappelle celle que les commissaires James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet, chargés au début du XIX^e siècle de superviser la démolition des murs de fortification entourant la vieille ville et d'élaborer un plan susceptible de promouvoir la salubrité, la commodité et l'embellissement de la petite cité, avaient recommandée devant la rue de la Commune. Outre des considérations d'ordre pratique, ils souhaitaient par cet aménagement mettre en valeur la vieille ville à laquelle ils reconnaissaient déjà un caractère particulier²².

Une recherche presque archéologique des sédiments du projet et le respect rigoureux de la métamorphose des formes urbaines ont alimenté à nouveau la proposition que cet architecte a présentée au concours sur invitation lancé en 1989 par la Société du Vieux-Port. Cette approche très

21. Christophe Caron, « L'aménagement des zones portuaires anciennes : l'expérience nord-américaine », dans *Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, op. cit.*, p. 90-104; Christopher M. Law, « Urban Revitalization, Public Policy and the Redevelopment of Redundant Port Zones: Lessons from Baltimore and Manchester », dans B.S. Hoyle, D.A. Pinder et M.S. Husain, *Revitalizing the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment*, New York, Belhaven Press, 1988, p. 146-166; Marsan, *Sauver Montréal, Chroniques...*, op. cit., p. 199-203, 220-234.

22. Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974, p. 154-164.

méthodique l'amène cependant à être peu sensible à des variantes spatiales et formelles susceptibles de procurer plus de confort et d'agrément à l'utilisateur, par exemple de le mettre davantage en contact avec le fleuve.

La proposition du Groupe Cardinal et Hardy à ce même concours apparaît plus satisfaisante sous ce dernier aspect. Considérant que les formes des jetées et des quais actuels ont « un pouvoir d'évocation indépendant de leur configuration et de leur localisation exacte », les aménagistes suggèrent de tronquer ces immenses structures du côté de l'esplanade de façon à permettre un front de fleuve continu en sa bordure. Un contact plus direct avec l'eau serait assuré par des terrasses abaissées et par la présence de petites jetées en face de la place Jacques-Cartier et du marché Bonsecours²³.

Cette proposition ressemble un peu à celle que le comité consultatif mettait de l'avant dans son rapport de la consultation publique de 1985. Il n'est pas évident cependant que le dégagement des quais et des jetées par rapport à la rive produira l'effet recherché, étant donné l'énormité de leur volume et le fait que le niveau de l'eau se situe en moyenne à quelque dix mètres plus bas que leur surface utile. Ces structures tronquées ne risquent-elles pas d'indisposer par leur présence massive et rébarbative les personnes qui fréquenteront les petites jetées au niveau de l'eau ?

L'aménagement proposé pour l'ensemble apparaît enfin un peu maniéré et un peu trop sophistiqué pour un lieu qui a hérité du cadre et du caractère brut et simple d'une ville portuaire besogneuse. On sent confusément que, sur ce plan de l'aménagement physique, la solution devra passer par un équilibre entre cette liberté orientée vers le confort et l'agrément de l'utilisateur et la mise en valeur pittoresque du « génie du lieu » et la rigueur morphologique respectée dans l'approche de l'architecte Peter Rose. Le fait d'avoir réuni ces deux intervenants dans une même équipe de conception devrait produire des résultats intéressants, sans parler des débats.

De plus en plus de gens considèrent cependant que ce nouveau rapport entre le Vieux-Port et la ville doit passer par un retour aux quais modestes du XIX^e siècle ou, comme le propose maintenant l'Atelier de recherches urbaines appliquées, par la suppression pure et simple de l'esplanade, des jetées et des quais actuels (à l'exception de la minuscule jetée n° 1 et du quai de l'Horloge, celui-ci étant tronqué du côté de la rue de la Commune). Cette proposition radicale n'est pas nouvelle. Elle a été défendue depuis une dizaine d'années par le Groupe d'action Vieux-Montréal, un rassemblement de citoyens habitant ou travaillant dans l'arrondissement historique et qui considèrent que le véritable enjeu ne réside pas dans la création d'un quartier ou d'un lieu artificiel devant le Vieux-Montréal, mais bien dans la consolidation des fonctions urbaines de ce dernier. Plusieurs résidents considèrent d'ailleurs que la vie dans le quartier est déjà suffisamment perturbée par les activités commerciales et touristiques sans que l'on rajoute d'autres équipements susceptibles d'attirer encore plus de visiteurs dans le Vieux-Montréal.

23. Groupe Cardinal et Hardy, *Aménagement du Vieux-Port de Montréal*, Présentation du 14 août 1989, dans Vanlaethem, « Enfin une décision... », *op. cit.*, p. 54.

Cette proposition de supprimer les quais et les jetées ou de revenir aux structures modestes du XIX^e siècle n'a pas été retenue au cours des consultations publiques successives pour deux raisons principales (qui demeurent toujours valables selon nous). La première concerne le fait qu'il est illusoire de croire que l'on peut, sans conséquences fâcheuses, figer l'histoire à une période bien déterminée. Sur le plan historique, en quoi les quais de la fin du siècle dernier méritent-ils d'être préférés à ceux qui les ont remplacés au XX^e siècle? Pour une question d'échelle et d'esthétique dans leur relation avec l'arrondissement historique, bien sûr, mais l'esthétique en aménagement peut-elle être dissociée de la réalité concrète qui la soutient ou devrait-elle la soutenir? Cette dualité d'échelle est reliée à l'histoire: sans elle on ne peut expliquer l'importance qu'a prise le port dans l'histoire de la ville et du pays. Le triste cas de la place Royale à Québec, où l'on a tenté dans les années 1970 de revenir à l'habitat originel du Régime français, donne raison aux chartes et aux pratiques de la conservation qui répudient cette approche et s'impose à l'évidence comme un exemple de ce qu'il faut éviter dans la mise en valeur d'un territoire historique.

La deuxième raison a trait au fait que l'élimination des quais et des jetées priverait la collectivité d'un territoire public de vaste superficie au centre-ville, terrain utile pour accommoder des fonctions et des services qui peuvent difficilement trouver place ailleurs. Compte tenu, au surplus, des coûts exorbitants prévus pour la démolition de ces structures, cette proposition n'est guère défendable sur le plan de la bonne gestion des biens publics.

Si cette proposition d'éliminer les quais et les jetées gagne aujourd'hui davantage d'adeptes (dont, il semblerait, le ministre des Travaux publics), c'est, d'après les opinions exprimées verbalement ou dans le cadre d'articles et de mémoires, pour trois raisons principales. La première concerne le fait que les gens sont devenus impatients devant l'état de délabrement du site, état qui dure depuis trop longtemps et dont ils ne voient plus très bien comment il pourrait s'améliorer. La deuxième est d'ordre plus général: comme on a pu le constater dans d'autres projets immobiliers (notamment l'agrandissement du Musée des beaux-arts sur la rue Sherbrooke), la population est devenue craintive et sceptique face à l'architecture et aux aménagements contemporains parce qu'ils remplissent rarement leurs promesses. Quant à subir un lieu aménagé encore plus déprimant ou plus agressant que celui existant, ne serait-il pas préférable de le supprimer tout simplement et de retrouver le fleuve à proximité de la rue de la Commune?

La troisième est, à notre avis, la principale et la plus profonde raison de la popularité croissante de cette option. Les jetées et les quais actuels sont à l'échelle du Canada tout entier et appartiennent à une époque où Montréal était le centre des transports maritime et ferroviaire du pays. Or, la ville ne l'est plus: elle traverse au contraire une période de transition et tend, sous certains aspects, à devenir provinciale. Pour plusieurs, la perspective d'aménager un lieu modeste, pittoresque et bucolique au pied du Vieux-Montréal apparaît davantage correspondre à la réalité

qu'ils perçoivent ou prévoient confusément et devient plus attrayante et plus réaliste que celle de relever un hypothétique défi métropolitain, surtout quand le dynamisme économique et le leadership politique ne sont plus au rendez-vous.

Enfin, une des raisons qui peuvent expliquer les difficultés qui sont ressenties dans les tentatives de trouver et de nouer un nouveau rapport entre la ville et le fleuve est que ce dernier a perdu depuis longtemps tout caractère symbolique et ludique. L'iconographie montréalaise du siècle dernier est riche de scènes où les citoyens profitaient du fleuve pour des activités de loisir les plus variées, tant l'hiver que l'été: baignade, pêche, navigation de plaisance, excursions, patinage, observation de la nature et diverses activités (tel le sciage de la glace). Avec l'industrialisation et le développement du port, la population a été progressivement sevrée de ce type de rapport avec le fleuve, au point que, jusqu'à tout récemment (avec, notamment, la mise en service de navettes pour relier entre eux divers points du havre Jacques-Cartier), même l'utilisation de bateaux pour des fins autres que le transbordement des marchandises a été exceptionnelle. Comment imaginer alors une relation féconde avec ce plan d'eau quand celui-ci a été stérilisé pendant plus de cent ans au profit des seuls échanges mercantiles? Ce n'est pas sans raison que l'île Sainte-Hélène, qui fut jadis un haut lieu de loisir pour les Montréalais, a été transformée sans créer d'opposition en une base de services pour l'Exposition universelle de 1967. De vastes et déprimants terrains de stationnement ont ainsi remplacé ce qui avait compté, auparavant, parmi les lieux ludiques les plus fréquentés par la population montréalaise.

■ Une problématique et une stratégie à définir

Dans leur excellent article sur l'aménagement du Vieux-Port de Québec, Pierre Larochelle et Denise Piché concluent qu'une des causes à l'origine des retards et des avatars subis par ce projet est que la problématique spécifique de l'aménagement des berges en milieu urbain n'a pas été définie et que le site du Vieux-Port de Québec « n'a jamais été appréhendé systématiquement dans sa spécificité d'espace riverain, mais bien plutôt comme une frange urbaine à développer²⁴ ». Cette conclusion s'applique parfaitement au Vieux-Port de Montréal. Car, malgré les millions dépensés en études de toutes sortes, en aucun cas, à notre connaissance – sauf à l'occasion de quelques séances de remue-méninges –, s'est-on sérieusement préoccupé de définir la véritable problématique de l'aménagement de ce site et de se demander comment elle s'articulait avec celle de l'aménagement de l'agglomération dans son ensemble.

24. Pierre Larochelle et Denise Piché, « L'aménagement du Vieux-Port de Québec: questions d'image et questions de recherche », dans Richard Morin (coord.), *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 90*, Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1990, p. 192.

Pourtant, chacune des consultations publiques a fourni des éléments pertinents à ce questionnement et les comités consultatifs successifs ont exploré plusieurs facettes du problème, notamment en ce qui a trait aux besoins de la population montréalaise en espaces récréatifs et de loisir culturel, et au potentiel et à la signification symbolique que présente dans cette optique le territoire du Vieux-Port. Cependant, on n'a pas cherché à approfondir davantage ces réalités, à déterminer pourquoi, par exemple, la « fenêtre » souhaitée sur le fleuve revêtait une telle importance pour les Montréalais et quelle dynamique de développement et d'aménagement elle était susceptible de receler, notamment en regard du mandat d'améliorer les conditions de vie des citoyens, de conserver le patrimoine bâti et de contribuer à la revitalisation du Vieux-Montréal.

Le regroupement, par exemple, du territoire du Vieux-Port et des îles La Ronde, Sainte-Hélène et Notre-Dame dans un tout aux parties articulées et complémentaires, voué à la satisfaction des besoins de loisir culturel et de plein air de la population métropolitaine, n'a jamais été sérieusement envisagé, encore moins étudié en profondeur. Bien au contraire, on a joué ces secteurs les uns contre les autres, comme l'a montré l'odyssée du Centre des sciences de Montréal, lequel s'est promené de l'île Sainte-Hélène au Vieux-Port et du Vieux-Port à l'île Sainte-Hélène. Pourtant un tel regroupement et un tel aménagement d'ensemble ne manqueraient pas d'avoir des répercussions sur la revitalisation de l'arrondissement historique, ne serait-ce qu'au niveau des infrastructures et des services d'accessibilité, lesquels y sont particulièrement déficients.

On peut prétendre que cette incapacité de définir une problématique qui engloberait le site du Vieux-Port dans un ensemble territorial beaucoup plus pertinent et cohérent en regard des besoins de l'agglomération est tributaire du partage des compétences entre les divers paliers de gouvernement. À notre avis, on peut recourir à cet argument pour dénoncer la lenteur et les ratés d'un processus de planification mené dans un tel cadre, mais celui-ci ne saurait expliquer à lui seul l'approche qui a été adoptée par la Société du Vieux-Port face à son mandat.

En effet, jusqu'à l'adoption du Plan budgétaire d'aménagement, tout s'est passé comme si la consultation publique n'était qu'un tribut politique à payer aux mœurs du temps et que la seule approche apte à déboucher sur l'aménagement de ce territoire consistait à chercher à tout prix le type de développement immobilier susceptible d'intéresser les gouvernements et le secteur privé à investir dans ce projet. Même cette démarche n'a pas, ou peu, fait l'objet de questionnement ou de recherche: le plus souvent on s'est contenté d'identifier dans le réaménagement d'autres sites portuaires des projets susceptibles de satisfaire les attentes locales.

En réalité, la question du développement et de l'aménagement du territoire du Vieux-Port ne se pose pas différemment de celle des territoires désertés ou à redévelopper au centre-ville, que ce soit au faubourg des Récollets ou ailleurs. On sait qu'on ne peut intervenir sur ces territoires sans les insérer dans une réalité d'ensemble beaucoup plus vaste. Dans cette optique, le processus de planification prévu par la Société du Vieux-Port

dans son Plan budgétaire d'aménagement doit déborder le seul territoire restreint du Vieux-Port pour englober celui du centre-ville, du Vieux-Montréal et du havre Jacques-Cartier comme autant de sites complémentaires situés au cœur de la région urbanisée et présentant à la fois un cadre naturel et culturel pour favoriser les activités de récréation et de loisir. Ce processus doit enfin être englobant de façon à donner à certaines attentes et tendances le temps de mûrir et de se concrétiser. En d'autres mots, il faut éviter de considérer le territoire du Vieux-Port comme un tout autonome qu'il faut aménager une fois pour toutes.

Cette recommandation de faire porter le questionnement sur un territoire élargi et de laisser au temps le soin de préciser certaines orientations peut sembler entrer en conflit avec une préoccupation dont nous avons fait état antérieurement, à savoir qu'il est urgent de passer aux réalisations dans le Vieux-Port si l'on veut éviter le désintéressement de la population. Cette difficulté peut être résolue grâce à une stratégie d'action en quatre étapes visant à favoriser une approche d'urbanisme de projet.

La première consiste, à partir des besoins identifiés et des souhaits manifestés lors des consultations publiques, à réaliser immédiatement tout ce qui peut être réversible. Ainsi, la partie du quai de l'Horloge qui est parallèle au fleuve, dont la vocation la plus souhaitée et la plus logique serait d'en faire un parc, peut être aménagée dès maintenant sans compromettre l'avenir. De même, le quai Jacques-Cartier, qui se situe dans le prolongement de la place du même nom, se prête naturellement à l'extension de cette place qui, par beaux jours, ne réussit pas à contenir son monde.

Vue du quai de l'Horloge, lequel devrait être aménagé en parc.



Photo : Jean-Claude Marsan

Cette dernière proposition aurait l'avantage de doter Montréal de sa première grande place, ce qui représenterait un équipement plus original que ces aires commerciales de festival à la Rouse Company dont la ville est déjà dotée grâce au faubourg Sainte-Catherine et, d'une certaine façon, grâce à des rues comme Sainte-Catherine et Saint-Denis. Certains ne manqueront pas cependant de poser la question classique : comment animer une telle place ? Cette préoccupation pour l'animation à tout prix nous apparaît plus liée aux exigences de la rentabilité commerciale qu'à l'usage comme tel des lieux publics. En Europe, des villes comme Rotterdam, Stockholm, Anvers et d'autres possèdent de grandes places publiques portuaires qui sont fréquentées comme lieux de rencontre, de détente, d'observation et de contemplation sans dépendre pour autant de l'attrait des lieux de consommation. On pourrait citer, plus près de nous, le cas de la terrasse Dufferin à Québec.

La question a trait avant tout à l'aménité : comment rendre le lieu agréable ? Car si l'endroit offre de l'agrément, on ne voit pas pourquoi il serait ignoré ou boudé. Il ne faut pas oublier que le lieu public le plus fréquenté de Montréal est le mont Royal, lequel est essentiellement un lieu de détente et de contemplation. D'ailleurs, comme on l'a vu, avant la tenue de l'Exposition universelle de 1967, l'île Sainte-Hélène rivalisait avec le mont Royal pour la fréquentation estivale. Il n'est donc pas illogique de penser que ce site, s'il est convenablement aménagé, notamment en relation avec les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, devienne avec le temps un des lieux de loisir préférés des Montréalais. L'attrait et l'achalandage actuels de l'esplanade constituent un indicateur rassurant dans cette optique.

Si les Montréalais s'approprient ce parc et cette place publics comme ils l'ont fait pour l'esplanade, cela sera une indication de leur pertinence sociale et la deuxième étape pourra alors être entreprise. Celle-ci consistera à effectuer des aménagements qui, tout en étant moins réversibles que les précédents, le resteraient cependant encore suffisamment. Ainsi, un bassin pourrait être aménagé entre les quais de l'Horloge et Jacques-Cartier pour amener l'eau au niveau des passants et pour servir de mise en scène au marché Bonsecours. Des équipements de soutien pourraient être construits sur la partie du quai de l'Horloge qui est perpendiculaire à la rue de la Commune ; l'emplacement de ces constructions devra être, cependant, judicieusement choisi de façon à ne pas compromettre la qualité des accès visuels à l'eau comme au Vieux-Montréal²⁵.

Resterait la troisième étape qui, elle, serait réservée à la réalisation de certaines structures d'usage public (à l'exception des stationnements qui peuvent être aménagés dès la première étape car ils sont nécessaires au dynamisme du Vieux-Montréal et, étant souterrains, ne compromettraient pas les vues) et à celle de certains bâtiments à caractère privé,

25. La Société du Vieux-Port a entrepris, depuis le printemps 1991, des aménagements qui se rapprochent beaucoup de ceux proposés pour les deux premières étapes de la stratégie d'action suggérée.

comme des commerces, un hôtel, des bureaux, etc. Où les ériger, où les loger ? Dans deux endroits stratégiques : à la jetée Alexandra et dans le magnifique bâtiment des entrepôts frigorifiques.

Les réaménagements effectués jusqu'à maintenant dans les vieux ports au Canada révèlent bien que c'est le recyclage de vieux bâtiments qui a empêché ces lieux de devenir totalement étrangers à leur agglomération d'origine. C'est le cas de Saint John, au Nouveau-Brunswick, avec la succession d'édifices de brique de Market Square ; c'est également le cas de Granville Island, à Vancouver, avec ses bâtiments de tôle ondulée.

À l'exemple du Queen's Quay Terminal à Toronto, lequel est le seul bâtiment à conférer quelque caractère à Harbourfront, il faut recycler le bâtiment des entrepôts frigorifiques de façon à ce qu'il marque de sa présence active le Vieux-Port. Son occupation, qui devrait être multifonctionnelle et comprendre des activités et des services reliés à la vie maritime, dépend beaucoup de la planification et des aménagements qui seront réalisés du côté du faubourg Québec. Il a donc un double rôle à remplir : terminer d'un côté le Vieux-Port et le relier de l'autre aux infrastructures de ce quartier en voie de développement.

Il n'y aurait guère de problèmes à construire sur la jetée Alexandra. Située à l'extrémité occidentale de la rue de la Commune, son développement ne masquerait pas le panorama remarquable de cette rue. Cette jetée est le lieu tout indiqué également, avec le bassin de l'Horloge, pour recevoir les bateaux de croisière. Ce pôle d'activités et celui des entrepôts frigorifiques agissant en tandem pourraient assurer l'animation du Vieux-Port d'une extrémité à l'autre.

À la fin de ces trois étapes, il y aurait lieu d'ouvrir le débat sur le sort de la jetée King-Edward. Il est possible à ce moment-là, si tout le reste fonctionne bien et que le Vieux-Montréal y trouve son compte, qu'il y ait avantage à la supprimer partiellement pour accroître l'accessibilité à l'eau et libérer certaines vues. Un contact plus direct avec le fleuve pourrait être assuré par la construction, entre le quai Jacques-Cartier et la jetée Alexandra, d'un large palier en contrebas de l'esplanade, tout comme celui entourant le bassin de l'Horloge ou l'agréable petit port de Victoria, en Colombie-Britannique.

On devrait cependant conserver, comme témoin d'une époque, un fragment de la jetée King-Edward, plus précisément son extrémité. Celle-ci se trouvant dans l'axe visuel de la place Jacques-Cartier, il serait intéressant d'y ériger un symbole évocateur (un phare ou une puissante fontaine, par exemple). Cette structure, en plus de relier sur le plan visuel Vieux-Port au Vieux-Montréal, assurerait la cohésion des principaux aménagements nouveaux et consacrerait le caractère maritime du lieu.

Cette stratégie en quatre étapes, qui permettrait de corriger les interventions et les aménagements au fur et à mesure de leur réalisation, apparaît conforme au type de problématique d'aménagement qui caractérise le Vieux-Port et au mode de développement qu'a connu Montréal,

à savoir par acquis, transformations et compléments. Elle permettrait d'avancer avec confiance parce qu'elle assurerait à chaque étape l'appropriation populaire des lieux.

■ Conclusion

En conclusion, on peut avancer que l'approche de la Société du Vieux-Port jusqu'à la seconde consultation populaire et l'élaboration de son Plan budgétaire d'aménagement n'a pas été différente de celle qui a été suivie durant la même période par les corps publics et, *a fortiori*, par le secteur privé dans l'aménagement de l'agglomération montréalaise. À la demande sociale pour un milieu aménagé d'une façon spécifique en fonction d'une amélioration des conditions et de la qualité de vie, la réponse fut pour l'essentiel la création d'un environnement bâti sans grande distinction, motivée par la satisfaction des besoins économiques immédiats. En ce sens, outre le fait que Montréal n'ait encore rien réalisé de significatif dans son Vieux-Port à l'exception de l'esplanade, son expérience n'est pas différente jusqu'à maintenant de celle qu'ont connue les villes américaines et canadiennes qui ont rénové leurs franges portuaires. Leurs principaux problèmes se sont résumés, en effet, aux conflits entre les divers paliers de gouvernement, entre les objectifs commerciaux et sociaux, entre enfin les approches favorisant le développement immobilier et celles en faveur de la conservation d'un héritage collectif et la restauration des liens historiques entre la population et le bord de l'eau²⁶.

Il apparaît manifeste que l'urbanisme, à Montréal comme ailleurs, est en mutation et qu'il est plus utilisé comme un moyen de favoriser le développement en réponse à des intérêts multiples que comme un instrument de réflexion, d'analyse et de contrôle en fonction de l'équité sociale et du bien public. Ce ne serait donc pas sans raison que le Service d'urbanisme de la ville a, depuis quelques années, abandonné sa dénomination traditionnelle pour adopter celle de Service d'habitation et de développement urbain.

Si les différents plans de développement mis de l'avant pour le Vieux-Port n'ont pas eu de suite, cela a en définitive plus à voir avec une conjoncture particulière à Montréal qu'avec les ratés de la Société du Vieux-Port. La métropole, à notre avis, n'était pas et n'est toujours pas en mesure, pour des raisons de ralentissement économique et démographique, de soutenir des projets de développement immobilier de cette envergure. Il est fort probable d'ailleurs que des projets similaires n'auraient guère connu, pour les mêmes raisons, davantage de succès dans des secteurs moins excentriques du centre-ville. En rétrospective, cela est tant mieux, car, comme le souligne Michel Gariépy, ancien président du

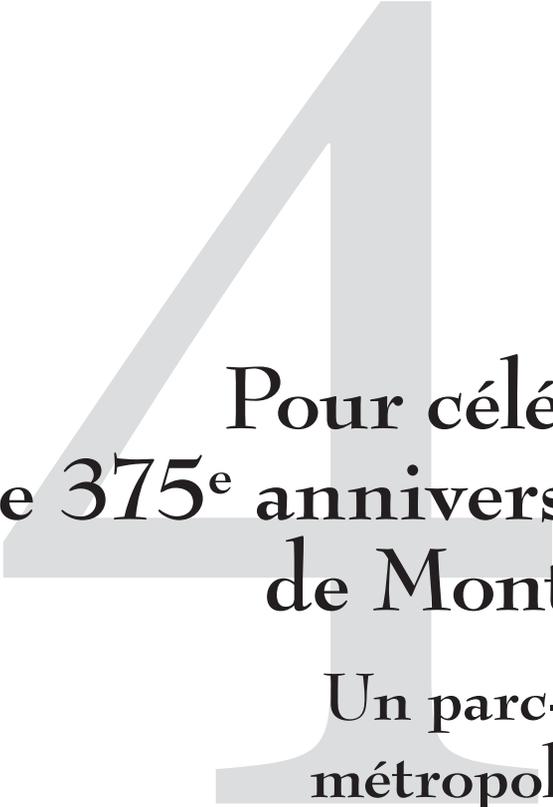
26. John Tunbridge, « Policy Convergence on the Waterfront? A Comparative Assessment of North American Revitalization Strategies », dans Hoyle *et al.*, *Revitalizing the Waterfront...*, *op. cit.*, p. 67-89.

comité d'aménagement à la Société, ces retards ont permis à Montréal d'éviter les erreurs qui ont été faites dans les autres villes portuaires (à condition bien sûr d'accoucher un jour de quelques réalisations...)²⁷.

Tout cela étant dit et reconnu, il demeure néanmoins que le sort du Vieux-Port n'était pas prédestiné et que la Société n'a pas été victime d'une fatalité. Car s'il existe un organisme qui avait le pouvoir et le devoir de sortir de la grisaille la production du milieu construit à Montréal, c'est bien celui-là. Considérant que le territoire à aménager appartient au public, que les sommes affectées à ce dossier sont publiques et que la Société elle-même est un organisme public, elle aurait dû œuvrer avec davantage de détermination, de compétence et de rigueur en fonction du bien public.

Si la Société avait consacré ses efforts et ses deniers à essayer avec conviction et réalisme de matérialiser, dans un contexte englobant le Vieux-Montréal et les îles qui lui font face, les souhaits exprimés par les citoyens lors de la première consultation publique (ce qui n'était pas au départ une mince tâche) au lieu de se laisser entraîner tous azimuts par les consortiums professionnels pratiquant allègrement l'urbanisme promoteur, le projet aurait pris une tout autre direction et adopté une tout autre dynamique. Le Vieux-Port serait aujourd'hui en grande partie aménagé et il le serait d'une façon distinctive, reflétant l'essence, la « montréalité » de Montréal. C'est encore possible de le faire, la Société du Vieux-Port semble actuellement s'y employer et la stratégie que nous avons suggérée peut y contribuer. Mais l'urbanisme promoteur aura coûté à la communauté très cher en énergie, en temps et en argent et rien de tout cela n'est maintenant récupérable.

27. Gariépy, « Le Vieux-Port de Montréal – un projet... », *op. cit.*, p. 14.



Pour célébrer
le 375^e anniversaire
de Montréal

Un parc-plage
métropolitain¹

1. Paru originellement dans *Urbanité*, printemps 2010, p. 56-57.

Il n'est pas utopique de mettre de l'avant aujourd'hui un nouveau projet qui, à l'exemple de l'Expo 67, mais d'un coût beaucoup moindre, deviendrait le symbole de la métropole, tout en s'inscrivant dans les valeurs de notre temps concernant l'ouverture à l'autre, le développement durable et la valorisation de l'environnement. Un projet qui pourrait être l'étendard du 375^e anniversaire de Montréal en 2017, à savoir un vaste parc-plage situé au cœur de l'agglomération et accessible par transport en commun, autant pour les citoyens de l'île montréalaise que pour ceux de la rive sud et de la couronne nord.

Pour les professionnels du Service d'urbanisme de Montréal, dont je faisais alors partie, le choix du site de l'Expo 67 au milieu du Saint-Laurent s'avérait hautement symbolique, parce que le fleuve contribuait à la prospérité de Montréal, mais surtout parce que ce site se trouvait au cœur d'une métropole en croissance. Façonner l'agglomération à l'exemple du Grand Londres représentait, pour le Service de l'époque, un objectif majeur; le projet d'« une île, une ville » du maire Jean Drapeau s'insérait d'ailleurs dans cette perspective. On prévoyait ainsi, pour l'an 2000, sept millions d'habitants, quelque 250 stations de métro, un nouvel aéroport (Mirabel), etc. Bref, l'Expo 67 annonçait une ère nouvelle.

L'Expo ne fut pas le début d'une nouvelle ère, mais la fin d'une époque. Montréal a perdu par la suite son rang de métropole du Canada au profit de Toronto et l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a fait perdre à son port sa vocation première. Mais la poursuite de l'objectif métropolitain a perduré, comme en témoigne l'étude de faisabilité du Projet Archipel (1980-1986). Ce projet fut sans doute un des premiers exemples au Québec de ce qu'il est convenu d'appeler maintenant le *landscape urbanism* et visait à contribuer, à sa façon, à l'aménagement du territoire métropolitain².

Aujourd'hui, la perspective métropolitaine s'est évanouie : les arrondissements et les municipalités monopolisent désormais toute l'attention. Loin d'être perçu comme un ensemble en quête de cohérence et de performance, témoin de son identité et de ses capacités comme agglomération régionale, le Grand Montréal est plus fragmenté que jamais. Cette situation est due en bonne partie aux fusions forcées de 2000-2001, lesquelles ont eu un impact désastreux sur les cultures locales en présence.

Pourtant la métropolisation de Montréal s'est poursuivie dans les faits depuis 1960 : sur le plan économique, la ville elle-même s'est spécialisée dans le tertiaire supérieur et la haute technologie tandis que les industries, en quête d'espaces à coûts abordables, se sont établies en périphérie. La répartition de la population a connu un mouvement analogue. Sauf pour les immigrants de la première génération, les personnes seules et les ménages sans enfants se sont concentrés principalement dans la ville

2. Voir à ce sujet Gérard Beudet, « Urbanisation métropolitaine et mondialisation : pour une urbanisation du vide », *Urbanité*, vol. 1, n° 1, novembre 2002, p. 14-17.

centre; les familles, dans les banlieues. L'identité montréalaise et sa réalité socioéconomique sont maintenant indissociables de cette composition organique de l'agglomération.

■ Un besoin manifeste

Bon nombre de citoyens de l'agglomération sont contraints de passer l'été dans les parcs de quartier ou sur les balcons. On n'a qu'à fréquenter l'été le parc du Mont-Royal pour apprécier ce besoin de plein air et de nature. Des familles s'y retrouvent autour de tables de pique-nique : leurs conversations animées et le batifolage des enfants trahissent bien ce goût de se retrouver en pleine nature pour échanger et se changer les idées. On les verrait bien se rassembler sur une grande plage, lieu de détente par excellence comme le sont, à New York, Orchard Beach et la plage de Coney Island.

Ce besoin n'est pas fictif. Lors des élections municipales de 2009, dans le cadre d'un projet d'opinion intitulé « Rêver Montréal », le quotidien *La Presse* a demandé aux citoyens de suggérer des idées pour améliorer l'image et la vie de Montréal. Le projet d'aménager une plage s'est classé au premier rang, de nombreuses personnes citant le cas de Paris en exemple³. Sauf qu'à Montréal, on ne serait pas obligé de répandre des charges de sable sur des quais du port pour se donner l'illusion de la nature. Cette nature, nous la possédons en abondance, au même titre que Toronto avec ses magnifiques plages de Beaches Park et Vancouver avec les siennes, à English Bay et à Stanley Park.

Le site pouvant accueillir un parc-plage existe au cœur même de cet archipel unique au pays, dans la seule partie du fleuve où l'eau est peu polluée, là où le Saint-Laurent est le plus impressionnant pour sa largeur, là où l'on peut jouir d'un panorama majestueux de l'île montréalaise, dominée par le mont Royal et ponctuée par les gratte-ciel du centre-ville. Il s'agit du lieu créé par la longue digue érigée pour délimiter le canal de la rive sud lors de l'aménagement de la voie maritime. Permettant aux navires de longer le bassin de La Prairie, cette digue s'étend du parc Jean-Drapeau jusqu'à l'écluse de Côte-Sainte-Catherine, soit sur une distance de quelque 15 kilomètres. Des études réalisées en 1986 dans le cadre de l'étude de faisabilité du Projet Archipel ont montré qu'un parc-plage était réalisable à cet endroit, moyennant certaines conditions⁴.

3. Sara Champagne et Agnès Gruda, « Les Montréalais veulent leur plage », *La Presse*, 19 septembre 2009, p. A 14; Nathalie Collard, « Fleuve à l'horizon », *La Presse*, 19 septembre 2009, p. A 16.

4. Ces études concluaient à la faisabilité de ce projet, parmi d'autres (une plage le long de Verdun avait également été étudiée) dans le contexte de la version finale du Projet Archipel. Il faut dire que ces études se situaient dans la perspective de l'utilisation de matériaux d'excavation provenant d'ouvrages hydrauliques de régulation, qui permettait notamment de remodeler la digue de la voie maritime. De ce fait, les travaux d'aménagement envisagés nécessitaient toutefois des empiètements sensibles en milieu aquatique et avaient des impacts sur l'environnement. Concernant la qualité de l'eau, le rapport d'étude indiquait alors qu'elle pourrait dépendre de l'efficacité et de certaines modalités de traitement des eaux. Dans le contexte d'aujourd'hui, de nouvelles études techniques seraient nécessaires pour en valider à nouveau la faisabilité.



▲
*Emplacement
 du plage-parc
 métropolitain proposé
 le long de la digue de
 la voie maritime du
 Saint-Laurent, indiqué
 sur une carte extraite
 du Plan d'urbanisme
 de la Ville de Montréal,
 version préliminaire,
 avril 2004.*

■ Un site unique

On peut y aménager un grand et magnifique parc-plage identifiable à la métropole, baigné par les eaux et l'esprit du fleuve, tant pour le plaisir des jeunes, la détente des familles, que le contentement des bons nageurs, des amateurs de kayak et de planche à voile; un vaste parc-plage pouvant s'étendre sur plusieurs kilomètres, capable d'accueillir des milliers d'usagers en même temps et doté d'équipements ludiques créant une atmosphère de station balnéaire avec, en prime, le spectacle des grands navires transitant dans la voie maritime. Ce parc-plage serait relié à la station de métro de l'île Sainte-Hélène par des navettes et serait accessible aux cyclistes par l'estacade parallèle au pont Champlain.

Grâce à son site très particulier, ce parc-plage fournirait l'occasion de réaliser un aménagement inédit, emballant, capable de donner à Montréal un projet qui la signale à l'attention du monde. À son échelle, la ville de Québec nous en fournit un excellent exemple avec sa promenade Samuel-De Champlain. Si Québec a réussi à se démarquer en donnant ainsi accès à ses citoyens au Saint-Laurent, pourquoi Montréal ne serait-elle pas capable d'en faire autant?

Le défi de respecter les écosystèmes du fleuve en minimisant les remblayages pourrait fournir des pistes d'exploration d'un concept d'aménagement inédit. Il ne s'agirait pas d'aménager là une longue plage linéaire de plusieurs kilomètres à l'image de celle de Coney Island à New York, mais, pour retenir le sable en place, une succession de plages de dimensions moyennes, insérées en demi-lune entre des remblais de roches comme on en trouve dans les Antilles. Ces remblais pourraient donner accès à des quais flottants sur lesquels seraient installés les abris pour la

location d'équipements et autres services. Signalé symboliquement par une succession de grands mâts, ce parc-plage métropolitain se marierait bien à la voie maritime. Un tel aménagement, combinant originalité, utilité et convivialité, symbole contemporain de la réalité métropolitaine, serait ainsi le projet idéal – sans être trop coûteux – pour célébrer le 375^e anniversaire de Montréal.

Le Grand Montréal est capable de mettre de l'avant un tel concept innovateur et réaliser un parc-plage qui aura un écho dans le monde pour sa mise en valeur de l'environnement et sa contribution à la qualité de vie des citoyens. Tout ce qu'il faut, c'est du leadership, de la détermination et des créateurs de lieux de rêve. En sept ans, tout cela peut se réaliser !



Le centenaire du parc du Mont-Royal

L'héritage d'un idéal social¹

1. Paru originellement dans Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal : Chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1990, p. 116-124. (*Le Devoir*, 9 juin 1973.)

Il y a cent ans, l'administration du maire Aldis Bernard expropriait une bonne partie du mont Royal, qui appartenait à l'époque à de riches particuliers, pour y aménager un parc public. L'année 1873 demeure d'ailleurs mémorable pour d'autres acquisitions de ce genre. En effet, c'est à ce moment-là que la Ville acquit le cimetière qui est devenu depuis le square Dominion et que le gouvernement fédéral céda à Montréal l'usage de l'île Sainte-Hélène (jusqu'alors réservée aux militaires) pour qu'on en fasse un parc. C'est encore en 1873 que le même gouvernement conféra à la Ville le soin de définir l'usage d'un autre terrain d'exercices de l'armée, la ferme Logan, mieux connue aujourd'hui sous le nom de parc Lafontaine.

On ne saurait comprendre la signification profonde de ces acquisitions pour le bien public sans faire référence au mouvement pour les parcs urbains qui devait marquer la seconde moitié du XIX^e siècle, tant en Europe qu'en Amérique, lequel mouvement ne peut être compris à son tour que si l'on tient compte des grands bouleversements engendrés par la révolution industrielle dans les sociétés des XVIII^e et XIX^e siècles. Cette révolution a en effet détruit un ordre économique et social basé sur le bien terrien et la domination de l'aristocratie pour le remplacer par un autre qui s'appuyait plutôt sur la production industrielle et sur une bourgeoisie riche en capitaux. La ville devenant le support et la source principale de la main-d'œuvre pour la production industrielle, cette révolution techno-économique détruisait en outre l'équilibre stable qui réglait auparavant les rapports entre la ville et la campagne. Ce fut le début du processus d'urbanisation, lequel n'a pas cessé depuis de marquer tous les pays d'économie avancée.

Dans ce naufrage de l'ordre ancien, la nouvelle classe bourgeoise, privée de traditions et d'une culture aux contours bien définis, tenta de sauvegarder à son profit les privilèges de l'aristocratie défunte, à savoir l'éducation, la culture et les loisirs. Ses capitaux lui permirent de s'approprier les attributs extérieurs du statut social jadis réservés aux membres et aux descendants des grandes familles, notamment la résidence-château et le parc-jardin. Ainsi, les premiers « parcs » à apparaître à la périphérie de la ville industrielle furent les domaines particuliers des riches négociants ou industriels. À Montréal, le plus bel exemple de cette quête de statut social par la propriété terrienne au siècle dernier nous est sans doute fourni par le domaine Burnside du commerçant de fourrures James McGill, domaine où s'implanta par la suite l'Université McGill.

■ Un idéal social

Le mouvement pour la création des parcs urbains au XIX^e siècle commença précisément lorsque des réformateurs sociaux et urbains, à l'exemple des disciples de Jeremy Bentham en Angleterre, qui prônaient une morale utilitaire, et les William Channing, Henry W. Bellows et Horace Bushnell aux États-Unis, qui, frappés par les conditions de pauvreté et d'insalubrité des quartiers industriels, par la dépravation et l'alcoolisme

chez le pauvre peuple, voulurent étendre à tous les privilèges d'éducation, de culture et de loisir jadis réservés à l'aristocratie et hâtivement récupérés par la haute bourgeoisie.

Ce fut un effort formidable, plutôt bref dans le temps historique, d'une minorité consciente du trop grand écart existant entre la réalité de la ville industrielle et les valeurs chrétiennes de bonheur, d'harmonie et de vertu. Ces réformateurs, mauvais juges d'un système techno-économique alors en pleine gestation, croyaient sincèrement qu'en démocratisant l'éducation, en facilitant l'accès à la récréation et en améliorant les qualités de l'environnement urbain, la misère sociale se résorberait d'elle-même.

C'est grâce à leurs efforts qu'ont proliféré au siècle dernier les bibliothèques, écoles, collèges publics, musées de sciences naturelles et de beaux-arts, jardins zoologiques, soit toutes les institutions destinées à démocratiser et à répandre l'éducation et la culture. Pour améliorer l'environnement de la ville industrielle, ils se tournèrent spontanément vers le parc, hérité de l'ordre ancien, cet espace naturel pouvant servir à la fois de régulateur et de poumon pour les tissus urbains denses et malsains ainsi que d'aire de repos, de détente ou de récréation pour la population urbaine.

Il est probable cependant que l'influence de ces réformateurs sociaux aurait été limitée si elle n'avait pas subi l'effet d'entraînement provoqué par la construction des premières bibliothèques publiques, des premiers musées et surtout des premiers parcs. Ainsi l'aménagement, au premier tiers du XIX^e siècle, de Regent's Park à Londres par sir Humphrey Repton devait déclencher une croisade pour les parcs urbains dans toute l'Angleterre, dans les autres pays d'Europe et finalement dans tout le monde anglo-saxon.

■ Les cimetières

Phénomène étrange, ce concept du parc anglais qui visait à réaliser, à l'instar de Regent's Park, un milieu naturel, romantique et pittoresque, comme s'il était perçu à travers les yeux et les émotions d'un peintre, n'a cependant pas, en Amérique, été appliqué aux parcs publics, mais plutôt aux cimetières. En effet, l'aménagement des grands cimetières a précédé celui des parcs dans la plupart des grandes villes américaines. Ces cimetières ont eu en outre une influence prépondérante sur le mouvement qui s'est dessiné peu à peu en Amérique en faveur des parcs urbains publics, et ont influencé l'aménagement même de ces parcs. À Montréal, comme dans les grandes villes des États-Unis, ce n'est qu'après que ce concept de l'aménagement paysagiste – romantique et pittoresque – eut trouvé son application dans les cimetières catholique et protestant de la montagne qu'on en trouva la marque dans les parcs du Mont-Royal et de l'île Sainte-Hélène, puis finalement dans les plans de développement de certaines banlieues de l'époque, comme Ville Mont-Royal.

C'est à Cambridge, au Massachusetts, que fut aménagé à partir de 1831 Mount Auburn, le premier des grands cimetières américains à afficher toutes les caractéristiques de l'aménagement paysagiste romantique tels que les étangs naturels, les pelouses ondoyantes, les allées sinueuses, les groupements de bosquets et d'arbres disposés aux endroits visuellement stratégiques, etc. Son influence fut considérable; en peu de temps suivirent les cimetières Laurel Hill à Philadelphie (1836) et Greenwood à New York (1838). Ainsi – et c'est cela surtout qu'il faut retenir –, le cimetière Laurel Hill précéda de vingt ans l'établissement à Philadelphie du parc Fairmount (1855), probablement le premier parc public aux États-Unis; de même le cimetière Greenwood fut aménagé plusieurs années avant le fameux Central Park de New York. Même situation à Montréal où les grands cimetières protestant et catholique (Notre-Dame-des-Neiges) du mont Royal devancèrent de quelques décennies (1852) la réalisation du parc du même nom.

Comment expliquer que les cimetières aient ainsi précédé les parcs en Amérique? Sans doute parce qu'au Nouveau Monde, dans une société sans traditions et toute tendue vers la conquête des biens matériels, les nouveaux riches voulurent profiter de leurs récents privilèges (avant de penser à les partager) et consacrer leur statut social jusque dans la mort. Aussi faut-il soupçonner que dans cette ère chargée de satisfaction et de félicité pour les gens fortunés la seule défaite véritable était la mort et que l'on a inconsciemment senti le besoin de l'oublier, d'en diluer la réalité dans un décor naturel splendide. Et cela, non sans résultat probant: les témoignages ne manquent pas pour confirmer que les activités les plus animées, depuis la chasse jusqu'au pique-nique, ont pris place dans ces cimetières. De même, on peut affirmer que les premiers parcs de notre métropole ont effectivement été les cimetières catholique et protestant du mont Royal; plusieurs brochures touristiques du siècle dernier les présentaient d'ailleurs comme des parcs du plus grand intérêt.

Vue partielle du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et du mont Royal.



Photo: Mark Ruwedel, 1987. Centre Canadien d'Architecture

■ Olmsted et le mont Royal

C'est dans cette optique particulière qu'il faut replacer la création et l'aménagement, entre 1873 et 1881, du parc du Mont-Royal. Les hommes en place à l'époque devaient sans doute être plus ou moins conscients de l'idéal social qui était à l'origine de la croisade pour les parcs urbains; peut-être étaient-ils davantage intéressés à rivaliser de prestige avec les autres villes américaines (plus de 700) qui, à la suite de New York (et son Central Park), se sont donné de grands parcs. Quoi qu'il en soit, on peut supposer qu'ils y attachaient une importance réelle puisqu'ils ont réclamé que le parc du Mont-Royal soit aménagé par nul autre que Frederick Law Olmsted (1822-1903), celui-là même que l'on considère aujourd'hui comme le père de l'architecture paysagiste sur ce continent.

De Frederick Olmsted, réformateur social autant qu'aménagiste, retenons seulement que si sa plus grande gloire lui vient d'avoir conçu et aménagé Central Park à New York, il ne fut pas moins directement responsable de la réalisation des grands parcs urbains de la plupart des villes importantes des États-Unis, que ce soit Brooklyn, San Francisco, Albany, Chicago, Philadelphie, Détroit, Buffalo, Boston, Washington, Louisville, Milwaukee, etc., sans compter les plans de parcs régionaux, de campus universitaires et de villes nouvelles, en somme une quantité fort considérable de travaux, qu'il réussit à mener à bien durant ses quarante années de vie active et qu'il compléta par son remarquable plan d'ensemble pour l'Exposition de Chicago de 1893.

Son travail sur le parc du Mont-Royal, lequel l'intéressa à partir de 1873 jusqu'aux environs de 1881 et qui se matérialisa en un plan d'aménagement complet assorti de recommandations pertinentes, reflète les grandes qualités qui ont fait de Central Park un chef-d'œuvre, bien qu'Olmsted dut travailler ici dans des conditions physiques, politiques et matérielles beaucoup plus difficiles. Ainsi il fit preuve d'un sens instinctif du *genius loci* en indiquant par exemple aux commissaires chargés de la réalisation du parc que la meilleure façon de développer le potentiel du site consistait à améliorer la nature elle-même: « *all that you have seen and admired of the old work of nature must be considered as simply suggestive of what that is practicable, suitable, and harmonious with your purposes of large popular use²* ». Son respect scrupuleux de la topographie naturelle, sa capacité de concevoir l'ensemble sans négliger les détails, résulteront en un aménagement simple mettant la nature en relief et dégagant des vues splendides tout en assurant des îlots de solitude.

Si l'on se rappelle qu'à l'époque Montréal comptait à peine 110 000 habitants et que le développement de la ville atteignait à peine les flancs de la montagne, il faut reconnaître qu'il fallait courage et largeur de vue pour exproprier quelque 182 hectares de terrain au coût astronomique – pour l'époque – de un million de dollars et pour réclamer que ce territoire soit aménagé par le plus grand architecte paysagiste d'Amérique.

2. Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal*, New York, Putnam's Sons, 1881, p. 26.

Cela étant reconnu, il demeure qu'à l'échelle de la métropole d'aujourd'hui le parc du Mont-Royal est un petit parc. Même à l'époque de son aménagement, par comparaison avec les acquisitions des grandes capitales qui avaient participé au mouvement pour les parcs urbains, il se classait parmi les plus petits (14 % de la superficie de la montagne). Que l'on en juge par la comparaison avec les aménagements suivants : le bois de Boulogne et le bois de Vincennes à Paris, le Prater à Vienne et le parc Fairmount à Philadelphie possèdent chacun plus de 800 hectares de superficie ; Hyde Park à Londres, le parc Stanley à Vancouver, celui de Belle-Île à Détroit, le Golden Gate à San Francisco et le Forest Park à Saint Louis totalisent chacun plus de 400 hectares ; enfin Central Park à New York ne possède pas moins du double ou presque de la superficie du parc du Mont-Royal, à savoir quelque 340 hectares. Si l'on considère en outre que depuis quelques années on n'a pas cessé de rogner cet espace vert, soit pour y passer la voie Camillien-Houde, soit pour réaliser l'échangeur des avenues des Pins et du Parc, on conviendra qu'il ne correspond plus tellement à la vision du grand parc que caressaient les pères de la cité il y a un peu plus de cent ans. Enfin, au rythme où la population de la métropole augmente par rapport à celui des espaces verts, on peut craindre que cette mise en garde d'Olmsted ne devienne une prophétie...

If it [le parc du Mont-Royal] is to be cut up with roads and walks, spotted with shelters, and streaked with staircases; if it is to be strewn with lunch papers, beer bottles, sardine cans and paper collars; and if thousands of people are to seek their recreation upon it unrestrainedly, each according to his special tastes, it is likely to lose whatever of natural charm you first saw in it³.

La croisade pour les parcs urbains, dont le parc du Mont-Royal représente l'une des multiples victoires, fut la contribution la plus significative du XIX^e siècle à la vie urbaine occidentale. Encore aujourd'hui les endroits les plus précieux des grandes métropoles mondiales demeurent souvent ces espaces verts, que ce soit Saint James ou Regent's Park à Londres, Central Park à New York ou le parc du Mont-Royal à Montréal. À notre époque, où les forces d'urbanisation déclenchées par la révolution industrielle semblent atteindre leur paroxysme et où l'avenir de la ville en général n'a jamais paru plus sombre, il n'est pas mauvais de se rappeler, au moment de fêter ce centenaire du parc du mont Royal, que cette immense contribution du siècle passé à la qualité de vie en milieu urbain fut avant tout la matérialisation d'un idéal intellectuel et social, et il n'est pas mauvais de souligner que ce mouvement qui devait améliorer l'environnement de plus d'un millier de villes ne fut amorcé que par une poignée d'hommes de bonne volonté.

3. *Ibid.*



Le mont Royal et la ville

Les liaisons visuelles¹

1. Paru originellement dans *Trames*, vol. 2, n° 1, 1989, p. 60-69, puis dans *Sauver Montréal: Chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1990, p. 137-156.

Si la protection des vues du mont Royal préoccupe les Montréalais depuis près de deux siècles, ce n'est que depuis le début du xx^e siècle qu'ils ont commencé à prendre des mesures concrètes pour protéger ces vues et mettre en valeur la montagne. Une des premières mesures fut proposée en 1908 par l'architecte paysagiste Rickson Outhet dans le cadre des efforts de la City Improvement League pour rendre Montréal plus viable par le biais de projets d'embellissement. Le projet d'Outhet consistait à relier par un boulevard monumental de 140 pieds de largeur (en empruntant l'emprise de la rue Duluth actuelle) les deux principaux parcs montréalais de l'époque: le parc Lafontaine et celui du Mont-Royal. Ce boulevard de la Confédération ne dépassa cependant jamais le stade de la proposition².

Dans les années 1940, le célèbre urbaniste français Jacques Gréber suggéra à son tour de relier par une longue «vista» le mont Royal et le centre-ville, considérant que cet axe visuel contribuerait d'une manière significative au caractère de la ville. Car, selon lui, seulement à Montréal pouvait-on trouver un centre-ville coïncé entre un fleuve et une montagne³. Cette suggestion se matérialisa graduellement, si ce n'est toujours adéquatement, par la construction de la Place Ville-Marie et l'aménagement de l'avenue McGill College.

En 1962, le Service d'urbanisme de Montréal, dans son règlement de zonage n° 3722 dit du «flanc sud du mont Royal», imposait une limite de hauteur à 500 pieds au-dessus du niveau de la rue aux bâtiments qui seraient construits sur ce flanc de la montagne, de façon à en protéger la dominance⁴. Comme nous le verrons plus loin, l'application de ce règlement produisit des résultats décevants à plusieurs points de vue.

En 1984, des groupes de pression et des citoyens forçaient la Corporation Cadillac Fairview Limitée à retirer son projet de développement immobilier qui visait, avec l'accord de l'administration municipale, à fermer l'avenue McGill College (à l'angle de la rue Sainte-Catherine), menaçant ainsi d'avortement le projet de vista proposé par Gréber. Un comité d'études fut constitué, qui revint à la proposition initiale et recommanda «une solution» pour mettre en valeur cette perspective exceptionnelle sur la montagne, solution qui sera plus ou moins entérinée par le Service d'urbanisme et qui est en voie de réalisation actuellement⁵. Enfin, tout récemment, dans l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre, ce même Service proposait des mesures pour garder au mont Royal son rôle dominant dans la silhouette de Montréal et pour protéger les grandes perspectives sur la montagne et sur le fleuve⁶.

2. Peter Jacobs et Nathalie Zinger, «L'évolution d'un parc», dans Groupe d'intervention urbaine de Montréal, *La montagne en question*, vol. 1, Montréal, 1988, p. 19.
3. Voir «Place Ville Marie», *The Architectural Forum*, vol. 118, n° 2, 1953, p. 74-89.
4. Voir Ville de Montréal, Service d'urbanisme, *Zonage du flanc sud du mont Royal*, mars 1962. Le territoire concerné par ce règlement de zonage est délimité par le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue des Pins et les rues McTavish et Sherbrooke.
5. Comité McGill College, *L'avenue McGill College: une solution*, Montréal, septembre 1984.
6. Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*, mars 1988, p. 49-53. Pour la suite: Énoncé d'orientations.

Pour conserver au mont Royal ce rôle dominant, l'Énoncé d'orientations recommande d'établir une limite maximale de hauteur pour les nouvelles constructions selon deux options. Une option permissive, permettant aux constructions d'atteindre la hauteur du sommet du mont Royal, et une option restrictive, limitant cette hauteur à environ 20 mètres de ce sommet. Pour conserver les grandes perspectives sur la montagne et le fleuve, il est également proposé de déterminer la localisation et l'ampleur de ces perspectives et de les protéger selon deux options également, restrictive et permissive. L'option restrictive viserait à la protection de l'ensemble des perspectives identifiées, tandis que l'option permissive n'assurerait que la protection de certains points de vue choisis⁷.

La consultation publique qui suivit le dépôt de l'Énoncé d'orientations confirma la volonté unanime des Montréalais de protéger les vues du mont Royal et de mettre cette colline en valeur comme une contribution primordiale, avec le fleuve Saint-Laurent, au caractère et à l'identité de l'agglomération. Cependant, les mesures proposées parurent inadéquates aux intervenants et le comité consultatif chargé de tenir ces audiences recommanda au Service de l'habitation et du développement urbain (SHDU, nouveau nom donné à l'ancien Service d'urbanisme) de poursuivre ses études afin de déterminer des mesures plus appropriées⁸.

La présente réflexion s'inscrit dans ce contexte et part de la prémisse que pour déterminer des mesures adéquates de protection des vues du mont Royal, il est d'abord nécessaire de définir des principes susceptibles de guider le choix et le caractère de ces mesures. L'objectif principal de cet article est de tenter d'établir ces principes de base.

■ L'apport du bâti

La réaction des Montréalais aux audiences publiques concernant l'Énoncé d'orientations nous met sur la piste d'un premier principe. En effet, alors que les urbanistes du SHDU responsables de l'Énoncé d'orientations ont privilégié les grandes perspectives « coniques » sur la montagne et le fleuve, la plupart des intervenants à ces audiences se sont prononcés en faveur des perspectives encadrées par des alignements des bâtiments, telles celles des rues Atwater, Green, Simpson, Peel et de la Montagne et de l'avenue McGill College⁹. À l'extérieur de l'arrondissement Centre, donnant sur les autres versants du mont Royal, on peut en indiquer d'autres, telles celles des artères Duluth, Rachel, du Mont-Royal ou Côte-des-Neiges.

7. *Ibid.*

8. Comité consultatif, *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*, Rapport final, Montréal, novembre 1988, p. 149-151.

9. Ces audiences se sont déroulées du 18 avril au 14 juin 1988 et ont donné lieu à 142 mémoires. Pour une analyse des interventions portant sur le présent sujet, voir le *Rapport final du Comité consultatif*, *ibid.*, p. 57-58.

Comme le soulignent les auteurs d'une excellente analyse visuelle de la montagne¹⁰, il existe de bonnes raisons pour expliquer cette préférence populaire pour les perspectives encadrées. D'abord, celles-ci sont plus évidentes, la vue de l'observateur étant naturellement orientée vers la montagne par l'alignement des bâtiments. Ensuite, la montagne servant de point de repère, elles favorisent l'orientation de l'observateur et l'incitent à fréquenter le parc, ce dernier constituant l'aboutissement de ces rues. Enfin, elles mettent en valeur la montagne comme « monument naturel » terminant les axes urbains. On pourrait également ajouter que ces types de mise en scène urbaine contribuent à l'embellissement de la cité, ce qui ne laisse pas les citoyens insensibles non plus.

Dans l'établissement et la protection des liaisons visuelles comme dans la mise en valeur du mont Royal à titre d'élément fondamental de l'identité montréalaise, on peut avancer comme premier principe que l'apport du bâti est indissociable de la masse naturelle de la montagne et que l'un s'affirme au contact de l'autre et inversement. C'est surtout dans l'arrondissement Centre que cette alchimie est la plus susceptible de donner des fruits car c'est là que le relief de la montagne y est le plus accusé, tout comme d'ailleurs la densité et la variété des paysages urbains.

Plusieurs raisons militent en faveur de ce principe. En premier lieu, le mont Royal n'est qu'une des huit collines montréalaises (ou dix, selon que l'on y ajoute la montagne d'Oka et le mont Mégantic) qui se succèdent d'une façon assez régulière de Montréal aux Cantons-de-l'Est. Sans vouloir être méprisant pour la colline montréalaise, elle demeure celle qui présente les formes les plus molles et les moins spectaculaires de toute la série.

Cela avait été reconnu par Frederick Law Olmsted, responsable de l'aménagement du parc du Mont-Royal, à partir de 1874. Pour lui, le mont Royal était une petite colline sans trop d'attraits et c'est avec cette « *relative quality* » qu'il devait composer. Ce qui l'amena, dans son concept de design, à tenter de rendre la montagne plus haute et plus « montagnueuse » en spécifiant l'essence et la stature des arbres dans chacune des huit zones qu'il avait identifiées comme caractéristiques de la topographie naturelle du mont Royal¹¹.

Sous ces aspects du caractère, de la forme et de son impact visuel, on ne saurait en effet comparer la masse « naturelle » du mont Royal (232 mètres) à celle du mont Saint-Bruno (217 mètres) et encore moins à celle du mont Saint-Hilaire (410 mètres). Et ces deux dernières montréalaises, bien qu'elles soient agréables à contempler et qu'elles se trouvent dans la région montréalaise, à faible distance de l'agglomération, ne semblent pourtant pas susciter de sentiment particulier d'appropriation chez les Montréalais. Ce qui donne au mont Royal sa valeur caractéristique, ce qui

10. Laurent Comtois, Vincent Dumais et Anne Rose Gorroz, « L'analyse visuelle », dans Groupe d'intervention urbaine de Montréal, *La montagne en question*, vol. 2, Montréal, 1988, p. 35.

11. Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal*, New York, G.P. Putnam's Sons, 1881, p. 42-43.



◀ *Vue partielle du réservoir McTavish et du mont Royal.*

Photo : Jean-Claude Marsan

lui confère sa stature de « monument naturel », c'est, selon nous, la présence du bâti qui agit comme un révélateur. D'ailleurs l'utilisation même du terme « monument naturel » (qui est fréquemment utilisé pour qualifier la montagne) renvoie au domaine bâti, le mont Royal étant, en son genre, considéré comme un monument parmi d'autres dans la cité.

L'exemple le plus saisissant de ce contraste créateur peut être apprécié le long de la digue de la voie maritime du Saint-Laurent, entre les ponts Champlain et Mercier. De ce lieu d'observation la concentration des gratte-ciel du centre-ville, qui jouxte le sommet abrupt du mont Royal, apparaît comme un aboutissement et un contrepoids à sa lente montée d'ouest en est. De cette vue d'ensemble, on peut déduire que ce n'est pas

tellement la dominance de la montagne qui importe que son contraste et son « dialogue » particulier avec l'agglomération urbaine et principalement avec les tours altières du centre-ville.

Si l'on compare d'ailleurs cette vue, rendue plus saisissante par le vaste plan d'eau du Saint-Laurent, avec celle que l'on peut avoir, à partir du pont de l'autoroute Transcanadienne à Senneville, de la montagne d'Oka qui constitue un fond de scène au lac des Deux Montagnes, on peut apprécier l'apport très concret du bâti au caractère et à la réalité du mont Royal (et cela même si la montréalaise d'Oka présente une forme plus spectaculaire que celle de Montréal). Précisons qu'il s'agit bien de « caractère », c'est-à-dire de signe distinctif, beaucoup plus que d'esthétique, que de « beauté ».

On pourrait argumenter qu'il doit toujours en être ainsi dans le cas de la présence d'une colline verdoyante au sein d'une agglomération urbaine et que ce « dialogue » générateur d'identité et de caractère n'a rien de propre à Montréal. La difficulté est de trouver des cas similaires pour établir des comparaisons, à savoir des agglomérations urbaines d'une certaine taille, possédant près de leurs secteurs les plus denses une colline d'une hauteur et d'un caractère comparables à ceux du mont Royal. Sans prétendre connaître tous les cas possibles, il y en a deux à notre connaissance qui peuvent soutenir une certaine comparaison : Édimbourg en Écosse et Séoul en Corée. Dans les deux cas, le contraste de l'élément naturel avec le bâti et le « dialogue » qui en découle ne constituent cependant pas l'essence principale du caractère et de la qualité des vues.

À Édimbourg, la montagne Arthur's Seat (250 mètres), qui se trouve au centre de l'agglomération, est complètement dénudée d'arbres et de constructions. Elle s'impose à l'œil par son caractère dramatique, farouche et austère. Ces qualités transcendent la présence du bâti urbain environnant et sont appréciables et attrayantes en elles-mêmes. C'est plutôt le Castle Rock (135 mètres), dans la vieille ville médiévale, qui profite de la présence du bâti, en l'occurrence du château-forteresse qui occupe son sommet : son caractère en est indissociable. Mais ce dernier n'offre aucun point de comparaison avec le mont Royal.

À Séoul, la colline Namsan (243 mètres) constitue, à l'instar du mont Royal à Montréal, un parc naturel bien préservé tout près du centre-ville, lequel présente également plusieurs édifices en hauteur. La présence de cette colline naturelle au sein de cette vaste agglomération apparaît cependant tout à fait négligeable. Outre la taille considérable de la ville, cela est dû au fait que Séoul est entourée de hautes montagnes, lesquelles ramènent la colline Namsan au statut de butte que la présence du bâti ne réussit pas à rehausser.

Lorsque l'on regarde la perspective que permet l'avenue McGill College sur la montagne, on peut même affirmer que la présence des édifices du campus de l'Université McGill et de l'hôpital Royal Victoria, loin de compromettre la qualité de la vue, lui donne encore davantage de caractère en conférant une échelle à la montagne, surtout en accentuant son

caractère romantique. Luther A. Allen a bien reconnu cette caractéristique propre : « *Mount Royal has come to be adorned by institutions and buildings that often reflect the best and the most distinctive in its diverse historic, cultural and architectural traditions*¹². »

Enfin, et cela va de soi, les vues que permet la montagne sur la région avoisinante sont considérablement rehaussées par la présence du bâti. Sans doute le fleuve, les montérégiennes, les silhouettes des Laurentides et des Adirondacks présentent-ils des éléments d'intérêt non négligeables. Mais la vue de ces éléments naturels est également possible, sous des angles différents, du mont Saint-Bruno et du mont Saint-Hilaire, sans que ces lieux d'observation ne soient vraiment fréquentés. Par contre, les différents observatoires du mont Royal sont régulièrement bondés de gens. Et il faut les voir commenter les vues de la ville à partir des belvédères de la voie Camilien-Houde, du grand Chalet ou de Westmount, par exemple, pour saisir à quel point le domaine bâti représente un intérêt considérable. En somme, on peut avancer, à l'appui de ce premier principe, que le caractère même des liaisons visuelles entre la montagne et l'agglomération en est un avant tout d'ordre culturel.

■ La qualité du bâti

La dernière observation nous amène à formuler un deuxième principe, qui est un corollaire obligé du précédent. Si l'on admet que le caractère et l'intérêt des vues du mont Royal sont indissociables du domaine bâti qui l'entoure et que les deux réalités s'enrichissent mutuellement, il en découle logiquement que ces vues seront d'autant plus intéressantes et de qualité que les éléments bâtis qui encadrent et ponctuent ces vues seront eux-mêmes de qualité et présenteront un caractère captivant et plaisant à l'œil.

La preuve de cette affirmation est très facile à établir, à partir du belvédère du grand Chalet, par exemple. En balayant le centre-ville, l'œil identifie comme autant d'éléments d'intérêt, de contentement et, il faut bien le dire, de repos au milieu de nombreux toits plats insignifiants, les édifices qui possèdent un couronnement stylisé, tels, entre autres, la Maison des Coopérants, l'édifice de la Sun Life, la cathédrale Marie-Reine-du-Monde et les appartements Le Château.

Si dans le centre-ville de San Francisco le Service d'urbanisme contrôle la forme des volumes pour éviter que les édifices aux toits plats ne « s'opposent au découpage en cascade des toits des vieux bâtiments et à l'allure élancée des collines surplombant San Francisco », ne devrait-il

12. Luther A. Allen, *The Mountain as Monument: Frederick Law Olmstead and Jean Doré on Mount Royal*, « communication » (non publiée) présentée à la Sixth Biennial Conference of the American Council for Quebec Studies, Québec, 23 octobre 1988, p. 7.

pas en être ainsi dans le centre-ville de Montréal¹³? Car plusieurs de ces édifices peuvent se découper sur le mont Royal qui agit alors pour eux comme un fond de scène et, à la fois, ils peuvent être contemplés par une multitude de gens à partir de divers observatoires élevés. Il faut préciser que ces derniers n'ont rien à voir avec des constructions artificielles comme la tour du CN à Toronto ou son homologue à Calgary. Il s'agit d'un lieu public bien naturel qui constitue au surplus le plus important parc de la ville et également le plus fréquenté.

Ce principe qui concerne l'importance de la qualité du cadre bâti vaut autant pour les vues éloignées, partielles que rapprochées du mont Royal. Les auteurs de l'étude de l'analyse visuelle mentionnée auparavant ont bien montré, en prenant les rues Sherbrooke, Rachel et Peel comme études de cas, l'importance de la qualité du cadre bâti dans la mise en valeur des vues encadrées sur la montagne¹⁴.

À l'occasion, on peut même parler de l'apport indiscutable au caractère de certaines vues d'édifices isolés bâtis sur les flancs du mont Royal, même si l'on hésiterait aujourd'hui à construire sur la montagne de cette façon. C'est le cas de l'oratoire Saint-Joseph, du pavillon principal de l'Université de Montréal avec son beffroi ou encore de certains immeubles d'appartements de style château comme le Gleneagle et le Trafalgar (érigés en 1929 dans l'îlot déterminé par les chemins de la Côte-des-Neiges, McDougall et The Boulevard). Ces édifices, et bien d'autres, loin de nuire à la qualité des vues sur le mont Royal, viennent les enrichir d'un apport culturel et lui donner un caractère à nul autre pareil¹⁵.

Il est bien évident qu'avec ce principe on introduit le design urbain comme nécessité essentielle de la mise en valeur des vues de la montagne. Et nulle part la nécessité de cette pratique n'est rendue plus évidente que par la seule perspective formelle planifiée que l'on a réussi à développer jusqu'à maintenant : l'avenue McGill College. Car autant cette perspective sur la montagne est exceptionnelle, grâce au caractère du flanc du mont Royal à cet endroit et à certains bâtiments qui l'ornent, autant cette « vista » est desservie par les bâtiments qui l'encadrent. Ceux-ci forment un alignement bâtarde qui s'est constitué au gré des goûts des uns, des intérêts des autres et, il faut bien le dire, de l'incurie des corps publics. Il manque à cette avenue un ordre et un formalisme d'ensemble qui, alignant les bâtiments, égalant les hauteurs, mariant les formes et les textures et accordant les rythmes, dirige la vue vers le point terminal de la perspective, au lieu de la distraire par des éléments hétéroclites qui ne contribuent pas ou peu au caractère de l'ensemble.

13. George Williams et Dean Macris, « Le plan et le service d'urbanisme de San Francisco : exemplaires? », dans Annick Germain et Jean-Claude Marsan (dir.), *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco : politiques et design urbains*, Montréal, Éditions du Méridien, 1987, p. 45-46.

14. Comtois *et al.*, « L'analyse visuelle », *op. cit.*, p. 39-50.

15. La preuve est facile à établir par son contraire également : des édifices de qualité architecturale médiocre, tels les appartements Rockhill ou l'École Polytechnique, nuisent considérablement au caractère de certaines vues du mont Royal.

■ Les lieux d'observation

Concernant la protection des vues, surtout celles qui ne sont pas encadrées par des alignements de bâtiments¹⁶, un troisième principe s'impose, celui de l'identification et de la consécration symbolique des lieux d'observation. L'idéal serait de pouvoir conserver toutes les vues actuelles, autant celles qui sont marginales que celles qui sont exceptionnelles. Cependant, considérant les enjeux que cela peut représenter du point de vue du développement et du redéveloppement urbains, il ne faut pas se faire d'illusions. Ou des mesures sont prises pour conserver les vues les plus intéressantes, y compris celles qui ne sont pas encore vraiment reconnues comme telles (notamment à partir de la digue de la voie maritime du Saint-Laurent), ou l'on risque de tout perdre en voulant tout conserver.

Par exemple, on a beaucoup discuté récemment du cas de la construction de deux tours élevées au centre-ville, celle de Marathon Reality, qui sera érigée sur le boulevard René-Lévesque, au nord de la gare Windsor, et celle de Prodevco-Lavalin, qui sera construite sur la rue De La Gauchetière, derrière la cathédrale Marie-Reine-du-Monde. Comme chacune de ces tours aura 45 étages, elles seront presque aussi hautes que le sommet du mont Royal, on craint qu'elles ne menacent la silhouette de ce dernier et obstruent certaines vues.

Cependant, une question se pose immédiatement : à partir de quels lieux d'observation peut-on prétendre que la présence de ces gratte-ciel sera préjudiciable à la silhouette de la montagne ou à des vues que l'on souhaiterait protéger ? À partir de l'île Notre-Dame ? Mais l'île est suffisamment allongée pour qu'un observateur situé à une extrémité n'ait pas la même vue du mont Royal qu'un autre qui se trouve à l'autre extrémité opposée. À partir du parc du canal de Lachine ? Encore là, il s'agit d'un parc linéaire et l'observateur n'a qu'à se déplacer pour jouir de vues différentes. À partir du pont Champlain ? Vaut-il la peine (ou est-il possible...) d'empêcher ou de contrôler des développements immobiliers pour le contentement d'automobilistes qui ne peuvent jeter qu'un regard furtif sur la montagne et qui, de toute façon, sont en mouvement, donc bénéficient de vues toujours changeantes ? Comme l'ont fait remarquer en audiences publiques des représentants de la firme d'aménagement et de design urbain Cardinal, Hardy, Lestage Inc., peut-on réalistement condamner à des plafonds très bas de grands secteurs du centre-ville et pénaliser le développement futur du centre des affaires pour protéger ce type de vues¹⁷ ?

La seule raison sérieuse que l'on peut avancer, à notre avis, pour questionner la hauteur de ces tours projetées est qu'elles risquent d'obstruer des vues intéressantes sur le fleuve et l'agglomération à partir du

16. Les vues encadrées par les axes des rues sont sans doute les plus faciles à protéger. Cependant, le projet de centre commercial de Cadillac Fairview en 1984, lequel aurait entraîné la fermeture de l'avenue McGill College, a bien montré que cette protection n'est pas absolument assurée.

17. Cardinal, Hardy, Lestage Inc., *Mémoire sur l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*, juin 1988, p. 2-3.

belvédère du grand Chalet. En effet, ces futurs édifices, en s'ajoutant à ceux de la place du Canada, de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, de Lavalin-Laurentienne et du centre Sheraton, constitueront un écran d'une taille appréciable; en fait, il s'agira de la plus importante concentration de bâtiments à faire face à cet observatoire. Et la seule raison pour laquelle cet argument a du poids est que cet observatoire du Chalet constitue un lieu symbolique consacré à cette fin depuis plusieurs décennies: les vues qu'il commande sur le centre-ville et la région sont devenues un héritage qui appartient à tous les Montréalais¹⁸.

Pour pouvoir s'imposer dans une réglementation qui chercherait à contrôler le développement pour protéger certaines vues de la montagne, les lieux mêmes d'observation devront être porteurs de symboles: par exemple identifier le « berceau » ou les « portes » de la ville ou encore être une place, un parc ou un square appartenant déjà au patrimoine urbain montréalais. En tout état de cause, leur sélection devra faire appel à des critères précis et rigoureux. Non seulement concernant la qualité des vues accessibles, mais concernant également l'identité des observateurs et le caractère des lieux d'où ils observeront. À notre avis, ne peuvent être consacrés comme lieux d'observation que des endroits déjà identifiés comme lieux publics et utilisés comme tels (rues, parcs, places, squares, etc.) ou qui peuvent avoir éventuellement cette fonction principale (on pense, entre autres, à la plage publique qui pourrait se développer le long de la digue de la voie maritime), et à la condition que ces endroits soient accessibles librement à tout le monde, Montréalais comme touristes, et, évidemment, suffisamment fréquentés ou présentant ce potentiel de fréquentation.

Tous ces critères peuvent paraître bien simplistes. Mais une analyse sommaire des lieux d'observation potentiels tend à montrer qu'il y en a peu qui pourront répondre à ces exigences de base d'une façon satisfaisante. Prenons un exemple. Les auteurs de l'Énoncé d'orientations considèrent que les vues depuis le futur parc du Champ-de-Mars devraient être protégées. Or il est à craindre que ce futur lieu d'observation, même s'il peut s'avérer fort symbolique puisqu'il jouxte l'hôtel de ville, ne puisse répondre adéquatement à aucun des critères mis de l'avant précédemment¹⁹.

En premier lieu, la vue du mont Royal à partir du Champ-de-Mars n'a rien de très inspirant. Elle se résume à une mince bande verte coincée entre l'édifice de l'Hydro-Québec et celui de l'hôpital Saint-Charles-Borromée, coiffant un paysage urbain particulièrement médiocre. Toute tentative de rénover ce paysage risque de plus de limiter davantage cette vue résiduelle (si l'on tient compte notamment des densités et des hauteurs qui seraient souhaitables pour le développement de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie)²⁰. En second lieu, si l'on peut se réjouir que le Champ-de-Mars retrouvera enfin une vocation de parc public, on peut se demander

18. Voir à ce sujet Allen, « The Mountain as Monument: Frederick Law Olmstead... », *op. cit.*, p. 19-21.

19. *Énoncé d'orientations*, *op. cit.*, p. 50.

20. Cardinal, Hardy, Lestage Inc., *Mémoire sur l'Énoncé d'orientations...*, *op. cit.*, p. 3.

si sa fréquentation sera suffisante pour justifier des mesures sévères de contrôle du développement immobilier pour le bénéfice de la protection d'une vue par ailleurs peu intéressante. En effet, tournant le dos au Vieux-Montréal, ce parc se trouvera isolé en arrière de l'hôtel de ville, peu accessible par la seule rue passante qui pourrait l'alimenter (Notre-Dame), en plus d'être affligé par la présence des murs aveugles du palais de justice.

Si l'on revient maintenant à la recommandation de l'Énoncé d'orientations de garder au mont Royal son rôle dominant dans la silhouette de Montréal en limitant les futurs bâtiments à une hauteur de 20 mètres inférieure à celle de son sommet (selon l'option restrictive), on peut se demander quel effet produira une telle mesure. Tout dépendra, d'abord, du lieu d'observation: une hauteur inférieure de 20 mètres pourra être suffisante pour une vue éloignée, mais insuffisante pour une vue rapprochée. Ensuite, à supposer qu'un lieu d'observation adéquat ait été identifié à cette fin, on peut se demander quelle sera la valeur d'une vue d'ensemble éloignée qui se limiterait à un écran opaque de bâtiments coiffé d'une mince bande de verdure. Comme le souligne le groupe de designers urbains Cardinal, Hardy et Lestage, «L'idée d'un massif artificiel répondant au massif de la montagne nous semble très abstraite. Pourquoi le centre-ville ne pourrait-il pas prendre un modelé différent²¹ ?»

*La ville coiffée
d'une mince bande
de verdure.*



Photo: Jean-Claude Marsan

21. *Ibid.*

Il est possible, voire probable, que cette mesure ait été inspirée par un des principes fondamentaux appliqués dans le plan de design de la ville de San Francisco pour contrôler les nouveaux développements d'envergure. Cependant, l'application qui en est faite à San Francisco est passablement différente de celle proposée par l'Énoncé d'orientations. En effet, ce principe s'énonce ainsi : « *Tall, slender buildings should occur on many of the city's hilltops to emphasize the hill form and safeguard views, while buildings of smaller scale should occur at the base of hills and in the valleys between hills*²². » Donc, à San Francisco on essaie de dégager le plus possible la vue des collines et de leurs formes en mettant des bâtiments peu élevés à leur base. Lorsque des édifices sont nécessaires sur leur sommet, on vise à ce que la silhouette de leur concentration reproduise la forme des sommets sur lesquels ils sont érigés.

À Montréal, dans la mise en valeur du mont Royal, ne serait-il pas plus intéressant d'avoir davantage de pénétrations de verdure comme des coulées vers la ville, quitte à accepter que certains bâtiments dépassent la hauteur de son sommet? Ne serait-il pas plus subtil d'essayer de composer avec les vues, d'essayer d'établir un « dialogue » créateur entre le bâti et la colline au lieu de créer des images statiques et massives génératrices d'ennui?

L'approche proposée par l'Énoncé d'orientations risque de reproduire l'erreur du règlement de zonage 3722 dit du « flanc sud du mont Royal ». Sans doute l'application de ce règlement a-t-elle permis à la crête de la montagne d'être visible à partir de certains lieux d'observation. Mais en ne tenant pas compte du caractère du dialogue unique qui s'était établi entre les maisons patriciennes du Mille Carré Doré et le mont Royal, le règlement a détruit à tout jamais un charme qui faisait l'essence même des vues à cet endroit, et cela, autant pour les vues vers la montagne que celles à partir de ses hauteurs. D'ailleurs on n'a qu'à comparer, à partir du belvédère du grand Chalet, les relations visuelles qui existent avec les demeures anciennes qui ont subsisté et avec les horribles conciergeries qui ont essaimé depuis les années 1960 pour se rendre compte de l'ampleur des pertes.

■ Conclusion

Lorsque Olmsted a aménagé le parc du Mont-Royal, il semble que sa préoccupation première fut de conserver le plus possible son caractère naturel comme valeur thérapeutique, à savoir comme antidote aux dépressions nerveuses et aux irritations qui constituaient, selon lui, les produits inévitables de la vie urbaine :

It is a great mistake to suppose that the value of charming natural scenery lies wholly in the inducement which the enjoyment of it presents to change of mental occupation, exercise and air-taking. Beside

22. The Department of City Planning of San Francisco, *The Urban Design Plan for the Comprehensive Plan of San Francisco*, mai 1971, p. 92.

*and above this, it acts in a more directly remedial way to enable men to better resist the harmful influences of ordinary town life, and recover what they lose from them*²³.

À l'époque, Montréal était pourtant une toute petite agglomération de quelque 110 000 habitants, qui commençait à peine à gravir la terrasse de la rue Sherbrooke. Il va de soi qu'Olmsted exprimait là des idées qui étaient celles de son temps marqué par l'impact du développement de la ville industrielle.

En un sens, la relation du mont Royal avec l'agglomération urbaine de l'époque a dû être sensiblement celle qui caractérise aujourd'hui la relation de certaines montréalaises, Saint-Bruno et Saint-Hilaire en tête, avec la métropole. Ces dernières présentent des réserves naturelles (des réserves refuges rendues plus exceptionnelles par leur topographie) qui méritent d'être conservées pour cette valeur intrinsèque. Un peu comme de grandes parties du territoire canadien sont sauvegardées à titre de bien national, de façon à conserver intactes pour les générations futures leurs caractéristiques naturelles.

Pour le meilleur ou pour le pire, cette relation du mont Royal avec Montréal a changé avec le temps, tout comme les idées que l'on se faisait de la vie en ville. Non seulement cette colline se trouve-t-elle maintenant au centre de l'agglomération, mais elle est en grande partie cernée par le centre-ville même. Sa valeur de réserve naturelle, même s'il est souhaitable de la conserver le plus possible, ne saurait s'imposer, à notre avis, comme une valeur absolue, justifiant de ce fait une volonté de protéger ses moindres vues au milieu de la grisaille souveraine de la ville.

On peut se demander si la valeur de cet héritage n'est pas justement qu'il est devenu pour la métropole ce « *charming natural scenery* », une contribution indéniable à la qualité de la vie urbaine et au caractère de l'agglomération. Et cela autant pour la personne qui fréquente le parc que pour celle qui, au centre-ville ou dans la ville, le découvre avec étonnement ou le retrouve avec plaisir au bout d'une rue ou dominant un paysage urbain.

Notre réflexion nous ramène ainsi à notre point de départ. L'approche préconisée par Outhet et Gréber ne serait-elle pas celle qui devrait nous inspirer aujourd'hui (en faisant évidemment toutes les interprétations qui s'imposent)? Car leurs propositions, qui visaient à relier visuellement la ville au mont Royal, en mettant en valeur les plus beaux attributs de ce dernier (premier principe), impliquent l'organisation et le façonnement du domaine bâti en fonction de cet objectif (deuxième principe) et font des grands boulevards préconisés des « observatoires » publics par excellence (troisième principe). Cela revient à dire que le renforcement des liens visuels avec la montagne passerait nécessairement par un « embellissement » de la cité. Voilà une autre contribution potentielle à mettre au crédit de cette sacrée montagne.

23. Olmsted, *Mount Royal, Montreal, op. cit.*, p. 22.



L'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

Le déni de
l'appropriation
populaire¹

1. Paru originellement dans *Urbanité*, hiver 2011, p. 48.

Que ce soit en architecture ou en urbanisme, le patrimoine est un terme piégé. Ainsi, l'architecte bien connu Rem Koolhaas se présente comme un pourfendeur du patrimoine et du contexte urbain. Pourtant, il décrie l'acharnement dans tous les pays à « faire disparaître toutes les traces de l'architecture des décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale » parce que « ces destructions conduisent à effacer des témoignages de l'histoire ». Il préfère au terme « patrimoine » celui plus actif de « préservation² ». Que l'on parle de patrimoine ou de préservation en architecture et en urbanisme, il demeure que l'élément clé d'une sauvegarde active est l'appropriation populaire.

Ce constat est observable à Montréal à toutes les périodes et, à l'occasion, contre la volonté même des gouvernements. Ainsi, dans les années 1984-1985, les citoyens se mobilisèrent contre la décision de l'administration Jean Drapeau-Yvon Lamarre de fermer l'avenue McGill College. Qui n'apprécie pas aujourd'hui cette imposante perspective sur le mont Royal? En 1974-1975, les citoyens s'opposèrent au déménagement de l'Hôtel-Dieu à Rivière-des-Prairies envisagé alors par le gouvernement du Québec. Compte tenu que le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) se construit aujourd'hui au centre-ville, la conservation de cet hôpital s'avère désormais un atout. En 1978, le gouvernement fédéral a mis de l'avant plusieurs options immobilières de réaménagement du Vieux-Port. Les citoyens ont plutôt réclamé que le site devienne un territoire public, de façon à pouvoir avoir un accès au fleuve. Aujourd'hui, le Vieux-Port attire des millions de personnes chaque année et s'avère le réaménagement le mieux réussi de tous les vieux ports de la côte est du continent nord-américain. Bref, il y a une part de sagesse chez les gens qui vivent la ville et les pouvoirs publics ont tout avantage à demeurer à l'écoute.

Tous les Montréalais et les Montréalaises se sont réjouis en 2005 de la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Enfin un instrument juridique était mis en place pour éviter que le patrimoine du mont Royal ne soit dénaturé et dépecé morceau par morceau. Hélas, ils se rendent compte aujourd'hui que ce moyen de protection risque d'engendrer des effets pervers, à savoir les dépouiller de leurs droits tout en accélérant le dépeçage de ce territoire emblématique.

Les manœuvres pernicieuses de l'administration du maire Gérald Tremblay et les carences actuelles de la législation québécoise sur le patrimoine contrecarrent malheureusement cette appropriation populaire du mont Royal tout en créant une situation potentiellement catastrophique pour l'avenir de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

2. Rem Koolhaas, « Il faut cesser d'embaumer les villes », *Le Monde*, 4 septembre 2010.

■ L'essence de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

Quelle est la véritable essence de cet arrondissement ? Quoi qu'en pensent les Amis de la montagne et Héritage Montréal, elle ne réside pas uniquement dans le parc aménagé par Frederick Law Olmsted et les espaces verts. On peut comprendre que l'administration Tremblay ait avantage à s'appuyer sur la position de ces organismes, car la privatisation et le recyclage des institutions en condos de luxe constitueront une source abondante de taxes foncières pour la Ville.

Toutes les personnes compétentes dans le domaine confirmeront que cet arrondissement constitue un lieu symbolique, unique au Canada, où sont regroupées les institutions les plus significatives des deux nations qui, au cours de plus de deux siècles, ont contribué à forger l'identité montréalaise. D'un côté, il y a les anglophones avec, notamment, l'Université McGill, l'hôpital Royal Victoria et le cimetière Mont-Royal. De l'autre, les francophones avec, notamment, l'Université de Montréal, l'Hôtel-Dieu, l'oratoire Saint-Joseph et le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Ces deux communautés se partagent le parc d'Olmsted et l'avantage emblématique de la topographie de la montagne et de sa flore. Il s'agit essentiellement d'un « paysage culturel », regroupant un patrimoine autant matériel qu'immatériel.

Les paysages culturels sont reconnus et protégés dans l'ensemble des pays occidentaux. Or le Québec est en retard de plusieurs décennies sur le plan législatif en la matière. Comme le projet de loi 82 reconnaissant le patrimoine immatériel dort dans des cartons, il n'y a que la *Loi sur les biens culturels* de 1972 comme moyen de protection. Mais celle-ci, ne reconnaissant que les biens matériels et non les valeurs immatérielles, s'avère inappropriée dans un cas comme celui de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

■ La problématique de la conservation du 1420, boulevard Mont-Royal

En prenant le cas de l'ancienne maison mère des sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie (1420, boulevard Mont-Royal), on peut se rendre compte comme la situation actuelle sur le mont Royal risque de se détériorer très rapidement. En effet, si ce couvent se trouvait en dehors de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, des citoyens d'Outremont auraient pu alors s'opposer à son recyclage en condos de luxe en ayant recours à un référendum local concernant le changement d'usage au règlement de zonage. Mais comme ce couvent se trouve dans un arrondissement historique et naturel, le référendum doit se dérouler selon les modalités de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Comme l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal est partagé entre quatre arrondissements montréalais et la Ville de Westmount et comme la décision finale appartient à la ministre de la Culture, des

Communications et de la Condition féminine, il est logique, dans le cadre de cette loi, qu'il en soit ainsi car « le système québécois de planification territoriale s'appuie sur un partage clair des responsabilités entre trois paliers décisionnels (national, régional, local)³ ». Or l'administration du maire Tremblay a eu recours à une astuce pour priver les citoyens de leur droit. Pour éviter le référendum, elle a procédé à un changement d'affectation au plan d'urbanisme, ce qui respecte la lettre de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, mais, dans le cas présent, sûrement pas l'esprit ! Donc ce patrimoine, qui représente des valeurs parmi les plus importantes pour la société montréalaise, est précisément celui que l'administration municipale s'est empressée de dérober à l'appropriation populaire.

Cette situation est outrageante et abusive pour tous les Montréalais et les Montréalaises. Car non seulement ces derniers sont-ils privés de leur droit, mais le gouvernement lui-même ne pourra porter un jugement éclairé sur le 1420, boulevard Mont-Royal, la *Loi sur les biens culturels* ne reconnaissant pas le patrimoine immatériel. Le cas de l'ancien séminaire de philosophie des sulpiciens (Marianopolis), qui sera réaménagé en condos de luxe, est déjà réglé au détriment de l'accès au mont Royal par les citoyens. En effet, contrairement aux promesses de la Ville, seuls les résidents auront accès à son site. La dizaine d'autres institutions situées dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal sont menacées de la sorte. Cet arrondissement risque donc d'être dénaturé en peu de temps au mépris des droits des citoyens et au profit des promoteurs de tout acabit.

3. Pierre-Yves Guay, « Le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement: autopsie d'un échec », dans Pierre Delorme (dir.), *Montréal aujourd'hui et demain. Politique, urbanisme, tourisme*, Montréal, Liber, 2009, p. 47.



L'Université de Montréal et son développement

Il faut densifier
et unifier le campus¹

1. Paru originellement dans *Urbanité*, automne 2009, p. 49-50.

Les dirigeants de l'Université de Montréal envisagent actuellement de développer un campus satellite à la cour de triage d'Outremont. Outre le fait qu'il serait désormais difficile selon eux de densifier le campus existant à cause de la création, en 2005, de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, l'Université y serait contrainte par la vétusté de certains pavillons, tels ceux de Vincent-d'Indy et du 1420, boulevard Mont-Royal. Mais qu'en est-il réellement ?

C'est ce même motif de vétusté des locaux, alors rue Saint-Denis, qui a justifié au début des années 1920 le déménagement de l'institution sur le flanc nord du mont Royal, décision qui fut contestée à l'époque, surtout lorsque le vaste chantier du pavillon conçu par Ernest Cormier dut être arrêté en 1929 à cause de la Grande Crise².

On ne saura jamais si cette décision de quitter le centre-ville au profit d'un campus périphérique fut à l'époque un choix judicieux. Chose certaine, en considérant que le campus de l'Université McGill n'a cessé de se développer sur un même site au centre-ville depuis 1820 (et cela malgré la vétusté de certains bâtiments, il va sans dire) et que l'Université Concordia a préféré s'installer au centre-ville au lieu de continuer de développer le campus Loyola dans l'ouest de la ville, on peut présumer que la décision des années 1920 n'était pas la seule alors envisageable.

L'histoire semble vouloir se répéter aujourd'hui malgré le fait que, selon l'Entente-cadre entre la Ville de Montréal, l'Université de Montréal, l'École des Hautes Études Commerciales (HEC) et l'École Polytechnique de Montréal, signée en 1996 et déterminant les modalités de l'expansion du campus jusqu'en 2016, il reste encore une quantité substantielle d'espaces à développer sur le campus existant et qu'aucune étude exploratoire n'a été menée par l'Université pour évaluer les possibilités d'extension de ce campus dans la trame urbaine adjacente. Pourtant l'interdisciplinarité généralement valorisée dans l'enseignement universitaire partout en Amérique du Nord devrait encourager le regroupement des disciplines sur un même site. Sans compter que, sur le plan du développement durable, la densification du campus actuel permettrait une meilleure utilisation des infrastructures existantes, dont trois stations de métro.

■ Les espaces disponibles sur le campus actuel

L'accroissement des besoins d'espaces de l'Université devrait marquer le pas bientôt. En effet, la croissance notable des effectifs étudiants depuis le début du ^{xxi}e siècle, dans toutes les universités québécoises, paraît désormais s'infléchir. Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) prévoit que si la tendance se maintient, la décroissance dans

2. Voir « Les diplômés s'unissent, l'Université s'érige », *Les diplômés, Revue des diplômés de l'Université de Montréal*, n° 416, printemps 2009, p. 34-38.

les universités québécoises devrait se manifester à partir de 2013³. Pour sa part, l'Université de Montréal considère qu'elle sera touchée par cette décroissance à partir de 2015⁴.

De toute manière, la question se pose de savoir si le campus actuel de l'Université à flanc de montagne et ses abords immédiats ne pourraient pas satisfaire les besoins d'espaces de la clientèle prévisible selon les données disponibles.

Le premier obstacle à une analyse rationnelle de cette question est l'interprétation que privilégie l'Université des obligations découlant de la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal : il serait désormais devenu impossible de construire sur le campus existant. Même si c'est là une prise de position qu'encouragent les membres des Amis de la montagne, il faut admettre que la réalité est plus complexe. Le patrimoine du mont Royal n'est pas que naturel. Si ce dernier mérite d'être préservé comme tel dans le cas du parc d'Olmsted, on ne saurait parler d'un patrimoine comparable dans les cas des cimetières Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges, de l'Hôtel-Dieu et du campus McGill. Ces secteurs particuliers appartiennent davantage à l'univers du paysage culturel, à savoir un milieu naturel à l'origine qui a été investi et transformé au cours des siècles pour satisfaire des besoins collectifs. Ce qui constitue alors la valeur patrimoniale de ces secteurs, c'est l'intégrité culturelle de ces transformations qui ont composé au fil des décennies avec les paysages naturels, façonnant à leur manière l'histoire et l'image de la cité. C'est d'ailleurs la présence de l'Université, notamment le pavillon Roger-Caudry, qui définit le caractère et le patrimoine du flanc nord de la montagne, beaucoup plus que le couvert végétal qui n'en constitue qu'un aspect.

Ce paysage culturel du mont Royal présente aujourd'hui un équilibre évolutif entre l'environnement naturel et l'environnement construit. On ne saurait parler d'une façon doctrinaire d'une situation figée à tout jamais : il y aura encore des milliers de pierres tombales et autres mémoriaux qui s'ajouteront dans les deux cimetières, comme il y aura encore des édifices qui seront construits ou transformés sur le site de l'Hôtel-Dieu et sur le campus de l'Université McGill (comme ce fut le cas dernièrement avec l'inauguration de l'excellent Complexe des sciences de la vie), sans que ces structures menacent pour autant l'essence fondamentale du patrimoine du mont Royal. Ce qui importe, c'est la façon dont ces développements s'intégreront aux paysages existants et les mettront en valeur.

Prenons un exemple sur le campus de l'Université de Montréal. Du côté est de l'actuel pavillon Lassonde, il y a un espace suffisant, occupé en bonne partie par un stationnement, pour construire un nouveau pavillon de taille comparable, prévu d'ailleurs dans l'Entente de 1996. Or

3. Claudine Provencher, Pie Landry Iloud et Alain Rousseau, « Si la tendance se maintient, quelle sera l'évolution des clientèles de la formation professionnelle, du collégial et de l'universitaire? », MELS, novembre 2006.

4. Information fournie par le vice-recteur Guy Breton lors de la séance des audiences publiques de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) tenue le 16 février 2009 sur la question du recyclage du pavillon 1420, boulevard Mont-Royal.

si celui-ci est bien conçu et respecte la coulée verte existante, loin de déprécier la valeur du paysage culturel des lieux, il contribuera à l'améliorer. Car l'énorme édifice de l'École Polytechnique occupe l'arrière-scène de ce site de toute sa masse architecturale peu inspirante. Cacher ce bâtiment banal derrière un pavillon subtil, harmonieusement intégré à la coulée verte, améliorera d'une façon significative la perception que les gens ont actuellement de cette section du flanc du mont Royal.

■ L'extension dans la trame

Cette extension existe déjà en réalité au nord du boulevard Édouard-Montpetit, à sa jonction avec l'avenue Louis-Colin, par la présence de la Faculté de l'aménagement, de l'École des HEC et du Centre hospitalier universitaire de l'hôpital Sainte-Justine (chemin de la Côte-Sainte-Catherine). Une recherche interdisciplinaire menée récemment par le soussigné et deux de ses collègues, professeurs de l'École d'architecture, montre comment ce prolongement dans la trame urbaine pourrait offrir une possibilité de développement d'espaces universitaires tout en contribuant au patrimoine construit du secteur⁵.

Cette étude propose l'aménagement d'une place publique à la jonction du boulevard Édouard-Montpetit et de l'avenue Louis-Collin, pour mettre en valeur cet espace stratégique reliant le flanc de la montagne à la trame urbaine. Située à quelques pas de la station de métro Université-de-Montréal et à distance de marche de chacune des limites du campus, cette place offrirait une vue exceptionnelle sur le paysage naturel du mont Royal et sur le pavillon Roger-Caudry, joyau emblématique de l'institution, tout en donnant enfin un cœur identifiable au campus existant, un lieu de rassemblement répondant au besoin des services pour les professeurs et les étudiants, mais également à ceux de rencontres, de socialisation et de convivialité. Ce genre de lieu fait le charme des villes et enrichirait la communauté universitaire et civile. Cette place s'inscrirait de plus dans le vocabulaire identitaire montréalais, lequel s'avère distinctif au Canada pour ses places et ses squares.

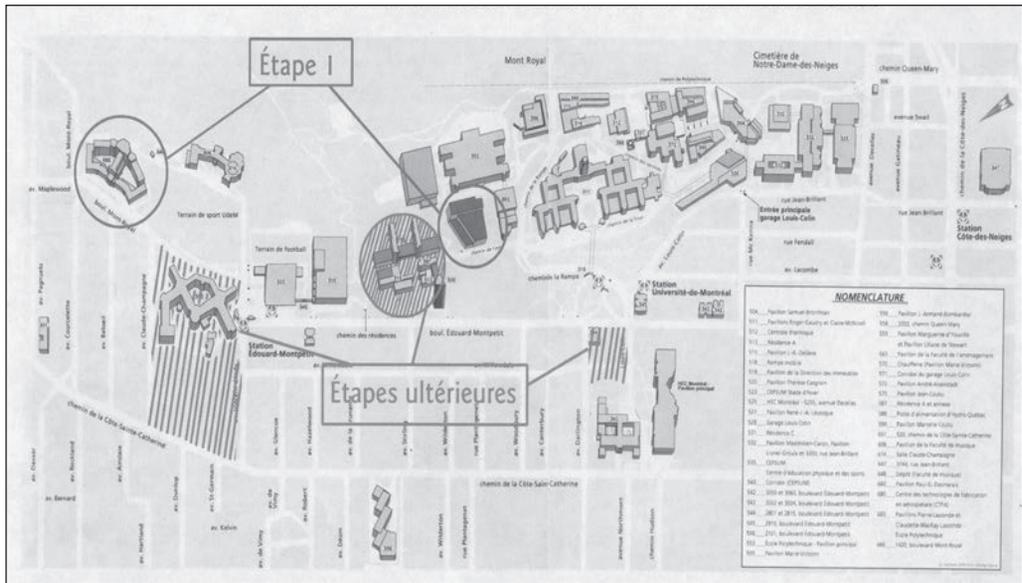
Pour assurer un potentiel d'espaces universitaires dans cette trame urbaine, il s'agirait d'intervenir principalement sur le bâti du boulevard Édouard-Montpetit, de part et d'autre de la place publique proposée. En effet, si ce boulevard est borné de plusieurs conciergeries de grande qualité architecturale érigés dans les années 1920-1930, il est bordé par contre de plusieurs bâtiments résidentiels des années 1960-1970 qui sont dépourvus de valeur patrimoniale et qui, rendus à la fin de leur vie utile, pourraient être démolis; une compensation adéquate pour la perte de logements abordables devrait toutefois, bien sûr, être prévue. On pourrait ensuite avoir recours à un système de construction industrialisé, flexible

5. Jean-Claude Marsan, Roger B. Richard et Teryn Tidafi, *Densification et unification du campus de l'Université de Montréal*, rapport de recherche, Université de Montréal, mai 2009.

et démontable (IFD), capable d'assurer une insertion dans les sites ainsi libérés pour fin de création d'espaces à usage universitaire, tout en protégeant les immeubles résidentiels jugés de valeur patrimoniale. Ce système de poutres et de colonnes, développé par le professeur Roger B. Richard, est composé d'éléments simples à fabriquer, à transporter et à monter en chantier, offrant une ossature ouverte, modulable dimensionnellement dans l'espace et le temps.

Si l'on combine les espaces encore disponibles pour des fins universitaires sur le flanc nord du mont Royal selon l'Entente de 1996 à ceux qui pourraient être dégagés le long du boulevard Édouard-Montpetit, les besoins de développement de l'Université pourraient alors être satisfaits dans un avenir prévisible tout en améliorant le fonctionnement et le caractère du campus actuel par l'aménagement d'une place publiquement intégrée. Étant déjà lové dans un paysage unique au Canada, ce campus, déjà fort accessible, mais davantage agréable d'usage et regroupant à distance de marche toutes les disciplines, serait alors bien équipé pour attirer et retenir les clientèles étudiantes.

Esquisse de la partie est du campus de l'Université de Montréal, montrant le potentiel et les étapes du développement proposé. La première étape consisterait à rénover le pavillon 1420, boulevard Mont-Royal et à construire le pavillon des sciences à côté du pavillon Lassonde, devant l'École Polytechnique. La création de la place publique proposée et l'insertion dans la trame urbaine pourraient se faire au cours d'étapes ultérieures.



Université de Montréal



Patrimoine et
caractère urbain
montréalais





Montréal, ville aux multiples visages¹

1. Paru originellement à titre de préface de l'ouvrage de Cécile Grenier et Joshua Wolfe, *Guide Montréal: un guide architectural et historique*, Montréal, Libre Expression, 1983, p. 10-16.

En rentrant au pays après un séjour de quelques années en Europe, la journaliste Évelyne Dumas se rendit compte que si elle aimait passionnément Montréal, elle ne savait trop pourquoi. Le mal de cette ville, écrit-elle, serait « de manquer non pas de beauté, mais d'une esthétique, d'une grille d'interprétation très largement reconnue qui fasse qu'on la reconnaisse du premier coup d'œil, comme c'est le cas des villes européennes ».

Paris a ses boulevards, Rome ses basiliques, Florence ses palais et Venise ses canaux. Qu'est-ce qui caractérise Montréal? Qu'est-ce qui frappe au premier coup d'œil? Sa ville souterraine? Ses places modernes, Ville-Marie, Bonaventure, Desjardins, qui recréent la ville dans la ville? Ces audaces de l'architecture contemporaine, connues dans le monde entier, que sont Habitat 67 et les installations olympiques? Ou des témoins plus traditionnels, tels que les rues de duplex et de triplex du Plateau-Mont-Royal, le square Saint-Louis, l'élégance des vieilles demeures victoriennes, la vitalité et l'exotisme du boulevard Saint-Laurent? Rien de tout cela en particulier, et tout cela en même temps, et bien davantage, malgré sa taille moyenne et son histoire assez courte en regard des villes millénaires du Vieux Continent.

La réalité, c'est que Montréal est une et multiple à la fois: elle constitue un paradoxe. Si elle prétend être une des villes les plus modernes en Amérique du Nord, elle n'en conserve pas moins le plus important arrondissement historique (le Vieux-Montréal), la plus grande concentration de résidences victoriennes et de nombreux quartiers qui apparaissent irrémédiablement traditionnels. Si elle a un air européen qui charme les Américains, elle possède un sans-gêne américain qui étonne les Européens. Si elle semble posséder des ressources inépuisables pour orner les stations de métro, creuser des corridors souterrains, multiplier les équipements superflus, à l'instar des pavillons de Terre des Hommes, elle est avare de commodités essentielles comme des espaces verts et recèle des îlots de pauvreté qui font honte à plusieurs de ses citoyens. Si elle est le creuset du nationalisme d'un Québec francophone dont elle renferme la moitié de la population, elle constitue l'agglomération la plus ouvertement cosmopolite du Canada. Si elle abrite le plus haut taux de locataires sur ce continent, ces derniers manifestent cependant un sentiment d'appartenance inégalé ailleurs.

Aussi étrange que cela puisse paraître, ce sont ces contradictions qui sont à la source de l'esthétique de Montréal. Car il existe bien une esthétique montréalaise, c'est-à-dire une façon particulière par laquelle cette ville se laisse apprécier, se laisse « sentir ». Cette esthétique s'enracine dans la diversité des genres de vie et du « grain » des paysages urbains. Voilà le secret et le charme de Montréal, que ce *Guide Montréal* aide à découvrir et à comprendre: cette ville n'impose rien mais offre beaucoup; surtout, elle se laisse approprier. Chacun peut donc y satisfaire ses attentes, s'il est le moindrement attentif aux occasions qui se présentent à lui. Plusieurs touristes, au premier contact, sont déçus par cette métropole

multiple, aussi insaisissable que réelle. Des milliers et des milliers de Montréalais, au contraire, lui en sont reconnaissants. Chose certaine, elle est une des villes les plus chéries et les mieux aimées en Amérique.

Lorsqu'on demanda à un visiteur torontois, au cours d'une interview télévisée, ce qu'il souhaitait le plus rapporter dans la capitale ontarienne, il répondit : « La montagne ». Où que l'on se trouve dans l'agglomération, on voit le mont Royal ; chaque jour, les Montréalais le contournent pour se rendre au centre-ville ou en revenir. Il est source de plaisir, d'identité, de caractère, d'un certain sacré, au même titre que les pitons rocheux qui crèvent les tissus urbains de Rio de Janeiro, d'Édimbourg ou d'Athènes. Les catholiques, les protestants et les juifs y enterrent leurs morts, comme jadis les Amérindiens. Nulle surprise qu'au siècle dernier les édiles aient fait appel au meilleur architecte paysagiste connu, l'Américain Frederick Law Olmsted, pour y aménager le principal parc de la cité. Si la vie d'un Vénitien n'est pas complète sans une visite régulière à la Piazza San Marco, celle d'un Montréalais ne saurait l'être sans une promenade fréquente sur le mont Royal, principalement au printemps, quand les vents doux fondent les dernières neiges.

Cette montagne a présidé, imperturbable, à l'établissement des deux groupes linguistiques majeurs qui ont façonné l'histoire de la métropole : avec quelques exceptions, d'un côté les Anglais, de l'autre les Français, devenant elle-même le lieu privilégié d'affrontements et de conquêtes symboliques. À la suite des grands marchands britanniques, les McGill, Monk, McTavish, qui se sont taillé des domaines champêtres sur un de ses versants, les Canadiens français ont érigé sur l'autre un des plus imposants sanctuaires au monde, l'oratoire Saint-Joseph. À l'établissement de l'Université McGill sur le versant sud-est devait correspondre, sur le flanc opposé, celui de l'Université de Montréal. Au développement du Westmount anglophone devait répondre l'Outremont francophone.

C'est de la terrasse du Chalet de la montagne que l'on peut le mieux apprécier le site de Montréal ; c'est de là que la vue du fleuve Saint-Laurent est également la plus impressionnante. Large, majestueux, puissant à l'est comme à l'ouest, il se resserre, récalcitrant, devant la métropole, là où ses deux rives semblent être retenues ensemble par des ponts comme par de gigantesques sangles. À l'instar du mont Royal, il est lui aussi le symbole de Montréal ; il incarne son destin et ses rêves démesurés, à la dimension de la brèche qu'il ouvre dans le continent.

C'est de Montréal que sont partis les grands explorateurs de l'Amérique septentrionale ; ils étaient, du reste, pour la plupart des Montréalais, ou des « Montréalistes » comme on les appelait à l'époque. Louis Jolliet et Jacques Marquette, les découvreurs du Mississippi ; René Robert Cavelier de La Salle, qui réclame toute la Louisiane pour le Roi-Soleil ; les frères Pierre Le Moine d'Iberville et Jean-Baptiste Le Moine de Bienville, dont l'un fonde la Nouvelle-Orléans et l'autre, Mobile ; le sieur A. de la Mothe Cadillac, fondateur de la ville de Détroit ; Pierre Gauthier de La Vérendrye, qui se rend jusqu'aux montagnes Rocheuses. Ils sont suivis par Alexander Mackenzie, qui découvre l'océan Arctique en explorant

le fleuve qui porte son nom, et Simon Fraser et David Thompson, lesquels complètent cette série de découvertes en atteignant l'océan Pacifique. Tous ces noms font partie de la vie quotidienne des Montréalais d'aujourd'hui, désignant des municipalités, des quartiers, des rues, des parcs, des écoles. C'est une des caractéristiques de cette métropole que les lieux les plus humbles évoquent des destins héroïques et des visions de grand large.

Ce fleuve qui, à l'ère des explorations et du commerce des fourrures, allait élargir l'hinterland de Montréal jusqu'aux confins des Rocheuses, devait encore la gratifier à l'ère des machines à vapeur. Le premier bateau à aubes à sillonner le fleuve (1809), l'*Accommodation*, appartient au brasseur montréalais John Molson. Le premier navire à traverser l'Atlantique (1833) par la seule puissance de la vapeur, le *Royal William*, a été muni de son engin à Montréal. Le premier chemin de fer de toutes les colonies britanniques relie en 1836 le village de Saint-Jean à celui de Laprairie dans le but de faciliter les transports entre Montréal et New York.

Avec les années 1880, quand déferle la première grande vague d'urbanisation, son port se classe au deuxième rang en Amérique (après celui de New York) et au premier rang au monde comme havre intérieur. Parallèlement, la ville devient le principal terminus canadien d'un réseau ferroviaire qui la relie désormais aux États-Unis, à l'Atlantique et au Pacifique. Le Canada tout entier compose son hinterland : elle est la porte d'entrée incontestée des idées, des immigrants et des capitaux. Elle est le premier centre industriel, financier, commercial et culturel du pays.

Un héritage urbanistique et architectural varié, qui a échappé (parfois à la suite de vives protestations de la part de la population, parfois par miracle) au vandalisme aveugle des récentes années, témoigne toujours de ce passé prestigieux. Ainsi, la rue de la Commune présente, face au port, un front de mer qui n'a d'égal pour son homogénéité que celui de Bordeaux. La rue Saint-Jacques retient encore un peu son caractère de Wall Street, agrémentée de palais de la finance, tel celui de la Banque Royale. Les mansions patriciennes qui ont survécu dans le Mille Carré Doré rappellent, pour leur part, la richesse et les prétentions des financiers et des industriels de cette époque. Le canal de Lachine, creusé dans la première moitié du XIX^e siècle pour contourner les rapides du même nom, commémore la naissance de la première vallée industrielle du pays. Aménagé récemment en lieu d'activités de loisir, il offre aux amateurs de plein air des paysages insolites, qui, dans toute leur crudité, ne manquent ni d'intérêt ni même de poésie. Enfin, la gare Windsor, qui, au gré du développement du réseau ferroviaire, n'a cessé de s'agrandir en déployant ses arcades le long du square Dominion, rappelle un temps où le train avait la faveur que connaissent l'avion et l'automobile aujourd'hui, faveur manifeste lorsque l'on considère les aéroports de Dorval et de Mirabel et des autoroutes comme Décarie et Ville-Marie.

La Seconde Guerre mondiale allait précisément renforcer cette vocation de Montréal pour les transports en y développant une puissante industrie aéronautique. Choisie pour le siège de l'Organisation de l'aviation

civile internationale (une agence des Nations Unies chargée de la réglementation du transport aérien), et pour celui de l'Association internationale du transport aérien, qui regroupe la plupart des transporteurs du monde, Montréal est devenue depuis la capitale mondiale de l'aviation. Elle aurait pu revendiquer aussi le titre de capitale des événements internationaux, ayant été deux fois en moins de dix ans, soit lors de l'Exposition universelle de 1967 et des Jeux olympiques de 1976, l'hôtesse prodigue et ingénue du monde entier. Enfin, sur le plan de l'urbanisme, sans tambour ni trompette, elle s'est dotée de la ville souterraine la plus développée au monde, avec laquelle rivalisent désormais des agglomérations de loin supérieures par leur population et leur taille, comme Philadelphie, New York et Tokyo. Pour le critique d'architecture américain Peter Blake, Montréal serait la première ville du *xx^e* siècle sur ce continent.

Pourtant, malgré ses grands airs, son passé impérial et ses prétentions internationales, elle demeure un milieu agréable à habiter, respectueux des individus et des groupes. La dimension de l'agglomération y est sans doute pour beaucoup. C'est une métropole de taille moyenne (quelque trois millions d'habitants), donc suffisamment peuplée pour posséder des services abondants et de qualité (il y a quatre universités, un des plus réputés jardins botaniques au monde, un orchestre symphonique de réputation internationale; elle est la capitale nord-américaine des cinéphiles et rivalise avec New York comme centre gastronomique). Mais elle n'est, par contre, ni trop peuplée ni trop vaste, ce qui lui permet d'éviter en partie le stress, la congestion, l'anonymat associés à la vie dans les grandes métropoles.

Cependant, il y a plus que cette question de taille. Ce qui fait que «Montréal est Montréal», qu'on y ressent une atmosphère comparable à peu d'autres, un «charme», une vitalité, un «malaise» à l'occasion, comme l'écrit le sociologue Alain Médam, c'est qu'elle présente un modèle particulier d'agglomération que l'on pourrait qualifier de conglomérat de villages. Il y existe, en effet, une espèce de symbiose entre la réalité socioculturelle et l'organisation spatiale urbaine, qui favorise l'appropriation par «petites patries» en redécoupant l'agglomération en unités relativement homogènes et autonomes où le vécu des gens prend un sens et devient significatif. Parmi les grandes villes, seule Londres présente un modèle semblable, aussi caractéristique, bien qu'à une échelle beaucoup plus considérable.

Ce modèle particulier s'explique en partie par la façon dont l'environnement bâti s'est constitué. Si l'agglomération a débuté en 1642 à un endroit bien précis, là où s'élève aujourd'hui le monument à John Young, son expansion ne fut ni continue ni régulière à partir de ce premier foyer. En même temps que le premier seigneur de l'île de Montréal, Dollier de Casson, traçait les premières rues de la ville, à savoir Saint-Paul, Notre-Dame, Saint-Jacques et quelques autres, il établissait des colons sur le versant ouest du mont Royal, à la côte de Notre-Dame-des-Neiges. Il faudra deux siècles avant que ces deux établissements se rejoignent. En même temps que les ateliers du chemin de fer du Grand-Tronc attiraient des milliers d'ouvriers à Pointe-Saint-Charles, les usines de la compagnie

rivale, le Canadien Pacifique, en attiraient autant à des dizaines de kilomètres plus à l'est, à la côte de la Visitation, laquelle allait devenir le quartier de Rosemont. En même temps que la municipalité de Maisonneuve, profitant de l'accroissement du port vers l'est, se donnait, avec ses usines, des allures de Pittsburgh du Canada, le plateau Mont-Royal se peuplait comme couronne résidentielle en profitant de l'électrification des tramways. En même temps que se développait Outremont en bonne partie pour les classes aisées, la ville ouvrière de Verdun naissait sur un territoire que d'importants travaux de terrassement protégeaient désormais des crues du Saint-Laurent.

Ces milieux et beaucoup d'autres, à cause de facteurs de distance, de barrières physiques ou sociales, ont évolué un certain temps d'une façon autonome, devenant villages ou municipalités, acquérant caractère et maturité avant d'être rejoints par la marée urbaine. Partout, une unité spatiale de base a été maintenue d'une façon très souple grâce à l'existence d'un cadastre rural organisant le territoire en côtes ou rangs. Le redécoupage de ce cadastre en îlots et en lots urbains allait produire la grille orthogonale typique de Montréal, tout en gardant les irrégularités de départ, à l'exemple du chemin de la Côte-Sainte-Catherine ou de celui de la Côte-Saint-Antoine.

Plusieurs de ces milieux ont été appropriés par des groupes ethniques, réalisant ainsi une rare osmose entre la diversité culturelle et la diversité physique, et faisant de Montréal une ville dont le cosmopolitisme semble naturel. Ce mouvement d'appropriation a commencé au début du siècle dernier par le centre-ville, lieu d'arrivée des bateaux et des trains, pour se canaliser par la suite le long de la rue Saint-Laurent, la bien nommée Main, et s'épanouir enfin comme les branches d'un arbre dans le nord de la ville.

Attirés par les grands travaux du canal de Lachine et du pont Victoria, les Irlandais ont été les premiers à s'établir, créant une Petite-Irlande autour de leur cathédrale Saint Patrick. Les Chinois devaient suivre peu après et occuper un secteur adjacent, polarisé sur la rue De La Gauchetière; contrairement aux Irlandais, ils sont restés identifiés à ce quartier depuis. Les Italiens, constituant aujourd'hui la plus importante communauté italienne (160 000 personnes) au Canada après celle de Toronto, ont d'abord colonisé les abords des rues Saint-André, Saint-Timothée et du boulevard Dorchester, avant de proliférer par le Mile End vers le nord, où ils ont envahi les quartiers de Villeray, de Saint-Michel et la municipalité de Saint-Léonard. Ils y possèdent maintenant leur Petite-Italie, laquelle a comme cœur le marché Jean-Talon et le parc Dante. Deuxième communauté culturelle en importance après les Italiens (120 000 personnes), les Juifs, après avoir tenu les commerces de la rue Saint-Laurent, cohabitent maintenant avec les francophones dans Outremont et dans le quartier de Côte-des-Neiges et dominant dans Snowdon et dans les municipalités de Hampstead et de Côte-Saint-Luc. Ils y possèdent leur propre infrastructure institutionnelle: hôpitaux, écoles, centres communautaires, synagogues, etc. Enfin, parmi les groupes ethniques qui se sont

installés à Montréal après la Deuxième Guerre mondiale, les plus visibles sont les Portugais et les Grecs. Ces derniers se retrouvent surtout sur l'avenue du Parc et la rue Saint-Laurent, tandis que leurs voisins, les Portugais, occupent le territoire délimité par les rues Laval, Sherbrooke, Saint-Laurent et l'avenue Mont-Royal, territoire facilement reconnaissable par les couleurs méditerranéennes de ses bâtiments, couleurs rappelant les Açores, d'où sont originaires la plupart des Portugais montréalais.

On aurait tort de n'associer ce phénomène des « petites patries » qu'aux seuls groupes ethniques. On le retrouve chez les deux communautés dominantes, chez les anglophones comme chez les francophones. Chez les premiers, Pointe-Saint-Charles et Westmount représentent les deux extrêmes. Chez les seconds, qui constituent de loin le groupe le plus important à Montréal (totalisant plus de deux millions de personnes dans l'agglomération), le phénomène est encore plus marqué: en témoignent des quartiers comme ceux du Plateau-Mont-Royal et d'Hochelaga-Maisonneuve. Il faut noter que la grande majorité de ces francophones ne sont urbains que depuis une ou deux générations et que l'habitat de leurs parents ou de leurs grands-parents fut effectivement un village, parmi les multiples que comptait et compte encore la grande plaine montréalaise. Dans tous les cas, cependant, ethniques ou pas, l'essence même de ces « petites patries » ou « villages » urbains est d'être des milieux de condensation de styles de vie, auxquels s'identifient les résidents. Citoyens d'une grande ville, aux prétentions internationales, les Montréalais réussissent à s'y attacher en s'appropriant ces milieux locaux avec lesquels ils se sentent en sympathie. Parfois, ces derniers se résument à quelques rues, même à une seule, ajoutant ainsi à la variété de l'ensemble. Pour l'homme de théâtre Jean-Claude Germain, Montréal serait d'ailleurs « un raboudinage de milliers de p'tits bouttes de rues » et le Montréalais essentiellement un « habitant d'boutte de rue ».

La diversité des lieux et des styles de vie s'accompagne de la diversité des formes. Le métro, dont, contrairement à la plupart des métros, chaque station possède son caractère, son architecture et son propre décor, symbolise bien cette diversité dans une unité d'ensemble. S'il y a peu de monuments à Montréal, encore moins de grands chefs-d'œuvre architecturaux, l'architecture n'en demeure pas moins riche, notamment par sa grande variété, comme le révèle ce *Guide Montréal*, page après page. Encore ici, cette qualité est due à une conjoncture particulière.

En premier lieu, Montréal, malgré son histoire relativement courte, a connu trois périodes bien caractérisées de développement technologique dans le domaine du bâtiment. La période préindustrielle, dont il reste encore plusieurs exemples, comme le château Ramezay, le Vieux Séminaire de Saint-Sulpice et la maison du Calvet dans le Vieux-Montréal; la période industrielle, représentée par une grande variété de structures, des gares aux silos à grains; enfin, la période actuelle, dont Place Ville-Marie, Place Bonaventure et le complexe Desjardins sont de bons représentants.

À certains endroits, comme aux écuries d'Youville dans le Vieux-Montréal, on peut, d'un seul coup d'œil, embrasser des produits de toutes ces périodes; peu de villes peuvent prétendre en offrir autant.

Deuxièmement, comme le révèle son histoire particulière, Montréal a été le lieu d'expression privilégié au Canada de deux traditions architecturales. Une tradition, que l'on pourrait qualifier de professionnelle, fut développée surtout par les Britanniques, qui souhaitaient faire de cette ville leur métropole culturelle. L'étonnante collection de bâtiments de prestige de l'Université McGill indique bien le degré d'excellence atteint par cette tradition. Les francophones, pour leur part, qui ont vécu longtemps repliés sur leurs terres dans la grande plaine montréalaise, coupés des courants d'idées qui imprégnaient les classes au pouvoir, ont développé une tradition populaire de construire, faite d'un savoir-faire éprouvé par le climat et les conditions socioéconomiques, et mise au service d'expressions et de styles architecturaux à la mode. On retrouve cette tradition dans cette architecture publique sans prestige que sont les églises paroissiales, les écoles et les couvents, mais surtout dans les rues des quartiers populaires, dont certaines, comme la rue Fabre sur le plateau Mont-Royal, la rue Logan sur la terrasse Ontario et les rues Adam et La Fontaine (près de Viau) dans Hochelaga-Maisonneuve, sont remarquables.

Enfin, notons qu'à l'exception de la période récente de 1950 à 1980, laquelle a présidé au développement des banlieues et à l'éclatement du centre-ville, Montréal a connu sa plus importante période de croissance de 1880 à 1920, à l'époque même où l'éclectisme et le pittoresque étaient à la mode en architecture et où il était donc de bon ton d'explorer toutes les expressions architecturales possibles, selon le caractère recherché dans les édifices, notamment en revitalisant les styles du passé. Ce qui nous a donné des banques ayant des façades de temple grec ou de palais florentin, une bibliothèque centrale et un palais de justice empruntant à l'architecture romaine, des églises à ogives gothiques et à volutes baroques, un hôtel de ville s'inspirant de l'architecture de la Renaissance, des couvents à coupoles byzantines, de pompeuses résidences ayant des allures de manoirs écossais et beaucoup d'autres expressions semblables.

L'esthétique montréalaise est là, dans cette diversité des styles de vie et dans cette variété d'expressions architecturales. Le *Guide Montréal* ne prétend pas tout découvrir, tout révéler: il est avant tout une fenêtre ouverte sur cette abondance. Avec cette image en tête, en suivant ses auteurs au hasard des quartiers, des rues et des édifices, vous comprendrez mieux leur enthousiasme. Mais aussi leurs regrets lorsque tel groupe de personnes a été chassé d'un secteur ou tel bâtiment démolit ou altéré d'une façon préjudiciable. Car tout ce qui réduit cette diversité, tant sur le plan social que sur le plan physique, affecte Montréal dans ce qu'elle possède de plus précieux, dans ce qui fait qu'elle est Montréal, à savoir une ville avec un caractère et une âme.



Photo: Armour Landry, tiré de Pauline Desjardins, *Le Vieux-Port de Montréal*, 2007, p. 22

▲
*Vue du Port de
Montréal en 1962.*

10

La terre d'accueil¹

1. Paru originellement dans Yves Landry (dir.), *Pour le Christ et le Roi. La vie au temps des premiers Montréalais*, Montréal, Libre Expression et Art Global, 1992, p. 60-65.

L'île de Montréal, la plus grande île d'un archipel qui en compte une demi-douzaine d'autres de moindres dimensions, a une longueur de 51,5 kilomètres et une largeur maximale de 17,5 kilomètres, soit une superficie de près de 50 000 hectares. C'est la deuxième île du Québec en étendue après celle d'Anticosti. Elle est située à quelque 1500 kilomètres à l'intérieur du continent, au cœur d'un carrefour exceptionnel de voies d'eau dont le fleuve Saint-Laurent est l'axe majeur, donnant accès d'un côté à l'Atlantique et de l'autre aux régions des Grands Lacs, de l'Ohio et du Mississippi. Immédiatement en amont de l'île, la rivière des Outaouais offre un raccourci vers les Grands Lacs, raccourci qui était très appréciable à l'époque des découvertes et du commerce des fourrures car il permettait d'atteindre le lac Huron par la Mattawa, le lac Nipissing et la rivière des Français. À une soixantaine de kilomètres en aval, la rivière Richelieu, appelée rivière des Iroquois au début de la colonie parce qu'elle était empruntée par ceux-ci pour rejoindre le Saint-Laurent, mène jusqu'à Manhattan grâce au lac Champlain et à la rivière Hudson qui déchirent la chaîne des Appalaches.

L'île de Montréal a la forme d'un boomerang et elle est orientée sud-ouest nord-est. Les Amérindiens la nommaient « Tiotiake », ce qui signifie « l'île entre les rapides ». Ceux-ci perturbent le cours de la rivière des Prairies, d'un côté, et celui du fleuve Saint-Laurent, de l'autre, à un endroit qui fut appelé Sault-Saint-Louis à l'origine et rapides de Lachine par la suite. Cette situation géographique particulière devait contribuer d'une façon significative à la prospérité de la future agglomération urbaine. Car non seulement l'île se trouve-t-elle au cœur du plus formidable carrefour de voies d'eau de tout le continent nord-américain, mais elle était un lieu d'arrêt obligé entre la navigation maritime et la navigation fluviale. À Montréal, quelle que fût la direction du voyage, les personnes et les marchandises devaient s'arrêter et, jusqu'à la construction du canal de Lachine en 1821-1825, emprunter la voie terrestre pour couvrir un minimum de 13 kilomètres afin de contourner les rapides et de retrouver un fleuve de nouveau navigable. Montréal devint pour cette raison un lieu de transbordement, de distribution, et un entrepôt de matières premières et de marchandises, entre la mer et le continent.

■ Une plaine unie et fertile

La plus ancienne description que nous ayons de la plaine du Saint-Laurent et de l'île de Montréal est celle qu'en fit le découvreur du Canada, Jacques Cartier, le 3 octobre 1535, lorsqu'il devint le premier Européen à escalader le mont Royal. Cartier identifia la chaîne des Laurentides au nord et celle des Appalaches au sud, montagnes « qui sont est et ouaist gisantes [...] entre lesquelles montaignes est la terre la plus belle qu'il soit possible de veoyr, labourable, unye et plaine² ».

2. Jacques Cartier, *Relations*, édition critique par Michel Bideaux, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1986, p. 156.

Que cette plaine soit unie et fertile s'explique par sa formation géologique. Elle fut envahie dès le début de l'ère primaire par l'océan, qui y déposa d'épaisses couches de sédiments, lesquels formèrent avec les millénaires son sous-sol calcaire. Le territoire fut soumis à l'érosion sub-aérienne au cours de l'ère secondaire et de l'ère tertiaire, soit durant quelque 250 millions d'années. C'est surtout à l'époque quaternaire, alors qu'elle subit quatre invasions glaciaires successives, que la plaine laurentienne acquit les principales caractéristiques qui lui sont propres. Seules les formations de roches dures, telles celles du mont Royal et des autres collines montérégiennes, ont résisté tant bien que mal à cette érosion interminable et au rouleau compresseur des glaciers, dont l'épaisseur a été estimée à près de 1000 mètres. S'étant affaissée sous le poids d'une telle masse, la partie est de la croûte continentale fut envahie de nouveau par l'océan – on lui a donné à l'occasion le nom de mer de Champlain –, qui y a laissé de riches dépôts alluvionnaires, propices à l'agriculture et à l'élevage, tout en noyant les différences de relief et en aplanissant ainsi les obstacles aux communications par voie terrestre.

Cette formation géologique explique également pourquoi Montréal fut jusqu'au début du xx^e siècle une ville de pierre grise et de brique rouge. La presque totalité de la pierre calcaire employée pour les constructions de l'agglomération fut tirée de carrières situées dans l'île même (notamment à Rosemont, à Côte-Saint-Michel, à Cartierville et à Bordeaux) et dans l'île Jésus. Ces calcaires appartiennent à la formation de Trenton et de Chazy et sont caractérisés par leur grain variant de moyen à fin, leurs impuretés fréquentes qui favorisèrent l'emploi de pierre de taille de petites dimensions à surface rustiquée et enfin par leur couleur grise, plutôt sombre, légèrement triste. Quant à la brique rouge, elle provient de l'argile marine, dite argile à Léda, très riche en fer, qui est abondante principalement du côté du fleuve, dans la longue bande qui s'étend en bas de la terrasse de la rue Sherbrooke, de Verdun à Pointe-aux-Trembles. Samuel de Champlain, fondateur de Québec, avait noté cette particularité du sol montréalais au cours d'un voyage d'exploration en 1611 : « Il y a aussi quantité de prairies de très-bonne terre grasse à potier, tant pour bricque que pour bastir, qui est une grande commodité³. »

■ Une forêt luxuriante

Si les prairies semblent avoir été abondantes, comme l'ont indiqué Champlain et, en 1663, le père jésuite Jérôme Lalemant, lequel signala que les îles de Montréal et de Jésus étaient « autant de grandes et de belles prairies, les unes en long, les autres en rond⁴ », les forêts ne manquaient pas, pour le plus grand avantage des colons, qui y trouvaient leur bois de charpente, de menuiserie et de chauffage. Maisonneuve n'avait-il pas affirmé

3. Georges-Émile Giguère (dir.), *Œuvres de Champlain*, Montréal, Éditions du Jour, 1973, vol. 1, p. 392.

4. *Relations des Jésuites*, Montréal, Éditions du Jour, 1972, tome 5, Relation de 1663, p. 28.

qu'il resterait à Ville-Marie « quand bien même que tous les arbres de cette isle se devoient changer en autant d'Iroquois⁵ » ? L'ingénieur Gédéon de Catalogne, qui fut sans doute une des personnes les plus au fait des ressources physiques de la colonie, confirma en 1684 que la paroisse de Montréal « n'estoit presque qu'une forest de toutes sortes d'arbres très gros, particulièrement des pins, érables, bois blancs, ormes, hestres et merisiers et cèdres⁶ ». Cela fait une forêt d'une bonne superficie puisque cette immense paroisse couvrait un territoire qui s'étendait, d'un côté, de Verdun à Longue-Pointe et englobait, de l'autre, les côtes Notre-Dame-des-Neiges, de Liesse, Notre-Dame-des-Vertus, Saint-Laurent, Sainte-Catherine, Saint-Michel et de la Visitation. Les chênes aussi semblent avoir été abondants, principalement autour du mont Royal, puisque l'intendant Jean Talon en défendit en 1671 l'abattage avant que les charpentiers du roi ne se prononcent sur leur utilité dans la construction des navires. D'autres observateurs de l'époque, dont Pierre Boucher en 1664 dans sa fameuse *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*⁷, firent état de plusieurs autres essences d'arbres, comme le noyer, l'érable, le peuplier, le hêtre, le bouleau, le mélèze, le frêne, le sapin et l'épinette.

Le climat favorisait cette prolifération forestière tout comme il était un atout pour l'agriculture. Si l'on peut s'étonner que l'île de Montréal, qui est située entre 45° 25' et 45° 40' de latitude nord, c'est-à-dire approximativement à la latitude de Bordeaux, de Milan et de Venise, connaisse un climat si rude, il reste qu'elle jouit des conditions climatiques les plus clémentes de tout le Québec. Le nombre de jours continus sans gelée y est supérieur à 140 par année, nettement le nombre le plus élevé de toute la province, et la neige ne tient au sol que durant une douzaine de semaines,

L'archipel d'Hochelaga, au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais, est constitué des îles de Montréal et Jésus – qui sont les deux plus étendues – ainsi que des îles Perrot, Bizard, des Sœurs, Sainte-Hélène et plusieurs autres de moindres dimensions.

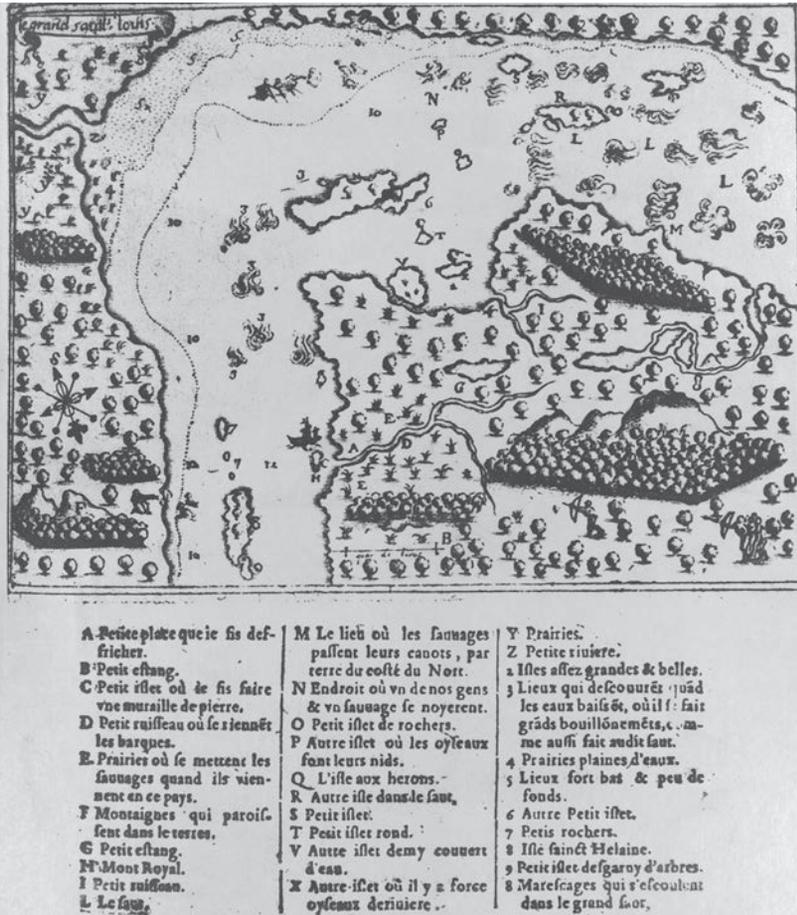


Archives de Montréal

5. Dollier de Casson, *Histoire de Montréal*, Montréal, Mémoires de la Société historique de Montréal, 1868, p. 23.
6. William Bennet Munro (dir.), *Documents Relating to the Seigniorial Tenure in Canada, 1598-1854*, Toronto, The Champlain Society, 1908, p. 97-98.
7. Paris, Lambert, 1664.

soit jusqu'à deux fois moins longtemps que dans certaines autres régions habitées du territoire québécois. Suscitée par la configuration même de la vallée laurentienne, la prédominance des vents du sud-ouest, de l'ouest et du nord-est amène l'humidité du golfe du Mexique, du bassin des Grands Lacs et de l'Atlantique et favorise des précipitations abondantes, au total plus de 100 centimètres annuellement. Cela se traduit durant l'hiver par une précipitation moyenne de deux mètres de neige, ce qui ferait de Montréal la grande ville qui reçoit le plus de neige au monde avec celle de Saint-Pétersbourg en Russie. Si cette épaisse couche de neige présente des inconvénients, elle a au moins l'avantage de protéger le sol contre les grands froids, ce qui était appréciable au début de la colonie lorsque les habitants dépendaient presque entièrement des produits agricoles de l'île et de la plaine pour leur survie.

La grande fertilité de l'île était connue des Amérindiens avant la venue des Français, comme le confirma Jacques Cartier en écrivant que lui et ses hommes trouvèrent des « terres labourées et belles, grandes champagnes



Le 1^{er} juillet 1603, Champlain aperçut les rapides de Lachine qu'il dessina: « Jamais je ne vis un torrent d'eau déborder avec une telle impétuosité. »

plaine de blé de leur terre, lequel est comme mil de Brazil⁸ ». Comme on le sait, les Iroquois s'adonnaient à une agriculture rudimentaire et leur production de nourriture à l'époque de la visite de Cartier était suffisante pour soutenir la bourgade d'Hochelaga. Ce village fortifié, dont l'emplacement n'a pu être vérifié avec certitude, aurait abrité, selon Cartier, une cinquantaine de longues maisons communes, de quoi loger un millier de personnes.

Aujourd'hui, on sait que les sols de l'île de Montréal comptent parmi les meilleurs de tout l'est du Canada. Sur près des trois quarts de la superficie de l'île, ces sols reposent directement sur le calcaire ou sur une couche intermédiaire de résidus alluvionnaires; ce sont les meilleurs sols pour l'agriculture. Le reste des sols, principalement dans le cas des terres basses le long du fleuve, reposent sur de l'argile ou des alluvions sablonneuses ou limoneuses recouvrant cette argile. En 1815, l'arpenteur Joseph Bouchette, dans sa *Description topographique de la province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada, et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*⁹, rappela que la fertilité supérieure de l'île de Montréal lui avait valu l'appellation de Jardin du Canada.

■ Une colline dite Royale

La topographie de l'île de Montréal est caractérisée par la présence du mont Royal, cette colline molle de forme qui doit son origine à des infiltrations, survenues peut-être à la fin de l'ère primaire, de coulées volcaniques à travers la carapace sédimentaire. Cette colline, qu'on a pris l'habitude de qualifier de montagne malgré ses dimensions modestes – elle culmine à 234 mètres au-dessus du niveau de la mer –, possède trois sommets arrondis et prolonge faiblement sa protubérance en plateaux centraux vers les deux extrémités de l'île, ce qui donne à ce territoire un relief surélevé en son centre et qui s'atténue progressivement en direction des rives, constituant une assiette d'environ 60 mètres d'altitude au centre et de quelque 5 à 7 mètres aux berges. Cette dénivellation est douce dans le sens longitudinal de l'île, mais beaucoup plus accentuée dans le sens transversal, particulièrement du côté est de la montagne, où ce relief se précipite vers le fleuve en terrasses ou gradins successifs. Ainsi, sur la courte distance comprise aujourd'hui entre le parc La Fontaine et la rue Sainte-Catherine, on observe une dénivellation de plus de 23 mètres. Pour certains géographes, ces terrasses correspondent à des anciennes plages de la mer de Champlain, laquelle aurait reculé par étapes. Pour d'autres, dont Raoul Blanchard, elles correspondent plutôt à des beines sous-marines, c'est-à-dire à des talus d'accumulation formés sur la face orientale du mont Royal à une époque où celui-ci gênait les courants marins de la mer de Champlain.

8. Cartier, *op. cit.*, p. 151.

9. Londres, Faden, 1815.

Entre les flancs du mont Royal et le fleuve, on peut distinguer deux terrasses. La première, qui est à une altitude moyenne de 45 mètres et qui peut être appelée terrasse Sherbrooke car la rue Sherbrooke en longe l'escarpement sur plusieurs kilomètres, s'étend de la municipalité de Montréal-Ouest jusqu'au parc Maisonneuve. La deuxième, en contrebas de la précédente, se rend jusqu'au fleuve, entre la rue McGill et la cour de triage du Canadien Pacifique à Hochelaga-Maisonneuve, à une altitude moyenne de 25 mètres. À l'arrivée des Français, cette basse terrasse était ravinée par deux petites rivières. L'une, appelée rivière ou ruisseau Saint-Martin, prenait sa source dans le territoire connu aujourd'hui sous le nom de plateau Mont-Royal et, descendant vers la basse terrasse dans les environs de l'actuelle avenue Papineau, se frayait un chemin vers l'ouest, à l'endroit même où passe aujourd'hui la rue Saint-Antoine. À la hauteur de l'actuel square Chaboilez, elle se jetait dans une autre petite rivière, appelée Saint-Pierre. Cette dernière prenait sa source au lac aux Loutres, bassin d'eau de forme allongée situé dans le secteur occupé aujourd'hui par les quartiers Saint-Henri et Côte-Saint-Paul et qui a été intégré depuis dans le canal de Lachine. Cette petite rivière Saint-Pierre coulait dans la direction est et, après avoir reçu l'affluent de la rivière Saint-Martin, se jetait dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de l'actuelle Pointe-à-Callière.

La topographie définie par le système de petites vallées engendrées par les rivières Saint-Martin et Saint-Pierre joua un rôle de premier plan dans la fondation de Montréal et dans son développement. C'est à la pointe à Callière que Maisonneuve et ses compagnons érigèrent en 1642 leur premier établissement et l'on peut présumer que la confluence de la rivière Saint-Pierre et du fleuve présentait un territoire facile à défendre et attirant pour les possibilités de communication que la petite rivière offrait vers l'intérieur de l'île. Dès qu'il fut évident, l'année suivante, que l'endroit était impropre à un établissement permanent à cause des crues printanières, les colons émigrèrent sur le coteau Saint-Louis, territoire en dos d'âne compris entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. Ce fut le site de la ville fortifiée du Régime français et, au cours du XIX^e siècle, du développement d'un centre-ville pour répondre aux besoins de l'agglomération qui avait débordé depuis longtemps sur le territoire de l'île.



Bibliothèque et Archives Canada

▲
Jacques Cartier,
œuvre du peintre
québécois Henri Beau.
Ce tableau offre une
version originale du
personnage. Les objets
qui l'entourent (sphère
armillaire, instruments
de dessinateur et plan
d'une fortification)
évoquent l'univers
des découvreurs du
XVI^e siècle.

Le Vieux-Montréal correspond aujourd'hui à ce centre-ville de la période industrielle et sa forte densité est attribuable en partie au fait que le territoire était cerné par le fleuve et la rivière Saint-Martin et ne pouvait que très difficilement prendre de l'expansion au-delà de cette petite rivière, laquelle a disparu aujourd'hui sous la rue Saint-Antoine.

La présence de la rivière Saint-Pierre et du lac aux Loutres, qui ouvraient un chemin naturel vers l'ouest, devait inciter les premiers Montréalistes¹⁰, comme ils s'appelaient alors, à tenter de contourner le Sault-Saint-Louis en utilisant ces voies d'eau comme amorce d'un canal. Une première tentative en ce sens fut faite dès 1689 par les sulpiciens, alors seigneurs de l'île. Elle fut rapidement abandonnée et ce n'est qu'en 1825 que fut inauguré le premier canal de Lachine, qui devait jouer un rôle capital dans la prospérité de la première vallée industrielle du Canada.

■ Les traces des ruisseaux

L'île de Montréal, à cause de sa vaste superficie, comptait plusieurs cours d'eau, qui étaient pour la plupart des ruisseaux au débit variable selon les saisons. Certains, et c'est la minorité, ont échappé à l'urbanisation et se retrouvent toujours à l'état naturel aujourd'hui. C'est le cas du ruisseau de l'Anse-à-l'Orme, qui se jette dans le lac des Deux Montagnes à la hauteur du parc du Cap-Saint-Jacques, et de celui du Bois-de-Liesse, qui coule vers la rivière des Prairies. La plupart, on s'en doute, ont disparu, comblés ou canalisés. À l'occasion, on peut en retrouver des traces. Ainsi, l'étang qui orne le parc La Fontaine occupe la petite dépression laissée par un ancien ruisseau qui alimentait la rivière Saint-Martin. De même, le tracé particulier du chemin Glen qui relie Saint-Henri à Westmount s'explique par le fait que ce chemin occupe le lit de l'ancien ruisseau Glen, qui prenait sa source sur le mont Royal et coulait vers le lac aux Loutres. Enfin, on sait que le lac aux Castors du parc du Mont-Royal, dont la création a été recommandée par l'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted dans les années 1870, a ravivé un ancien lac situé au même endroit. On y a retrouvé des vestiges de barrages construits par les castors.

Certains de ces ruisseaux ont influencé l'orientation de l'établissement humain au début de la colonie et ont eu ainsi, indirectement, un impact sur le futur paysage urbain. Le cas le plus significatif est sans doute celui de la côte Notre-Dame-des-Neiges. Sous l'instigation de Dollier de Casson, supérieur des sulpiciens et, à ce titre, seigneur de l'île de Montréal, l'ingénieur du roi Gédéon de Catalogne établit en 1698 une côte pour la colonisation sur le versant nord-ouest du mont Royal, là où se trouvent de magnifiques terrasses. L'ingénieur choisit comme axe de développement de cette côte double, qui devint l'actuelle côte Notre-Dame-des-Neiges, un ruisseau qui prenait sa source sur la montagne et allait se jeter en ligne

10. Nom donné aux habitants de Montréal dans les premières décennies de son histoire.

plus ou moins directe dans la rivière des Prairies. À l'époque, un tel cours d'eau était précieux pour abreuver les animaux et pouvait être mis à profit pour actionner des moulins à scie et à farine.

La côte, qui est l'ancêtre du rang, fut à l'origine du cadastre rural qui couvrit rapidement toute l'île. Un plan des terres daté du 15 octobre 1702 montre que plusieurs côtes étaient déjà établies, entre autres les côtes Saint-Paul, Sainte-Catherine, Notre-Dame-des-Neiges, de Liesse, Notre-Dame-des-Vertus, Saint-Laurent et Saint-Michel. On comprend que la grande fertilité des terres et leurs ressources en bois, ainsi que l'absence d'obstacles aux communications, offraient des conditions très favorables à l'occupation humaine, principalement au cours d'une période où la production agricole constituait une des bases essentielles de l'économie des sociétés.

Ce cadastre rural du premier siècle de la colonisation a eu des répercussions considérables sur la structure de la ville à venir. Ainsi, la régularité comme les irrégularités caractéristiques de la grille de rues de Montréal en sont issues et l'influence du cadastre s'est fait sentir jusqu'à nos jours, comme on peut l'observer dans le cas de l'autoroute Métropolitaine qui est directement superposée au premier chemin du Roi des côtes intérieures, lesquelles ont été établies au début du XVIII^e siècle.

Malgré l'influence que la géographie de l'île de Montréal a exercée, directement ou indirectement, sur l'agglomération urbaine qui s'y est développée, il est douteux qu'aujourd'hui l'œuvre des hommes y soit supérieure en qualité à celle de la nature, du moins quand on essaie d'imaginer ce qu'a pu être cette grande île avant l'arrivée des Européens et que Jérôme Lalemant décrit si bien :

Ce lieu-là surpasse encore tous les autres en beauté : car les isles qui se rencontrent dans l'embouchure de ces deux fleuves [le Saint-Laurent et la rivière des Prairies] sont autant de grandes et de belles prairies, les unes en long, les autres en rond, ou autant de jardins faits à plaisir, tant pour les fruits qui s'y rencontrent, que pour la forme et l'artifice dont la nature les a préparées, avec tous les agréments que les Peintres peuvent représenter dans leur paysage¹¹.

11. *Relations des Jésuites, op. cit.*, p. 28.

11

Montréal en évolution¹

-
1. Sections « Les villages de l'île », « Les côtes de l'île », « Influence des structures rurales », « Vers l'habitation type », « Habitation type: défauts et qualités », « Le square comme héritage » et « Le parc comme héritage », parues originellement dans *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais*, Montréal, Méridien, 1994, p. 47-60, 263-277 et 291-305.

L'île de Montréal, principale clé du système fluvial, ne pouvait être étrangère au plan global de défense de la colonie. Cédée en seigneurie en 1663 aux Messieurs du Séminaire de Saint-Sulpice de Paris, cette île constituait à la fois l'une des plus vastes (quelque 51 kilomètres de longueur sur 17 de largeur dans ses plus grandes dimensions) et l'une des plus belles de la Nouvelle-France. C'est sur l'une de ses rives, comme nous l'avons déjà vu, à l'endroit où la rivière Saint-Pierre se jetait dans le Saint-Laurent, que fut construit le fort de Ville-Marie, premier établissement européen à l'origine de la métropole d'aujourd'hui.

■ Les villages de l'île

Pour protéger ce poste frontière de la civilisation européenne en Amérique contre les visées belliqueuses des indigènes, les seigneurs de l'île décidèrent en 1671 d'ériger en fiefs nobles certaines portions de leur immense domaine. Comme ces arrière-fiefs constituaient de véritables petites seigneuries dans la grande seigneurie et que leurs seigneurs respectifs avaient pour obligation, entre autres, d'y construire des résidences fortifiées, d'y résider et d'y attirer des colons, cette opération avait pour objectif immédiat d'occuper les endroits stratégiques vulnérables de l'île, pour en assurer la défense².

Un des endroits vulnérables était évidemment le bas de l'île, à la confluence du Saint-Laurent et de la rivière des Prairies. Une partie de ces terres fut concédée le 28 juillet au sieur Picoté de Belestre. Un fort en bois fut érigé à la Pointe-aux-Trembles dès 1675³, un moulin à vent en 1677⁴ et, en 1678, une église y ouvrait ses portes; il s'agissait de la première église de l'île de Montréal en dehors de la cité du même nom⁵. Pour fortifier davantage cette pointe de l'île du côté de la rivière des Prairies et pour fermer l'entrée de la rivière l'Assomption, Dollier de Casson, alors seigneur de l'île en tant que directeur du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, y érigea le 7 décembre 1671 deux fiefs contigus. De 200 arpents de terre chacun, ces fiefs nobles furent concédés aux militaires Carion du Fresnoy et Paul de Morel. D'autres concessions plus modestes vinrent renforcer ces fiefs au début de 1672. Une redoute en bois et un moulin à vent furent construits en 1688 sur ces territoires qui portent maintenant le nom de Rivière-des-Prairies; les registres de paroisse apparaissent à peu près à la

2. En 1671, trois de ces fiefs nobles avaient d'ailleurs déjà été concédés : un à Lambert Closse et un à Hautmesnil dans le voisinage du fort de Ville-Marie et un dernier, plus à l'ouest, au sieur de la Salle. Ce dernier fief s'appellera d'abord Saint-Sulpice, puis Lachine.
3. Honoré Beaugrand (éd.) et Pierre-Louis Morin (dess.), *Le Vieux Montréal 1611-1803*, Montréal, 1884, s.p.
4. Olivier Maurault, « Les Moulins du séminaire », dans *Marges d'histoire*, vol. 3, *Saint-Sulpice*, Montréal, Librairie d'Action canadienne-française, 1930, p. 126. Le moulin que nous pouvons voir aujourd'hui à Pointe-aux-Trembles daterait de 1718 et serait le second construit sur cet arrière-fief.
5. Alan Gowans, *Church Architecture in New France*, Toronto, University of Toronto Press, 1955, p. 113.

même date⁶. Enfin, en cette même année 1671, Zacharie du Puy, alors major de l'île de Montréal, se vit confirmé dans la propriété d'un fief noble de 320 arpents, fief sis près du sault Saint-Louis, et qui fut nommé Verdun, nom qui est resté à la municipalité que nous connaissons aujourd'hui. Un fort en bois aurait existé sur ces terres depuis l'année 1662⁷.

Par la constitution de ces fiefs, y compris celui de Lachine qui existait depuis 1667, la pointe nord de l'île et les abords du sault Saint-Louis se trouvaient en état de se défendre. Il restait à protéger l'autre extrémité de l'île, appelée Bout-de-l'Isle, qui pénètre dans les eaux des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes.

Comme la demande de terres dans ces lieux était forte puisque le Bout-de-l'Isle constituait un endroit privilégié pour commercer avec les Amérindiens qui descendaient la rivière des Outaouais avec leurs pelleteries, Dollier de Casson profita de cet engouement pour y ériger quatre fiefs nobles. Le premier, de 200 arpents sur les bords du lac des Deux Montagnes, alla au sieur de Boisbriant, capitaine dans le régiment Carignan. Ce fief changea de propriétaire et fut plus tard nommé Senneville, nom qui devait lui rester ; un fort en pierre y fut construit en 1692. Un autre fief, voisin du précédent, fut concédé à Charles d'Ailleboust des Musseaux, le 12 avril 1672. Le 30 juillet de la même année, Dollier concéda aux deux frères de Bertet un troisième fief de 400 arpents dans ces parages. Ils l'appelèrent Belle-Vue. Une redoute en bois y aurait été construite en 1683, et une première chapelle en 1686. Enfin, Claude Robutel de Saint-André hérita du quatrième fief, de 200 arpents, adjacent au précédent. Comme nous le confirme l'historien Étienne-Michel Faillon, « en érigeant ainsi les fiefs que nous venons d'énumérer & en les donnant en toute propriété à des militaires, les seigneurs de Montréal faisaient ce qui était en leur pouvoir pour protéger les colons & mettre l'île en état de se défendre⁸ ».

Les années 1671 et 1672 sont importantes dans la genèse de la structure du Montréal métropolitain d'aujourd'hui. L'érection des fiefs nobles le long de la rive gauche du Saint-Laurent, de Pointe-aux-Trembles au Bout-de-l'Isle, n'a pas par elle-même orienté le développement des établissements humains selon cet axe (il était normal que les censitaires se fixent d'abord sur cette grande artère naturelle de communication); cela a néanmoins rendu ce développement possible en créant aux endroits vulnérables des possibilités de défense et des lieux de refuge pour les habitants des alentours. La fondation des paroisses fournit de bonnes indications concernant l'évolution de cette occupation du sol, car la condition

6. Beaugrand et Morin, *Le Vieux Montréal 1611-1803*, op. cit. ; Maurault, « Les Moulins du séminaire », op. cit., p. 127; et Gowans, *ibid.*, p. 122.

7. Pour des détails concernant la concession de ces fiefs nobles, voir Étienne-Michel Faillon, *Histoire de la colonie française en Canada*, Ville-Marie, Bibliothèque paroissiale, vol. 3, p. 337 ss.

8. *Ibid.*, p. 342. Au sujet des redoutes et de la chapelle sur ces fiefs, voir Beaugrand et Morin, *Le Vieux Montréal 1611-1803*, op. cit. ; et Gowans, *Church Architecture in New France*, op. cit., p. 131.

essentielle de la création d'une paroisse était que la communauté fût en état de supporter les frais du culte. On peut ainsi constater que les premières paroisses à être fondées sur l'île de Montréal – outre celle de la cité elle-même (1642) – furent celles de l'Enfant-Jésus de Pointe-aux-Trembles (1674), des Saints-Anges de Lachine (1676), de Saint-Joseph de Rivière-des-Prairies (1687) et de Sainte-Anne du Bout-de-l'Isle (1703). Les autres apparaîtront plus tard : Saint-Joachim de Pointe-Claire en 1713, Saint-Laurent en 1720, Saint-François-d'Assise de Longue-Pointe en 1722, La Visitation du Sault-au-Récollet en 1736 et Sainte-Geneviève en 1741⁹.

Il semble donc y avoir un lien direct entre la fondation des premières paroisses de l'île de Montréal et l'occupation du sol, celle-ci étant rendue possible par l'érection des fiefs nobles et des ouvrages de défense. D'ailleurs, à l'évidence, les premières chapelles ou églises, à l'exception de celle de la paroisse Saint-Laurent, ont été construites dans le voisinage de ces ouvrages locaux de fortification. Pointe-aux-Trembles en constitue le cas par excellence et l'on peut lire dans l'« Aveu et dénombrement » de 1731 pour la seigneurie de l'île de Montréal :

au dessus de la terre de l'Église et la joignant est un terrain Cent toises de front sur environ quatre-vingt-dix toises de profondeur, sur lequel est construit le fort dud. Lieu de la pointe aux trembles, clos de pieux, flanqué et bastionné et dans lequel est construit en maçonnerie la d(ite) Église de l'Enfant Jésus¹⁰.

À l'instar de ce qui s'est passé dans la grande plaine montréalaise, ces modestes noyaux de vie communautaire devaient donner naissance aux villages de l'île de Montréal. Ainsi, l'« Aveu et dénombrement » de 1731 spécifie que le surplus de terrain du fort de Pointe-aux-Trembles est subdivisé « en Emplacements distribués par Rues en forme de Bourg » et qu'à Rivière-des-Prairies « est un village commencé d'un arpent en superficie appartenant aux seigneurs¹¹ ». À la fin du Régime français, ce territoire de Pointe-aux-Trembles renferme effectivement un village compact, cœur de la paroisse du même nom et centre de service pour les habitants – « très laborieux et fort à leur aise », précise le roi Gédéon de Catalogne¹² – de cette pointe de la grande île¹³. Pour sa part, Pointe-Claire est reconnue comme hameau, c'est-à-dire comme un établissement moins important que le précédent, néanmoins siège d'une paroisse de près de 800 âmes (1765)¹⁴. Sans doute, d'autres établissements sur l'île auraient pu atteindre

9. Jean de Laplante, « La Communauté montréalaise », dans *Contributions à l'étude des sciences de l'homme*, vol. 1, 1952, p. 57-107.

10. Québec (Province), « Aveu et dénombrement de Messire Louis Normand, prêtre du séminaire de Saint-Sulpice de Montréal... », dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec (RAPQ)*, 1941-1942, p. 94. Dans la suite du texte : « Aveu et dénombrement ».

11. *Ibid.*, p. 94, 135.

12. Cité dans William Bennett Munro (dir.), *Documents Relating to the Seigniorial Tenure in Canada, 1598-1854*, Toronto, The Champlain Society, 1908, p. 101.

13. Richard Colebrook Harris, *The Seigniorial System in Early Canada: A Geographical Study*, Madison, University of Wisconsin Press, 1966, p. 176 ss.

14. Québec (Province), « Le Recensement des gouvernements de Montréal et des Trois-Rivières », dans *RAPQ*, 1936-1937, p. 119.

dès cette époque le stade de village ou de hameau s'ils n'avaient pas été partiellement détruits ou inquiétés par les indigènes. En voici une preuve : l'ingénieur de Catalogne, dans son *Mémoire sur les Plans des seigneuries et habitations des gouvernements de Québec, les Trois-Rivières et de Montréal*, constate au sujet de la paroisse de Lachine :

les habitans y estoient autre fois fort à leur aise par le commerce qu'ils faisoient avec les sauvages, qui y abordoient en descendant à Montréal. Mais depuis la désolation que les Iroquois y portèrent en 1689, qui brûlèrent les maisons et emmenèrent la plus part des habitans captifs, elle a dégénéré en tout¹⁵.

Au sujet de la paroisse de Rivière-des-Prairies, il souligne encore que « les Iroquois, pour avoir détruit la plus part des habitans, ont causé du retardement à son établissement¹⁶ ».

Cependant, des jours meilleurs ne tarderont pas à venir. Joseph Bouchette nous apprend qu'en 1815 « La Chine est le village le plus important de toute l'île, en ce qu'il est le centre de tout le commerce entre la haute et la basse province, aussi bien qu'avec le pays du nord-ouest », et que Pointe-Claire « contient de 90 à 100 maisons, bâties régulièrement, et formant de petites rues qui coupent la grande route à angles droits¹⁷ ». Dans son *Topographical Dictionary*, publié quelque quinze ans plus tard, ce même Bouchette parle de Saint-Laurent, de Sainte-Genève, de Sault-au-Récollet et de Rivière-des-Prairies comme autant de paroisses dont le cœur est un village bien constitué et bien organisé¹⁸.

L'établissement des fiefs nobles et de leurs ouvrages de défense devait également donner lieu à la formation du premier réseau routier de l'île. Dans le but évident d'atteindre rapidement les divers forts, redoutes et autres éléments de ce système de défense, ces ouvrages furent reliés les uns aux autres, tout le long du littoral de l'île, par des pistes et des sentiers, en partant du fort Senneville et en passant par ceux de Sainte-Anne, de Pointe-Claire, de Roland, de Saint-Rémi, de Lachine, les fortifications de Ville-Marie, les forts de Longue-Pointe et de Pointe-aux-Trembles, et jusqu'aux redoutes de Rivière-des-Prairies. Voilà l'origine du chemin de ceinture de l'île montréalaise. Ce chemin continu a dû servir en même temps de chemin du Roy pour les côtes riveraines, telles celles de Saint-Martin, de Saint-François, de Sainte-Anne et de Saint-Jean qui s'échelonnaient entre Ville-Marie et le village de Pointe-aux-Trembles.

Stimulé par la transformation de certains de ces établissements défensifs en villages et cœurs de paroisse, ce premier réseau routier se renforcera et se complétera avec le temps. L'analyse des cartes historiques

15. Munro, *Documents Relating to the Seigniorial Tenure...*, *op. cit.*, p. 99.

16. *Ibid.*, p. 101.

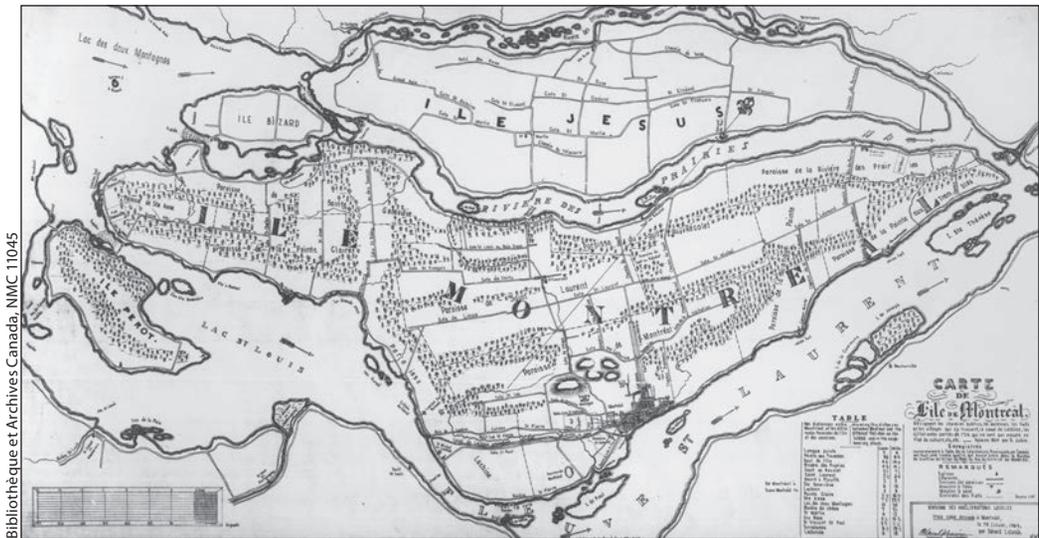
17. Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada, et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, Londres, Faden, 1815, p. 138, 142-143.

18. Joseph Bouchette, *A Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, London, Colburn, 1831.

et les reconstitutions d'Honoré Beaugrand et Pierre-Louis Morin¹⁹ nous permettent de croire que, avant la fin du Régime français, ce chemin de ceinture est complété du côté de la rivière des Prairies, que la cité de Montréal est reliée directement aux établissements de Lachine, de Saint-Laurent et du Sault-au-Récollet. Ces derniers raccordements seraient à l'origine de la rue Saint-Jacques et du boulevard Saint-Joseph (Montréal-Lachine), de la rue Guy et du chemin de la Côte-des-Neiges (Montréal-Saint-Laurent) et probablement du boulevard Saint-Laurent (Montréal-Sault-au-Récollet). De même, des sentiers ou des chemins, traversant l'île, auraient relié le hameau de Pointe-Claire à l'agglomération de Sainte-Geneviève et le village de Pointe-aux-Trembles à la paroisse de Saint-Joseph de Rivière-des-Prairies.

Donc, pour l'île comme pour la grande plaine montréalaise, la conjoncture particulière qui préside à la colonisation oriente dès le début le développement des établissements humains et détermine une première structuration du territoire. Nous verrons que ces structures originelles auront des effets à long terme sur le développement urbain mais, pour le moment, notre connaissance des caractéristiques de la première occupation du sol de l'île ne saurait être complète sans une brève étude de la « côte ».

Carte de l'île de Montréal, faite en 1834 par André Jobin, montrant les paroisses et les côtes.



Bibliothèque et Archives Canada, NMC 11045

■ Les côtes de l'île

La côte a joué un rôle primordial dans la formation des paysages et de l'environnement urbains montréalais, ainsi que dans la genèse spatio-temporelle de la grille de rues orthogonale. Peu de chercheurs se sont véritablement intéressés à cette réalité et la signification première de la

19. Beaugrand et Morin, *Le Vieux Montréal 1611-1803*, op. cit.

côte semble aujourd'hui partiellement perdue. Trop souvent, elle n'est assimilée qu'à des chemins ou à des routes; et comme certaines de ces voies, tel le chemin de la Côte-des-Neiges ou celui de la Côte-Sainte-Catherine, sont remarquables pour leur forte dénivellation, on présume que le mot côte reste synonyme de route en pente, selon le sens attesté par le *Larousse* et le *Robert*! Mais la côte montréalaise, comme la côte québécoise, est complètement étrangère à l'idée d'une différence de niveau. Car des territoires aussi plats et unis que celui de la Côte-de-Liesse ou de la Côte-Vertu étaient, originellement, des côtes, au même titre que ceux de Notre-Dame-des-Neiges et de Sainte-Catherine. La côte s'apparente avant tout à une unité territoriale organique définie et pourrait être synonyme d'«unité de voisinage» (*neighbourhood*), comme le souligne pertinemment Arthur Lower²⁰.

Sur l'île de Montréal, comme ailleurs en Nouvelle-France, la côte fut d'abord riveraine et désignait les alignements de censives disposées perpendiculairement (ou presque) aux cours d'eau. Lorsque les berges furent occupées, un deuxième alignement, ou «côte», se répéta derrière le premier, relié à celui-ci par un chemin appelé «montée». Un troisième, un quatrième, un cinquième alignements de «côtes» pouvaient suivre dans cet ordre. Avec le temps, la terminologie de la «côte» fut remplacée par celle de «rang». La côte, ou le rang, est donc foncièrement un groupement de terres en roture, habitées par des censitaires vivant coude à coude sur des domaines individuels étroits mais profonds, faisant front sur un cours d'eau, sur un chemin, ou sur les deux à la fois. La côte, ou le rang, constitue en fait l'unité territoriale élémentaire de cohésion sociale et se définit spatialement, au point de faire naître chez le censitaire une identification profonde à un territoire propre et un sens d'appartenance à une communauté humaine spécifique²¹.

Sur l'île de Montréal, ces caractéristiques de la côte nous paraissent cependant plus remarquables qu'ailleurs. En effet, alors que dans les autres seigneuries les côtes étaient normalement établies selon un processus continu d'occupation du sol en partant des rives et en progressant vers l'intérieur du pays, dans l'immense seigneurie de Montréal, plusieurs côtes furent d'abord établies ici et là comme des entités totalement autonomes, de façon à mettre en valeur les meilleures terres. La côte a pu remplir ce rôle parce que son aire territoriale, déterminée à l'avance, permettait de tenir compte de la topographie naturelle, notamment dans les régions avoisinant le mont Royal; mais surtout, parce qu'elle assurait la cohésion sociale nécessaire à l'exploitation et à la défense d'un patrimoine, identifiable individuellement et collectivement.

20. Arthur R.M. Lower, *Canadians in the Making, A Social History of Canada*, Toronto, Longmans, Green and Co., 1958, p. 41-42.

21. Harris, *The Seigneurial System in Early Canada, op. cit.*, p. 186 ss; Jean-Charles Falardeau, «The Seventeenth Century Parish in French-Canada», dans Marcel Rioux et Yves Martin (dir.), *French-Canadian Society*, vol. 1, *Sociological Studies*, Toronto, McClelland and Stewart, The Carlton Library n° 18, 1964, p. 22.

Un magnifique terrier, daté du 15 octobre 1702, le seul document cartographique montrant l'état du peuplement seigneurial de l'île de Montréal au début du XVIII^e siècle²², portant le titre savoureux de *Description générale de l'isle de Montréal Divisée par costes où sont Exactlyement marquées toutes les distances de Place en place, les noms de chaque habitant, la quantité de terre qu'ils possèdent tant de front que de profondeur, les forts, Églises et Moulins, le tout de suite avec le Meilleur Ordre que l'on a peu*, nous renseigne bien sur l'esprit qui présidait à l'établissement des côtes sur l'île et sur les caractéristiques de celles-ci. Il y a d'abord les côtes riveraines du fleuve et de la rivière des Prairies, dont les terres en roture sont divisées en longues et étroites lanières perpendiculaires à ces cours d'eau. C'est le cas, notamment, des côtes situées entre Ville-Marie et Pointe-aux-Trembles, à savoir les côtes Saint-Martin, Saint-François, Sainte-Anne et Saint-Jean, ainsi que la côte Dominique du côté de la rivière des Prairies. Mais la côte n'est pas une unité territoriale exclusivement riveraine. On peut ainsi prendre connaissance, grâce au plan terrier de 1702 de l'île de Montréal, de divers types de côtes qui apparaissent à l'intérieur de la seigneurie. Il y a premièrement ce type de côte intérieure que l'on pourrait qualifier de simple, et qui est en tous points semblable au type de côte

Transcription du plan terrier de 1702 de l'île de Montréal.



Collection nationale des cartes et des plans, Bibliothèque et Archives Canada, C22124

22. Marcel Trudel, *Atlas de la Nouvelle-France - An Atlas of New France*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1968, p. 172-173.

riveraine. C'est le cas, par exemple, des côtes Saint-Pierre et Saint-Paul, établies de part et d'autre du lac Saint-Pierre (sur l'emplacement duquel fut creusé le canal Lachine), ou des côtes Saint-Joseph et Sainte-Catherine, dont les terres en roture se présentent plus ou moins perpendiculairement à un chemin de desserte qui remplace ici la voie d'eau.

Il y a également ce type de côte que l'on pourrait qualifier de côte double et qui est sans contredit le plus typique du système territorial montréalais. Cette côte double consiste essentiellement en deux rangées de terres en roture établies de part et d'autre d'une commune centrale, c'est-à-dire d'un petit territoire commun. Cette commune est d'usage collectif et sert habituellement de lieu de pâturage pour les bestiaux des censitaires; en son milieu passe le chemin public appelé usuellement chemin du Roy. Ce type de côte est indiqué d'une façon très descriptive sur la carte de 1702. On peut distinguer ainsi les côtes Notre-Dame-des-Neiges, Notre-Dame-des-Vertus, Saint-Laurent et Saint-Michel. L'«Aveu et dénombrement» de 1731 donne une description à peu près identique de chacune de ces côtes doubles; la description de la côte Saint-Michel peut être prise comme exemple: «Que dans l'Etendüe de la d(ite) Coste St-Michel partagée en deux Rangs d'habitans par une commune de deux arpens de large au milieu de laquelle il y a un chemin de Roy qui court Nord'est et sud'ouest²³.»

Observons pour terminer que ces côtes Notre-Dame-des-Neiges, Notre-Dame-des-Vertus, Saint-Laurent et Saint-Michel constituent des blocs territoriaux homogènes et autonomes, qui n'ont pas pour le moment de lien de continuité entre eux. Par exemple, les côtes Saint-Laurent et Saint-Michel sont séparées par une large bande de terre non concédée. Cela confirme l'hypothèse que la côte était une unité territorialement déterminée à l'avance et qui se suffisait à elle-même. Et il y a toutes les raisons de croire que la côte s'avérait de plus un élément efficace dans le système de défense de l'île. Car ce terrier est daté d'à peine une année après la signature de la grande paix de 1701 avec les indigènes, ce qui suggère que la plupart des côtes qui y sont montrées ont dû être établies avant la fin des hostilités.

Il s'avère donc que l'unité élémentaire la plus homogène du système territorial montréalais est la côte: elle constitue la base de l'organisation territoriale de la communauté humaine tandis que la paroisse, regroupant habituellement plusieurs côtes, sera la base de l'organisation civile et sociale. Cela se dégage clairement du fameux *Mémoire de Gédéon de Catalogne* (1712). Il y rapporte, en effet, que la seigneurie de l'île de Montréal «est divisée en six paroisses, sçavoir, Montréal, La Chine, Haut de l'Isle, la Pointe au Tremble, la Rivière des Prairies et la Mission du Sault au Récollet²⁴». Et dans sa description de la paroisse de Montréal, il note que de celle-ci «dépendent les habitans le long du fleuve, depuis Verdun jusques à la Longue Pointe; en outre la moitié des Costes St-Pierre et St-Paul,

23. «Aveu et dénombrement», *op. cit.*, p. 145.

24. Munro, *Documents Relating to the Seigniorial Tenure...*, *op. cit.*, p. 97

les costes de Nostre Dame des Neiges, de Liesse, des Vertues, St-Laurent, Ste-Catherine et St-Michel et la Visitation²⁵». Il cite encore la « Paroisse de la Pointe au Tremble d'où dépend la coste St-Lionard²⁶».

Il serait évidemment trop long de retracer ici la genèse de chacune de ces côtes qui couvriront progressivement le territoire entier de l'île de Montréal, comme en fait foi la carte dressée en 1834 par André Jobin²⁷. Nous nous contenterons de prendre un exemple très pertinent, celui de la côte de Notre-Dame-des-Neiges, située en plein cœur de l'île, car à cet endroit l'unité de voisinage est puissamment affirmée de même que toutes les caractéristiques de la côte intérieure originelle du type double. De plus, cette côte peut être considérée comme l'une des plus anciennes du territoire montréalais.

L'établissement de la côte de Notre-Dame-des-Neiges est dû, une fois de plus, à l'initiative de Dollier de Casson. Ce personnage a joué un rôle prépondérant dans les premiers développements de l'île et nous aurons l'occasion, au cours des prochains chapitres, de mieux connaître sa personnalité et ses réalisations. Les magnifiques terrasses s'étagant successivement sur le versant nord-ouest du mont Royal furent choisies pour l'établissement de cette côte. Un ruisseau y coulait en leur milieu, prenant sa source dans la montagne et allant se jeter droit dans la rivière des Prairies. L'endroit ne manquait ni de charme ni de ressources. Ces terres se sont avérées idéales pour la culture maraîchère et il était relativement aisé d'en extraire une bonne pierre de construction. De plus, les eaux rapides du ruisseau pouvaient être utilisées pour actionner des moulins à scie et à farine; enfin, les abords avoisinants étaient riches en différentes espèces d'arbres, notamment le cèdre et le frêne, dont le bois pouvait fournir la matière première à diverses petites industries.

Au printemps 1698, l'ingénieur du roi Gédéon de Catalogne fut chargé par de Casson de partager en concessions pour censitaires les terres de ce lieu. L'ingénieur choisit judicieusement le ruisseau comme axe central de la côte double, établit la commune dans cet axe et détermina le tracé d'une piste de desserte. L'« Aveu et dénombrement » de 1731 précise que cette commune avait deux arpents de large et qu'en son milieu courait le chemin du Roy dans la direction sud-est nord-ouest²⁸. Puis Catalogne subdivisa les terres perpendiculairement à ce ruisseau et à cette commune: il fixa ainsi l'alignement à 21 terres en roture du côté nord-est de la commune centrale et à 16 terres de l'autre côté. Chacune de ces terres individuelles, sauf quelques-unes de plus grande superficie, possédait une aire de 40 arpents, soit 2 arpents de front, donnant sur la commune, sur 20 de profondeur. On trouve donc encore ici cette proportion de 1 : 10 pour les terres concédées en roture dans les seigneuries et, conséquemment,

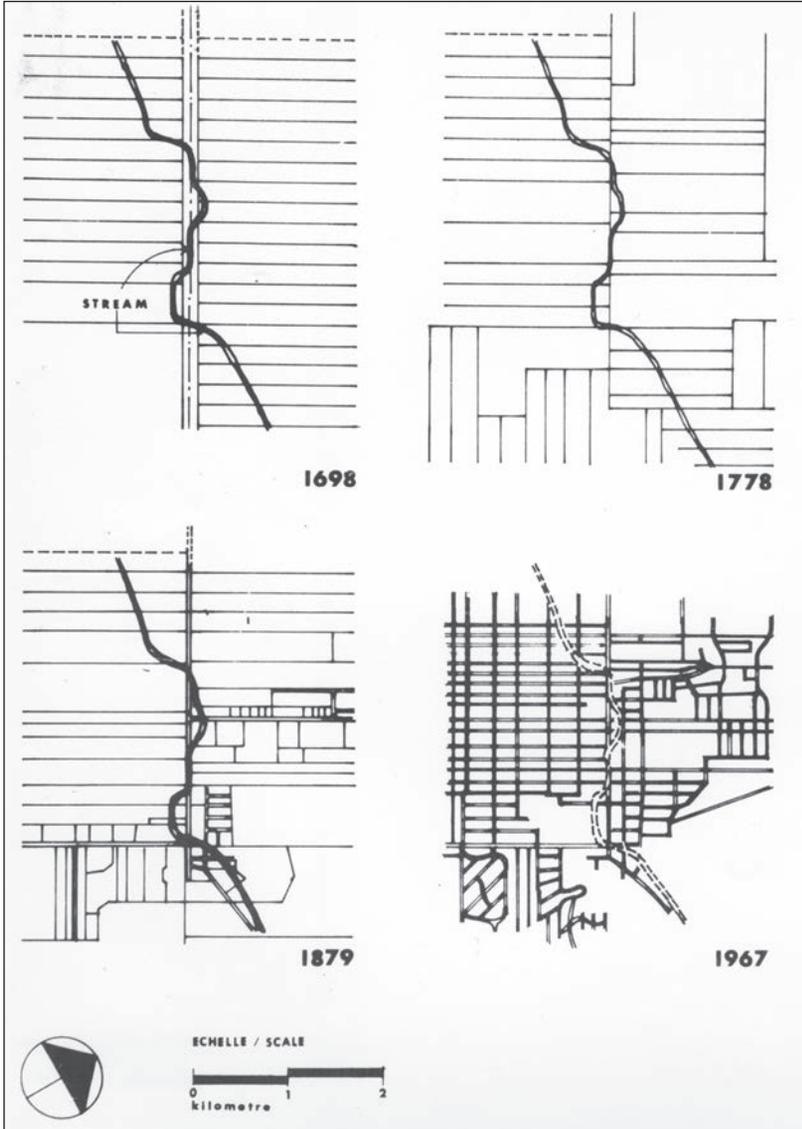
25. *Ibid.*

26. *Ibid.*, p. 101.

27. « Carte de l'île de Montréal désignant les chemins publics, les paroisses, les fiefs et les villages qui s'y trouvent, le canal de Lachine, les différentes parties de l'île qui ne sont pas encore en état de culture, etc., faite en 1834 par André Jobin », Bibliothèque et Archives Canada, NMC 11045.

28. « Aveu et dénombrement », *op. cit.*, p. 88.

présentant les mêmes avantages d'économie des équipements communs et du coude-à-coude dans la vie communautaire²⁹. Ainsi fut constituée la côte Notre-Dame-des-Neiges comme unité de voisinage territorialement définie, comprenant 37 terres individuelles, bornées à l'avance. Le censitaire qui se voyait concédée une de ces terres s'engageait à y construire rapidement une demeure permanente, à entretenir le chemin commun en face de sa terre et à faire moudre son grain au moulin banal³⁰.



Évolution de la côte
Notre-Dame-
des-Neiges.

Marsan, *Montréal en évolution...* [3^e éd.] 1994, p. 54

29. À l'intérieur des seigneuries le long du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, les terres furent concédées en roture aux censitaires et, dans la plupart des cas, ces concessions empruntent la forme d'un rectangle long et étroit, dont la proportion est à peu près de 1 à 10.
30. Voir E.-Z. Massicotte, « Notre-Dame-des-Neiges », dans *Les Cahiers des Dix*, n° 4, Montréal, 1939, p. 141-166.

Cet exemple de la côte Notre-Dame-des-Neiges est révélateur, car il montre bien que la côte constituait un îlot organique capable de s'adapter aux accidents topographiques, tout en demeurant parfaitement homogène et autonome. Si, dans l'ensemble, les terres en roture sur l'île de Montréal s'alignaient dans le sens sud-est nord-ouest parce qu'elles étaient subdivisées perpendiculairement aux grands cours d'eau périphériques ou, à l'intérieur, à des chemins de communication dont l'orientation était *grosso modo* parallèle à celle de ces cours d'eau³¹, à la côte Notre-Dame-des-Neiges, ces terres s'alignaient dans le sens opposé, c'est-à-dire sud-ouest nord-est. Cette orientation était attribuable au fait que le ruisseau qui arrosait les terrasses de ce territoire était l'élément déterminant dans la formation de cette côte. Cet exemple est également révélateur d'un autre point de vue : il prouve clairement la cohésion sociale des résidents de la côte Notre-Dame-des-Neiges et leur appartenance à un territoire identifiable. En effet, pendant plus de cent ans, un grand nombre de ses habitants œuvrant comme tanneurs et corroyeurs, cette côte eut l'appât des cuirs comme principale industrie et, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, il était convenu d'appeler Notre-Dame-des-Neiges le « village des tanneurs ». Encore aujourd'hui, selon Jacques Godbout, et bien que sa fonction ait complètement changé, « Côte-des-Neiges est à Montréal un des rares quartiers qui soit une entité vivante, identifiée et facilement cernable³². »

■ Influence des structures rurales

L'organisation territoriale de la seigneurie de l'île de Montréal, on peut le constater par ce qui précède, s'oriente dès le début vers deux formes fondamentales d'habitat : la forme agglomérée ou groupée et la forme desserrée. La forme agglomérée prend naissance avec Ville-Marie et dans les premiers noyaux d'organisation sociale qui se développent autour des ouvrages de défense et des églises paroissiales. Avec le temps, la plupart de ces noyaux évoluent vers des établissements plus compacts qui constituent les principaux villages de l'île : Longue-Pointe, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Sault-au-Récollet, Sainte-Geneviève, Pointe-Claire, Lachine et Saint-Laurent. Quant à la forme desserrée, elle apparaît avec la côte.

Comme nous l'avons vu, des voies de communication terrestres ne tardent pas à s'établir entre ces villages, centres d'échange et sièges de paroisse, pour constituer le réseau routier primaire du territoire. Parallèlement, les chemins du Roy des côtes intérieures et leurs liaisons avec ce réseau primaire complètent, dès la fin du XVIII^e siècle, le réseau secondaire. Les deux réseaux s'intègrent bien et forment un système de

31. À l'exception des côtes Saint-Charles, Saint-Jean et des Sources, à l'ouest de l'île, dont les terres étaient orientées sud-ouest nord-ouest pour des raisons d'adaptation à certains traits de la topographie naturelle de cette région.

32. Jacques Godbout, « La Côte-des-Neiges », dans *Liberté*, vol. 5, n° 4, 1963, p. 303.

communication terrestre organisé et équilibré – ce dont témoigne éloquentement la carte de Jobin de 1834 – dont les grandes lignes se sont perpétuées jusqu'à aujourd'hui.

On peut ainsi constater que le tracé du chemin de ceinture de l'île est demeuré sensiblement le même depuis cette époque. On remarque également que le boulevard Métropolitain, première voie rapide à accès limité de la métropole, suit, entre Pointe-aux-Trembles et le boulevard Décarie, à peu près l'ancien tracé du chemin du Roy qui reliait entre elles les côtes intérieures de Saint-Léonard, Saint-Michel et Saint-Laurent. Si, entre le boulevard Décarie et le Bout-de-l'Isle, l'autoroute Transcanadienne (continuation du Métropolitain) s'éloigne d'abord des anciens chemins de desserte des côtes Notre-Dame-de-Vertu et Saint-François, elle se rapproche à l'ouest de l'antique chemin du Roy de la petite et de la grande côtes Sainte-Marie. Pour ce qui est de la voie rapide Côte-de-Liesse, elle se superpose exactement sur le tracé du vieux chemin du Roy de cette côte.

On pourrait établir de la même façon l'origine de nombreuses artères qui sillonnent aujourd'hui l'île de Montréal. Elles proviennent soit d'anciens chemins du Roy de côtes, soit encore de voies de liaison ou « montées » reliant ces côtes entre elles ou au chemin de ceinture périphérique. Contentons-nous de quelques exemples. On a déjà nommé le chemin de la Côte-des-Neiges ; il faudrait ajouter celui de Côte-Vertu. Dans l'est de l'île, le boulevard de Rivière-des-Prairies et l'avenue Broadway proviennent de vieux chemins reliant respectivement la côte Saint-Léonard au village de Rivière-des-Prairies et à celui de Pointe-aux-Trembles. De même, l'origine de l'actuel boulevard Saint-Michel remonterait à l'un de ces chemins qui établissait une liaison entre la côte de la Visitation (aujourd'hui territoire de Rosemont) et la côte Saint-Michel, et qui reliait ensuite ces deux entités territoriales au chemin de ceinture, à peu près à la hauteur du Sault-au-Récollet. Un autre exemple typique est la présence, dans l'ouest de l'île, de trois « montées » successives : des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles. Ces routes, qui traversent l'île dans sa largeur, correspondent en tous points aux chemins du Roy de trois côtes distinctes : les côtes des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles. Sans doute pour s'adapter à certains traits de la topographie naturelle de cette région de l'île, ces trois côtes étaient, avec celle de Notre-Dame-des-Neiges que nous avons déjà analysée, parmi les seules dont la subdivision des terres en roture était orientée dans le sens opposé à celle des autres côtes de la seigneurie. Cela explique par le fait même l'orientation des montées actuelles.

Cet équilibre sur l'île entre l'habitat groupé et l'habitat desserré reflétait la structure remarquable d'un milieu dont la côte constituait la base de l'organisation territoriale, et la paroisse, la base de l'organisation sociale et civile, le tout étant encadré par l'organisation seigneuriale³³.

33. Marcel Bélanger, « De la région naturelle à la région urbaine : problèmes d'habitat », dans *Architecture et urbanisme au Québec*, Conférences J.-A. De Sève, 13-14, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1971, p. 54.

Cependant, ce milieu écologique humain allait être modifié par les révolutions économique et technologique qu'annonçait le XIX^e siècle. L'apparition du télégraphe, du navire à vapeur et du chemin de fer tendait à polariser les activités économiques à Montréal et présidait à son industrialisation; le processus d'urbanisation était déclenché et l'ancien équilibre appelé à disparaître. En effet, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'agglomération de Montréal n'apparaît plus comme une unité urbaine relativement stable reliée à d'autres sur un fond de scène rural, mais comme le centre d'agglutination d'une population en quête d'emplois dans les industries naissantes ainsi que le cœur d'un développement urbain frénétique et sans planification.

Aujourd'hui, les vieux villages de l'île, qui avaient constitué naguère des entités autonomes et identifiables et conféré à leurs résidents un profond sentiment d'appartenance à des communautés humaines distinctives, achèvent d'être engloutis par la marée urbaine. Longue-Pointe et Pointe-aux-Trembles, étant situés en plein dans l'axe lourd de croissance industrielle, ont été rapidement absorbés. Pour d'autres, tels que Lachine, Pointe-Claire, Saint-Laurent et Sault-au-Récollet, l'existence de quelques vieilles structures et d'un patron plus serré de l'habitat témoignent encore de leur origine. Enfin, seules les agglomérations de Rivière-des-Prairies, de Sainte-Geneviève et de Sainte-Anne ont plus ou moins échappé jusqu'ici (mais pour combien de temps?) au nivellement du magma métropolitain et conservent encore un caractère certain.

La côte, bien qu'elle ait aussi, au début, suscité un sentiment d'appartenance à une communauté propre et à une unité territoriale définie, devait cependant connaître un sort semblable et même plus lourd de conséquences. En effet, c'est cette structure territoriale rurale qui sera à l'origine de la grille orthogonale des rues de la ville de Montréal et de plusieurs autres municipalités voisines. À une époque d'urbanisation rapide et sans contrôle, il était inévitable que les intérêts investis perpétuent l'ancienne subdivision des terres dans la grille de rues. Sous les pressions démographiques et économiques, les terres individuelles des côtes devaient être ainsi subdivisées en lots à bâtir, et les rues, pour respecter les droits acquis, devaient suivre les lignes originelles de subdivision de ces terres. Pour en faire la preuve, il n'y a qu'à superposer une carte contemporaine de l'île de Montréal à une carte de l'île de la fin du XIX^e ou du début du XX^e siècle (comme les cartes de J. Rielle de 1890 et de 1904), montrant les côtes et leurs alignements de terres individuelles. On peut alors constater que la grille typique des rues du grand Montréal suit fidèlement le patron de subdivision des terres en roture dans les côtes originelles, sauf évidemment pour certains développements urbains spécifiquement planifiés, comme Ville Mont-Royal, Ville Saint-Léonard ou Hampstead, et pour les développements contemporains périphériques.



Archives de Montréal

Il faut souligner ici que les formes géométriques fort simples de la côte, basées sur la ligne droite et l'angle droit, favorisaient leur perpétuation dans les structures urbaines. L'urbaniste Hans Blumenfeld le confirme :

The right angle and the straight line, convenient for the division of land, are equally convenient for the erection of buildings, for the laying of pipes and rail, and for the regulation of traffic lights... simple geometric forms have justified themselves as a permanent framework for varying functions³⁴.

Conséquemment, la côte, qui fut l'élément stabilisateur du territoire rural, devait s'avérer un puissant facteur d'uniformisation du développement urbain. Les vieux quartiers populaires montréalais doivent à la perpétuation des structures de la côte leur fort caractère grégaire et égalitaire. De même, l'influence de ces cadastres originaux se fera sentir dans la forme et la répétition des espaces verts. Il est remarquable, en effet, qu'à l'exception du parc du Mont-Royal et du parc Maisonneuve, Montréal ne possède pas de grands parcs publics, mais plutôt une profusion de petits espaces verts, la plupart de forme carrée ou rectangulaire, calqués sur le même patron que la grille des rues. Il faut évidemment en chercher la cause dans le fait qu'originellement les terres montréalaises ont été octroyées individuellement dans leur majeure partie, selon un modèle répétitif de format réduit, et qu'à l'occasion, pour diverses raisons, certaines de ces terres ou parties de terre en roture nous sont parvenues à l'état d'espaces non développés.

▲
Carte de l'île de Montréal par J. Rielle, 1904, faisant état du plan cadastral des côtes.

34. Hans Blumenfeld, *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics and Planning*, Selected Essays, éd. by Paul D. Spreiregen, Montréal, Harvest House, 1967, p. 27.

Parmi les autres héritages transmis par la côte rurale au domaine urbain montréalais, il faut signaler celui des « blocs », c'est-à-dire des aires urbaines identifiables comme des masses définies, homogènes et monolithiques. Ces blocs urbains, typiques de Montréal, correspondent généralement aux territoires ou parties de territoires des vieilles côtes. Ainsi, Côte-des-Neiges forme un bloc identifiable, ne serait-ce que par le fait que l'orientation de ses rues, imposée, comme nous l'avons vu, par l'ancien patron de division des terres, ne suit pas l'orientation générale de la grille orthogonale du territoire métropolitain.

Enfin, la côte rurale, malgré sa rigueur géométrique, devait nous léguer les quelques artères au tracé irrégulier que nous connaissons aujourd'hui. Ces voies sinueuses correspondent presque toutes à d'anciens chemins du Roy de côtes, chemins qui épousaient les accidents de la topographie. C'est le cas, par exemple, du chemin de la Côte-Sainte-Catherine et de la rue des Carrières : cette dernière correspond en partie au chemin de desserte de l'ancienne côte de la Visitation. C'est encore le cas du chemin de la Côte-Saint-Antoine, de celui de la Côte-Saint-Luc, de la rue Saint-Jacques menant à Lachine et qui devait être originaire du chemin du Roy de la très vieille côte Saint-Pierre. Sans pousser plus loin cette démonstration, il est donc aisé de constater qu'à la fois la régularité et certaines irrégularités de la grille de rues type, qui s'est développée à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, trouvent leur explication dans la permanence sur l'île des structures des anciennes côtes rurales.

Détail d'une carte ► de l'île de Montréal, établie en 1890 par J. Rielle. Il permet de comprendre comment le plan cadastral des côtes a donné naissance à la grille de rues orthogonales typique de la ville de Montréal et de plusieurs autres municipalités de l'île.



Affirmer que Montréal est une ville typiquement « américaine », en basant son affirmation sur la régularité et l'uniformité de sa grille de rues orthogonale, est à la fois vrai et faux. Faux, si l'on entend par grille de rues à l'américaine, comme c'est généralement le cas, un patron rigoureusement géométrique, tel celui qu'adoptèrent les commissaires pour l'île de Manhattan en 1811, celui de San Francisco ou de nombreux autres. Car, à Montréal, le développement de cette fameuse grille de rues n'a jamais fait l'objet d'une volonté ni d'un plan préconçu ; il s'est imposé par la force des intérêts investis et la rapidité de l'essor urbain. Vrai, si l'on reconnaît que cette grille est directement issue des structures rurales de la côte et que celle-ci constituait un élément organique parfaitement adapté aux conditions d'occupation du sol dans ce milieu nouveau qu'étaient la vallée du Saint-Laurent et l'île de Montréal pour les premiers colons européens. Maintenant, comment cette grille de rues, héritée des structures du monde rural, a-t-elle rempli son rôle d'encadrement des fonctions urbaines ? C'est là une interrogation qui retiendra notre attention lors de l'analyse du Montréal victorien. Pour le moment, revenons à la place Royale, au fort Ville-Marie, pour assister au développement progressif de l'agglomération des premiers siècles.

■ Vers l'habitation type

Ces habitations que nous venons d'analyser, dans le secteur du Mille Carré, la plupart de type unifamilial détaché, ne représentent qu'une petite partie du tableau de l'architecture domestique durant l'ère victorienne. Elles sont empreintes d'une originalité souvent lourde de prétentions et d'influences culturelles étrangères. Ce trait dominera jusqu'à nos jours le développement résidentiel dans les municipalités chics, telles qu'Outremont, Westmount ou Hampstead, sauf que la quête du confort remplacera progressivement celle des styles. Pour prendre connaissance des autres facettes de cette architecture domestique victorienne, il est préférable de se tourner vers les maisons en rangée continue qui encadrent la grille orthogonale traditionnelle de rues de Montréal. Or, ces rangées d'habitations apparaissent de types différents selon qu'elles sont situées dans l'est ou dans l'ouest de la ville, c'est-à-dire dans des quartiers à bas, moyen ou haut revenu.

En premier lieu se trouvent dans le Mille Carré et ses alentours des maisons victorienne en rangée continue inspirées par les alignements britanniques d'unités, aux pièces réparties sur plusieurs étages. En bref, ces résidences en rangée continue se rapprochent du concept de la terrasse Prince-de-Galles, sauf que les façades avant, presque toujours en pierre, sont plus ou moins chargées de décoration et paient leur tribut au mouvement pittoresque. On peut facilement repérer ce type d'habitation sur la rue Sainte-Famille : maisons à trois étages (dont le dernier est le plus souvent aménagé dans des combles mansardés), construites sur des lots de 15 mètres sur 27 (deux unités d'habitation par lot), avec ou sans petits escaliers extérieurs pour atteindre le plancher principal. On trouve encore

ce type d'habitation unifamiliale en rangée continue, de deux ou trois étages, avec façade en pierre grise ou brune, souvent munie de fenêtres en baie, sur la rue Crescent ou Peel (au nord de l'artère Sherbrooke); dans ce dernier cas, les habitations sont construites sur des lots de 7,6 mètres de largeur sur 30,5 à 40 mètres de profondeur. Ce type d'habitation semble être confiné aux quartiers et aux municipalités anglophones: on ne le rencontre que rarement dans les quartiers francophones, sauf pour ce qui est de quelques exemples égarés sur l'avenue Laval, près du square Saint-Louis. Cela s'explique facilement: en plus d'être d'origine britannique, ce type de maison de ville s'adressait à des personnes possédant un revenu assez élevé, ce qui n'était pas très commun chez les Canadiens français.

Dès que l'on quitte le Mille Carré et que l'on se dirige vers l'est de la ville, on observe facilement qu'un type d'habitation à logements superposés s'impose partout. On peut en voir les premiers exemples sur la rue Hutchison, dans ces maisons à deux niveaux de logements, à façade de pierre, d'un pittoresque gratuit. Ces mêmes façades de pierre se retrouvent plus à l'est, le long des grandes artères et des rues de prestige, mais de densité d'occupation généralement plus élevée. Ainsi, les rues Saint-Hubert et Saint-Denis, entre Sainte-Catherine et Sherbrooke, sont bordées de ces imposantes habitations à logements superposés, à façade de pierre, tantôt sévère, tantôt enjouée. Même observation sur la rue Cherrier, la rue Berri et l'avenue Laval, immédiatement au nord de Sherbrooke. Ce qu'il importe de remarquer, dans ces derniers exemples, c'est que l'on accède le plus souvent au deuxième étage par un escalier extérieur.

Façades de maisons victoriennes (1887), avenue Laval.



Photo: Phyllis Lambert et Richard Paré, 1973. Centre Canadien d'Architecture

Plus on pénètre dans les quartiers populaires, que ce soit Rosemont, Saint-Édouard, ceux du Plateau-Mont-Royal ou de Verdun, plus on observe qu'un type particulier d'habitation prédomine : celui en rangée continue, à deux ou trois niveaux de logements superposés, à façades le plus souvent en brique, muni invariablement, à l'avant comme à l'arrière, de balcons, de galeries et d'escaliers extérieurs, et bien connu sous le vocable de « plex » (duplex, triplex, quadruplex et quintuplex, selon le nombre de logements). Au XIX^e siècle, chaque pays, on pourrait même dire chaque grande ville, a engendré un type d'habitation approprié aux conditions économiques et socioculturelles de la majorité de sa population. Il s'agit de l'habitation type, celle qui semble être la moins originale justement parce qu'elle est la plus répandue, celle qui couvre de grandes superficies dans les agglomérations et qui leur confère à ce titre une partie de leur identité et de leur caractère propre. Dans les grandes villes d'Europe continentale, de même qu'en Écosse (Glasgow et Édimbourg) ou à New York, c'est l'immeuble d'appartements à cinq ou six étages qui apparaît à l'époque comme le type d'habitation le plus répandu. À Boston, c'est le fameux *three deckers*; à Saint Louis et à Chicago, ce sont les immeubles d'appartements à deux ou trois étages. Par contre, en Angleterre, à Londres en particulier, comme dans certaines villes américaines telles que Baltimore et Philadelphie, c'est la maison unifamiliale en rangée qui domine : le plus souvent de deux ou trois étages, parfois quatre ou cinq, selon les conditions de fortune des occupants³⁵.

Cette habitation type, apparaissant à Montréal à la fin du XIX^e siècle, possède une genèse malheureusement assez obscure, que nous tenterons maintenant de retracer. La question qui nous préoccupe est la suivante : comment et pourquoi est-on passé du type de maison unifamiliale en rangée, à deux ou trois étages, en bois ou en pierre, aux pièces disposées dans le sens de la largeur du bâtiment, à ce nouveau type d'habitation, habituellement en brique, à logements superposés et aux pièces alignées dans le sens de la profondeur de l'immeuble ?

Il semble d'abord évident que la disparition du type d'habitation unifamiliale en faveur de l'immeuble d'appartements s'explique par la nécessité de répondre à l'accroissement rapide de la population attirée par les emplois disponibles à Montréal. L'augmentation de la densité résidentielle n'est cependant pas uniquement facteur de l'accroissement de la population en général, mais bien de l'accroissement d'une population à modestes revenus, qui doit loger près des sources d'emplois, ou du moins près des moyens de transport – tramways à chevaux puis tramways électriques – donnant accès aux lieux de travail. C'est ce qui explique que les premières habitations à logements superposés apparaissent précisément dans les premiers quartiers industriels montréalais, ou dans les secteurs

35. Hans Blumenfeld, « L'Habitation dans les métropoles », *Architecture-Bâtiment-Construction*, vol. 21, n° 241, 1966, p. 23; Blake McKelvey, *The Urbanisation of America, 1860-1915*, New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 1963, p. 76-77.

relativement proches des sources d'emplois, lesquels ont été aménagés à la suite des grands incendies qui ont dévasté la ville au milieu du siècle dernier, notamment en 1845 et en 1852.

En effet, si l'on en croit John Irving Cooper, c'est à Pointe-Saint-Charles qu'auraient apparu les premiers immeubles d'appartements superposés, pour loger les ouvriers employés à la construction du pont Victoria et aux ateliers du Grand-Tronc, installés dans le secteur. Ces habitations furent construites en rangée continue, sur des lots de dimension uniforme, 7,6 mètres sur 30,5, avec leur façade élevée au ras des trottoirs. Elles possédaient à l'arrière l'espace nécessaire pour les cabinets de toilette (à l'extérieur à l'époque), les puits communautaires, le lavoir et les dépôts, ces derniers desservis par des ruelles³⁶. L'endroit était peuplé en majorité par des Irlandais chassés de leur pays par la grande famine.

Aujourd'hui, il ne reste plus rien de cette petite agglomération : sur son site se trouve érigée en partie l'autoroute Bonaventure. Cependant, plus à l'ouest, de l'autre côté de l'ancienne cour de triage du Grand-Tronc, existent encore plusieurs rues résidentielles, telles que les rues de Sébastopol, de la Congrégation, Sainte-Madeleine, Bourgeois, Charon, Savard et Le Ber, lesquelles ont dû être aménagées à peu près en même temps que celles du quartier irlandais dont nous venons de parler. Cette unité de voisinage fut mise en valeur sur un territoire vierge qui appartenait à l'origine aux Dames de la Charité de l'Hôpital général de Montréal et aux Dames de la Congrégation de Notre-Dame. Elle présente les mêmes caractéristiques d'ordre et de standardisation que dans le cas précédent, sauf que la ruelle ne fit pas partie du concept original et que les terrains à bâtir furent subdivisés en lots uniformes d'environ 14 mètres de largeur sur 26,5 à 29 mètres de profondeur.

Cependant, on remarque qu'il s'y trouve souvent deux maisons par largeur de lot, ce qui donne à chacune une largeur de 7 mètres, dimension très voisine, donc, de celle qui deviendra standard dans tout Montréal pour ces types d'habitations, à savoir environ 7,6 mètres.

Le géographe David B. Hanna considère que le Sébastopol Row (dont il ne reste que quelques unités), situé sur la rue de Sébastopol – rue ainsi nommée pour commémorer la victoire des troupes françaises et britanniques à Sébastopol en Crimée en 1855 –, constitue un des prototypes des duplex et des quadruplex montréalais de cette période. Bâti en 1857 pour servir de logements aux ouvriers du chemin de fer par la firme Peto, Brassey et Betts d'Angleterre, laquelle était responsable de la construction du pont Victoria, des ateliers et des autres équipements du Grand-Tronc, le Sébastopol Row comprenait à l'origine sept bâtiments en rangée en brique, de deux étages chacun. Tous les bâtiments étaient identiques, sauf celui du centre qui était aménagé en maison de chambres. Chacun possédait, au rez-de-chaussée, deux logements de quatre pièces (deux pièces donnant sur la rue, deux sur la cour arrière), accessibles directement de la

36. John Irwin Cooper, « The Social Structure of Montreal in the 1850s », dans *The Canadian Historical Association Report*, 1956, p. 68.

rue. À l'étage, il y avait également deux logements de quatre pièces, mais accessibles par un escalier intérieur commun, situé au centre de l'édifice. Le tout était coiffé d'un toit à deux versants à faible pente³⁷.

Un type semblable d'habitations multifamiliales surgit, à la même époque, dans les quartiers situés autour du centre-ville. Les premières manifestations ont dû apparaître dans les secteurs aménagés à la suite du grand incendie des 9 et 10 juillet 1852 (qui dura 26 heures), qui a détruit presque la moitié des maisons de Montréal, soit 1100. Ainsi fut rasé tout le secteur compris entre les artères Saint-Laurent, de Maisonneuve, Saint-Denis et Craig (aujourd'hui Saint-Antoine), et celui compris entre la rue De La Gauchetière et le fleuve Saint-Laurent, depuis le Champ-de-Mars jusqu'aux fonderies Sainte-Marie, soit à peu près à la hauteur de l'avenue Papineau actuelle. Malheureusement, ces endroits, retransformés depuis, sont aujourd'hui de mauvais témoins pour le sujet qui nous concerne. Le faubourg à la Mélasse, par exemple, pittoresque quartier qui s'était développé à l'est du Champ-de-Mars après l'incendie de 1852, fut amputé (au point d'en mourir littéralement) pour faire place tour à tour à la gare Viger, aux installations du port et, plus récemment (automne 1963), à la Maison Radio-Canada³⁸. C'est plutôt dans le secteur adjacent délimité par les rues Amherst, Sherbrooke, l'avenue Papineau et le boulevard René-Lévesque que l'on peut le mieux reconstituer l'évolution domiciliaire vers un premier stade d'habitat type. En effet, dans ce secteur à peine transformé depuis son premier aménagement, on peut retracer une standardisation progressive des îlots, des lots à bâtir et des habitations, pour aboutir à un modèle caractérisé de rues et d'habitations, dont la rue Wolfe constitue un bon exemple.

Les premières rues qui prirent forme dans ce secteur, à savoir de Champlain, de Maisonneuve (aujourd'hui Alexandre-DeSève), Plessis, Panel et de la Visitation, présentent de longs corridors bordés par des habitations en rangée continue, érigées selon un cadastre encore grevé de quelques irrégularités. Si on les examine de plus près, on observe que les îlots délimités par les rues sont profonds, variant entre 60 et 70 mètres, sans ruelle; qu'à l'intérieur des îlots existait, et existe encore en partie, une rangée médiane d'habitations accolées dos à dos, dont l'accès se fait habituellement par l'intermédiaire de portes cochères percées dans les maisons qui bordent les rues. Sous une apparente uniformité, conférée par la grille orthogonale, le tissu urbain est texturé comme un fromage gruyère: l'intérieur de ces îlots recèle beaucoup d'imprévus et les effets spéciaux produits par des ramassis de constructions hétéroclites ne manquent pas d'intérêt.

Ces habitations présentent une série de caractéristiques qu'il est nécessaire de connaître si l'on veut suivre l'évolution de l'architecture domestique populaire à Montréal. Remarquons d'abord que ces habitations,

37. David B. Hanna, « The Lawyered City. A Revolution in Housing in Mid-Nineteenth Century », *Shared Spaces/Partage de l'espace*, n° 6, Montréal, Université McGill, Département de géographie, 1986.

38. Roy Kervin, « Faubourg à Mélasse...Victim of Progress », *The Montrealer*, vol. 38, n° 6, 1964, p. 6-19.

dont la plupart sont construites d'un carré de bois avec revêtement de brique, sont érigées en bordure immédiate des trottoirs. Leur façade est simple, sans balcon. Deux portes, côte à côte, ouvrent sur un même perron, l'une donnant accès au logement du rez-de-chaussée, l'autre au logement de l'étage (par un escalier intérieur). Habituellement de deux étages – lorsqu'il y en a trois, cela veut dire souvent que les deux étages du haut ne forment qu'un seul logement, le dernier niveau pouvant être aménagé sous des combles mansardés –, la maison a un toit plat ou à la mansarde, ou encore composite. Le toit composite consiste en un premier versant, garni de lucarnes, fortement incliné vers la rue, tandis que l'autre versant est à pente très faible. Les lucarnes, avec d'autres éléments du toit, telle la corniche, sont d'ordinaire les seuls éléments décorés de façades plutôt sévères et de facture classique. Les logements, de deux pièces de profondeur, sont petits mais bien éclairés. Le besoin d'accéder à la cour intérieure par l'intermédiaire d'un couloir pratiqué à même l'habitation entame nécessairement la superficie des logements du bas; la plupart des logements du rez-de-chaussée n'ont d'ailleurs que trois pièces³⁹.

Ces bâtiments résidentiels sont généralement munis à l'arrière de galeries et d'escaliers extérieurs. Ces accessoires de circulation horizontale et verticale seront par la suite communément utilisés à l'avant comme à l'arrière des habitations types. Mais le recours à ces équipements paraît remonter plus loin dans le temps. Il semblerait, en effet, que la première version de l'escalier extérieur menant à des pièces habitables fit son apparition dans les cours intérieures et les jardins des habitations urbaines traditionnelles. Ainsi, à cause de la pression démographique et de la rareté consécutive des terrains à bâtir, on en vint à construire des logements au-dessus des remises et des étables, dans les cours, ou à transformer les maisons traditionnelles en habitations à logements distincts. L'escalier extérieur, en soi une version élaborée de l'échelle, se présenta alors comme le moyen le plus commode et le plus économique d'accéder à ces logements de fortune.

Il n'y a rien de très nouveau dans le recours à ce moyen. R.J. Mitchell et M.D.R. Leys, dans leur passionnant ouvrage sur l'histoire de la vie londonienne, nous rappellent qu'à la fin du Moyen Âge, des artisans et des manœuvres vivaient dans des habitations à logements multiples où, précisément, ils accédaient aux étages supérieurs par des échelles. Ces auteurs font également remarquer que ce recours à l'échelle, ou à l'escalier extérieur, était très fréquent, même dans les habitations confortables, car seuls les riches pouvaient se permettre le luxe des escaliers intérieurs⁴⁰.

Lorsque les premières habitations à logements superposés apparurent à Montréal, avec ces développements résidentiels ouvriers, à Pointe-Saint-Charles, et ceux des quartiers Saint-Jacques et Bourget dont nous

39. Raymond Tanghe, *Géographie humaine de Montréal*, Montréal, Librairie d'action canadienne-française, 1928, p. 244-245; Stuart Wilson, « A Part of Le Faubourg », *Journal of the Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 43, n° 11, 1966, p. 71-74.

40. R.J. Mitchell et M.D.R. Leys, *A History of London Life*, Harmondsworth, Penguin Books, 1963, p. 82.

venons de parler, l'escalier extérieur devenait le moyen tout indiqué pour relier les logements des étages supérieurs aux cabinets, aux puits et aux lavoirs des cours arrière. Étant donné, en outre, que chaque logement était chauffé individuellement, une communication avec les dépôts de combustibles, habituellement situés dans les cours, était nécessaire, tout comme la possibilité de rejoindre la cour pour se débarrasser des cendres. Un escalier intérieur donnant sur l'arrière de ces habitations aurait sûrement rempli les mêmes fonctions. Mais comme la superficie des logements était elle-même strictement limitée par souci d'économie – 46 mètres carrés est une superficie de plancher moyenne pour les logements de quatre pièces, dans les quartiers Saint-Jacques et Bourget – et comme une partie précieuse de cette superficie était déjà réclamée par l'escalier intérieur donnant sur la façade avant, il était tout à fait logique d'avoir recours à l'escalier extérieur pour répondre aux besoins de ces activités occasionnelles (mais tout de même essentielles). C'est ici qu'intervient la galerie : elle apparaît comme un lien nécessaire entre l'escalier extérieur et le logement. Outre l'impossibilité fréquente de placer l'escalier extérieur face à la porte de l'étage supérieur, cette plate-forme justifie son utilité comme lieu de dépôt temporaire, de repos ou d'occupations diverses. La galerie apparaît en somme comme l'extension naturelle d'un logement de superficie déjà fort restreinte. L'utilité de la galerie sera complète lorsqu'elle mènera directement à une remise ou à un hangar, centre de dépôt pour le combustible et les effets personnels⁴¹.

Si maintenant, dans le secteur que nous avons choisi, nous nous déplaçons un peu plus vers l'ouest, vers les rues Wolfe et Christophe-Colomb par exemple, nous notons une standardisation progressive de l'habitation comme du cadastre. En effet, les lots à bâtir présentent ici des dimensions régulières et identiques, à savoir 6,4 mètres sur 20 et 6,7 mètres sur 22. De plus, une ruelle dessert l'intérieur des îlots. Donc, comparés aux îlots précédents, de 60 à 70 mètres de profondeur, ceux-ci, qui n'en ont qu'environ 47, interdisent toute perte d'espace, toute tentative de construire des habitations à l'intérieur même des îlots. La ruelle de service, par ailleurs, élimine la nécessité de percer des couloirs de desserte dans les maisons riveraines des rues. Ce sont les logements du rez-de-chaussée qui profitent de la récupération d'espace. Ces habitations, enfin, spécialement celles du côté ouest de la rue Wolfe, tout en s'inspirant des exemples précédents, s'en tiennent à un modèle standard, à répétition : structure à deux étages, toit plat, entrée en façade par deux portes côte à côte, l'une ouvrant sur le rez-de-chaussée, l'autre sur l'escalier menant à l'étage ; à l'arrière, l'accès à l'étage se fait par l'escalier extérieur et par la galerie. La construction s'avère également standard : carré de bois, avec revêtement en brique rouge. Enfin, en examinant ce type d'îlot, on soupçonne qu'une volonté unique, un promoteur, un entrepreneur ou autre a présidé à la planification du site, à l'édification des structures, selon un plan défini et dans un but défini... probablement celui de réaliser le maximum de profits.

41. John Bland, « Domestic Architecture in Montreal », *Culture*, n° 4, décembre 1948, p. 399-407.

Habitations en rangée, rue Wolfe, au début des années 1970.



Photo: Jean-Claude Marsan

Plans et élévations des habitations caractéristiques de la terrasse Ontario à la fin du XIX^e siècle.



Marsan, *Montréal en évolution...*, [3^e éd.] 1994, p. 269

Ces îlots, planifiés de manière à utiliser l'espace de façon maximale, apparaissent d'une façon systématique sur la haute terrasse de la rue Sherbrooke, sur ces territoires vierges gagnés par le développement urbain, à partir du dernier quart du XIX^e siècle. Le cas type est celui de la subdivision des domaines ruraux des frères William et Hart Logan et d'autres domaines du genre, situés en partie dans l'ancien village Saint-Jean-Baptiste

(la ferme Comte, notamment) et dans l'ancienne côte Saint-Louis, domaines correspondant aujourd'hui à ce qu'il est convenu d'appeler le Plateau-Mont-Royal. Ici, la dimension des lots à bâtir est standard presque partout : 7,6 mètres de largeur sur 24,5 à 30,5 mètres de profondeur. Aucun règlement n'a fixé ces dimensions. Elles semblent plutôt avoir été consacrées par l'usage.

L'habitation qui se développe dans ce secteur, qui deviendra l'habitation type caractéristique de Montréal, s'inspire également d'un objectif de rentabilité. Mais plusieurs traits la distinguent des habitations de la terrasse basse que nous venons d'analyser. Ces particularités proviennent principalement, selon nous, de la nécessité d'accroître la densité du développement résidentiel. Car avec le fort accroissement de la population, dû principalement à l'immigration de familles rurales nombreuses, il était inévitable que l'on cherchât à concentrer le plus grand nombre de personnes sur le territoire le plus restreint possible afin de réduire le coût du transport (dépendant de moyens encore sommaires), non seulement des personnes mais également des biens nécessaires à leur subsistance, et de limiter le coût de la viabilité des terrains. Ce fut là un facteur déterminant pour orienter les pièces des logements dans le sens de la profondeur du lot, entre deux murs mitoyens, plutôt que dans celui de sa largeur, comme auparavant.

Parmi les autres traits distinctifs, signalons d'abord la présence de l'escalier extérieur sur la façade avant. Comme l'habitation, à cette époque, s'éloigne du bord de la rue, laissant un espace libre entre elle et le trottoir, l'escalier intérieur menant aux étages supérieurs sort naturellement à l'extérieur, pour mettre à profit cet espace. Cette sortie de l'escalier à l'extérieur permet évidemment de récupérer à l'intérieur un espace précieux pour le logement. L'escalier demeure intérieur, habituellement, dans le cas d'un immeuble de trois étages, assurant ainsi le lien entre le balcon du premier étage et le ou les logements du deuxième⁴². Mais là encore, on trouve de nombreux exemples d'escaliers extérieurs, aux formes les plus diverses, montant en plusieurs volées jusqu'au balcon du deuxième étage.

Cela nous amène à traiter d'un autre trait distinctif de cette habitation, le balcon en façade avant, devenu possible justement grâce à l'éloignement de l'habitation par rapport au trottoir. Comme dans le cas des galeries arrière, le balcon trouve sa raison d'être en ce qu'il sert de plateforme de distribution entre les logements et les escaliers extérieurs, et d'extension naturelle des logements. Comme la plupart de ces habitations étaient destinées à loger des gens récemment arrivés du monde rural, où galeries et vérandas étaient d'usage courant, il se peut que cet équipement ait été perçu comme nécessaire... ce qui n'a pas dû échapper au flair des spéculateurs, des promoteurs et des entrepreneurs. Enfin, concernant la présence des balcons, il ne faudrait peut-être pas exclure une tentative d'imiter la maison du riche, où souvent l'entrée principale était protégée par un porche, le toit même du porche pouvant servir de balcon au niveau du premier étage.

42. Étant entendu qu'un immeuble de trois étages comprend un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étages.

À l'intérieur de l'habitation type, à logements superposés, le plan des logements est standardisé. Ainsi, lorsqu'un logement occupe toute la largeur de l'immeuble, comme c'est le cas généralement de celui du rez-de-chaussée, souvent habité par le propriétaire, les pièces, au nombre de six à huit, se succèdent en profondeur de chaque côté d'un corridor central. À l'avant, un salon double est aménagé d'un côté, de l'autre, une chambre et un boudoir, ou bien une chambre double. Continuant vers l'arrière, on débouche dans une cuisine avec ou sans salle à manger à contre-jour; contiguë à la cuisine, il y a de l'autre côté une chambre, simple ou double. Les cabinets de toilette peuvent être situés soit au centre, soit à l'arrière du bâtiment. Si le plan du logement est en forme de « L », avec une extension s'étendant presque jusqu'au bout du lot et habituellement terminée par un hangar, du côté de cette extension se trouvent ordinairement la salle à manger, la cuisine, une chambre et parfois des cabinets de toilette. De l'autre côté, c'est une chambre fermée, parfois munie d'une petite alcôve.

Pour ce qui est des logements des étages supérieurs, ils sont exactement la répétition de celui du rez-de-chaussée, s'ils occupent une surface identique. Généralement, ils sont plus petits, soit qu'ils ne se prolongent pas au-dessus de l'extension du bas, soit qu'ils perdent une pièce ou qu'une pièce soit plus petite pour faire place à l'escalier intérieur menant au deuxième étage, soit encore, et c'est le cas de la plupart des premiers et deuxième étages, que l'aire soit divisée en deux logements distincts, présentant une succession de quatre pièces d'un seul côté d'un passage, à savoir: chambre double, cabinet de toilette, salon ou salle à manger à contre-jour et cuisine. Chacun a accès à l'arrière à des galeries qui communiquent à la fois avec les hangars et avec un escalier extérieur « collecteur » (qui dessert toutes les galeries), lequel mène à son tour à la ruelle de service. Cet escalier est souvent logé dans le hangar même⁴³.

Il existe assurément des variantes à ces modèles de logements. Cependant, ceux qui ont été décrits plus haut apparaissent suffisamment répandus pour être considérés comme les cellules types de l'habitation populaire qui se développe à Montréal à la fin du XIX^e siècle et au premier quart du XX^e, plus particulièrement dans les vastes quartiers francophones. C'est ce qui fera dire à John Bland, aussi tard qu'en 1948, que « *for most Montrealers a flat in a three storey block is home*⁴⁴ ».

■ Habitation type : défauts et qualités

Cette habitation type montréalaise que nous venons de décrire a été jugée sévèrement, jusqu'à récemment, par presque tous les critiques, qu'ils aient été urbanistes, géographes, architectes ou esthètes. Ceux-ci lui ont reproché l'exiguïté et la mauvaise disposition de ses pièces (les pièces de détente et de repos étant placées du côté bruyant des rues, celles de

43. Bland, « Domestic Architecture in Montreal », *op. cit.*, p. 405; voir aussi Tanghe, *Géographie humaine de Montréal*, Montréal, *op. cit.*, p. 259 ss.

44. Bland, *ibid.*, p. 405.



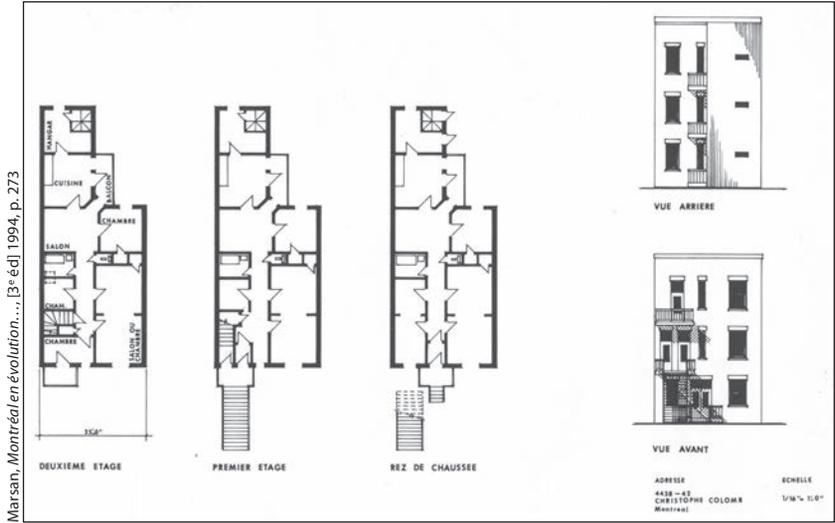
◀ L'habitation type, rue Fabre, au sud de l'avenue du Mont-Royal.

Photo: Jean-Claude Marsan

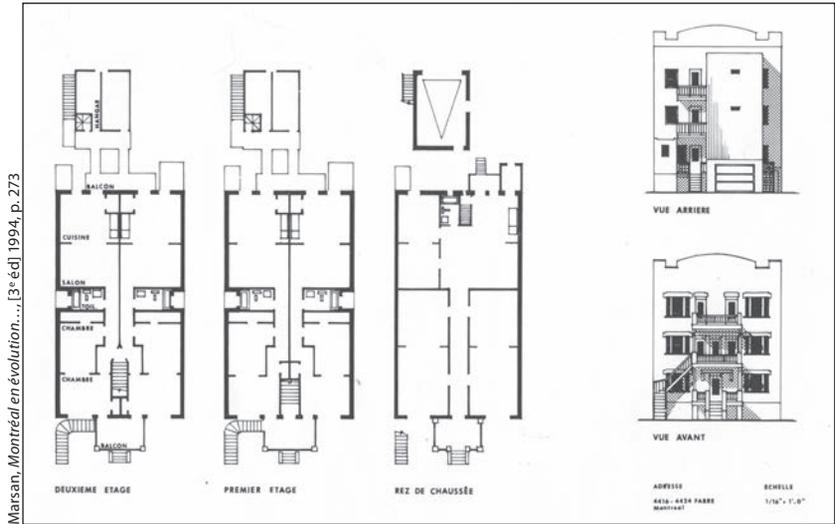
service du côté calme des cours arrière), sa mauvaise ventilation et son mauvais éclairage naturel. Ils s'en sont pris également à l'apparente fragilité de sa construction, à son toit plat, à ses corniches de tôle, à ses balcons, ses galeries, ses hangars, ses escaliers extérieurs, en somme, à tous ses traits distinctifs⁴⁵. Les escaliers extérieurs, en particulier, ont fait l'objet de la

45. Voir, entre autres critiques: Marcel Parizeau, «L'Urbanisme», dans Esdras Minville (dir.), *Montréal économique, Études sur notre milieu*, Étude préparée à l'occasion du troisième centenaire de la ville, Montréal, Fides, p. 377-397 *passim*; Raoul Blanchard, *L'Ouest du Canada Français, vol. 1, Montréal et sa région*, Montréal, Beauchemin, 1953, p. 346-349, 359-363.

L'habitation type, plans en forme de «L» et élévations.



L'habitation type, plans et élévations.



désapprobation générale. On pourrait citer des critiques à profusion : contentons-nous de celle de Victor Barbeau, qui, en quelques mots, les résume à peu près toutes : « ces logements-corridors allongés d'une échelle improprement appelée escalier [...] ces escaliers extérieurs dont personne ne nous disputera la paternité devant l'histoire⁴⁶ ».

Aujourd'hui, heureusement, ses jugements n'ont plus cours et Montréal est fière de revendiquer la paternité des escaliers extérieurs ; ces derniers sont même devenus un des symboles de la ville traditionnelle. Sans tomber dans le fétichisme, il faut reconnaître que l'habitation type possède quelques qualités. À l'instar de l'architecture commerciale à plan

46. Société des Écrivains canadiens (éd.), *Ville ô ma ville*, Montréal, 1941, p. 291.

libre et à façade d'ossature de pierre qui, à la même époque, se révélait une solution originale à des besoins nouveaux, le duplex et le triplex montréalais apparaissent une solution d'urgence, adoptée à un moment où une forte quantité d'immigrants ruraux envahissent la grande ville. En effet, dans la dernière décennie du XIX^e et dans les deux premières du XX^e, la population de la ville de Montréal a presque triplé, passant de 219 616 personnes en 1891 à quelque 618 506 en 1921⁴⁷.

L'affluence d'une telle population et sa concentration dans l'agglomération tendent à accroître la plus-value des terrains : la majorité de ces immigrants ruraux étant plutôt pauvres, la densité des nouveaux quartiers et le type de construction des habitations tendent à se définir et à se stabiliser entre le coût du produit habitable (y inclus aussi le terrain) et ce que les résidents éventuels peuvent déboursier pour y demeurer. Cela explique, et le mouvement suit la courbe de la croissance de la population urbaine, qu'il y a un passage graduel de la solide et relativement coûteuse maison urbaine coloniale, unifamiliale, au type d'habitation à loyer modique des quartiers de la terrasse basse, et enfin aux duplex et triplex standards à haute densité, des quartiers victoriens tardifs. Ce dernier type d'habitation répond particulièrement bien aux désirs et aux moyens de l'immigrant rural, qui possède un modeste capital à investir dans la propriété urbaine, comme aux besoins de celui qui réclame un abri temporaire, en attendant une amélioration de sa situation financière pour mieux se loger.

Car ce type d'habitation urbaine offre, pour celui qui peut en devenir propriétaire, à peu près les mêmes avantages de rentabilité et les mêmes caractéristiques d'exploitation que la ferme rurale elle-même. D'abord, l'investissement pour la construction ou l'achat, pas très lourd, ne présente pas ou peu de risques, ne réclame ni une connaissance approfondie des marchés financiers ni une habileté particulière pour son exploitation ; en outre, cet investissement assure au propriétaire un revenu modeste, mais stable. Comme dans le cas de la ferme rurale, le propriétaire peut occuper un logement dans sa propriété et veiller de plus près à son bien ainsi qu'à son entretien ; il peut, enfin, léguer l'immeuble et le terrain à ses héritiers⁴⁸.

Pour ce qui est des locataires, lesquels constituent la grande majorité des occupants de ces logements, ce type d'habitation est trop répandu pour ne pas en conclure qu'il représente ce que ces derniers pouvaient espérer de mieux en regard de leur situation sociale et financière. Car dans chaque pays, comme le souligne Hans Blumenfeld, c'est le type d'immeuble le plus généralement répandu qui s'avère le meilleur marché, puisqu'il fait office de cadre de référence à l'industrie du bâtiment et aux codes de construction⁴⁹. On a d'ailleurs qu'à faire une analyse sommaire des

47. Canada, *Recensement 1890-91*, vol. 1, p. 96-97 ; *Sixth Census of Canada*, 1921, vol. 1, p. 220.

48. Norbert Lacoste, *Les Caractéristiques sociales de la population du grand Montréal. Étude de sociologie urbaine*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1958, p. 89 ss.

49. Blumenfeld, « L'Habitation dans les métropoles », *op. cit.*, p. 23.

caractéristiques de construction de cette habitation type pour constater qu'elle fait un large appel à plusieurs conceptions modernes de standardisation et de préfabrication de la construction, et ce, dès la fin du XIX^e siècle.

D'abord, le carré structural en bois avec revêtement de brique remplace le mur portant en pierre, en brique, ou en brique avec revêtement de pierre. Ces deux matériaux combinés, bois et brique, réclament une standardisation complète pour être exploités efficacement. En effet, le bois de charpente doit parvenir sur le chantier avec des propriétés et des dimensions identiques, tout comme la brique, dont l'emploi représente une économie appréciable par rapport à la manipulation, à la taille et à la pose de la pierre. De plus, le revêtement de brique sur carré de bois élimine les désavantages de la construction en bois (vulnérabilité au feu et aux intempéries, nécessité d'un entretien permanent) tout en conservant ses avantages : le bois, comme matériau de construction, est économique et isolant.

Dans les habitations types, les toits en pente et en mansarde disparaissent au profit du toit plat à revêtement membrané : donc économies d'espace, de matériaux, de coût et de temps de construction, c'est évident, mais également économies d'entretien et de chauffage. Car le toit en mansarde ou en pente multiplie les surfaces exposées aux éléments naturels et provoque la formation de glace et de glaçons durant l'hiver. Au contraire, le toit plat écoule facilement ses eaux, l'hiver, parce que son drain passe à l'intérieur d'un bâtiment chauffé ; au surplus, la neige qui s'y accumule constitue un excellent isolant. Il ne faut pas oublier, toutefois, que le toit plat réclame, pour être réalisable, une certaine forme de préfabrication et de standardisation quant au papier goudronné, aux solins, aux événements, aux drains, etc.

L'habitation type présente des économies également sur le plan des circulations verticales : aucune cage n'est nécessaire pour l'escalier extérieur, sans oublier l'économie sur le plan du chauffage. Ici encore, il faut prendre note du haut niveau de préfabrication et de standardisation de tous les éléments de communication verticale et horizontale : limons, marches et mains courantes des escaliers, garde-fous des balcons et des galeries. Ce recours à la préfabrication s'étend même aux éléments décoratifs de la façade, comme en témoignent les motifs de tôle usinés en atelier qui garnissent d'ordinaire les corniches. Enfin, les murs mitoyens aveugles, la répétition du même plan, la superposition des équipements de service et des unités sanitaires sont autant de facteurs favorisant l'épargne dans la construction. Reconnaissons, également, que cette fabrication en série, avec recours à la standardisation et aux éléments préfabriqués, répondait à la nécessité de loger rapidement des milliers de personnes ainsi qu'au désir des entrepreneurs et des constructeurs de minimiser leurs investissements et, donc, d'arrondir leurs profits en connaissant d'avance la quantité de matériaux requis, l'outillage et la main-d'œuvre pour leur mise en place.

Quant à l'escalier extérieur, objet de réprobation presque universelle jusqu'à récemment, un examen objectif peut en révéler quelques qualités insoupçonnées. On a répété, par exemple, qu'il n'est pas adapté aux hivers rigoureux. Admettons tout de suite que l'habitation type partage

ce reproche avec l'ensemble de la production architecturale victorienne. Quel édifice de cette période, en effet, qu'il fût de style néogothique ou néobaroque, Second Empire ou Beaux-Arts, était adapté au climat montréalais? Nous pourrions, par contre, faire valoir que l'escalier extérieur est mieux adapté aux étés torrides que l'escalier intérieur (même observation, d'ailleurs, concernant les balcons). Une chose, du moins, est certaine: l'escalier extérieur assure à l'occupant d'un logement plus d'intimité et de sécurité psychologique que l'escalier intérieur desservant plusieurs logements. Il suffit d'habiter une de ces maisons à appartements avec escalier intérieur, conformes à l'interdiction en vigueur à partir de la fin des années 1940 de placer l'escalier à l'extérieur, pour se rendre compte que ces tours de communication verticale véhiculent bruits et odeurs (dans le cas d'un incendie, on présume que c'est plus grave!), qu'elles sont d'un entretien onéreux, qu'elles peuvent servir de repère à des voyous et autres indésirables, qu'elles contraignent, enfin, aux rencontres. Sous ce dernier rapport, l'escalier extérieur et le balcon individuel offrent une plus grande flexibilité: ils favorisent les communications sociales d'escalier à escalier, de balcon à balcon, sans pour autant les rendre inévitables.

Même le hangar ne mérite pas le mépris qu'on lui voue habituellement. En plus, du fait qu'il était, à l'époque, absolument nécessaire comme lieu entrepôt pour le combustible, il était, et il reste encore aujourd'hui, fort utile comme aire de dépôt pour des logements à superficie limitée. D'autant plus que ces logements sont destinés à des familles à revenus modestes, qui ont l'habitude (ou y sont obligés tout simplement) de conserver des effets en vue d'une réutilisation future. Comme dans le cas des escaliers extérieurs, ces hangars correspondent parfaitement à leur fonction, en se distinguant habituellement de l'habitation par leur construction plus légère et par leurs matériaux moins durables.

Le reproche le plus grave que l'on puisse adresser à l'habitation type concerne la pauvreté de sa ventilation et de son éclairage naturel. Cela est évidemment attribuable au fait que les pièces sont disposées dans le sens de la profondeur, entre deux murs mitoyens, donc aveugles. De plus, il n'est pas rare de trouver ce genre de logements comptant jusqu'à quatre pièces à contre-jour, ou une pièce partageant un puits de lumière avec un cabinet de toilette, ou tout simplement obscur... sans parler d'artifices tels que les portes vitrées pour éclairer les cages d'escalier, les corridors et les autres pièces.

La pauvreté de l'éclairage naturel est encore aggravée par la mauvaise orientation de la plupart des rues où se trouve ce type d'habitations. Observons ici que la côte, cette unité coloniale d'occupation du sol dont nous avons parlé précédemment, a légué un moule peu favorable, sur ce point, aux habitations de l'ère victorienne. En effet, comme la grille type des rues montréalaises est issue sans changement des structures de la côte, la grande majorité de ces rues se trouvent ainsi orientées dans le sens quasi est-ouest, comme on peut le vérifier à Longue-Pointe, à Hochelaga-Maisonneuve, sur le Plateau-Mont-Royal, à Rosemont, à Villeray, à Ahuntsic, à Notre-Dame-de-Grâce, à Verdun, etc. Il en résulte que, pendant une grande

partie de l'année, ces alignements continus d'habitations ne reçoivent du soleil que d'un côté – soit la façade avant pour les habitations situées du côté des numéros civiques impairs, soit la façade arrière pour les autres. Pour l'habitation type, cela veut dire qu'au moins la moitié des pièces ne reçoivent presque jamais de soleil. Cette situation déjà critique est aggravée par le fait que, habituellement, l'escalier extérieur obstrue, à l'avant, les fenêtres devant lesquelles il passe et qu'à l'arrière, les galeries, les passerelles, les escaliers et les hangars projettent sur les pièces habitées une ombre portée permanente. Ainsi, et cela est tragique, il est possible de trouver des logements – surtout parmi ceux situés au rez-de-chaussée des habitations et qui reçoivent le soleil par l'arrière – qui ne captent jamais le moindre rayon.

Donc, cette habitation type, avec son plan tout en long, ses pièces souvent étroites, insuffisamment ventilées ou éclairées, n'est pas sans défaut. Mais on n'aurait tort d'imputer ces défauts à l'architecture elle-même : ils ont pour cause la pauvreté des ressources préalables à l'expression architecturale. Celle-ci, au contraire, véritable architecture sans architecte, est remarquable pour son taux élevé de préfabrication, pour ses fonctions exprimées spatialement, sans détour ni camouflage, pour son potentiel cybernétique qui fait ressembler ses galeries, passerelles et escaliers extérieurs au convoyeur aérien des élévateurs à grain.

Si cette habitation nous apparaît comme un produit typiquement montréalais sur le plan de l'architecture, elle n'est pas seulement le résultat des pressions démographiques et des conditions socioéconomiques propres aux francophones. Comme ont contribué à le démontrer David Hanna et Réjean Legault, elle a été façonnée par de multiples influences culturelles. Nous ne saurions négliger l'influence britannique, constituée tant du rayonnement de la culture traditionnelle que des façons de faire développées avec la révolution industrielle pour faire face aux nouveaux besoins en logement. Néanmoins, originale en elle-même, l'habitation type a engendré un environnement urbain également original, qui a marqué profondément l'identité et l'image de Montréal. C'est aspect sera traité au prochain chapitre comme typique de l'héritage victorien⁵⁰.

■ Le square comme héritage

Autant que le précédent type de rues, le square se révèle au cœur de la métropole comme un trait distinctif et un héritage victorien positif. Peut-on imaginer Montréal sans le square Dorchester (anciennement Dominion) ou sans le square Saint-Louis ? Il faut voir dans la prolifération des squares au XIX^e siècle et au début du XX^e l'influence britannique, mais une influence bien diluée. Issu des principes d'aménagement de la

50. David B. Hanna, « The Lawyered City... », *op. cit.* ; David B. Hanna, « L'Architecture de l'échange », dans Robert Boivin et Robert Comeau (dir.), *Montréal, l'oasis du Nord*, Paris, Autrement, 1992, p. 85-92 ; Réjean Legault, « Architecture et formes urbaines : L'Exemple du triplex à Montréal de 1870 à 1914 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. XVIII, n° 7, juin 1989, p. 1-10.

Renaissance, le square apparaît à Londres avec l'ère géorgienne (au début du XVIII^e siècle) pour se répandre ensuite dans tout le Royaume-Uni. Il se distingue des places publiques du continent européen – lesquelles mettent souvent en valeur le pouvoir séculier ou religieux, notamment par le recours à l'axe – par son caractère intime, tourné sur lui-même, avant tout domestique. L'espace central planté est d'ailleurs ordinairement réservé à l'usage exclusif des résidents riverains, lesquels appartiennent à une unité de voisinage qui inclut, outre les résidences autour du square, des rues secondaires, voire, à l'occasion, un marché ou une église, parfois les deux.

À Montréal, c'est la forme qui s'impose d'elle-même, reflétant le plus souvent dans son aménagement un mélange des traditions britannique et continentale; elle peut être appelée indifféremment place, square ou parc. Certains sites, à l'instar des squares de la Douane et Victoria, ont d'ailleurs été d'abord des places publiques – place du marché et place du marché à foin – avant d'être aménagés en squares. L'appellation square s'applique habituellement ici à un quadrilatère construit, de fonction résidentielle ou autre, entourant un espace planté d'arbres. Cependant, dans le cas des squares résidentiels, l'espace planté n'est pas réservé à l'usage exclusif des riverains, mais sert de lieu public.

Plusieurs squares qui ornaient la ville victorienne – on en comptait aisément une vingtaine au début du siècle – ont disparu aujourd'hui. D'autres ne sont plus que l'ombre de ce qu'ils étaient il y a trois quarts de

*Le square Victoria
vers 1875.*



Musée McCord, View-571

siècle. Aussi faut-il regretter la disparition de ces squares, non parce qu'ils étaient des squares, mais parce que leur suppression prive maintenant le centre-ville et ses abords de pôles de concentration d'activités et d'éléments de contraste, de variété et de fraîcheur qui leur font cruellement défaut.

Ce qui fait l'intérêt, par exemple, de certains vieux squares comme le square Richmond, créé en 1833, ou comme le square Viger (du moins, avant son réaménagement récent), qui date de 1818, c'est qu'ils sont des oasis de verdure et de changement dans des tissus urbains d'autant plus denses et moins aérés qu'ils sont plus anciens. Aussi faut-il encore regretter que des squares aussi vénérables que les squares Victoria et Phillips, qui, pour leurs aménagements paysagers, furent jadis comparables aux plus beaux squares géorgiens de Londres ou de Dublin, soient devenus, l'un l'essuie-pieds de la place Victoria et l'autre le socle d'un énorme monument boursouflé, consacré à la gloire du roi Édouard VII, dit le « Peacemaker », monument dévoilé en septembre 1914 précisément... Et comme il ne suffisait pas d'écraser ce petit jardin du poids d'un si grand roi, on coupa sans vergogne les magnifiques ormes qui ornaient ce square pour en dégager la vue⁵¹.

Pourtant, aussi essentiel à la vie et à l'image de la ville qu'apparaît maintenant le square, aussi indispensable qu'il soit pour polariser les activités, pour lier l'environnement, attirer la vue et donner un peu d'air et de couleur à des tissus urbains uniformes, la plupart des squares

Le square Viger
vers 1900.



Musée McCord. View-3174

51. T. Morris Longstreth, *Quebec, Montreal and Ottawa*, New York, The Century Co., 1933, p. 217.

montréalais ont pris naissance accidentellement. Ceux que nous célébrons aujourd'hui comme les joyaux de la métropole ont rarement été voulus et désirés, encore moins planifiés. Cela pose avec intérêt, mais avec angoisse, la question de l'importance du temps dans la formation de la ville. Combien de décisions prenons-nous aujourd'hui sans en prévoir les conséquences sur la cité de l'an 2100? Combien d'omissions les citoyens d'alors nous reprocheront-ils? Qui sait si tel site libre aujourd'hui et voué au développement, ou bien tel autre, sans intérêt pour le moment, ne s'avéreront pas des bouées de sauvetage, des objets d'admiration pour les urbains de demain? L'histoire des squares montréalais pose brutalement cette interrogation.

Prenons le cas du square Dorchester : s'il n'avait pas été un cimetière, à savoir le cimetière catholique des victimes de l'épidémie de choléra de 1832, si son expropriation par la ville pour en faire un parc n'avait pas fait l'objet, à partir de 1869, d'une campagne d'opinion animée par une association sanitaire, eh bien ! le plus fameux square de Montréal n'aurait jamais existé. Son existence, d'ailleurs, n'a tenu qu'à un fil : tout le cimetière, en effet, avait déjà été subdivisé en lots à bâtir, et ces lots mis en vente. Des parties du cimetière furent même construites : la portion qui s'étendait originellement jusqu'à la rue Stanley, à l'ouest, et celle qui servit de site, à l'est, à la nouvelle cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur⁵².

La genèse du square Dufferin – situé du côté sud du boulevard René-Lévesque, entre les rues Jeanne-Mance et Saint-Urbain, et dont le site a fait partie du remembrement de terrains nécessaires à l'érection du complexe Guy-Favreau – reproduit exactement celle du square Dorchester. D'abord un cimetière protestant, de 1799 à 1847 environ, ce dernier fut exproprié en 1871 au coût de 20 000 \$ pour devenir une place publique, que les générations suivantes n'ont pas cru bon de conserver car elle fut transformée par la suite en terrain de jeux (1914)⁵³. C'est aussi le cas du square Papineau, dans l'est de la ville, qui fut un cimetière au début, un parc par la suite, et dont l'aménagement laisse actuellement beaucoup à désirer.

D'autres squares, même parmi les plus importants, doivent leur existence à la générosité de quelques propriétaires terriens. Par exemple, la plus grande partie du square Viger fut cédée gratuitement à la Ville, en 1843, par Jacques Viger ; ce dernier, comme on le sait, fut le premier maire de la municipalité de Montréal. D'autres parties de terrain furent par la suite achetées par la Ville et annexées à ce noyau originel, pour former le square que nous connaissons aujourd'hui et qui, malheureusement, a beaucoup souffert du passage de l'autoroute Ville-Marie au cours des années 1970⁵⁴. De la même façon, les squares Beaver Hall et Phillips doivent leur existence à la générosité d'un mécène, Alfred Phillips, qui fit don à la Ville en 1842 des terrains nécessaires à leur établissement. Soulignons

52. Edgar Andrew Collard, *Montreal Yesterdays*, Toronto, Longmans, 1962, p. 59 ss.

53. Joseph Cléophas Lamothe, *Histoire de la corporation de la Cité de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours*, LaViolette et Massé (éd.), Montreal Print and Publ., 1903, p. 107 ; Jean de Laplante, *Les parcs de Montréal des origines à nos jours*, Montréal, Éditions du Méridien, 1990, p. 51, 69, 87.

54. Lamothe, *ibid.*, p. 105-106 ; Laplante, *ibid.*, p. 30-36.

enfin que certains squares doivent leur existence à des occupations originelles du sol qui ont perdu leur raison d'être avec le temps, espaces libres qu'on a eu la sagesse de conserver. C'est précisément le cas de l'un des plus beaux squares de Montréal, le square Saint-Louis. Ce magnifique site fut d'abord acheté en 1848 à la succession Belisle, au prix modique de 15 000 \$, pour y établir un réservoir d'eau destiné à une agglomération encore confinée en majeure partie en contrebas de la terrasse Sherbrooke. Ce n'est qu'en 1878, la présence d'un réservoir à cet endroit étant jugée désormais inutile, que ce site fut transformé en un jardin public⁵⁵.

Peu de squares ont conservé leur caractère originel. Parmi ceux qui peuvent prétendre à cette distinction, il en existe deux dans le quartier Saint-Henri, situés à proximité l'un de l'autre : les squares Saint-Henri et Sir Georges-Étienne-Cartier.

Le square Saint-Henri fut établi en 1890 dans un quadrilatère borné par les rues Saint-Antoine, Willie (aujourd'hui Laporte), Agnès et un terrain vague (aujourd'hui place Guay). Il est manifeste que les édiles municipaux de l'époque souhaitaient créer là un environnement de qualité, insistant pour que les résidences à construire autour du square soient « convenables, en pierre ou en brique ». Cette volonté est toujours perceptible aujourd'hui, la qualité des constructions riveraines demeurant évidente. En 1893, une imposante fontaine au style maniéré, dédiée à Jacques Cartier et œuvre de l'artiste Joseph-Arthur Vincent, est érigée à la rencontre de huit sentiers radio-concentriques structurant l'espace planté. Elle a été restaurée dernièrement, pour souligner le centième anniversaire de son inauguration⁵⁶.

Le square Sir-Georges-Étienne-Cartier, qui se développe au cours des premières décennies du xx^e siècle, prend pour sa part la forme d'un long rectangle, dominé du côté de la rue Notre-Dame par l'église Saint-Zotique des architectes René Charbonneau et Ludger Lemieux (1926-1927). Il est borné dans les rues latérales par des triplex, dont la grande majorité possède une façade de pierre grise. À l'instar de ce qui s'est passé au square Saint-Henri, cette caractéristique architecturale indique bien que le square était réservé à la petite élite. Contrairement à l'époque actuelle, qui tend à homogénéiser les classes sociales dans un même secteur résidentiel, la cohabitation des classes différentes était fréquente dans les quartiers de l'époque victorienne⁵⁷.

Deux squares en particulier méritent de retenir notre attention parce qu'ils témoignent merveilleusement de l'héritage urbain victorien : le square Saint-Louis et le square Dorchester. Le square Saint-Louis est le type même du square résidentiel romantique qui, tout en conservant encore une unité d'ensemble qui rappelle les squares géorgiens (sauf du côté est, défigurés par l'horrible bâtiment de l'Institut d'hôtellerie du

55. William Henry Atherton, *Montreal (1535-1914)*, Montréal, The S.J. Clarke Publ. Co., vol. 2, p. 643-644; Laplante, *ibid.*, p. 51.

56. Jean Bélisle, *Square Saint-Henri*, Montréal, Société historique de Saint-Henri inc., 1992.

57. Laplante, *Les Parcs de Montréal...*, *op. cit.*, p. 96-97.

Québec), se distingue par l'exubérance décorative de ses composants. En effet, les façades du square, malgré les inévitables transformations et détériorations dues au temps, offrent une telle variété de langages architecturaux – escaliers extérieurs, lourds porches cintrés, tourelles de tous genres, lucarnes indiscretes, corniches ventrues, etc. – qu'elles vibrent perpétuellement sous la surcharge des ornements. Par jour de grand soleil comme par jour de pluie, le matin comme le soir, il flotte sur ce square une ambiance du passé, un halo d'ancienneté qui en fait l'une des pièces les plus intéressantes de l'architecture urbaine romantique du siècle dernier, feutrée à souhait par le feuillage des arbres.

Perdant toute velléité de formalisme géorgien, le square Dorchester témoigne d'un caractère encore plus victorien. Comme Trafalgar Square à Londres, il s'impose par une accumulation impressionnante d'édifices importants, aux styles les plus hétéroclites, regroupés grâce à cet espace de verdure. Reflet des goûts de l'époque, c'est un bric-à-brac chéri, mais à l'échelle de la ville. C'est effectivement autour de ce square que se trouve réunie, à Montréal, la plus grande concentration d'édifices publics, religieux et commerciaux d'architecture victorienne. Tous, sans exception, ont fait l'objet de mention ou d'analyse dans les chapitres précédents. Qu'on se rappelle, en effet, la basilique Saint-Jacques-le-Majeur, cristallisation du mouvement néobaroque encouragé par M^{gr} Bourget, probablement la seule copie existante au monde de la basilique Saint-Pierre de Rome. Qu'on se rappelle la gare Windsor, sans contredit le monument le

*Le square Saint-Louis
vers 1900.*



Musée McCord, V19w-2700

plus intéressant du square et l'un des édifices canadiens reflétant le mieux les visions architecturales de Henry Hobson Richardson. Que l'on considère encore la délicate église St. George, une des bonnes expressions du style néogothique à Montréal et au Canada. Que l'on se remémore le défunt hôtel Windsor, reflet du cosmopolitisme du Paris du Second Empire, ou encore les deux édifices commerciaux Dominion Square et Sun Life, créations typiques de la manière des Beaux-Arts.

Aujourd'hui, le square Dorchester a perdu de son panache et de sa prestance: l'hôtel Windsor a été dynamité et les nouveaux gratte-ciel riverains ont réduit considérablement la fierté de la cathédrale et l'échelle de la gare Windsor, en plus de rompre l'unité spatiale du lieu. Malgré cela, en dépit d'un aménagement paysagiste étriqué, le square demeure ce qu'il a toujours été depuis près d'un siècle: un formidable générateur d'activités, véritable plaque tournante des circulations et l'un des milieux les plus authentiques, les plus magnétiques et les plus magnifiques de Montréal. On peut rappeler ici le témoignage d'un visiteur descendant pour la première fois à la gare Windsor, vers les années 1920: « *From the moment when first we emerged from the Windsor station and walked up to see the moonlight on the snow in Dominion Square and shining on the dome of St. James Cathedral, we began to be aware of an essence of place unlike any we had ever experienced before*⁵⁸. »

Le square Dominion
(aujourd'hui
Dorchester et Place
du Canada) en 1928.



Musée McCord, View-6436

58. Joe McDougall, « Passing Show: Forty Years in Retrospect », *The Montrealer*, vol. 40, n° 5, 1966, p. 17.

■ Le parc comme héritage

Un autre legs de l'ère victorienne, à Montréal comme dans de nombreuses autres villes du XIX^e siècle, fut le parc urbain. Rappelons que la ville préindustrielle ne possédait pas de parc urbain, pour la simple et bonne raison qu'elle n'en avait pas besoin : immédiatement à l'extérieur des remparts, soit à 15 ou 20 minutes de marche, régnait la nature dans toute sa beauté et sa permanence. Cent ans après, cet équilibre est rompu : le développement urbain envahit désormais le domaine naturel, à un rythme effréné. Pour la majorité des citoyens, la nature n'est plus visible ni accessible à pied, et de moins en moins à cheval ou en tramway. Apparaît alors, à Montréal comme ailleurs, grâce à des philanthropes et à des réformateurs sociaux, un antidote à l'agression du domaine bâti, une sorte de service d'hygiène et de réconfort, aussi nécessaire que l'aqueduc et l'égout : le parc urbain.

Il ne s'agit pas, ici, des petits parcs que l'on trouve un peu partout, incrustés dans la grille orthogonale de rues, résidus de terres rurales échappées par accident ou par testament à l'urbanisation. Il s'agit de grands parcs naturels, oasis de verdure, aussi importants par leurs aménagements romantiques et pittoresques que par leur large vocation de lieux de repos, de délassément et de récréation. Sur le plan de l'urbanisme, ils vont remplir, avec les infrastructures routières et sanitaires, le rôle de régulateur de la ville en désordre. Au tournant du siècle, on peut retenir l'existence de trois parcs de ce genre à Montréal : le parc du Mont-Royal, le parc La Fontaine et le parc de l'île Sainte-Hélène.

Ce concept de parc naturel est dérivé de celui du jardin anglais, cette grande invention britannique du XVII^e siècle, dont William Kent (1684-1748) aurait été l'auteur. Dès 1812, avant même que n'apparaisse quoi que ce soit de semblable en Amérique, et tirant profit des écrits et des travaux des Capability Brown, Charles Robert Knight, Claudius London, Humphrey Repton, et les autres, la ville de Londres est dotée par la couronne d'un grand parc pittoresque, caractéristique du parc anglais par sa forme et son aménagement : Regent's Park⁵⁹. Brièvement, on peut dire que l'aménagement de ce parc, comme l'aménagement du jardin anglais en général, se caractérise par une vaste pelouse ondulante, s'épandant en large nappe, sillonnée par des sentiers respectueux de la topographie et agrémentée d'arbres et de bosquets laissés à leur croissance naturelle, le tout étant visuellement composé, mais sans que l'on puisse le soupçonner.

Sans vouloir rien enlever à ce génie que fut Frederick Law Olmsted, on peut avancer que le concept du parc naturel fut importé d'Angleterre et qu'Olmsted, tributaire lui-même de cette influence, fut sans contredit le meilleur exécutant de ce côté-ci de l'Atlantique. La contribution la plus

59. Steen Eiler Rasmussen, *London: The Unique City*, Harmondsworth, Penguin Book, 1960, p. 135-151.

personnelle d'Olmsted, comme l'a souligné Lewis Mumford, fut d'introduire en Amérique cette idée du « paysage créateur », de rendre à la ville cette part de la nature qu'elle avait perdue au cours de son évolution⁶⁰.

À Montréal, où dominait une communauté coloniale britannique riche, puissante, romantique, plus sensible aux réalisations et à l'héritage de la mère patrie que les Britanniques eux-mêmes, il eût été surprenant qu'on n'eût pas souhaité de tels parcs. Il semble bien, toutefois, que cette idée du parc pittoresque fut lente à faire son chemin et qu'en définitive, si le concept lui-même fut d'importation anglaise, l'influence, au niveau de l'application, vint des États-Unis.

Le concept du parc anglais visant à créer un milieu naturel à caractère romantique, comme s'il était perçu à travers les yeux et les émotions d'un peintre, n'a pas eu en Amérique ses premières applications dans les grands parcs urbains, mais bien dans les cimetières. Dans la plupart des villes importantes des États-Unis, en effet, les grands cimetières à saveur rurale ont précédé les parcs. De plus, ces cimetières ont eu une influence prépondérante sur le mouvement qui s'est dessiné peu à peu en faveur des grands parcs publics pour les agglomérations urbaines, et ont influencé l'aménagement même de ces parcs⁶¹. À Montréal, comme dans les grandes villes américaines, ce n'est qu'après que ce concept de l'aménagement paysager romantique et pittoresque eut trouvé son application dans les cimetières qu'il la trouva dans les parcs urbains et, finalement, dans les plans d'aménagement de certains développements résidentiels, à l'exemple de la Cité-jardin du tricentenaire.

On pourrait toujours arguer qu'avant les cimetières romantiques, il a existé de grands domaines terriens à Montréal, tels ceux des McTavish et des McGill. Mais ces domaines privés, même s'ils pouvaient être assimilés physiquement à des parcs, tiraient leur raison d'être du besoin de la nouvelle classe bourgeoise de s'identifier aux symboles de l'aristocratie; ils n'eurent guère d'influence sur l'apparition et sur l'aménagement de cet équipement nouveau destiné aux masses citadines. Aussi, avant la seconde moitié du XIX^e siècle, il n'y avait rien aux États-Unis, et encore moins au Canada, qui pût être qualifié de parc, au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

C'est à Cambridge, au Massachusetts, que fut aménagé, à partir de 1831, le premier des grands cimetières américains, Mount Auburn, avec tous les éléments associés à la tradition romantique: étangs naturels, pelouses ondoyantes, allées sinueuses, groupements de bosquets et d'arbres disposés aux endroits visuellement stratégiques, etc. L'influence de ce cimetière fut considérable: quelques années plus tard, on voit apparaître à Philadelphie le cimetière Laurel Hill (1836) et à New York, le cimetière Greenwood (1838). Ainsi, et cela est important à retenir, le cimetière Laurel Hill de Philadelphie précéda de deux décennies l'établissement, en 1855, du parc Fairmount, probablement le premier parc public aux États-Unis

60. Lewis Mumford, *The Brown Decades. A Study of the Arts in America, 1865-1895*, New York, Dover Publications, 1955 [2nd rev. ed.], p. 82-96.

61. John William Reps, *The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1965, p. 325-339.

(et l'un des plus vastes), et le cimetière Greenwood de New York précéda de même, de plusieurs années, le fameux Central Park⁶². Même situation à Montréal, où le grand cimetière protestant (1852, aménagé par James C. Sidney, arpenteur et ingénieur britannique vivant à Philadelphie) et le cimetière catholique Notre-Dame-des-Neiges (aménagé en 1855 par l'architecte Henri-Maurice Perrault) devancèrent d'environ deux décennies, sur la montagne, le parc du Mont-Royal.

On peut comprendre qu'une société prônant le « laisser-faire » et la promotion individuelle ne se soit pas montrée particulièrement empressée à doter les villes de grands parcs naturels pour le confort de la population en général. On peut toutefois trouver étrange que cette même société ait dépensé beaucoup d'argent, de soins et d'efforts pour aménager si bien ses cimetières... au point que ceux-ci sont effectivement devenus les premiers parcs romantiques d'Amérique et des attractions touristiques de grand prestige. À Montréal, par exemple, plus d'une brochure touristique a présenté les cimetières catholique et protestant du mont Royal comme des parcs du plus grand intérêt. En contrepartie, plus d'un clerc, plus d'une âme pieuse ont condamné cette pratique et exhorté les gens à ne pas visiter ces lieux en touristes, ce qui laisse entendre que, effectivement, ces cimetières étaient attrayants. Doit-on soupçonner que, dans cette ère victorienne chargée d'espoir, on ait senti le besoin de faire oublier ou de camoufler la seule défaite inévitable : la mort ? Si c'est le cas, il faut croire que l'on a assez bien réussi : les témoignages ne manquent pas pour attester que les activités les plus profanes et les plus gaies ont pris place dans ces cimetières, depuis la chasse jusqu'au pique-nique.

Dans cet ordre d'idées, il est intéressant d'observer jusqu'à quel point cette société a réussi à perpétuer dans ses cimetières les classes sociales du monde des vivants. Dans des lieux où tous devraient être égaux devant la décomposition de l'être, la même hiérarchie sociale basée sur l'avoir s'est en effet perpétuée. Aux pauvres, les fosses communes, aux riches, les caveaux de marbre. Malgré les aménagements paysagers superbes – surtout du côté du cimetière protestant – qui font de ces lieux de mort l'endroit le plus romantique et le plus pittoresque de Montréal, la ville des vivants, avec ses modèles d'occupation du sol, déteint sur la ville des morts : les nantis sont moins tassés, plus pourvus de verdure que ne le sont les pauvres, sur lesquels une grille orthogonale de sentiers semble vouloir s'acharner encore. Robert Furneaux Jordan note à ce sujet que l'architecture funéraire victorienne, telle qu'on peut l'apprécier entre autres dans les cimetières londoniens de Highgate et de Brompton, représente tout un monde en elle-même, qui mériterait étude⁶³. On découvrirait sans doute que la nécropole est le miroir de la métropole.

62. Christopher Tunnard et Henry Hope Reed, *American Skyline. The Growth and the Form of our Cities and Towns*, dessins de John Cohen, New York, New American Library, 1956, p. 108 ss.

63. Robert Furneaux Jordan, *Victorian Architecture*, Harmondsworth, Penguin Book, 1966, p. 168.

Si intéressants que puissent être ces cimetières de la montagne, si important qu'ait pu être leur rôle de promouvoir des aménagements paysagers romantiques et de faire sentir la nécessité des parcs publics, il demeure malheureusement qu'ils ont occupé la plus grande partie d'un site unique, que tout destinait à devenir un grand parc naturel. Le cimetière des diverses dénominations protestantes, qui remplaça à partir de 1852 le cimetière de la rue Dorchester (devenu plus tard le square Dufferin et aujourd'hui enseveli sous le complexe Guy-Favreau) jugé trop exigü, occupe maintenant une superficie de plus de 100 hectares. Plus envahissant encore fut le cimetière de la communauté catholique, baptisé Notre-Dame-des-Neiges. Une superficie de 115 arpents fut d'abord achetée pour l'inauguration du cimetière en 1855. Par la suite, ce premier territoire fut considérablement agrandi, notamment en 1865, 1872, 1907 et 1909. En 1914, il occupait plus de 400 arpents⁶⁴.

Cette influence américaine des cimetières romantiques devient plus déterminante encore en ce qui concerne les parcs publics montréalais. Car non seulement la ville se dote-t-elle d'un grand parc naturel à l'exemple de Central Park de New York, mais les autorités font appel, pour aménager le parc du Mont-Royal, au plus éminent architecte paysagiste de l'époque, l'américain Frederick Law Olmsted (1822-1903), celui-là même qui peut être considéré à juste titre comme le père de l'architecture paysagiste sur ce continent. De Frederick Olmsted, retenons seulement que si sa plus grande gloire lui vient d'avoir conçu et aménagé Central Park de New

Vue d'un secteur du cimetière protestant Mont-Royal vers 1895. J.C. Sidney, arpenteur et ingénieur, 1852. À l'arrière-plan, le monument Molson.



Musée McCord, View-2555

64. Atherton, *Montreal (1535-1914)*, op. cit., p. 646-647.

York, il ne fut pas moins directement lié à la planification et à l'aménagement des grands parcs urbains de la plupart des villes américaines importantes : Brooklyn, San Francisco, Albany, Chicago, Philadelphie, Détroit, Buffalo, Boston, Washington, Louisville, Milwaukee, etc., sans compter ses plans pour des parcs régionaux, des campus d'universités, des communautés résidentielles, des villes nouvelles et d'autres développements, quantité considérable de travaux qu'il réussit à mener à bonne fin durant ses 40 années de vie active, et qu'il compléta par un remarquable plan d'ensemble pour l'Exposition universelle de Chicago de 1893⁶⁵.

Son travail sur le parc du Mont-Royal, auquel il s'appliqua de 1873 à 1881 environ, et qui se matérialisa en un plan d'aménagement complet, assorti de recommandations pertinentes, reflète les grandes qualités qui ont fait de Central Park un chef-d'œuvre, bien qu'Olmsted dût y travailler dans des conditions physiques, politiques et économiques beaucoup plus difficiles. Ainsi, il fit preuve d'un sens instinctif du *genius loci* en indiquant par exemple aux commissaires du parc que la meilleure façon de développer le potentiel du site consistait à améliorer la nature elle-même : « *All that you have seen and admired of the old work of nature must be considered as simply suggestive of what that is practicable, suitable, and harmonious with your purposes of large popular use*⁶⁶. »

Pour atteindre cet objectif de rendre la montagne la plus naturelle possible, Olmsted s'évertua à mettre en valeur ses traits les plus agréables, tout en corrigeant ceux qui l'étaient moins. Il divisa ainsi le territoire à aménager en huit secteurs bien identifiés, correspondant chacun à un trait distinctif. Ainsi, il identifia le « piedmont » et la « côte placide », ces aires en pente douce situées du côté de l'avenue du Parc, les flancs escarpés de la montagne (*the crags*), qui constituent l'élément le plus dramatique du site, et le sommet (*upperfell*), lequel descend paisiblement vers la clairière (*the glades*), faible dépression au centre de laquelle se trouve aujourd'hui le lac aux Castors, dont il avait recommandé l'aménagement.

Pour chacun des secteurs ainsi identifiés, Olmsted proposa des aménagements paysagers susceptibles d'en renforcer les caractéristiques naturelles. Par exemple, il recommanda que soient plantées au sommet les essences d'arbres capables d'atteindre à cet endroit leur plus belle et haute stature, que les flancs de la montagne soient paysagés de manière à paraître le plus escarpé possible et que, par contraste, le caractère serein du « piedmont » et de la « côte placide » soit respecté.

Olmsted avait une autre raison de vouloir accentuer le caractère naturel du lieu. En homme de son temps, il considérait que la ville était malsaine pour l'être humain et que ce dernier avait absolument besoin des pouvoirs thérapeutiques de la nature pour se régénérer. Dans cette

65. Gy Julius Fabos, Gordon T. Milde et Micheal V. Weinmayr, *Frederick Law Olmsted Sr.; Founder of Landscape Architecture in America*, Amherst, University of Massachusetts Press, 1968. Concernant le parc du Mont-Royal, consulter également A.L. Murray, « Frederick Law Olmsted and The Design of Mount Royal Park, Montreal », *Journal of the Society of Architectural Historians (JSAH)*, vol. XXVI, n° 3, 1967, p. 163-171.

66. Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal*, New York, Putnam's Son, 1881, p. 26.

optique, il souhaitait qu'une visite au parc du Mont-Royal soit l'occasion d'explorer une variété d'expériences méditatives enrichissantes. Pour atteindre ce but, il traça la large voie d'accès que nous connaissons, laquelle épouse les lignes de moindre résistance de la topographie de façon à amener le citadin vers le sommet par une lente progression ponctuée de haltes et de fenêtres sur la ville et la campagne environnante. Un réseau de chemins et de sentiers, sommaires et sinueux, était greffé à cette voie principale⁶⁷.

De son respect scrupuleux de la topographie, de sa capacité de concevoir l'ensemble sans négliger les détails, résultera un aménagement simple, mettant la nature en relief, dégagant des vues splendides, tout en assurant des lieux d'isolement... ce qui fera dire à un visiteur : « *To walk in these woods of a snowy afternoon, alone, curtained from the see and rumble of the streets below, is to believe illusion. It is impossible that escape from the million could be so easy*⁶⁸. »

Ce qui paraît tenir de l'illusion également, c'est cette approche visionnaire des promoteurs du parc et de son architecte, comme le révèle cette réflexion d'Olmsted :

*With a little reflection it will be apparent that the property could not have been justly purchased with regard only for the profit to be got from it by a few thousands of the generation ordering it; and that I was bound in suggesting a plan, to have in view the interests of those to inherit it as well as yours; [...] and also to remember that, if civilization is not to move backward, they (these inheritors) are to be much more alive than we are to certain qualities of value in the property which are to be saved or lost to them*⁶⁹.

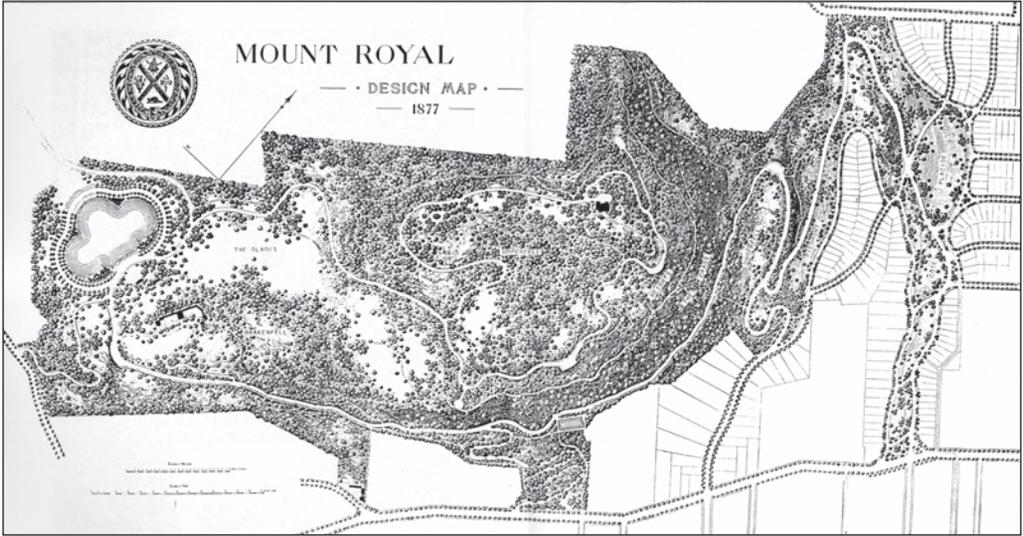
En nous rappelant que, durant les années 1870, la population de Montréal n'atteignait pas 110 000 personnes et que la ville touchait à peine aux flancs de la montagne, reconnaissons qu'il fallait courage et largeur de vue pour exproprier quelque 180 hectares de terrain au coût astronomique à l'époque de un million de dollars et pour exiger que le territoire soit aménagé par le plus grand architecte paysagiste d'Amérique.

Cela étant reconnu, il demeure qu'à l'échelle de la métropole d'aujourd'hui, le parc du Mont-Royal est un petit parc. Même à l'époque de son aménagement, en comparaison des parcs des grandes capitales qui ont participé au mouvement des parcs romantiques, le parc du Mont-Royal, ne couvrant que 14 % de la superficie de la montagne, se classait parmi les plus petits. Que l'on en juge par quelques comparaisons : le bois de Boulogne et le bois de Vincennes à Paris, le Prater à Vienne et le parc Fairmount à Philadelphie possèdent chacun plus de 800 hectares de superficie ; Hyde Park à Londres, le parc Stanley à Vancouver, celui de Belle-Isle à Détroit, le Golden Gate Park à San Francisco et le Forest Park à Saint Louis totalisent chacun plus de 400 hectares ; enfin, Central Park à New York, l'un des plus petits en comparaison de ceux des précédentes villes,

67. Murray, « Frederick Law Olmsted and the Design... », *op. cit.*

68. Longstreth, *Quebec, Montreal and Ottawa, op. cit.*, p. 218.

69. Olmsted, *Mount Royal, Montreal, op. cit.*, p. 2.



Plan d'aménagement du parc du Mont-Royal par Frederick Law Olmsted, 1877. Il a été, dans l'ensemble, assez bien suivi, sauf pour la forme de l'étang et pour les secteurs « Piedmont » et « côte Placide ».

◀ Vue du chemin Olmsted du parc du Mont-Royal vers 1900.

a près de deux fois la superficie du parc du Mont-Royal, à savoir quelque 340 hectares. Plus révélateur est sans doute le fait qu'en 1912, l'ensemble des parcs de Montréal totalisait une superficie (325 hectares) encore inférieure à celle de Central Park⁷⁰. Si l'on ajoute à cela que depuis quelques années on n'a pas cessé de rogner sur le parc, soit pour y passer la voie Camilien-Houde, soit pour réaliser l'échangeur des avenues des Pins et du Parc, il faudra aussi convenir que le parc du Mont-Royal répond de moins en moins à la vision du grand parc central caressée il y a 100 ans

70. Jacques Simard, « Il était une fois une très jolie montagne... », *Architecture-Bâtiment-Construction*, vol. 15, n° 168, p. 67.

par les pères de la cité. Enfin, au rythme où la population augmente par rapport à la superficie du parc, on peut craindre que cette mise en garde d'Olmsted ne devienne une prophétie... :

*If it [Mount Royal Park] is to be cut up with roads and walks, spotted with shelters, and streaked with staircases; if it is to be strewn with lunch papers, beer bottles, sardine cans and paper collars; and if thousands of people are to seek their recreation upon it unrestrainedly, each according to his special tastes, it is likely to lose whatever of natural charm you first saw in it*⁷¹.

Contrairement au parc du Mont-Royal, le parc La Fontaine, comme ce fut d'ailleurs le cas de nombreux autres espaces d'intérêt civique dont Montréal s'enorgueillit aujourd'hui, est devenu un parc presque par accident, c'est-à-dire grâce à une occupation première qui a maintenu ce territoire dans un état naturel. En effet, en octobre 1845, donc à une époque où la pression du développement urbain n'avait pas encore gagné les hauteurs de la terrasse Sherbrooke, le gouvernement colonial achetait la ferme de James Logan dans le but de l'utiliser comme terrain d'exercices pour l'armée. Ce n'est que vers 1888 que le gouvernement fédéral, moyennant certaines conditions, dont un loyer annuel symbolique de un dollar, céda cet espace libre à la municipalité en vue d'en faire un parc.

L'aménagement paysager du parc La Fontaine, aménagement de deux types distincts, reflète assez bien la dualité culturelle de Montréal. D'abord, un aménagement naturel et pittoresque, dans l'esprit des jardins anglais, est centré sur un étang, lequel correspond au « twaleg » de l'ancien ruisseau Saint-Martin (le même qui bornait la ville fortifiée du côté nord au début de la colonie). À l'est de l'avenue Calixa-Lavallée, c'est un aménagement à la française qui prédomine, avec des allées linéaires, striant des pelouses aux surfaces planes, le tout bien encadré par des arbres magnifiques, alignés au cordeau⁷².

Vue aérienne ►
du parc La Fontaine
vers 1930.



71. Olmsted, *Mount Royal, Montreal*, op. cit., p. 26.

72. Atherton, *Montreal (1535-1914)*, op. cit., p. 644.

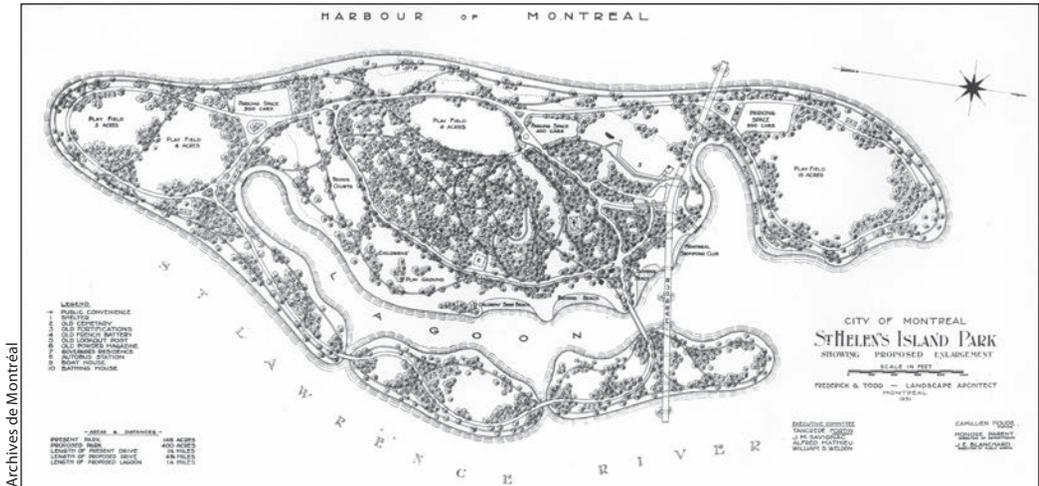
Pourtant, ce n'est pas tant pour ses aménagements paysagers que pour ses effets de contraste et de variété dans l'environnement bâti ambiant, particulièrement dense et uniforme, que le parc La Fontaine se distingue. Malheureusement, là comme au parc du Mont-Royal, cette qualité si précieuse s'effrite d'année en année par suite de l'établissement dans ces espaces ouverts de divers équipements, sans contredit fort utiles, mais qui n'en font pas moins disparaître, progressivement, le caractère premier de ces grands parcs naturels. Assurément, ces parcs sont faits pour être utilisés autant que pour être contemplés ; mais il y aurait un net avantage à choisir des fonctions compatibles avec leur caractère propre, au lieu de considérer tout espace vert comme site disponible pour l'érection d'équipements nécessaires à n'importe quelle activité sportive ou éducationnelle. Ces grands parcs issus des courants idéalistes du siècle dernier constituent l'héritage le plus accessible et le plus précieux de cette période et l'on devrait tenter de les conserver dans leur état originel, en dirigeant les pressions des activités davantage utilitaires vers d'autres espaces libres, qui ne possèdent pas cette distinction⁷³.

La récupération de l'île Sainte-Hélène comme parc public suit étrangement le même scénario que celle du parc La Fontaine. Propriété des barons de Longueuil, l'île fut achetée en 1818 par le gouvernement britannique pour y établir une base militaire destinée à protéger Montréal, d'où l'origine des structures militaires que l'on peut encore voir en divers endroits. Vers 1870, l'île fut cédée au gouvernement fédéral, lequel permit à la municipalité de Montréal d'aménager la partie sud-est en un parc public, inauguré en 1874 et accessible par traversier. En 1907, l'île n'offrant plus d'intérêt militaire, la ville en fit l'acquisition pour la modique somme de 200 000 \$. À la suite de la construction, en 1930, du pont Jacques-Cartier, qui rendait enfin l'île Sainte-Hélène facilement accessible, la municipalité décida de l'aménager complètement, confiant cette tâche à l'architecte paysagiste Frederick G. Todd. Les travaux traînèrent en longueur : interrompus durant la guerre, ils furent ensuite repris et enfin terminés en 1953, soit 80 ans exactement après la première ouverture de l'île au public. L'aménagement réalisé ne manquait ni d'intérêt ni de qualité, mettant en valeur le site exceptionnel de l'île ainsi que son charme romantique. Ce fut pour peu de temps : le destin de l'île Sainte-Hélène devait prendre un cours nouveau, après qu'elle fut choisie comme site d'entrée de l'Exposition universelle de 1967⁷⁴.

En résumé, la période victorienne fut formidable pour Montréal. L'explosion démographique et l'urbanisation, les progrès techniques et économiques, le port, les chemins de fer et les tramways, les quartiers industriels, le Mille Carré, les premiers gratte-ciel, les infrastructures

73. C'est malheureusement cette approche populiste, visant à transformer le parc du Mont-Royal en base de plein air regroupant une multitude d'activités sportives et éducationnelles, qui a marqué le plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal initiée par l'administration de Jean Doré au début des années 1990. Voir à ce sujet : Ville de Montréal, *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, février 1990.

74. Jules Bazin, « L'île Sainte-Hélène et son histoire », *Vie des Arts*, n° 48, automne 1967, p. 18-23.



Archives de Montréal

▲
Plan d'aménagement du parc de l'île Sainte-Hélène et de l'agrandissement proposé par Frederick G. Todd, architecte paysagiste, 1931. Ce plan ne sera réalisé qu'en partie.

sanitaires et l'éclairage à l'électricité, tout cela est victorien. Les monuments que nous apprécions le plus, Notre-Dame, Christ Church, le marché Bonsecours, la Banque de Montréal, l'hôtel de ville ou la gare Windsor, le sont aussi. Victoriens également les squares, les parcs romantiques, les paysages industriels, commerciaux et domestiques que nous fréquentons le plus souvent. Sur le plan de l'architecture et de l'aménagement, nous pouvons même parler d'un âge d'or.

Mais aussi, la plupart des problèmes urbains que la métropole connaît aujourd'hui, depuis la congestion du centre-ville jusqu'à la dégradation des quartiers populaires, plongent leurs racines dans cette ère du laisser-faire. Caractériser cet âge n'est donc pas facile. Mais quelle que soit notre appréciation de cette période, il ne faut pas ignorer qu'elle est en grande partie responsable de ce que Montréal est devenue aujourd'hui. Il ne faut peut-être pas en définitive porter un jugement trop sévère. Car si, durant les années 1850, il a été pressenti que Montréal, pour devenir une ville digne de ce nom, exigeait de grands projets combinant beauté et utilité, quelques décennies plus tard, les cimetières, les squares et les parcs publics répondaient en partie, mais avec une élégance certaine, à ces objectifs de l'ère victorienne⁷⁵.

75. John Irwin Cooper, « The Social Structure of Montreal in the 1850s », dans *The Canadian Historical Association Report*, 1956, p. 73.

12

La conservation du patrimoine urbain¹

1. Paru originellement dans : Commission des biens culturels du Québec (dir.), *Les chemins de la mémoire: Monuments et sites historiques du Québec*, tome II, Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 1-12.

L'intérêt du patrimoine urbain de Montréal réside dans le fait qu'il reflète d'une façon éloquente toutes et chacune des périodes de l'histoire du développement de l'agglomération, c'est-à-dire une période coloniale préindustrielle, une période industrielle exceptionnelle et la période contemporaine.

Considérant que Montréal constitue, parmi les établissements qui ont prospéré au point de mériter aujourd'hui le qualificatif de « grande ville », une des plus vieilles agglomérations urbaines sur le continent nord-américain, peu de villes importantes peuvent se vanter d'avoir connu ces trois périodes de développement et, encore moins, d'en avoir conservé un nombre significatif de témoins architecturaux et urbanistiques déterminants.

Comme l'a déjà fait remarquer Luc d'Iberville-Moreau, Montréal demeure, avec Québec, sur ce continent, la dernière grande ville « où l'on peut encore sentir la présence des XVII^e et XVIII^e siècles ». Cette présence ne se confine pas qu'à la vieille cité, avec sa grille de rues originelle et ses édifices d'un classicisme provincial émouvant comme le Vieux Séminaire Saint-Sulpice ou le château Ramezay. Elle se fait sentir un peu partout, notamment dans les anciens villages qui ornent l'île montréalaise telles les pierres précieuses d'un collier : Lachine, Pointe-Claire, Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds, Sault-au-Récollet, etc. Dans ces établissements, la trame spatiale et de nombreux édifices de facture traditionnelle ont conservé leur caractère d'origine.

La rue principale de Pointe-Claire, vers 1910



Musée McCord, MP. 0000.904.3



Musée McCord, View-70970

◀ *Le village de Côte-des-Neiges vers 1859. Il deviendra plus tard l'un des quartiers de Montréal.*

Les sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal, avaient favorisé la création de ces établissements dès le début de la colonie pour protéger les voies d'eau contre les incursions des tribus amérindiennes hostiles, tout comme ils se sont empressés de concéder des terres à l'intérieur de l'île pour mettre à profit leur grande fertilité. Voilà pourquoi, outre les villages mentionnés ci-dessus, plusieurs quartiers de la métropole, à l'exemple de Côte-des-Neiges (établie sur le flanc nord-ouest du mont Royal en 1698 par l'ingénieur du roi Gédéon de Catalogne), sont presque aussi anciens que Ville-Marie elle-même, fondée en 1642 par le sieur de Maisonneuve.

■ L'âge d'or victorien

C'est la période industrielle (1850-1950) qui s'avère la plus prolifique; Montréal en a conservé jusqu'à aujourd'hui un échantillonnage assez complet d'éléments urbains et architecturaux caractéristiques: squares, alignements résidentiels, établissements industriels, cimetières, parcs et architecture éclectique, tant d'inspiration professionnelle que vernaculaire.

La rue ►
Saint-Jacques,
artère financière,
avec ses édifices
prestigieux.



Archives de Montréal

Une conjoncture particulière a présidé au développement de cet héritage exceptionnel. L'agglomération connaît en effet un âge d'or de 1880 à 1930, en pleine apogée de l'Empire britannique dont elle est un des principaux joyaux sur les plans de l'architecture et de l'aménagement urbain. Une élite, qui a ses points de référence partout dans le monde, y canalise richesses, efforts, talents et s'emploie durant tout le XIX^e siècle à polir une image urbaine qui témoigne de ses capacités, de ses idéaux et de sa fierté.

Par une heureuse coïncidence, les classes populaires canadiennes-françaises, héritières d'une riche tradition de construire, apportent également leur contribution à la réalisation de ce milieu bâti qui nous émerveille encore aujourd'hui. On leur doit notamment l'édification d'une certaine d'églises et de grandes institutions religieuses, comme l'Hôtel-Dieu, le couvent des sœurs grises, la maison mère des dames de la Congrégation de Notre-Dame (aujourd'hui le collège Dawson) et d'autres immeubles conventuels remarquables.



Photo: Armour Landry, BAQ, Québec, P97-P15467

Témoigne avec éloquence de cet âge d'or le secteur du Vieux-Montréal, classé arrondissement historique en 1964, jadis le cœur de ce centre culturel, industriel et financier que fut Montréal pour tout le Dominion, la rue Saint-Jacques, les places d'Armes et Jacques-Cartier, l'église Notre-Dame, l'hôtel de ville, le palais de justice, les banques – dont un observateur de l'époque faisait remarquer qu'elles sont « installées dans de véritables palais » –, les vastes entrepôts aux vigoureuses façades et les premiers gratte-ciel aux allures romantiques : voilà un milieu de pierre qui n'a pas son pareil sur un continent dominé par la brique.

Le square Dominion vers 1950. L'édifice de la Sun Life, terminé en 1933, et la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, construite à partir de 1875, contribuent à en faire le plus prestigieux square de Montréal.

Témoignent également de cet âge d'or les célèbres squares montréalais. À l'origine résidentiels, certains, comme les squares Saint-Louis et Sir-George-Étienne-Cartier, le sont demeurés. D'autres se sont transformés, comme le square Dorchester (anciennement Dominion), le plus prestigieux de la ville, qui conserve plusieurs précieux témoins du siècle dernier, dont la gare Windsor, l'église St. George, la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, l'édifice Sun Life et une aile, récemment recyclée, du fameux hôtel Windsor.

Le flanc sud du mont Royal regorge lui aussi de biens patrimoniaux de l'ère victorienne, malgré les énormes pertes des dernières décennies. Parmi les principaux, signalons la collection d'édifices de prestige du campus de l'Université McGill, des alignements résidentiels comme ceux de la rue Crescent, des concentrations (rue Sherbrooke) d'élégants immeubles d'habitation, des résidences patriciennes appartenant à l'ancien Mille Carré Doré et plusieurs autres, plus récentes, situées à Westmount. Pour couronner le tout s'impose le parc du Mont-Royal, digne successeur



Photo: Guillaume St-Jean

▲
Habitat 67 de Moshe Safdie figure parmi les témoins significatifs de l'architecture contemporaine montréalaise.

des cimetières romantiques catholique et protestant adjacents. Conçu par l'architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted, il fait partie aujourd'hui d'un site du patrimoine décrété par la Ville en 1987.

On peut observer plusieurs autres exemples de ces legs victoriens dans les secteurs francophones de l'agglomération. Il s'agit d'ensembles résidentiels de caractère comme il en existe dans les quartiers du Plateau-Mont-Royal, d'édifices de prestige, tels le Musée des arts décoratifs (ancien château Dufresne), le marché et le bain Maisonneuve et des parcs aux aménagements splendides, comme le parc La Fontaine et celui de l'île Sainte-Hélène.

En dépit d'une approche fonctionnaliste de l'aménagement urbain qui, ici comme ailleurs, a été à l'origine de ruptures d'échelle catastrophiques et d'une destruction irréfléchie de nombreux éléments du patrimoine bâti hérité des siècles précédents, la période contemporaine semble, elle aussi, vouloir laisser quelques témoins significatifs. Des théoriciens, des professionnels et des groupes de pression se mobilisent maintenant pour défendre des sites comme celui de l'avenue McGill College et des immeubles comme Habitat 67 de Moshe Safdie, le Westmount Square de

Mies van der Rohe, la tour de la Bourse de l'architecte Moretti et du grand ingénieur Nervi, celle de la Banque Canadienne Impériale de Commerce de Peter Dickinson, à laquelle Peter Collins prêtait l'élégance du campanile de la Piazza San Marco de Venise.

■ Évolution de la notion de patrimoine bâti

Le tableau d'ensemble que nous venons de brosser des principales valeurs patrimoniales urbaines de l'agglomération montréalaise permet d'en apprécier la grande variété. Ces valeurs correspondent à une attente particulière de la collectivité, selon laquelle on tend à intégrer comme d'intérêt et d'usage pour l'agglomération contemporaine tous les éléments construits, sites historiques et milieux de vie qui sont appropriés et qui contribuent à enrichir l'environnement urbain tout en le marquant d'un caractère distinctif.

Cette ouverture au patrimoine urbain est récente. Pour bien en apprécier la portée et les limites, il faut faire un bref historique de l'évolution qu'a connue la notion de patrimoine bâti au cours des dernières décennies. En limitant notre champ d'étude à la région montréalaise, on constate que, durant la première moitié de ce siècle, l'activité intellectuelle a été intense dans ce domaine. Du côté des francophones, E.-Z. Massicotte, Pierre-Georges Roy, M^{gr} Olivier Maurault, Gérard Morisset, Victor Morin, pour ne nommer que les plus importants chercheurs, ont mené des études systématiques et rigoureuses d'identification et d'inventaire de biens patrimoniaux. Chez les anglophones, il faut retenir les noms des représentants de la très active école de McGill, les Ramsay Traquair, Edward Robert Adair, William Carless, G.A. Nelson, Percy Nobbs et Philip J. Turner. Plus près de nous, John Bland et Alan Gowans ont continué cette tradition avec constance et motivation.

Si l'on tente de cerner, à travers cette abondante production intellectuelle, la notion du patrimoine bâti qui était privilégiée à l'époque, on remarque d'abord que l'accent était mis sur le bâtiment en tant qu'unité architecturale plutôt que sur des ensembles. L'approche de Ramsay Traquair, qui consiste à analyser un édifice en commençant par son enveloppe extérieure pour ensuite se tourner vers l'intérieur sans trop tenir compte ni du site ni du contexte ambiant, peut être considérée comme typique.

Cette approche doit être appréciée en considérant que, durant cette période, la ville n'est pas encore menacée dans son organisation et sa trame spatiale traditionnelles comme elle le sera par la suite. Ainsi, aujourd'hui, l'intérêt porte davantage sur la conservation des ensembles hérités des siècles précédents parce que l'urbanisme progressiste de l'après-guerre, dans la poursuite des objectifs fonctionnalistes de la Charte d'Athènes, menace de détruire cette organisation spatiale basée sur le respect de la trame urbaine, l'intégration des composantes et la mise en valeur des compositions formelles. En plusieurs endroits de l'arrondissement Centre, par exemple, il arrive maintenant que les deux modèles

opposés se côtoient, comme c'est le cas dans le secteur de Milton-Parc où les complexes indépendants de la cité Concordia rompent d'intéressants alignements de résidences victoriennes.

Les études effectuées avant la Seconde Guerre mondiale montrent également que l'attention porte principalement sur l'architecture professionnelle, celle qui peut se traduire dans des styles identifiables, puisant leur légitimité dans les grands courants artistiques reconnus et valorisés. Ainsi certains chercheurs se sont donné un mal considérable pour rattacher l'architecture traditionnelle religieuse québécoise au style baroque français, comme si c'était la condition de son excellence. On constate enfin que plus un édifice est âgé, plus il est jugé digne d'intérêt, la vénération étant réservée aux bâtiments datant du Régime français, à l'instar du bien-aimé château Ramezay.

L'architecture vernaculaire n'est admise dans le patrimoine de l'époque que bien timidement, pour autant qu'elle soit de la période coloniale et préférablement d'expression française. Quant au patrimoine à caractère industriel ou issu de procédés industriels, il est ignoré ou même ridiculisé: Gowans, par exemple, s'étranglera d'indignation à la vue des duplex montréalais.

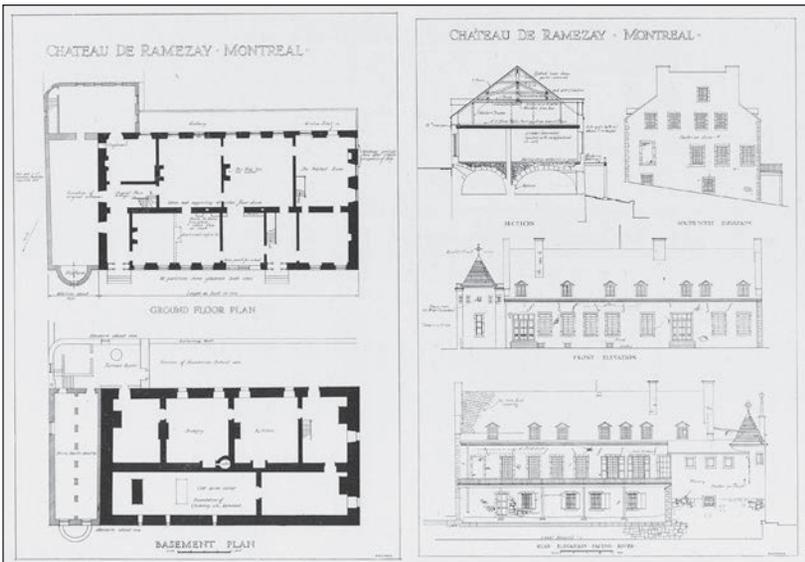
La valeur de l'architecture victorienne, pour sa part, ne fait pas l'unanimité. Plus on se rapproche de notre époque, plus elle est admise comme faisant partie du patrimoine, mais non sans réticences. Ainsi, Gérard Morisset, entre autres, trouvera un malin plaisir à la déprécier, critiquant, par exemple, les habitations victoriennes « qui irritent le regard par leur prétention et salissent le paysage par leur laideur ». Il n'aurait sûrement pas été un grand défenseur des résidences du square Saint-Louis!

La notion de patrimoine bâti s'est considérablement élargie à notre époque. D'une part, toutes les valeurs sûres des siècles précédents sont retenues; d'autre part, l'architecture victorienne, l'architecture vernaculaire de toutes les périodes et le patrimoine à caractère industriel en font désormais partie. Outre l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, des bouts de rues y sont désormais inclus (notamment Crescent–Saint-Hubert), des ensembles tel le square Saint-Louis, des corridors visuels comme celui de l'avenue McGill College, des portions de quartiers (Milton-Parc, le Mille Carré) et même des secteurs urbains complets comme celui du Plateau-Mont-Royal. En un mot, dans la perception populaire, le patrimoine urbain semble dorénavant concerner l'habitat traditionnel tout entier.

Alors que la notion de patrimoine bâti de la première moitié du xx^e siècle se référait au patrimoine de conservation, dans le sens muséologique du terme – c'est-à-dire la conservation de biens culturels remarquables pour leur rareté, leurs qualités de créativité et de fabrication –, celle à laquelle adhère massivement la population aujourd'hui est tout autre: il s'agit d'un patrimoine d'utilisation, d'usage, voire, à la limite, de consommation, comme si le patrimoine urbain semblait vouloir se confondre avec l'urbanité et l'urbanisme. À défaut de produire aujourd'hui des milieux de vie appropriables, c'est à partir du stock ancien que l'on tente de récupérer la ville vivable, celle que l'on peut affectionner.



BANQ, Québec, E6S8551555520D1938



The Old Architecture of Quebec, 1947, p. 49

▲
 Gérard Morisset, à l'extrême droite, a accompli un vaste travail d'inventaire du patrimoine québécois. On le voit ici en 1944 en compagnie du photographe Jules Bégin dans la maison de Marc Larose à Sainte-Théodose.

◀ Plan et élévation du château de Ramezay par Ramsay Traquair.

L'architecture victorienne rayonne jusque dans les quartiers francophones avec des édifices comme le marché Maisonneuve, photographié ici vers 1935.



Archives de Montréal

Cette redécouverte par notre époque d'un patrimoine d'usage qui englobe tout l'habitat traditionnel apparaît ainsi indissociable de la faillite de l'architecture et de l'urbanisme modernes, qui n'ont pas su créer des milieux susceptibles d'appropriation. En ce sens, elle s'inscrit dans le mouvement culturaliste, qui s'oppose depuis une dizaine d'années au mouvement progressiste qui a marqué l'aménagement en Occident après la Seconde Guerre mondiale.

Comme l'indiquent Annick Germain et Jean-Paul Guay, « L'arrêt de la croissance démographique, la montée des nuisances, et, bientôt, la crise de l'énergie et de l'économie en général disaient à l'unisson que c'était plutôt vers la ville traditionnelle qu'il fallait retourner, à la fois pour en préserver les avantages et pour en tirer des leçons d'avenir [...] Bref, le terrain était prêt pour que germe l'idée du patrimoine urbain. »

■ La conservation du patrimoine urbain aujourd'hui

C'est en regard de cette évolution de la notion de patrimoine bâti qu'il faut aborder la question de sa conservation. Celle-ci ne peut plus se ramener qu'à la sauvegarde des biens culturels les plus exceptionnels. Considérant son élargissement pour englober divers autres éléments valorisés par la population, elle ne saurait dépendre des seuls moyens habituellement utilisés pour assurer la protection des valeurs sûres.

Une façon parmi d'autres de simplifier cette problématique consiste à hiérarchiser le patrimoine bâti par catégories d'importance, ce qui permet de mieux cerner les biens en cause et d'identifier les meilleurs moyens de les conserver et de les mettre en valeur. Appliquée à la région montréalaise, cette hiérarchie peut se présenter de la façon suivante.



◀ *L'église Notre-Dame, vue de la rue Saint-Urbain vers 1860. Le prestige de l'édifice est le plus sûr garant de sa conservation.*

Musée McCord, View-7073

■ *Le patrimoine national*

Il s'agit du patrimoine des biens culturels exceptionnels à l'échelle de la province. C'est le cas, notamment, de l'église Notre-Dame et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Étant donné l'importance de ce patrimoine urbain, c'est le gouvernement du Québec qui doit en être garant : la *Loi sur les biens culturels* (sanctionnée en 1972) apparaît comme l'instrument tout désigné. Il demeure cependant qu'un nombre assez important de ces biens ne sont pas officiellement classés d'intérêt historique et patrimonial. Cela s'explique par le fait que plusieurs d'entre eux sont déjà des propriétés du secteur public ou parapublic et que leur prestige est tel qu'il apparaît inconcevable qu'ils puissent être menacés de disparition ou de mutilation.

La conservation de ce patrimoine national est moins problématique qu'elle ne l'a déjà été : ce qui mérite d'être conservé est aujourd'hui assez bien protégé par les dispositions de la *Loi sur les biens culturels* ou grâce à son propre prestige. Le reste a malheureusement disparu, sauf quelques exceptions, et ce sont celles-ci qu'il faut savoir reconnaître et intégrer d'urgence dans le patrimoine national.

Le mont Royal, ►
dominé par le parc
conçu par l'architecte
paysagiste Frederick
Law Olmsted.



Archives de Montréal

Par exemple, le parc du Mont-Royal devrait appartenir à cette catégorie, puisqu'il est le seul parc aménagé au Canada par le grand architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted et que la signification symbolique et d'usage qu'il a acquise chez les Montréalais au fil des années en fait un bien culturel exceptionnel, qui n'a pas son pareil au pays. Or la seule protection dont il jouit est celle d'être reconnu par la Ville comme un site du patrimoine. Cette protection est très aléatoire, comme l'a récemment montré une étude de mise en valeur préparée par les autorités municipales, qui met l'accent sur l'accessibilité du parc et la satisfaction des besoins récréatifs de la population.

■ *Le patrimoine régional*

Ce patrimoine demeure une valeur essentielle à l'échelle de la région montréalaise. C'est le cas, par exemple, de l'église Saint-Joachim, du moulin banal de Pointe-Claire et de certains secteurs de la municipalité de Lachine. La *Loi sur les biens culturels* reste l'instrument de protection de ce patrimoine, bien que la Communauté urbaine de Montréal (CUM) puisse intervenir en créant, sur le plan de la planification territoriale, des conditions favorables à sa conservation et à sa mise en valeur. La création du parc du Cap-Saint-Jacques, par exemple, a de cette façon assuré la protection d'un patrimoine naturel important.

Sur le plan de l'architecture, la CUM a entrepris, conformément à l'une des propositions de son schéma d'aménagement, la réalisation d'un répertoire d'architecture traditionnelle sur son territoire en vue de faciliter



BANQ, Québec, E6S85512132D16259

son intervention visant à en assurer la sauvegarde. L'engagement de la CUM est exemplaire en cette matière. Il demeure cependant que son pouvoir n'englobe qu'une portion de la région montréalaise et que son poids politique est plutôt faible contrairement à ce que l'on aurait pu attendre – comme à Toronto – d'un tel gouvernement régional.

Le village de Lachine, d'après un croquis de M^{me} David Davidson en 1843. Le magasin du roi situé en bordure du fleuve subsiste encore aujourd'hui.

■ *Le patrimoine local*

Ce patrimoine comprend les immeubles et les sites de moindre importance attachés aux valeurs d'usage, comme celles de l'habitat traditionnel en général. La conservation et la mise en valeur de ce patrimoine est du ressort des municipalités et son instrument privilégié est tout simplement l'urbanisme.

Mais encore faut-il préciser de quel type d'urbanisme il s'agit. Il va de soi que l'urbanisme progressiste, basé sur les principes de la Charte d'Athènes et faisant de la ségrégation des fonctions urbaines (habiter, travailler, circuler, se récréer) son concept privilégié d'aménagement, ne peut être compatible avec la conservation et la mise en valeur de l'habitat traditionnel. Il faut développer un urbanisme postmoderne soucieux des valeurs sociales et culturelles de même que de la forme de la ville traditionnelle, selon l'approche esthétique que recommandait à la fin du siècle dernier l'architecte viennois Camillo Sitte dans son ouvrage *L'art de bâtir les villes* (1889), et, plus près de nous, selon l'approche, davantage orientée vers la conservation sociale, que défendait Jane Jacobs dans son fameux livre *The Death and Life of Great American Cities* (1961).

En théorie, rien ne devrait empêcher la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine local. L'élaboration, par exemple, par l'administration municipale de Montréal de plans directeurs accompagnés d'une réglementation appropriée pour chacun des arrondissements de la ville constitue un pas dans la bonne direction. En pratique cependant, l'urbanisme, tel qu'il a été pratiqué et continue de l'être en Amérique du Nord (qu'il soit d'approche esthétique ou progressiste), tend plus à être un levier pour favoriser le développement immobilier qu'un moyen de contrôle pour assurer et promouvoir le bien public. Cette propension au développement apparaît d'autant plus difficile à infléchir que les municipalités tirent la majorité de leurs revenus des taxes foncières.

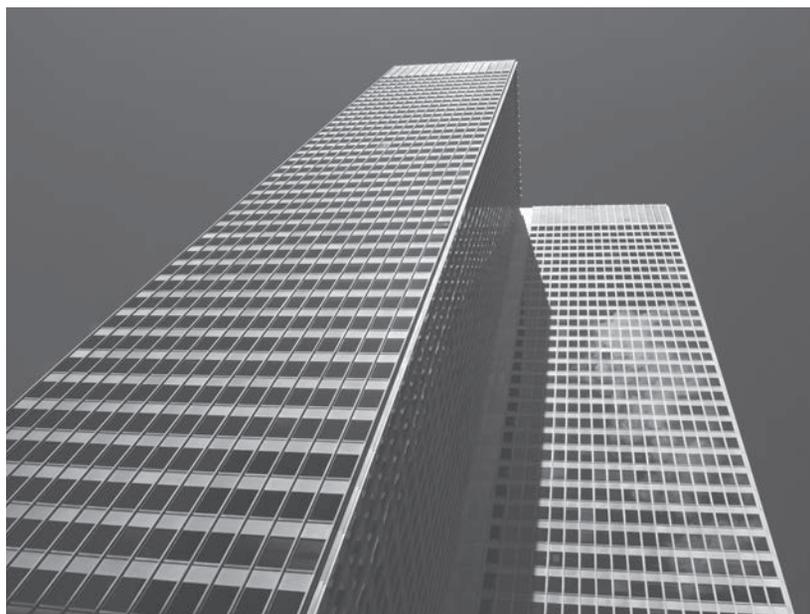
■ Les perspectives d'avenir

On ne peut nier que la période actuelle soit plus favorable à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine urbain que ne l'ont été les années 1960-1980. Cela est dû principalement, comme le souligne la sociologue Annick Germain, à « l'influence acquise par les mouvements de protection du patrimoine dans les cercles autorisés et plus largement dans l'opinion publique ».

Comme nous l'avons déjà précisé, cet engouement pour le patrimoine serait, en dernière analyse, largement attribuable à un retour de l'Occident au mouvement culturaliste, c'est-à-dire aux valeurs culturelles comme déterminantes dans l'élaboration des concepts d'aménagement et d'architecture. Selon la thèse bien connue de Françoise Choay, l'histoire de l'urbanisme révèle une perpétuelle oscillation entre les courants culturaliste et progressiste, ce dernier renvoyant à un « modèle spatial lié à la croyance au progrès, au rationalisme et à une conception de l'individu humain comme type universel, identique en tous temps et en tous lieux ».

Les grands complexes immobiliers des années 1960, comme la Place Ville-Marie et la Place Bonaventure, sont de dignes représentants à Montréal du mouvement progressiste. À ce dernier titre cependant, et même si, dans leur essence, ils constituent une négation de l'habitat traditionnel, ils représentent avec force une réalité historique qui devra s'inscrire un jour ou l'autre dans notre héritage culturel. Cette évolution est déjà manifeste et plus d'un critique a regretté le type de rénovation qu'a subi récemment la Place Ville-Marie, justement parce qu'il compromettait l'authenticité du concept architectural d'origine.

À Montréal, le retour au mouvement culturaliste apparaît indissociable d'une réaction radicale contre les projets de rénovation urbaine à l'américaine qui ont engendré, à partir des années 1960, une vague de démolition sans précédent. Canalisée par des groupes de pression et des associations défensives, comme Espaces verts (1971), Sauvons Montréal (1973) et Héritage Montréal (1975), cette prise de conscience collective va mener à une institutionnalisation du patrimoine, à laquelle contribueront graduellement les politiques gouvernementales.



◀ La Place
Ville-Marie
constitue peut-être
la manifestation
la plus éloquente de
l'urbanisme progressiste
qui s'impose
dans la métropole
après 1960.

Archives de Montréal

Ce qui menace peut-être le plus le patrimoine urbain est qu'il devienne victime de son propre succès et se traduise de plus en plus comme une valeur à consommer en dehors de tout rapport critique et éclairé avec l'histoire, le social, la culture et en opposition à l'indispensable acte créateur en architecture et en aménagement.

Les cas de l'agrandissement du Musée des beaux-arts et de la création du Centre de commerce mondial sont révélateurs de cette tendance, qui peut devenir autodestructrice si elle n'est pas judicieusement contrôlée. Dans le premier cas, la pression de l'opinion publique a forcé la conservation d'une façade d'une valeur architecturale bien relative, alors que, dans l'autre, des bâtiments historiques de loin plus significatifs ont été sacrifiés sans soulever la moindre opposition. Dans les deux cas, la sauvegarde du bien patrimonial s'est résumée à la conservation de façades, en négation avec l'essence même de l'architecture qui doit être concernée au premier chef par l'espace à enclorre et non par la présence de l'objet dans l'espace.

Une autre version de la même menace issue de l'émergence du patrimoine de consommation réside, comme l'a fait remarquer Alain Bourdin, dans cette propension des classes moyennes à réaliser des mises en valeur de quartiers anciens qui risquent d'amener ceux-ci à se ressembler d'une façon inquiétante d'un pays à l'autre, niant en cela l'héritage social et la spécificité historique de chacun. Des opérations de rénovation de quelques années tendent ainsi à banaliser des évolutions longues, lentes et complexes, donnant à la fin l'illusion que tous les bâtiments ont été construits en même temps et qu'ils ont tous connu le même degré de vieillissement.



Archives de Montréal

▲
L'élargissement de la rue Dorchester à la fin des années 1950 n'est qu'une des nombreuses interventions qui ont modifié la trame urbaine montréalaise pour servir les intérêts des automobilistes. Vue avant et après l'élargissement.



Archives de Montréal

Cette menace est d'autant plus préoccupante qu'elle n'est pas facile à écarter. Car plus d'un considère comme fort positive l'évolution de la notion de patrimoine bâti, qui tend souvent à exclure du rapport au patrimoine tout critère objectif et critique. Pour certains, le patrimoine se ramènerait désormais à une attitude mentale : la valeur d'un bien patrimonial ne résiderait plus dans la qualité intrinsèque du bien lui-même, mais dans le désir de ce bien, quitte à le rendre au besoin conforme à ce désir. Doit-on, dans cette perspective, parler d'élargissement de la notion de patrimoine ou de sa banalisation ?

Sur le plan social, cette attitude est compréhensible : le désir d'un habitat appropriable est légitime. L'habitat traditionnel en général en devient-il pour autant et automatiquement d'intérêt patrimonial ? Faudra-t-il dorénavant établir une distinction entre le patrimoine social, se rapportant aux genres de vie, et le patrimoine culturel, davantage associé aux formes ?

■ Le rôle des universités

Face à cette évolution de la notion de patrimoine et à ces interrogations, les universités ont un rôle important à jouer. Jusqu'à maintenant, et avec tout le respect dû à certaines personnes du milieu universitaire qui ont défriché ce champ d'études avec conviction et courage, les institutions ont été à la remorque des événements et commencent à peine à se doter de programmes d'enseignement et de recherche appropriés, comme le programme spécialisé de deuxième cycle en rénovation, restauration et recyclage de l'École d'architecture de l'Université de Montréal.

La principale mission de l'université est de suivre et d'analyser l'évolution des problématiques liées au patrimoine urbain de façon à maintenir sa réalité continuellement féconde. Car si tout devient d'intérêt patrimonial, ou si le patrimoine sert trop souvent de paravent pour masquer l'impuissance des professionnels à concevoir des édifices de qualité et à aménager des milieux de vie désirables et appropriables, le patrimoine risque de perdre graduellement sa légitimité et d'être balayé sans rémission par un retour éventuel au mouvement progressiste.

En corollaire, l'université a pour mission de former des professionnels de l'aménagement non seulement capables de protéger et de mettre en valeur le patrimoine urbain existant, mais aptes à créer aujourd'hui le patrimoine de demain. Jusqu'à maintenant, les créateurs, les architectes et les urbanistes montréalais et québécois sont restés relativement impuissants face à cette mission d'avenir. Chaque époque doit laisser un héritage, même l'architecture moderne, souvent décriée pour d'excellentes raisons, a néanmoins doté Montréal, comme nous l'avons vu, d'édifices de grande qualité qui contribuent à son prestige et à sa renommée et qui font ou feront éventuellement partie intégrante de son héritage culturel.

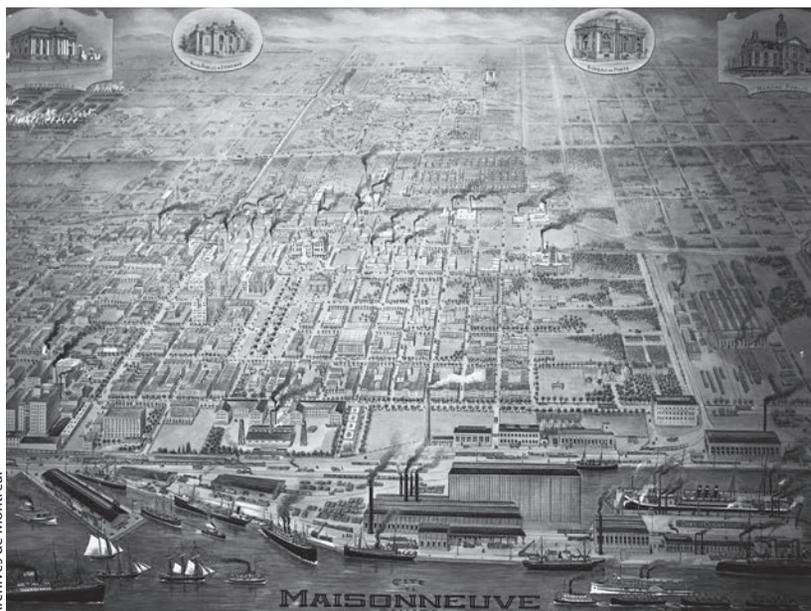
Quel patrimoine bâti laissera notre époque postmoderne ? Un savoir-faire dans la mise en valeur de celui des époques précédentes, comme la réalisation de la Maison Alcan, le réaménagement des bâtiments Johnson & Johnson et la rénovation de l'hôtel Windsor ? C'est toujours cela d'assuré et, compte tenu de l'importance du patrimoine montréalais, de méritoire ! Mais sur le plan de la création, cela risque d'être perçu par les générations futures comme un témoignage d'essoufflement si cette récupération ne s'accompagne pas d'actes créateurs susceptibles d'assurer le patrimoine urbain de demain.

■ Le rôle des gouvernements

Le gouvernement du Québec, principalement par sa *Loi sur les biens culturels* qui est encore perçue comme une des plus sévères en Amérique du Nord, a joué un rôle important dans la conservation et la mise en valeur des biens culturels, qui comprennent autant le patrimoine historique et architectural que les arrondissements et les sites historiques et naturels. On pourrait aller plus loin et reconnaître qu'indirectement cette loi, par le contrôle des aires de protection entourant les bâtiments classés, s'est même substituée jusqu'à tout récemment à l'urbanisme à Montréal, empêchant notamment que plusieurs zones du centre-ville ne soient irrémédiablement mutilées et défigurées par les conséquences de zonages trop permissifs.

Le fait que le gouvernement ait voulu, à partir de 1985, amener les municipalités à intervenir directement dans la protection et la mise en valeur des biens culturels en leur donnant le pouvoir de citer des monuments historiques, de constituer des sites du patrimoine et d'accorder de

Un plan d'aménagement urbain : le cas de la cité de Maisonneuve, annexée à Montréal en 1918. La « Pittsburgh du Canada » avait élaboré au début du siècle de grandes projets d'embellissement : édifices publics imposants, spacieux boulevards et parcs de récréation. Le projet surimposait d'une façon superficielle une structure de prestige sur un milieu prolétarisé.



Archives de Montréal

l'aide financière et technique pour leur conservation, doit être perçu en principe comme positif. En pratique, cependant, les municipalités ne possèdent malheureusement pas toujours les capacités de leurs intentions.

Si le pouvoir et le devoir des municipalités dans le domaine de la protection et de la mise en valeur du patrimoine urbain ne peuvent ni ne doivent se limiter aux dispositions de la *Loi sur les biens culturels*, il en va de même pour le gouvernement du Québec. Celui-ci a également pour obligation, par le moyen d'autres politiques et d'autres capacités d'intervention, de créer des conditions favorables à la conservation et à la mise en valeur de ce patrimoine. Dans cette optique, il faut considérer comme potentiellement néfaste sa tendance récente à se décharger sur les gouvernements municipaux, pour des raisons de restrictions budgétaires, de plusieurs de ses obligations traditionnelles.

Considérant que les municipalités retirent l'essentiel de leurs revenus des taxes foncières, il y a un risque sérieux, en effet, qu'elles se voient tentées, voire obligées, de favoriser le développement immobilier rentable dans l'immédiat au détriment de la création patiente et ordonnée de milieux de vie intégrant et mettant en valeur les biens culturels. Comme l'indique encore Annick Germain, « L'enjeu oppose une fonction d'usage à une fonction d'échange, une logique sociale des conditions de vie à une logique économique de rentabilité. »

Dans certains cas particuliers, comme dans celui du transport des personnes, le retrait graduel du gouvernement du Québec de ce champ d'intervention peut signifier une incapacité des municipalités d'assurer des solutions de rechange viables au transport par véhicule privé, livrant de ce fait le patrimoine urbain à une dégradation rapide et inévitable, comme le montrent à l'envi tous les cas où l'automobile s'est rendue maîtresse de la trame urbaine.

Enfin, les municipalités elles-mêmes doivent faire de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine urbain, combinées avec la recherche de solutions inventives en aménagement, un des critères premiers de leur plan d'urbanisme. Cela ne s'avère valable que si l'urbanisme n'est pas utilisé uniquement comme un levier de développement économique, mais également comme un instrument privilégié pour faire triompher sur le plan local la logique sociale et d'usage sur celle de l'échange et de la rentabilité.

Cela ne veut pas dire pour autant que cette logique soit incompatible avec la rentabilité économique. Par exemple, la mise en valeur du corridor visuel de l'avenue McGill College au moyen d'un schéma d'aménagement doté d'une réglementation adéquate pourrait assurer à la fois la protection de ce bien à caractère patrimonial (la vue la plus spectaculaire du mont Royal) et la stabilité des valeurs foncières et immobilières grâce à l'exclusivité assurée du lieu. Les propriétaires riverains de cette artère ont fort bien compris que la mise en valeur de la vue sur la montagne constitue la meilleure garantie de la rentabilité à long terme de leurs investissements.

*Vue de Montréal ►
en 1852, alors que seuls
les clochers des églises
pointaient vers le ciel.*



Bibliothèque et Archives Canada, C-47354

*Le campus ►
de l'Université McGill
est formé d'une
collection d'édifices
de prestige.*



Ville de Montréal

■ La responsabilité du milieu des affaires

On se rappelle que le milieu des affaires a joué un rôle imaginatif dans le dénouement de la crise qui a opposé, au printemps 1984, la société Cadillac Fairview et la Ville de Montréal aux citoyens et groupes de pression au sujet de la sauvegarde du corridor visuel de l'avenue McGill College. L'histoire récente fait ainsi état d'une prise de conscience certaine par ce milieu concernant l'importance de la conservation du patrimoine

urbain. Celle-ci est prometteuse pour l'avenir, principalement à cause de l'audience grandissante dont jouit ce milieu auprès de la population et des gouvernements.

Cependant, cette prise de conscience des hommes d'affaires et des promoteurs semble encore trop limitée à des cas concrets et pas suffisamment ouverte à des problématiques d'ensemble. Qu'il suffise de mentionner, pour mémoire, les pressions qu'ils ont exercées, au printemps 1990, lors des consultations concernant l'élaboration du plan directeur du centre-ville, pour en faire augmenter indûment les densités et les hauteurs. Promouvoir la conservation du patrimoine urbain ne saurait se résumer qu'à défendre des cas évidents pour s'attirer la sympathie du public. Il s'agit, avant tout, d'une attitude face à l'aménagement et au développement urbain, d'un engagement réfléchi face à une société et à sa culture.

Retenons, en conclusion, que si la conservation du riche patrimoine urbain montréalais ne présente plus heureusement l'aspect des batailles héroïques de jadis, à l'instar de celle qui a été livrée inutilement à l'automne 1973 pour sauver la maison Van Horne de la démolition, la cause de ce patrimoine n'est pas pour autant victorieuse aujourd'hui. Il serait d'ailleurs préférable de se prémunir contre la tentation de croire qu'elle pourrait l'être un jour. La meilleure assurance pour l'avenir réside, à notre avis, dans un investissement intellectuel serein et constant visant à assurer au patrimoine urbain sa légitimité et dans le développement, à tous les niveaux de la société, d'une conscience critique susceptible d'orienter les interventions de sauvegarde et de mise en valeur.

13

Le Vieux-
Montréal déclaré
« arrondissement
historique » en 1964¹

1. Paru originellement sous le titre « Arrondissement historique de Montréal », dans Commission des biens culturels du Québec (dir.), *Les chemins de la mémoire: Monuments et sites historiques du Québec*, tome II, Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 15-31.

À la demande de la commission Jacques-Viger et des autorités municipales, la majeure partie du Vieux-Montréal est déclarée arrondissement historique en 1964. Celui-ci englobe le territoire compris entre les rues de la Commune au sud, McGill à l'ouest, Notre-Dame au nord et Berri à l'est, le milieu de ces artères faisant office de limites². Le ministère des Affaires culturelles souhaite aujourd'hui agrandir cette aire pour la rendre plus conforme à la délimitation traditionnelle de la vieille cité qui fut à l'origine du quartier historique actuel. En effet, de la fin du xvii^e siècle jusqu'au début du xix^e siècle, cette agglomération fut confinée à l'intérieur d'une enceinte de pieux, puis de pierre, qui suivait le pourtour du coteau Saint-Louis.

Les murs de fortification longeaient ainsi l'ancienne rive du Saint-Laurent et, à l'ouest, la rivière Saint-Pierre; celle-ci se jetait dans le fleuve à la hauteur de l'actuelle Pointe-à-Callière. Après avoir bifurqué vers le nord, suivant le tracé de la présente rue McGill, l'enceinte côtoyait (dans l'axe de la ruelle des Fortifications) le ruisseau Saint-Martin, appelé également Petite Rivière, qui coulait à l'emplacement de la rue Saint-Antoine d'aujourd'hui. Enfin, le mur rejoignait celui érigé le long du fleuve, près de l'endroit où passe maintenant la rue Saint-Hubert. Même si la délimitation de l'arrondissement historique ne correspond pas (encore) à cet ensemble cohérent, c'est néanmoins tout le territoire du coteau Saint-Louis qui fait l'objet de la présentation et des analyses qui suivent.

L'évolution du développement bâti sur le coteau Saint-Louis peut se diviser en quatre étapes principales. La première va de la fondation de Ville-Marie par le sieur de Maisonneuve en 1642 jusqu'à la fin du Régime français (1760). Si cette dernière césure a du sens sur le plan politique, elle est moins déterminante sur le plan de l'évolution urbaine et architecturale. La deuxième étape, qui concerne la ville coloniale britannique, couvre près d'un siècle, soit de 1760 à 1850. La troisième, qui s'étend de 1850 à 1960, correspond à la période durant laquelle le centre-ville de l'agglomération montréalaise se condense sur le coteau. La dernière étape, qui débute avec les années 1960, voit ce cœur de ville subir des transformations importantes pour devenir un quartier historique.

■ Le premier tracé des rues

C'est à Samuel de Champlain que revient l'honneur d'avoir le premier, le 28 mai 1611, choisi le lieu où devait naître Montréal, endroit qu'il nomme « place Royale ». Cette place correspond aujourd'hui à la

2. Les informations contenues dans les trois ouvrages suivants ont été utilisées d'une façon congruente pour la rédaction de ce texte: Agence d'urbanisme Robert, Carlier, Lavoie, *Arrondissement historique de Montréal: Étude préparatoire à l'établissement du plan de sauvegarde et de mise en valeur*, Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1975; Agence d'urbanisme Robert, Carlier, Lavoie, *Arrondissement historique de Montréal: Étude préparatoire à l'établissement du plan de sauvegarde et de mise en valeur*, Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1975; Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974; André Patry et Paul Doucet, *Le Vieux-Montréal: un passé toujours présent*, Montréal, s.n., 1982.



Bibliothèque et Archives Canada, C-001540

Pointe-à-Callière, triangle délimité par la place D'Youville et les rues de la Commune et du Port. C'est là qu'en 1642 Pierre Chomedey de Maisonneuve érige un fortin dont il ne reste rien, si ce n'est un curieux plan tracé en 1647 par l'ingénieur-arpenteur Jean Bourdon et qui semble davantage refléter les modes de représentation de l'époque que la réalité construite, sans doute moins élaborée et moins ordonnée.

▲
*La construction
 des fortifications
 de Montréal
 en 1740, imaginée
 par l'aquarelliste
 L.R. Bachelor en 1933.*

Vulnérable aux inondations, cet endroit est rapidement abandonné en faveur du coteau Saint-Louis. En 1672, le sulpicien François Dollier de Casson, alors seigneur de l'île de Montréal, trace les premières rues de l'établissement : dans le sens est-ouest, la rue Saint-Paul (qui existe déjà sous forme de sentier), la rue Notre-Dame (considérée comme l'artère principale et au milieu de laquelle sera construite l'église Notre-Dame) et la rue Saint-Jacques.

Perpendiculairement à ces trois rues, le sulpicien en aligne sept autres, dont l'orientation semble avoir été dictée par le premier lotissement des terres. Il s'agit, d'ouest en est, des rues Saint-Pierre, du Calvaire, Saint-François (aujourd'hui Saint-François-Xavier), Saint-Joseph (aujourd'hui Saint-Sulpice), Saint-Lambert, Saint-Gabriel et Saint-Charles. Le tout donne naissance à un plan de rues plus ou moins orthogonal, dessinant des îlots rectangulaires d'inégales dimensions. C'est à partir de ce plan de base qu'évoluera, par « resubdivision » des îlots originels, la petite ville coloniale française.

Un plan de la ville en 1760, publié par Thomas Jefferys à Londres, révèle une petite cité entourée de fortifications en pierre bastionnées, dont est chargé à partir de 1716 l'ingénieur du roi Gaspard Chaussegros de Léry. Les institutions religieuses, avec leurs jardins, prédominent dans l'environnement urbain : à l'ouest, les récollets ; au centre, les sulpiciens (avec le Séminaire et l'église Notre-Dame), les sœurs de la Congrégation de Notre-Dame et l'Hôtel-Dieu ; à l'est, à l'endroit où se situent aujourd'hui l'hôtel de ville et l'ancien palais de justice, les jésuites. Une vue de Montréal en 1762 par Thomas Patten donne un aperçu de cette petite cité. Sans doute

s'agit-il encore d'une représentation un peu exagérée de la réalité ; à l'époque, ces dessins étaient souvent réalisés pour impressionner les habitants et les réconcilier avec les coûts élevés des guerres de conquête.

Par ses fortifications, la place du Marché (située à l'endroit où se trouve maintenant la vieille douane) et la prédominance des institutions religieuses, cette petite cité n'est pas sans rappeler une typologie urbaine relevant de l'ère médiévale ; en considérant sa grille de rues plus ou moins orthogonale, on pourrait parler, plus précisément, de celle d'une bastide. Cependant, l'influence du classicisme issu de la Renaissance, avec ses principes d'ordre, d'axe et de formalisme, est très perceptible dans l'emplacement de l'église Notre-Dame, construite en plein centre de la rue principale, et dans les jardins formels, notamment ceux du château de Vaudreuil.

Sur le plan architectural, très peu de structures appartenant au Régime français ont survécu. La principale est le Vieux Séminaire de Saint-Sulpice, adjacent à l'église Notre-Dame, érigé à partir de 1683 par François Dollier de Casson, modifié et agrandi quelques années plus tard par Vachon de Belmont. Inspiré des hôtels particuliers du XVII^e siècle, son plan en « U », la symétrie parfaite des ailes à l'origine et celle des ouvertures par rapport à un axe central rappellent les thèmes chéris du classicisme. Il faut citer également le château de Ramezay, le premier bâtiment du Québec à avoir été classé monument historique. Reconstitué en 1756-1757 et rénové à plusieurs reprises, il présente un modèle prestigieux de la maison détachée à pignons coupe-feu, qui caractérise l'architecture domestique montréalaise de l'époque.

■ Le plan des commissaires

La cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre en 1760 change peu de choses, du moins dans l'immédiat, sur le plan de l'architecture et des paysages urbains à Montréal. C'est la démolition, à partir de 1801, des

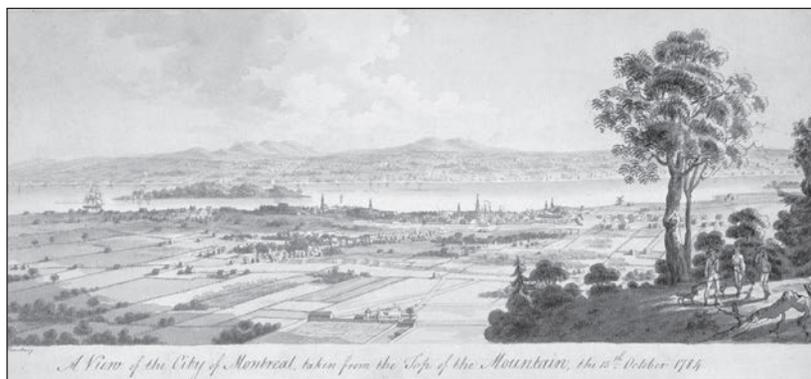
Plan de la ville de Montréal en 1759.



vieux murs de fortification, devenus un obstacle à l'accroissement de la cité, qui modifiera la trame urbaine et laissera un héritage permanent. Le soin de veiller à cette démolition et de présenter un plan d'amélioration de la ville est confié aux commissaires James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet. Des retombées de ce plan, l'arpenteur Joseph Bouchette écrit dans sa *Description topographique* de 1815 : « Aucune des possessions extérieures de l'Angleterre, excepté celles de l'Inde, n'offrira une ville aussi belle, aussi régulière, aussi étendue, ni aussi commode que celle-ci » (Ill. 2.5.4). Plusieurs éléments de ce plan laisseront leur marque dans la typologie urbaine du Vieux-Montréal d'aujourd'hui, notamment la création d'une terrasse élevée le long du fleuve, entre la Pointe-à-Callière et le faubourg Québec. Cette esplanade contribuera à façonner la rue de la Commune en « front de mer ». Il est intéressant de constater qu'avec l'abandon des activités portuaires en bordure du quartier historique, c'est une esplanade, celle conçue par l'architecte Peter Rose en 1983, qui fait à nouveau le lien entre la vieille cité et le fleuve.

Les commissaires recommandent également l'aménagement d'une chaussée de chaque côté de la rivière Saint-Pierre, ce qui assurera une emprise à la place D'Youville actuelle. C'est à eux que l'on doit l'agrandissement du Champ-de-Mars pour favoriser les exercices et les parades militaires. Enfin, ils préconisent la création d'une nouvelle place du Marché pour remplacer la première, devenue trop exigüe avec l'accroissement de la population. Cette place du Marché Neuf est réalisée peu après (1803) à l'endroit où se trouvait auparavant le château de Vaudreuil (qui a logé par la suite le Collège de Montréal) : c'est la place Jacques-Cartier, qui s'étend en un long rectangle de la rue Notre-Dame à la rue de la Commune.

La présence des Britanniques se fait sentir avec l'apparition du « square » qui tend à remplacer les places héritées du Régime français. Les commissaires en recommandent eux-mêmes deux pour articuler spatialement la vieille cité avec les faubourgs. L'un est prévu non loin de l'ancienne porte des Récollets : il devient le marché au foin et, plus tard, le square Victoria. L'autre est aménagé devant la porte Québec : c'est le square Dalhousie, qui disparaît un demi-siècle plus tard pour accueillir la gare du même nom.



Bibliothèque et Archives Canada, C-002002

◀ Cette aquarelle de James Peachey réalisée en 1784 montre une ville qui déborde de tous côtés vers ses faubourgs.

Vue, en deux ►
images, de la vieille
ville vers l'ouest
depuis les murs de
l'enceinte en 1824.
On aperçoit la
rue Notre-Dame,
au centre, et le
Champ-de-Mars,
à droite.

Bibliothèque et Archives Canada, C-040084 et C-040092



Bibliothèque et Archives Canada, C-040084 et C-040092





Bibliothèque et Archives Canada, e010752930



Musée McCord, M385

Les commissaires chargés de l'amélioration de la ville proposent l'aménagement d'une esplanade longeant la rue de la Commune dont on voit ici la section située près du second édifice de la Douane vers 1900.

◀ L'ancienne église Notre-Dame, construite au milieu de la place, est remplacée en 1830 par l'édifice actuel représenté ici encore inachevé.

La place d'Armes devient également un square dans le sens propre du terme après la démolition en 1830 de la vieille église Notre-Dame, construite en plein milieu de la rue du même nom. De même, avec la construction de la maison de la Douane (1836-1838) sur la partie nord de l'ancienne place du Marché, sa partie résiduelle est aménagée en square, selon la tradition britannique: elle se caractérise par un cadre de verdure orné d'arbres et d'une fontaine centrale, et est entourée d'une clôture en fer forgé.

■ L'architecture de la ville coloniale britannique

Sur le plan de l'architecture publique, les Britanniques poursuivent la tradition classique développée durant l'Ancien Régime, mais délaissent les modèles provinciaux français en faveur de modèles métropolitains anglais plus complexes. La petite maison de la Douane en constitue un bon exemple. Première œuvre importante de John Ostell, qui quitte Londres pour s'établir à Montréal en 1834, cet édifice en pierre commencé deux ans plus tard possède l'aplomb, le calme et la symétrie propres au style néoclassique. Il est inspiré par l'architecture palladienne et par le classicisme de James Gibbs, à l'honneur alors en Grande-Bretagne. Le raffinement du travail de pierre témoigne pour sa part de la qualité de l'artisanat local. Le bâtiment est agrandi du côté du fleuve en 1881-1882 par Alphonse Raza, qui réutilise la façade sud initiale, mais altère la symétrie des façades latérales.

Ostell construit en 1851-1856, avec son neveu Henri-Maurice Perrault, un autre bâtiment public important de style néoclassique, le palais de justice de la rue Notre-Dame, qui sera agrandi et considérablement transformé par la suite. À comparer avec la maison de la Douane, c'est, selon Ellen James, « une œuvre maniérée et excentrique ».

Même influence britannique dans l'édifice de la Banque de Montréal, érigé sur la rue Saint-Jacques en 1845-1847 par l'architecte John Wells, lui-même récemment émigré de Grande-Bretagne. Le bâtiment est délibérément inspiré de celui de la Bank of Scotland, réalisé quelques années plus tôt à Édimbourg par l'architecte David Rhind. Lors des modifications et de l'agrandissement vers la rue Saint-Antoine en 1901-1905 (en enjambant la ruelle des Fortifications), Stanford White, de la célèbre agence McKim, Mead & White de New York, redonne à l'édifice sa coupole d'origine et une grande salle bancaire d'une remarquable richesse de décor

Construite par l'architecte John Ostell, la maison de la Douane témoigne de l'avènement des modèles anglais dans l'architecture publique montréalaise.



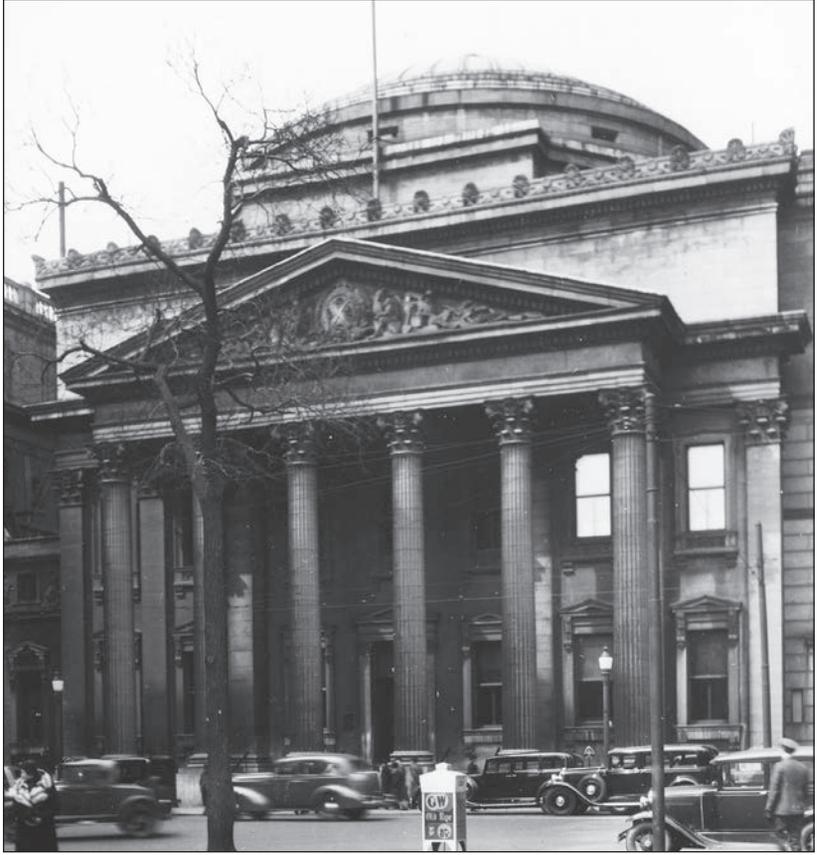
avec ses colonnes corinthiennes en syénite verte et son chapiteau plaqué de feuilles d'or. White se vante d'ailleurs d'avoir doté Montréal de la plus vaste salle bancaire du monde, tandis que l'architecte montréalais Percy E. Nobbs considère que sa façade donnant sur la rue Craig (aujourd'hui Saint-Antoine) représente la meilleure réalisation du genre en ville, sinon en Amérique. Cet agrandissement comme la réalisation de plusieurs autres édifices de cette époque attestent bien qu'à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle l'influence américaine a déclassé à Montréal celle des Britanniques.

Le marché Bonsecours, construit en 1844-1847 par William Footner, est un autre bâtiment public de style néoclassique; son intérieur est aménagé en grande partie par l'architecte George Browne. Il domine la rue de la Commune – et, à l'époque, le petit port adjacent – de toute la masse de ses trois étages et de l'élan de son dôme. La façade du côté de la rue Saint-Paul possède pour sa part deux étages et est agrémentée d'un fier portique central néogrec, aux colonnes doriques en fonte. Cet édifice, doté de salles de réunion et de spectacle à l'étage supérieur, sert également de centre communautaire à la petite cité.

C'est l'église Notre-Dame qui rompt avec la tradition classique, Construite en bordure de la place d'Armes entre 1824 et 1829 par un architecte irlandais établi à New York, James O'Donnell, ses tours sont complétées par John Ostell une quinzaine d'années plus tard. Remplaçant la précédente église Notre-Dame, et constituant probablement l'un des plus vastes édifices en Amérique au moment de sa conception, ce nouveau temple de style néogothique s'impose d'abord plus par sa taille que par la qualité de son architecture. L'intérieur notamment, dominé par une grande verrière au-dessus du chœur, semble avoir déçu tout le monde. Il est complètement transformé en 1874-1880 par Victor Bourgeois, qui s'inspire de la polychromie de la Sainte Chapelle du Palais de Paris pour doter Montréal d'un de ses décors les plus étonnants. L'influence de cette église, qui témoigne de la première manifestation spectaculaire de l'éclectisme qui devait marquer l'architecture victorienne, est considérable sur l'architecture canadienne: elle contribue à faire du style néogothique la première expression architecturale nationale.

Du côté des bâtiments commerciaux et résidentiels, le classicisme domine également. La maison Platt, qui occupe la tête de l'îlot formé par les rues Saint-Paul et de la Commune et le boulevard Saint-Laurent, et qui forme un complexe de quatre bâtiments construits autour d'une cour intérieure, en constitue un bon exemple. Ce complexe est restauré en 1967 et classé monument historique l'année suivante sous le vocable de Maison de la Congrégation, du fait qu'il a été érigé sur une partie des terres d'abord concédées à Marguerite Bourgeoys par le sieur de Maisonneuve, mais ensuite devenues propriété des sœurs de la Congrégation de Notre-Dame. La façade sur la rue de la Commune traduit bien la vocation de l'immeuble tout en respectant le classicisme par sa symétrie et son parti ordonné. La façade sur la rue Saint-Paul, en pierre de taille comme la précédente et révélant un rez-de-chaussée commercial, rappelle davantage une résidence urbaine.

La Banque
de Montréal
vers 1930.



Ville de Montréal

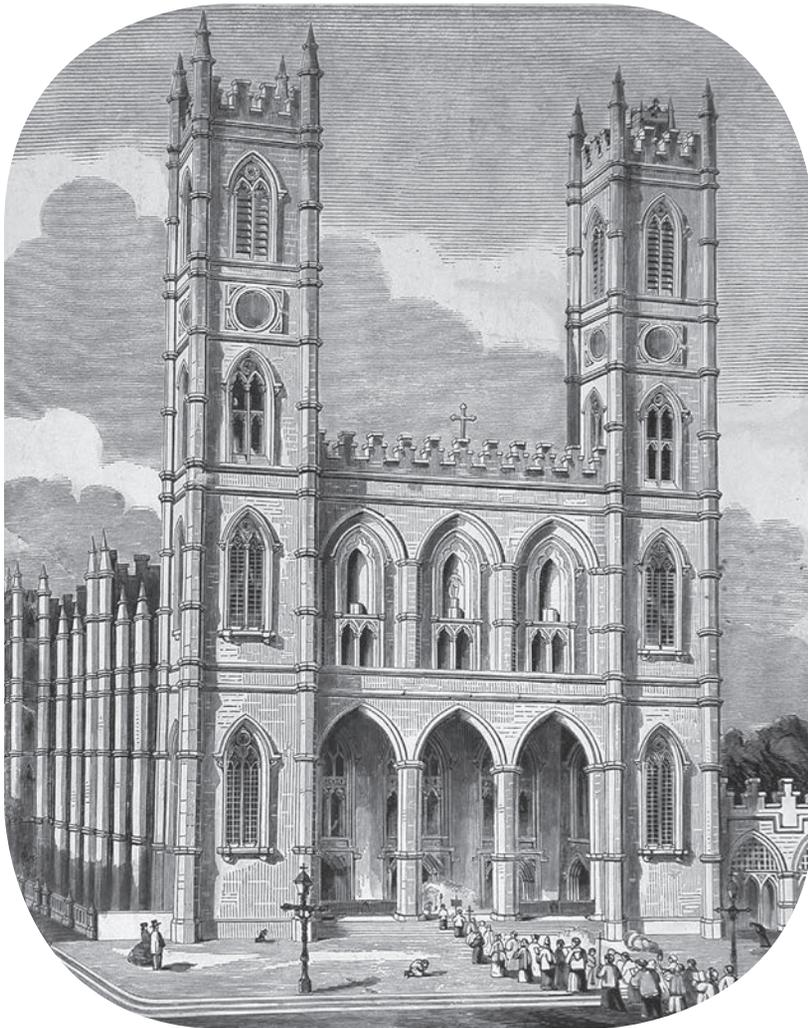
La façade du marché
Bonsecours à la fin
du XIX^e siècle.



Musée McCord, MP-0000.1452.39

Les entrepôts Bouthillier, mieux connus sous le vocable des écuries d'Youville, sont également un exemple éloquent. Construits de 1826 à 1828 par les maçons qui ont œuvré à l'église Notre-Dame, John Redpath et Thomas McKay, ils présentent sur la place D'Youville une façade néo-classique ordonnée par rapport à une porte cochère centrale et encadrée par deux pavillons surmontés d'un modeste fronton. En pénétrant à l'intérieur du complexe par cette porte cochère, on découvre un agréable ensemble disposé en forme de « U » autour d'un îlot de verdure.

La maison du Calvet est sans doute le bâtiment résidentiel le plus connu du Vieux-Montréal. Bien qu'elle soit postérieure au Régime français (construite entre 1770 et 1778, à l'angle nord-est des rues Saint-Paul et Bonsecours), cette résidence d'architecture vernaculaire en perpétue toutes les caractéristiques: fenêtrage d'ordonnance classique, toit à deux versants et murs coupe-feu. L'origine de ces murs coupe-feu remonte aux ordonnances des intendants, celles de Michel Bégon en 1721 (à la suite de



◀ Édifice de style néogothique, l'église Notre-Dame s'impose par ses dimensions impressionnantes.

Musée McCord, M930.50.1.314

l'incendie qui détruisit l'Hôtel-Dieu et plus de 130 habitations) et celles de Claude-Thomas Dupuy en 1727, qui interdisent de construire en bois dans les villes et recommandent de prolonger les murs-pignons ou de refend au-dessus des toits de façon à empêcher le feu de se propager de toiture en toiture. Ces dernières doivent d'ailleurs être recouvertes de tuile ou d'ardoise; elles le sont le plus souvent de fer-blanc, ce qui vaut à Montréal le surnom de « ville d'argent » à cause de l'éclat du métal reflétant au soleil.

Non loin de la maison du Calvet, rue Bonsecours, se dresse une autre résidence d'une bonne qualité d'architecture, celle de Louis-Joseph Papineau, érigée en 1785 par le maçon Jean-Baptiste Cerat dit Coquillard pour un colonel de l'armée britannique et habitée par la suite par le célèbre tribun. Transformée à de multiples reprises et affectée à de nombreuses fonctions, dont celles d'un hôtel, elle est une des premières résidences à être restaurées dans le Vieux-Montréal. L'ordre classique y domine encore, renforcé en façade par un parement en bois imitant la pierre de taille.

■ L'âge d'or du Vieux-Montréal

Comme on peut l'apprécier, les aménagements urbains et les bâtiments de la période coloniale britannique changent graduellement le caractère de la petite cité héritée de l'Ancien Régime. Robert Auchmaty Sproule, James Duncan et John Murray ont laissé des lithographies et des dessins très éloquentes du Montréal de cette époque. Mais, à son tour, ce caractère colonial britannique cède la place à celui d'un centre-ville d'une agglomération portuaire et industrielle, qui se développe à partir de 1850 et s'impose pour un siècle à venir comme la métropole incontestée du Canada. Avec le résultat qu'aujourd'hui encore, le caractère architectural et urbain dominant du Vieux-Montréal est avant tout celui d'une « city » besogneuse de la fin du siècle dernier.

La trame urbaine, avec ses places et ses squares hérités des siècles précédents, connaît peu de transformations. Seuls quelques changements, comme ceux apportés à la place D'Youville, ou des additions, comme celles de la place Vauquelin, aménagée en 1858 (au début place Neptune), viennent la modifier. Ce sont les hauteurs, les densités d'occupation et l'architecture des bâtiments qui changent, et cela à vive allure: la rue Saint-Jacques ne tarde pas à vouloir imiter Wall Street de New York. Mais, dans l'ensemble, ce redéveloppement s'effectue dans le respect de la forme urbaine traditionnelle, dans le respect de l'alignement sur rue et de la mise en valeur des bâtiments publics, le plus souvent par leur dégagement sur plusieurs faces.

La plupart des édifices publics se distinguent par le recours à l'éclectisme, trait caractéristique de l'architecture de la période victorienne. Comme nous l'avons vu, l'église Notre-Dame de James O'Donnell est le premier bâtiment à se dégager, et d'une façon spectaculaire, de l'emprise de la tradition classique qui a marqué l'architecture du Régime français et du premier siècle de la domination britannique.



Ville de Montréal



Bibliothèque et Archives Canada, C-01403

▲ La place Jacques-Cartier devient un marché public en 1803 et le demeure jusqu'à la fin des années 1950.

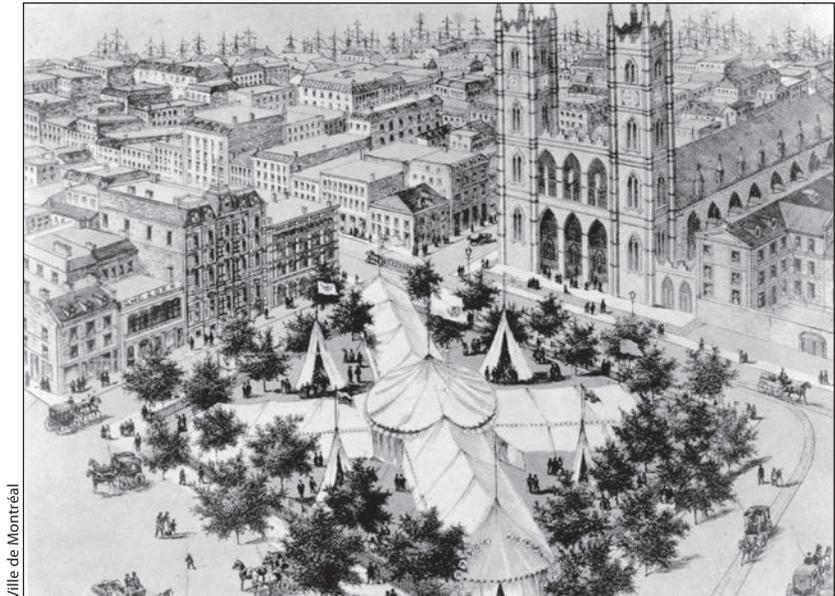
◀ Œuvre de John Murray, cette gravure illustre le cœur du Vieux-Montréal vers 1843.

Suivent désormais les édifices publics et commerciaux qui se concentrent sur le coteau Saint-Louis pour profiter de son accessibilité, alors que les anciennes institutions religieuses disparaissent graduellement, à l'instar des récollets et des jésuites, ou encore se relocalisent dans les faubourgs, suivant en cela le déplacement de la population. C'est le cas notamment de l'Hôtel-Dieu qui va s'établir sur l'avenue des Pins, et des sœurs grises et des sœurs de la Congrégation de Notre-Dame qui quittent respectivement la place D'Youville et le quadrilatère délimité par les rues Notre-Dame, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Paul et le boulevard Saint-Laurent pour émigrer sur le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) et sur la rue Sherbrooke.

Le nouvel hôtel de ville est ainsi construit en 1872-1878 sur la rue Notre-Dame, sur un terrain occupé auparavant par les jésuites et la prison. C'est au début un fier bâtiment de style Second Empire – qui n'est pas sans rappeler par ses toitures celles du nouveau Louvre à Paris –, œuvre d'Henri-Maurice Perrault et d'Alexander Cowper Hutchison. Il est détruit en 1922 par un incendie qui ne laisse que les murs de façade et ces derniers sont conservés dans la reconstruction avec, cependant, l'ajout d'un étage dans le même style évoquant cette fois l'hôtel de ville de Tours. Les architectes Louis Parant et J.L.D. Lafrenière en dressent les plans, sous la gouverne d'un comité consultatif présidé par Jean-Omer Marchand.

L'architecte Marchand, en collaboration avec Samuel Stevens Haskell, est à son tour responsable d'une annexe de cet hôtel de ville, érigée en 1912-1913 sur la rue Gosford, et qui loge aujourd'hui la Cour municipale. Cet édifice, qui est considérablement transformé à l'intérieur au début des années 1960 pour récupérer de l'espace, n'est guère digne de mention que pour la majesté de sa façade principale de style Beaux-Arts qui domine le Champ-de-Mars.

La place d'Armes ►
au XIX^e siècle.



Ville de Montréal



Ville de Montréal

◀ L'hôtel de ville en 1908.



Ville de Montréal

◀ L'architecte Jean-Omer Marchand adopte le style Beaux-Arts pour l'annexe de l'hôtel de ville construite en 1912-1913.

Dans cet esprit Beaux-Arts, avec accent sur le renouveau classique, il faut signaler deux édifices prestigieux : l'ancienne Bourse, érigée en 1903-1904 sur la rue Saint-François-Xavier, et l'ancien palais de justice, construit en 1922-1925 sur la rue Notre-Dame. Seule la façade de l'ancienne Bourse retient aujourd'hui l'attention, l'intérieur ayant été complètement transformé en 1966 pour accueillir le théâtre Centaur. Œuvre de l'architecte américain George Browne Post (en collaboration avec les architectes montréalais Edward et William S. Maxwell), celui-là même qui conçoit à cette époque l'édifice de la Bourse de New York, cette vieille Bourse est

remarquable par des volumes surbaissés, sobres et bien agencés, qui rompent la continuité de la rue Saint-François-Xavier pour mettre en valeur un portique austère et imposant. Avec l'agrandissement de la Banque de Montréal effectué dans les mêmes années, ce bâtiment témoigne bien du déclin de l'influence britannique au profit de celle des Américains, même si à l'origine les modèles architecturaux sont souvent issus de Paris.

Occupant d'une façon plus traditionnelle – à savoir en dégageant les quatre côtés – le quadrilatère formé par les rues Notre-Dame, Saint-Vincent, Sainte-Thérèse et Saint-Gabriel, le troisième palais de justice, connu aujourd'hui comme l'édifice Ernest-Cormier, retient l'attention lui aussi par sa façade principale, composée d'une colonnade de quatorze fûts doriques supportant un imposant entablement aux détails empruntés aux temples grecs. L'entrée principale, située au centre du bâtiment, au fond d'une exèdre de grande échelle, impressionne par ses deux portes monumentales en bronze dessinées par Ernest Cormier qui a également dressé, avec les architectes L.A. Amos et Charles Jewett Saxe, les plans de cette œuvre réalisée en 1922-1925.

Parmi les autres édifices publics construits durant cette période et qui attestent cet éclectisme à la mode en architecture, un des plus délicieux est celui du quartier général du Service d'incendie qui loge aujourd'hui le Centre d'interprétation de l'histoire de Montréal. Érigé en 1903 par les architectes Joseph Perrault et Simon Lesage, à l'endroit où se trouvait auparavant le marché Sainte-Anne, il est bien mis en valeur par la place D'Youville, bien que celle-ci soit encore utilisée comme aire de stationnement. Ce bâtiment public est inspiré par les œuvres d'un célèbre architecte britannique de l'époque, Richard Norman Shaw, qui puisait avec brio dans le style William and Mary et les formes de l'architecture résidentielle hollandaise de la moitié du xvii^e siècle. Ce petit édifice se distingue dans un environnement de bâtiments en pierre d'allure plutôt sévère par son élégance enjouée et ses murs en brique aux détails raffinés.

Le quartier ►
général du Service
d'incendie à
l'extrémité de
la place D'Youville
vers 1930.



Ville de Montréal

■ L'architecture commerciale en quête de prestige

Durant le Régime français et jusque dans les premières décennies du XIX^e siècle, le commerce et les ateliers d'artisans occupent le rez-de-chaussée d'habitations dont l'étage sert souvent de résidence. Il reste encore plusieurs exemples de bâtiments dans le Vieux-Montréal qui témoignent de ce type d'occupation telles la maison du Calvet, la maison Viger (construite entre 1768 et 1781), la maison Malard (bâtie en 1810) qui a logé un certain temps le fameux *Silver Saloon*, enfin la maison Delvecchio (érigée en 1806).

Cette typologie disparaît avec la migration du commerce de détail, qui suit une clientèle qui s'établit maintenant de préférence dans les faubourgs. Les magasins spécialisés, les bureaux et les entrepôts tendent désormais à occuper les édifices au complet. Au début, on peut présumer que des résidences d'architecture vernaculaire sont transformées à cette fin, notamment les façades, de façon à faciliter l'éclairage naturel à l'intérieur.

Les commerçants et les compagnies en quête de prestige vont faire appel pour leur part aux meilleurs architectes de la ville pour réaliser leurs bâtiments commerciaux et leurs sièges sociaux. C'est le cas de la famille Molson qui mandate en 1866 les architectes George et John James Browne pour concevoir le siège social de la Banque Molson (aujourd'hui Banque de Montréal), à l'angle sud-est des rues Saint-Jacques et Saint-Pierre. De style Second Empire, en grès chamois de l'Ohio, celui-ci prend l'allure assurée d'une résidence cossue qui n'aurait pas déparé les plus beaux quartiers résidentiels de l'époque.

George Browne réalise en 1871 un autre édifice commercial de prestige, le magasin-entrepôt de la quincaillerie Frothingham & Workman, situé rue Saint-Paul Ouest. À l'intérieur, le plan libre est rendu possible grâce à une structure de poutres et de poteaux. À l'extérieur, c'est un autre monde : sa façade en pierre rappelle celle des palais florentins avec sa symétrie, son équilibre ordonné, ses ouvertures en arcades agrémentées d'un traitement vermiculé au rez-de-chaussée et bosselé aux étages.

À l'époque des murs portants en maçonnerie, la structure de poutres et de poteaux et le plan libre est une innovation qui sert bien le commerce. Plusieurs gravures témoignent de l'utilisation rationnelle qui était faite de ces grandes surfaces dégagées de tout obstacle, à l'exclusion de graciles colonnes. La bijouterie Savage, Lyman & Co. (dont un des associés sera Henry Birks) est très éloquente en ce sens. Cet édifice de style Second Empire, situé à l'angle sud-ouest des rues Saint-Jacques et Dollard et conçu par l'architecte William Tutin Thomas en 1871, existe toujours, bien que le rez-de-chaussée ait été considérablement modifié, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Pris collectivement, ces édifices commerciaux de prestige traduisent assez bien la présomption, la vigueur, l'imagination et la créativité de l'âge d'or du capitalisme et de la libre entreprise à Montréal. Selon la

La maison ►
Delvecchio conserve
encore, à la fin
des années 1950,
sa double vocation
commerciale.



Ville de Montréal

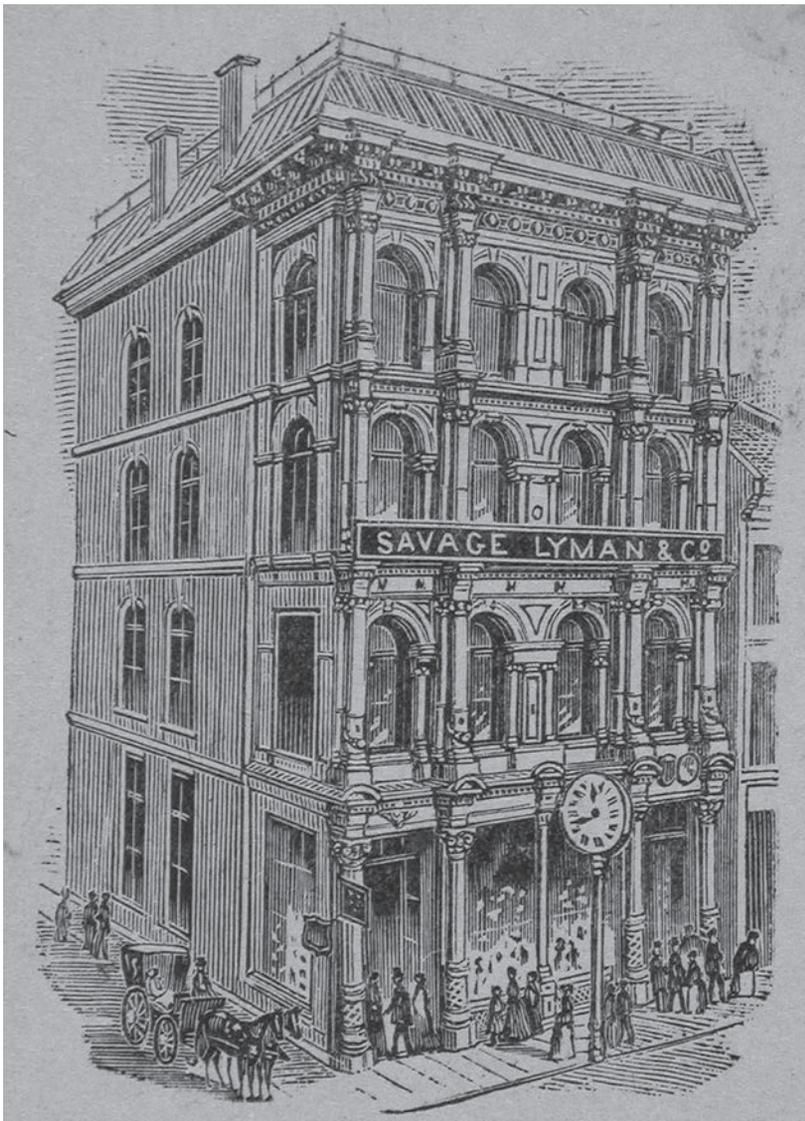
Les architectes ►
George et John James
Browne donnent
au siège social de
la Banque Molson
l'allure d'une
résidence cossue.



Musée McCord, II-156039.0

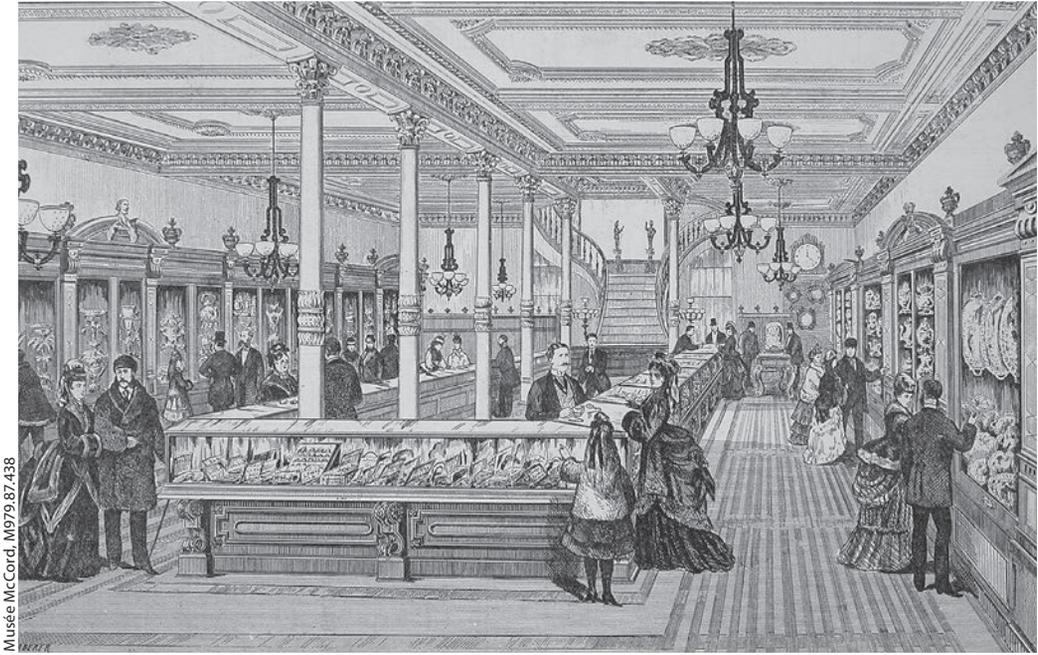
description que H. de Lamothe donne de la ville en 1879, les magasins sont « vastes et superbement ornés, les institutions de crédit abondent, et quelques-unes des banques principales – situées pour la plupart dans la rue Saint-Jacques – sont installées dans de véritables palais ».

Celui qui ne connaît pas la courte rue Sainte-Hélène – qui ne s'est pas transformée depuis justement parce qu'elle ne menait nulle part – ne peut saisir l'essence de cette période dynamique de la fin du XIX^e siècle dans la métropole. Plus précisément, en s'arrêtant au croisement des rues Sainte-Hélène et des Récollets et en promenant son regard sur les quatre bâtiments d'angle, on bénéficie d'une expérience unique : si l'on devait prendre le pouls de la cité commerciale du siècle passé, c'est cet endroit précis qu'il faudrait d'abord ausculter.



◀ L'édifice de la Savage, Lyman & Co. est érigé en 1871.

Musée McCord, M930.50.3.269



Musée McCord, M979.87.438

▲
*L'intérieur de
la bijouterie Savage,
Lyman & Co. en 1875.*

Du côté est de la rue Sainte-Hélène, les deux bâtiments qui occupent la tête d'îlot formée par les rues Notre-Dame, Sainte-Hélène et des Récollets portent le nom de Recollet House parce qu'ils se dressent sur l'ancienne propriété des récollets, amenant la disparition de l'église et du presbytère. Ils sont conçus en 1868, dans le style néo-Renaissance italienne, par l'architecte Cyrus P. Thomas, frère de William Tutin Thomas. Adjacent, à l'angle sud-est des rues Sainte-Hélène et des Récollets, se trouve l'édifice Gault, avec sa façade d'angle arrondie et son traitement Second Empire. Il est érigé en 1871 par l'architecte John James Browne.

Du côté ouest de cette rue Sainte-Hélène, en face de la Recollet House, l'édifice Johnston, bâti par l'architecte Alexander C. Hutchison en 1868 sur le site de l'ancienne église Saint-Paul, se dresse avec beaucoup d'aplomb, drapé d'un style néo-Renaissance très épuré (un étage a été ajouté dans les années 1880). De l'autre côté de la rue des Récollets, l'édifice Paterson fait face à l'édifice Gault. Son style néo-Renaissance est beaucoup plus orné et il a conservé d'une façon enviable son caractère d'origine. James Henry Wells en a été l'architecte en 1863.

■ L'architecture protorationaliste

C'est avant tout par l'architecture commerciale de la seconde moitié du XIX^e siècle que le Vieux-Montréal se distingue. Celle des styles éclectiques – principalement du style néo-Renaissance – est importante, mais elle ne possède ni l'audace ni l'originalité de l'architecture protorationaliste. Celle-ci s'avère une réponse adéquate et peu coûteuse à une forte

demande d'espace pour des fonctions de commerce, de bureau, d'entrepôt ou à l'occasion de manufacture. Elle est caractérisée à l'intérieur par sa structure de poutres de bois sur colonnes en bois ou en fonte, permettant la flexibilité du plan libre, et, à l'extérieur, par une façade d'ossature en pierre (parfois en fonte) très épurée, avec remplissage de verre, assurant le maximum d'éclairage naturel à l'intérieur. On lui donne le qualificatif de « protorationaliste » parce qu'elle annonce l'architecture rationnelle du *xx^e* siècle, celle-là même que Le Corbusier prétendit avoir inventée et caractérisée par les plans libres, la structure apparente et l'absence d'ornements.

Cette architecture protorationaliste n'est pas propre à Montréal. L'historien de l'art Henry Russel Hitchcock en retrace l'origine à Boston, au Quincy Market érigé en 1824 par l'architecte Alexander Parris. Cette architecture de squelette de pierre et de fonte est fréquente dans plusieurs villes de la Nouvelle-Angleterre et des métropoles comme New York et Philadelphie en ont possédé de nombreux et superbes exemples. Montréal a la distinction de l'avoir conservée plus que toute autre ville sur le continent, grâce à un concours de circonstances.

Il y a tellement de témoins authentiques de cette architecture de squelette de pierre dans le Vieux-Montréal qu'il est difficile d'en citer quelques-uns sans donner l'impression de négliger les autres. En voici cependant deux exemples, qui apparaissent comme des prototypes. D'abord l'édifice Urquhart, qui a l'avantage d'avoir été restauré dernièrement. Situé sur la rue Saint-Pierre, il est conçu en 1855 par l'architecte George Browne pour loger le magasin de spécialités européennes d'Alexandre Urquhart. Il se distingue par la vigueur de ses pilastres en pierre, l'ampleur de ses baies vitrées et son imposante corniche.

Ensuite, l'édifice Ramsay, qui est situé sur la rue des Récollets. Construit en 1858 sur trois étages, deux autres lui sont ajoutés vers 1865 sans en changer le moins du monde le caractère d'origine. Cela montre bien toute la flexibilité de ce type d'architecture modifiable à volonté, flexibilité que n'offraient pas aussi facilement les façades de styles professionnels.

Le sommet de cette architecture protorationaliste est atteint dans les vastes entrepôts dont se dote le centre-ville dans la seconde moitié du *xix^e* siècle. Ainsi, lorsque les sœurs grises quittent en 1870 l'hôpital fondé par Marguerite d'Youville pour aller s'établir dans leur nouveau couvent sur le boulevard Dorchester, une partie de leur propriété dans la vieille cité est mise en valeur par l'ouverture de la rue Saint-Pierre et par la construction, sous la direction de l'architecte Michel Laurent, de magasins-entrepôts. Les constructions en pierre du côté est de cette rue sont remarquables par l'homogénéité qui se dégage d'un ensemble unifié par des arcades au rez-de-chaussée et rythmé par des pilastres rustiqués à toutes les trois baies. Ces entrepôts ont été recyclés en magasins, bureaux et habitations à partir de 1980.

Encore plus imposant est l'ensemble des magasins-entrepôts des religieuses hospitalières de Saint-Joseph, connu aujourd'hui comme le cours Le Royer à la suite de leur recyclage en 1979 en logements et bureaux en copropriété. Érigés à partir de 1861 sur l'ancien site de l'Hôtel-Dieu et

L'édifice Ramsay ►
après sa construction
en 1858.



Musée McCord, I-33462

de ses jardins, ces magasins-entrepôts, qui totalisent une superficie de plus de 43 000 mètres carrés, occupent tout le secteur desservi par les rues Saint-Paul, Saint-Sulpice, de Brésoles et Saint-Dizier.

Ceuvres successives des architectes Victor Bourgeau, Michel Laurent, Albert Mesnard et Henri-Maurice Perrault, on peut constater que ce sont les bâtiments réalisés par Bourgeau (à l'angle des rues Saint-Sulpice et Saint-Paul) qui ont dû servir de modèles pour les autres, y compris l'ensemble de la rue Saint-Pierre précédemment mentionné. Doté d'une structure de poutres et de poteaux, le rez-de-chaussée de ces édifices se signale en effet par la répétition d'arcades vigoureuses, tandis que les élévations sont rythmées à toutes les trois baies par de puissants piliers maçonnés qui recourent les horizontales des planchers. Dans ces édifices se trouvent déjà résumés, pour l'essentiel, les principes architectoniques qui, à la fin de ce siècle, font l'originalité et la vigueur de l'École de Chicago.

■ Les premiers gratte-ciel

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'architecture commerciale dans le Vieux-Montréal ne dépasse pas le plafond des quatre, cinq et à l'occasion six étages. Aucun règlement municipal ne semble avoir établi cette limite : elle correspond davantage au nombre maximal de marches d'escalier que les clients et les usagers sont disposés à gravir. Cette situation change du tout au tout lorsque Elisha Graves Otis met au point aux États-Unis, dans les années 1850, un ascenseur sécuritaire. Les édifices de Montréal, comme ceux de New York et de Chicago, ne tardent pas à grimper en hauteur. Ainsi en 1888 s'élève avec ses huit niveaux, en bordure est de la place d'Armes, le premier gratte-ciel de la ville, l'édifice New York Life (qui loge aujourd'hui les bureaux de la Fiducie du Québec), conçu par les architectes new-yorkais Babb, Cook & Willard.

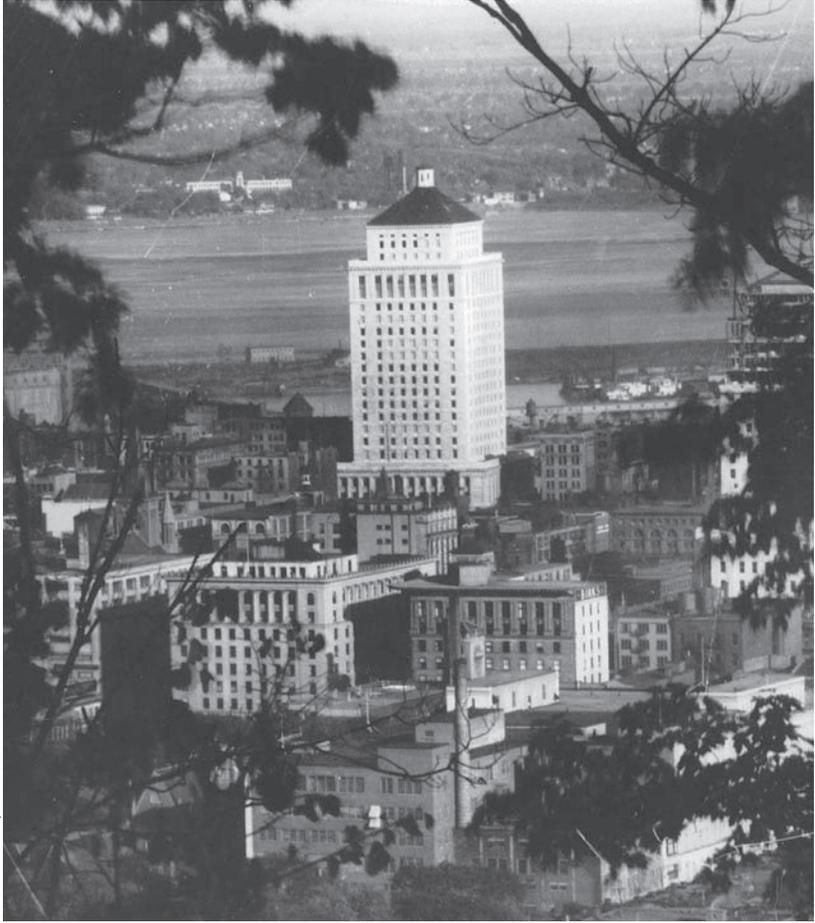
C'est un bâtiment de transition : d'un côté, les planchers reposent sur une structure d'acier ; de l'autre, les murs extérieurs en maçonnerie demeurent encore porteurs. De même, sur le plan de la conception architecturale, il reste encore prisonnier des modèles précédents et prend l'allure d'une empilade d'étages ; seule la tour de l'Horloge, qui est dans la continuité de l'entrée principale, annonce la verticalité à venir dans ce type d'édifice. Cela n'enlève rien cependant à son caractère pittoresque et à la qualité de son parement de grès rouge importé d'Écosse, sculpté par l'atelier Henry Beaumont.



Musée McCord, View-221.1

◀ *L'édifice de la New York Life, qui domine la place d'Armes avec sa tour de l'Horloge, est considéré comme le premier gratte-ciel de Montréal.*

L'édifice ►
monumental de
la Banque Royale,
coiffé d'un édicule
à toit pavillonnaire.



Musée McCord, M14524

Son voisin, l'édifice Aldred, paraît beaucoup plus élancé. Conçu en 1929 par les architectes Barrott et Blackader, ce bâtiment Art déco de 23 étages répond par ses retraits successifs à un règlement municipal qui, basé sur l'expérience new-yorkaise, vise à assurer l'ensoleillement des lieux publics. L'Aldred réussit l'exploit d'avoir l'allure d'un gratte-ciel tout en s'intégrant harmonieusement avec les bâtiments voisins et avec la place d'Armes. Voilà une qualité qui malheureusement disparaît avec la prochaine génération d'édifices en hauteur.

Du même nombre d'étages que l'Aldred et construit dans les mêmes années (1927-1928), l'édifice de la Banque Royale sur la rue Saint-Jacques apparaît beaucoup plus monumental. Ancrée sur un énorme podium qui prend l'allure d'un austère palais florentin fermé au regard du passant, la tour s'élance d'une seule volée, complétée par un édicule à toit pavillonnaire. Par sa majesté et la richesse de son décor, l'intérieur avec ses vastes salles au parement en pierre et aux plafonds à caissons ou voûtés impressionne tout autant. La Banque Royale compte ainsi parmi les belles réussites au Canada de la firme new-yorkaise York & Sawyer, spécialisée dans l'architecture bancaire.

Réalisée à la veille de la Grande Crise, la Banque Royale est la dernière construction importante à marquer de son opulence le Vieux-Montréal, la dernière également à valoriser un style historique. Quand l'activité immobilière reprend dans la vieille cité après la Seconde Guerre mondiale, l'architecture ne répond plus aux mêmes objectifs d'intégration et d'identification au milieu. Elle devient narcissique et despotique, ne rendant des comptes qu'à elle-même.

■ Avatars et promesses de la période contemporaine

À plus d'un titre, la période contemporaine, qui débute avec la seconde moitié du xx^e siècle, est désastreuse pour le Vieux-Montréal, principalement à ses débuts. Plusieurs des places publiques qui étaient, au cours de la période précédente, des centres dynamiques d'activités civiques ou d'échanges, tels le Champ-de-Mars et la place D'Youville, sont transformées en aires de stationnement. D'autres places, tels la place Jacques-Cartier et le carré Royal, connaissent des aménagements très discutables, davantage commandés par une perception folklorique de la vocation touristique du secteur que par des activités appropriées. Seules la petite place Vauquelin et l'allée piétonne aménagée dans l'emprise de la rue Le Royer bénéficient d'une utilisation et d'un traitement adéquats.

Le pourtour de l'ancien coteau Saint-Louis est également considérablement transformé. Au nord, l'autoroute Ville-Marie crée une énorme tranchée qui altère d'une façon irrémédiable les rapports fonctionnels et spatiaux établis avec les siècles entre la vieille cité et ses faubourgs. Il faut admettre, cependant, que cela aurait pu être pire. En effet, un des tracés de cette autoroute passait en élévation dans l'emprise de la rue de la Commune et aurait détruit de façon tragique l'exceptionnel « front de mer » de cette artère.

Au sud, le secteur du port subit également des transformations considérables. Les activités portuaires se déplacent en aval, laissant des équipements inutilisés, silos à grains et entrepôts, dont plusieurs sont démolis. Cela permet d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve, depuis longtemps souhaitée. Par contre, des témoins d'une audacieuse architecture industrielle, dont l'élévateur à grain n° 2 (1910-1912) qui faisait l'admiration de Le Corbusier, disparaissent sans susciter de grands débats.

Chose certaine, les rapports physiques et symboliques entre le Vieux-Montréal et le fleuve changent du tout au tout, bien que rien ne soit encore aménagé au-delà de l'esplanade que réalise en 1983 l'architecte Peter Rose. Encore là, la situation aurait pu être plus catastrophique. Par exemple, on songe un certain temps à développer, en bordure de la rue de la Commune, un vaste parc de conteneurs. Ou encore, la Société du Vieux-Port caresse à l'occasion pour ce territoire des projets de développement qui créeraient à toutes fins utiles un quartier plus ou moins autonome devant l'arrondissement historique.

Enfin, deux projets immobiliers viennent écraser de leur grande taille l'environnement fragile du Vieux-Montréal. Ainsi le quatrième palais de justice (1966), énorme bâtiment sans grâce ni caractère, dépare un secteur qu'avait magnifié pourtant l'architecture des précédents palais. De même, la tour de la Banque Nationale sur la place d'Armes (1967), édifice neutre, sobre et triste, jette dans l'ombre la place et les remarquables bâtiments historiques qui l'entourent.

Le Vieux-Montréal est heureusement épargné de l'invasion d'autres superstructures semblables grâce au déplacement, avec l'érection de Place Ville-Marie au début des années 1960, du centre-ville vers le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) et les terrains inoccupés du CN entourant la gare centrale. La tour de la Bourse, en bordure du square Victoria, est d'ailleurs érigée en 1967 pour faire le lien entre l'ancien centre et le nouveau.

Ayant perdu son rôle de centre-ville – ce qui lui permet de survivre comme entité historique dans l'agglomération contemporaine et de conserver la majorité de ses vieux bâtiments –, le Vieux-Montréal est aujourd'hui un quartier en transition, que l'on a peut-être trop rapidement voué à une vocation touristique. Il ne saurait devenir non plus, comme plusieurs semblent le souhaiter, une enclave exclusivement résidentielle. Son patrimoine bâti est beaucoup trop riche et complexe et cette occupation ne saurait rendre à elle seule justice à la mémoire du lieu. Il doit, à notre avis, à titre de secteur particulier du centre-ville, continuer à s'adresser et à être accessible à tous, pour des fonctions mixtes, résidentielles, commerciales, culturelles, ludiques et touristiques, compatibles avec son tissu fragile et son caractère à nul autre pareil.

Des actions ont déjà été entreprises en ce sens, avec un certain succès. On peut parler ainsi, à titre d'exemples, du recyclage à des fins commerciales, résidentielles et de bureaux des entrepôts Routhillier, de ceux des Sœurs grises et des Sœurs hospitalières de Saint-Joseph. On peut citer le vaste projet du Centre de commerce mondial qui englobe tout l'îlot borné par les rues Saint-Jacques, Saint-Pierre, Saint-Antoine et le square Victoria. Il constitue une audacieuse tentative, d'un côté, de redonner un peu de vie à l'ancien centre financier de la rue Saint-Jacques et, de l'autre, de marier l'architecture historique à celle « high-tech » contemporaine. On peut retenir, enfin, ces petits projets d'insertion et d'addition qui sont réalisés çà et là depuis une décennie, principalement dans le secteur est du Vieux-Montréal; aucun ne se distingue cependant suffisamment par ses qualités architecturales pour mériter une mention.

Donc, si dans l'ensemble la partie n'est pas encore gagnée – elle ne saurait l'être, d'ailleurs, aussi longtemps que le Vieux-Port n'aura pas trouvé une vocation viable et compatible avec l'arrondissement historique –, le sort du Vieux-Montréal apparaît cependant beaucoup moins problématique aujourd'hui qu'il y a un quart de siècle, lorsqu'il a été décrété officiellement digne de conservation pour son héritage urbain et architectural.



Ville de Montréal

◀ Le déplacement des activités portuaires vers l'est de la ville a entraîné la démolition de plusieurs bâtiments, dont le hangar à grain n° 2 qui faisait l'admiration de Le Corbusier.



Ville de Montréal

◀ Le quatrième palais de justice dépare le Vieux-Montréal.

14

Culture et patrimoine bâti¹

1. Paru originellement dans Claude Manzagol et Christopher R. Bryant (dir.), *Montréal 2001 : Visages et défis d'une métropole*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998, p. 303-316.

Le patrimoine bâti d'une société, d'un pays ou d'une région n'est pas le reflet d'une culture mais bien de cultures. Dans le domaine de l'architecture et de l'aménagement physique, il faut tenir compte essentiellement de deux types de cultures. En premier lieu, des courants culturels, de ces mouvements de civilisation qui orientent la création et enrichissent les connaissances des architectes, des paysagistes, des urbanistes et des artistes. Ces mouvements se succèdent à des rythmes plus ou moins rapides et leurs traces sont en partie cumulatives : à leur manière, ils contribuent à nourrir les mémoires des sociétés. En ce sens, le patrimoine bâti de la région de Montréal n'est pas dissociable de celui du Québec (reconnu comme l'un des plus riches en Amérique du Nord) et ce dernier ne l'est guère à son tour de celui de l'Occident. Ainsi, le Québec a adhéré, au XIX^e siècle, comme la plupart des autres sociétés occidentales, au mouvement de l'architecture romantique, architecture connue ici sous le vocable de victorienne. Montréal a aussi connu à la même période, à la suite de nombreuses villes d'Europe et de l'Amérique du Nord, le mouvement en faveur de l'aménagement des parcs urbains.

Pourtant, le patrimoine bâti du Québec est distinctif jusqu'à un certain point en Occident et cela est dû principalement à une autre forme de culture, celle de l'adhésion sur une longue période d'un groupe humain donné à un territoire géographique déterminé. Le groupe tend à façonner et à équiper le territoire pour satisfaire ses besoins et ses aspirations, mais ses interventions sont influencées par la nature même de ce territoire et les possibilités et les contraintes qu'il présente. En ce sens, on parle de la « culture d'un lieu ». Dans un pays « qui n'est pas un pays mais l'hiver » et dans une région située au carrefour des voies de communication comme celle de Montréal, il faut s'attendre à ce que l'architecture et l'aménagement en soient un peu le miroir.

Dans ce contexte, il est hasardeux de vouloir traiter du patrimoine bâti de la région de Montréal en quelques pages. Pour faire le tour de la question, nous serons obligés de laisser de côté des interprétations divergentes ou complémentaires et de ne fournir que les principaux exemples. Nous espérons que la clarté de la synthèse proposée compensera l'absence relative de détails et de nuances.

■ Adaptation géographique et culturelle

■ *Peuplement et organisation spatiale du milieu de vie*

Les traces de l'organisation spatiale des premiers établissements humains dans la région de Montréal se sont répercutées dans la structure et la forme des paysages qui identifient aujourd'hui l'agglomération. C'est dès le début, également, que s'est réalisé le transfert des modèles architecturaux du Vieux au Nouveau Monde, jetant les fondements d'une architecture qui a acquis son originalité grâce à son adaptation aux nouvelles conditions géographiques et de main-d'œuvre : il en est résulté une tradition de bâtir distinctive au Québec.

Dans l'île de Montréal comme ailleurs le long du fleuve Saint-Laurent, les colons ont établi leur lieu de résidence par le moyen de la « côte ». La côte était un regroupement de terres découpées en lanières étroites et profondes. Ce découpage, qui remonte à la France médiévale, était bien adapté à la colonisation². Mais contrairement à ce qui va se passer dans les autres seigneuries de la Nouvelle-France où la côte fut d'abord riveraine, dans la seigneurie de l'île de Montréal, les côtes furent utilisées pour mettre en valeur l'intérieur de l'île avant même que les rives soient complètement occupées. Ainsi le premier plan terrier connu de l'île, celui que dressa François Vachon de Belmont en 1702, indique déjà la présence des côtes Notre-Dame-des-Vertus, Notre-Dame-de-Liesse, Saint-Laurent, Notre-Dame-des-Neiges, Sainte-Catherine et Saint-Michel³. Non seulement Montréal gagnera-t-elle, grâce à ce mode premier d'occupation du sol, son identité d'agglomération constituée de « blocs » ou « petites patries », comme en témoigne notamment Côte-des-Neiges aujourd'hui, mais sa grille de rues type, plus ou moins orthogonale, est directement issue du cadastre rural de la côte.

Cette évolution organique de la trame remet en question l'opinion courante selon laquelle la grille de rues orthogonale de Montréal est typique de celle de la plupart des villes d'Amérique du Nord. La réalité est plus complexe. Le plan en damier des villes américaines et canadiennes est issu soit de plans préconçus, à l'instar de celui préconisé par les commissaires pour Manhattan en 1811, soit de l'influence du modèle géométrique de la *Land Ordinance* adopté par le Congrès continental en 1785 ou de celui des cadastres des cantons en vigueur dans le futur Haut-Canada à partir de 1783 et qui fut systématisé par la suite pour assurer la colonisation de l'ouest du pays⁴.

S'il est trop tôt pour décréter que le métro de Montréal a une valeur patrimoniale, il ne serait pas surprenant, cependant, que des générations à venir lui en reconnaissent une pour ses qualités d'ordre conceptuel et formel. Une de ces particularités a été déterminée précisément par la grille de rues. Observons que la ligne Henri-Bourassa/Berri-UQAM n'est pas située, comme c'est le cas dans la plupart des métros du monde, sous un des grands axes de concentration d'activités que sont les artères Saint-Denis et Saint-Hubert. Profitant des îlots longs et étroits issus du cadastre des côtes, cette ligne nord-sud est située à mi-chemin entre ces deux artères, à savoir sous une rue secondaire, Berri-Lajeunesse. Outre le fait qu'elle n'a pas entravé l'activité de ces artères commerciales durant la construction du métro, tout en rendant cette dernière plus aisée, cette localisation a permis de desservir ces deux artères tout en intégrant mieux ce mode de transport au tissu urbain. Ainsi, les accès aux stations sont dégagés en vestibules et non pas enserrés le long des trottoirs comme c'est

2. R. Cole Harris (dir.), *Atlas historique du Canada. 1: Des origines à 1800*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1987, pl. 51-52.

3. Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global/Libre Expression, 1994, pl. 9, p. 42-43.

4. R. Louis Gentilcore (dir.), *Atlas historique du Canada. II: La transformation du territoire, 1800-1891*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1993, pl. 7.

le cas pour la plupart des autres métros. De plus, les terrains peu coûteux autour des accès ont permis d'aménager des boucles pour accommoder le service d'autobus et lier ainsi plus directement le transport en surface et le transport souterrain⁵.

Un autre projet d'aménagement contemporain, qui recèle un potentiel patrimonial, est la ville intérieure au centre-ville (appelée également ville souterraine). Ce qui s'avère particulier par rapport à cet équipement, aujourd'hui le plus développé au monde, ce ne sont pas les éléments d'intérêt architectural : c'est plutôt l'ensemble du réseau lui-même comme forme urbaine authentique, qui relie des gares de chemin de fer, des stations de métro, des places et des promenades, des édifices à bureaux et d'habitation, des boutiques, des grands magasins, des hôtels, des salles de concert, des parcs de stationnement, etc. Cet aménagement, que la population s'approprie au même titre que le réseau de surface, est le résultat également de l'adaptation à la géographie locale. Ainsi, le climat rigoureux de l'hiver a joué un rôle déterminant dans le développement de ce type d'environnement contrôlé. De même, les dénivellations des terrasses du côté sud-est du mont Royal ont favorisé ce développement, en permettant notamment au réseau de surface de donner accès de plain-pied au réseau souterrain à plusieurs endroits.

■ *L'architecture traditionnelle et vernaculaire*

La tradition classique en architecture prit racine dès le début en Nouvelle-France, quand Jean-Baptiste Colbert réorganisa la colonie en 1663 et en fit une province française. Comme le prouvent les déclarations des gouverneurs, des intendants et des évêques, l'objectif des dirigeants fut d'implanter en Amérique la culture de la société mère. Mais ces derniers ne pouvaient transposer tels quels en Nouvelle-France les modèles français, car ils avaient à composer avec les ressources disponibles, les contraintes du climat et les capacités de la main-d'œuvre locale.

Cette dernière fut particulière à double titre. D'abord, les ouvriers spécialisés étaient peu nombreux. Ensuite, la majorité des immigrants était issue des classes paysannes et urbaines inframoyennes des provinces pauvres de l'ouest de la France, population restée au fait des traditions d'aménagement et de construction qui plongeaient leurs racines dans le Moyen Âge. C'est cette combinaison de deux traditions de construire, classique et médiévale, soumise à une nécessaire adaptation géographique dans le contexte de moyens financiers limités, qui finira par engendrer une architecture originale, qu'il est convenu de qualifier aujourd'hui de tradition québécoise⁶.

5. Guy R. Legault, « Le métro de Montréal », *Architecture Canada*, 1996, vol. 43, n° 8, p. 44-48.
6. Alan Gowans, *Building Canada: An Architectural History of Canadian Life*, Toronto, Oxford University Press, 1966.

La conquête britannique de 1759 changea peu de choses à cette situation, la Grande-Bretagne baignant comme tout le reste de l'Europe dans le classicisme. Les modèles architecturaux choisis par la nouvelle élite britannique furent, cependant, des modèles métropolitains, présentant un net accent palladien, et les nouveaux immigrants contribuèrent à enrichir la main-d'œuvre et les techniques de construction.

Compte tenu du rôle dominant de l'Église dans la société au cours de la période préindustrielle, la majeure partie du patrimoine architectural qui nous est parvenue de cette période est constituée d'églises et d'immeubles conventuels. Une église paroissiale témoigne bien de l'adaptation de l'architecture aux réalités du nouveau continent : la Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie, située au Sault-au-Récollet. C'est la seule église de l'île de Montréal dont la majeure partie remonte au Régime français. Sa construction fut commencée en 1749. Son plan « à la récollette » (un plan d'église sans transept et avec un chœur de moindre largeur que la nef) et son toit en forte pente coiffant des murs massifs en maçonnerie de moellons percés d'ouvertures cintrées, à chaînage en pierre de taille, sont caractéristiques de cette architecture. L'église connut plusieurs additions, dont l'agrandissement réalisé au début des années 1850 par l'architecte John Ostell et complété par une austère façade de style néo-baroque anglais. À l'intérieur, le décor s'inscrit dans la tradition de l'architecture classique. Il fut réalisé de 1792 à 1836 par des artisans et des sculpteurs de talent, dont Philippe Liébert, Louis-Amable Quévillon, David Fleury-David et Vincent Chartrand. D'autres églises dans la région montréalaise témoignent de cette tradition, dont les églises Saint-Joachim de Châteauguay (1774-1790), Saint-Michel de Vaudreuil (1783-1789) et Sainte-Jeanne-de-Chantal à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot (1786). Toutes ces églises ont été classées monuments historiques par le gouvernement du Québec⁷.

L'architecture conventuelle montréalaise se distingue de celle de la ville de Québec sous deux aspects. Ainsi, l'Hôpital général, l'Hôtel-Dieu, le Séminaire ainsi que le monastère des Ursulines à Québec forment des complexes qui se sont développés autour d'une cour intérieure, reflétant en cela une typologie médiévale. À Montréal, les principaux établissements, à savoir le Séminaire de Saint-Sulpice, le premier Hôtel-Dieu, la première maison mère des Dames de la congrégation de Notre-Dame et l'ancien Hôpital général, ont tous opté pour une typologie palatiale héritée de la Renaissance, celle des palais sur jardins et cours d'honneur. Cela est dû principalement au fait que la plupart des communautés religieuses montréalaises n'étaient pas des ordres monastiques et qu'elles ont été fondées à Montréal même par des Montréalistes. Comme dans le cas du Vieux Séminaire de Saint-Sulpice, construit en 1682-1685 rue Notre-Dame et dont les concepteurs, François Dollier de Casson et François Vachon de Belmont, étaient issus de la petite noblesse, le modèle architectural suivi semble être celui des petits châteaux classiques des provinces françaises.

7. Commission des biens culturels, *Les chemins de la mémoire. Monuments et sites du Québec. II*, Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 166-169, 339-341, 344-345, 355-357.

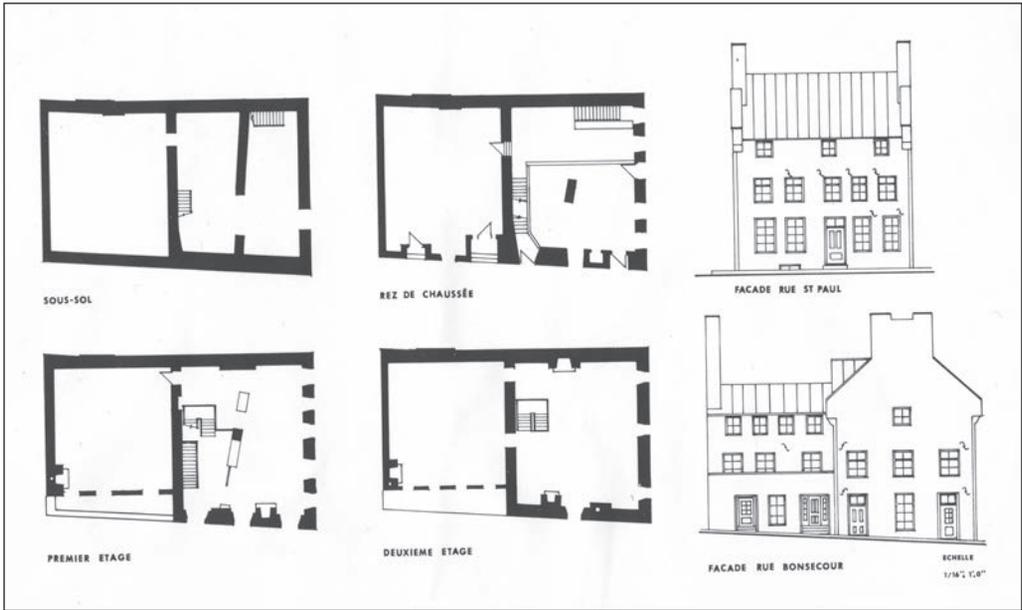
Ces établissements religieux d'origine, qui ont été cernés progressivement par les activités commerciales de la ville portuaire, ont été transplantés d'une façon systématique à partir du milieu du XIX^e siècle à la périphérie de l'agglomération de l'époque, perpétuant la typologie palatiale et, dans deux cas, le couvent des sœurs grises sur le boulevard René-Lévesque et l'Hôtel-Dieu dans l'avenue des Pins, la tradition québécoise de construire. Ces deux complexes sont l'œuvre de Victor Bourgeau, le plus important architecte francophone du XIX^e siècle, qui a su mieux que tout autre allier l'architecture traditionnelle québécoise avec l'architecture professionnelle, comme le reflète le complexe de l'Hôtel-Dieu avec sa magnifique chapelle de style néoclassique réalisée en 1859-1861.

C'est l'architecture domestique qui révèle le mieux l'évolution des modèles européens et leur adaptation aux conditions socioéconomiques et géographiques nouvelles – à la fois parce qu'il s'agit d'une architecture moins soumise que les autres au besoin de représentation et qu'elle a pu évoluer à travers de très nombreuses unités.

Le modèle français privilégié dans la région montréalaise fut celui de la maison rurale de Bretagne ; la maison de ferme Saint-Gabriel, à Pointe-Saint-Charles, en rappelle les grandes lignes. Reconstruite en 1698 après un incendie, cette demeure possède un plan oblong, des murs massifs de 60 centimètres d'épaisseur et un toit en pente de 50 degrés, dont le larmier excède peu les murs. Le toit est percé de petites lucarnes et ses pignons à chaque extrémité sont munis d'une cheminée. Des additions latérales postérieures complètent le tout.

C'est dans l'évolution de ce premier modèle, sous l'effet de l'adaptation à la géographie, que réside la valeur patrimoniale de la maison rurale de la région de Montréal. Ainsi, le corps du bâtiment se dégage progressivement du sol, grâce à un « solage » de pierre, lequel permet de pallier l'accumulation de la neige et d'utiliser le sous-sol en tout ou en partie pour l'entreposage de pommes de terre, de bois de chauffage, etc. Un perron-galerie apparaît comme intermédiaire fonctionnel entre le rez-de-chaussée et le sol tandis que l'angle du toit s'adoucit pour se stabiliser à un commode 45 degrés et que le larmier déborde les murs de façon à les protéger contre l'infiltration de l'eau et à offrir un abri au perron-galerie. Le feu fermé remplace l'âtre et permet d'alléger les cheminées. Grâce aux améliorations des modes de chauffage et aux fenêtres doubles, les ouvertures s'agrandissent et se multiplient, mais le plus souvent en respectant des alignements inspirés par l'architecture classique. Souvent une cuisine d'été vient se greffer au mur le plus exposé aux intempéries, offrant une pièce fraîche pour les activités estivales et une pièce froide pour l'entreposage hivernal. L'intérieur reste sensiblement semblable à celui des premiers modèles relativement à la disposition des pièces, lesquelles sont généralement lambrissées de bois. Voilà l'habitation que Gérard Morisset a qualifiée de « canadienne » et que l'on appelle maintenant « québécoise⁸ ».

8. Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, Montréal, Éditions du Méridien, 1994 [3^e éd.], p. 115-116.



Service d'urbanisme, Ville de Montréal

La maison urbaine n'a cependant pas évolué comme la maison rurale. Dans celle-ci, il y a peu de traces d'un dégagement significatif au sol, pas de perron-galerie (sauf à l'arrière), peu de débordement du larmier. Par contre, certains éléments, tels que les planchers et les murs coupe-feu, ces derniers débordant la ligne du toit, deviennent caractéristiques. Cela est dû aux ordonnances des intendants Michel Bégon (1721) et Claude-Thomas Dupuy (1727), lesquelles visaient à éviter la répétition de conflagrations telles que celle du 19 juin 1721 à Montréal, qui rasa plus de 130 bâtiments. Ces ordonnances réglementaient la construction des maisons dans les villes : obligation de les construire à deux étages, en pierre, avec caves voûtées et sans saillie sur la rue ; défense de couvrir de bardeau de bois les toits et les murs ; obligation de faire excéder des toits les murs de refend et mitoyens de façon à ce que le feu ne se communique pas d'une maison à l'autre, etc.⁹

Plans et élévations de la maison Pierre du Calvet, érigée entre 1770 et 1798.

Le mur mitoyen avec pignon coupe-feu qui fait saillie au-dessus de la ligne du toit en s'appuyant sur des corbeaux deviendra l'un des traits les plus distinctifs du paysage urbain préindustriel à Montréal. La maison du Calvet, construite entre 1770 et 1798 à l'angle des rues Bonsecours et Saint-Paul, offre un bon exemple de l'impact de ces ordonnances sur l'architecture et le paysage urbain. Il est manifeste que, dans ce cas, le mur coupe-feu qui servait à empêcher le feu de sauter d'un toit à un autre a survécu à ce besoin comme une forme purement esthétique. En effet, le mur ouest de la maison du Calvet, qui n'est pas mitoyen mais donne sur la rue Bonsecours, se termine néanmoins par un imposant pignon coupe-feu en pierre couronné de deux cheminées reliées par un parapet droit.

9. *Ibid.*, p. 117-123.

Le fait que des résidences prestigieuses comme le château Ramezay aient arboré fièrement des murs terminaux coupe-feu comme élément esthétique aura une influence considérable sur les maisons rurales. La maison canadienne ou québécoise traditionnelle de la région montréalaise présente souvent cette caractéristique et, en cela, elle constitue une maison originale, provenant d'une évolution propre à une situation et à une période données.

Au cours de la période industrielle, l'habitation type témoignera également d'une adaptation originale à des conditions socioéconomiques particulières en combinant des éléments de diverses traditions et en tirant profit de l'industrialisation des matériaux de construction. Cette habitation est d'ailleurs devenue un des symboles de Montréal, comme en font foi des affiches touristiques.

L'habitation type est ainsi appelée parce qu'elle est la plus répandue dans les quartiers populaires qui se sont développés à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, que ce soient ceux de Rosemont, du plateau Mont-Royal ou de Verdun. C'est une habitation en rangée continue, à deux ou trois niveaux de logements superposés, à façades souvent en brique, munies invariablement, à l'avant comme à l'arrière, de balcons, de galeries et d'escaliers extérieurs, et bien connue sous le vocable de *plex* (duplex, triplex, quadruplex, quintuplex, selon le nombre de logements).

Contrairement au plan de la maison urbaine préindustrielle, le plan de l'habitation type est orienté dans le sens de la profondeur du lot, avec pièces en enfilade. Cette disposition est favorable à une plus grande densité, nécessitée notamment par le coût des infrastructures d'accessibilité. L'habitation type récupère néanmoins des éléments de la maison rurale québécoise, dont les balcons et les galeries, alliant un surplus de confort à un gain économique (sur le plan de l'utilisation et du chauffage, il est moins onéreux de placer les escaliers à l'extérieur qu'à l'intérieur). Le mur « sandwich » de cette construction, fait d'un carré de madriers recouvert d'une rangée de briques, est économique tout en étant performant, car il combine la chaleur du bois avec la protection offerte par la brique contre le feu et les intempéries. On décèle également dans cet amalgame de matériaux une combinaison d'emprunts culturels. Le carré de madrier serait dérivé de la construction en bois dite pièce sur pièce, à structure massive ou à ossature, laquelle fut courante dans la vallée du Saint-Laurent au XVII^e et au XVIII^e siècles¹⁰. Quant à la construction en brique, elle apparaît avec la venue des Britanniques ; la région de Montréal étant aussi riche en argile qu'en pierre, la brique s'imposa rapidement en raison de son faible coût. Enfin, en façade, l'habitation type est de facture classique avec ses ouvertures bien alignées verticalement et ses décorations à la corniche, souvent faite de motifs classiques. On ne peut non plus à ce sujet faire abstraction de l'influence de façades des maisons géorgiennes de Grande-Bretagne¹¹.

10. Harris et al., *Atlas historique du Canada*, op. cit., pl. 56.

11. Marsan, *Montréal en évolution. Historique...*, op. cit., p. 270-277.

L'architecture commerciale est évidemment importante durant la période industrielle; elle est totalement dominée par Montréal, qui devient à cette époque la métropole économique de tout le Canada. Il y a deux courants principaux de développement de cette architecture. D'abord, celui des édifices de prestige, des banques en particulier, qui exploitent le langage professionnel. Nous y reviendrons. Ensuite, les édifices utilitaires, les entrepôts et les manufactures, dont l'architecture fonctionnelle mérite une attention particulière, notamment pour son adaptation aux conditions géographiques et à la production industrielle. Mais dans ce cas comme dans l'autre, la composition architecturale ordonnée propre à la tradition classique prévaut.

Les édifices commerciaux utilitaires se sont adaptés aux lots étroits et profonds hérités de la période préindustrielle ainsi qu'aux nouvelles fonctions réclamées par la production industrielle. Cette production demandait des espaces libres d'obstacles pour l'entreposage et l'installation des machines. Les bâtiments occupant désormais toute la profondeur du lot, l'éclairage naturel à l'intérieur devenait un impératif pour les ouvriers et les ouvrières qui utilisaient des moyens mécanisés de production. Dans son expression la plus simple, cette architecture commerciale se réduit à un système structural de poutres et de poteaux visant à dégager l'espace intérieur et, en façade, à une austère ossature de pierre (à l'occasion de fonte) avec remplissage de verre servant à mieux laisser pénétrer la lumière naturelle.

Cette ossature ne présente, dans le cas de nombreux bâtiments, aucune expression stylistique définie, si ce n'est celle d'une composition architecturale ordonnée qui peut se rattacher à la tradition classique. Le plus souvent, les concepteurs ou les bâtisseurs ont eu recours à la « manière italienne », à savoir à des formes et à des détails empruntés à l'architecture de la Renaissance italienne. Dans le Vieux-Montréal d'aujourd'hui, l'édifice Urquart, construit en 1855 (434, rue Saint-Pierre, architecte George Browne), et l'édifice Ramsay, érigé en 1858 (417, rue des Récollets), constituent deux bons exemples de ce type de bâtiments commerciaux. Le déménagement de l'Hôtel-Dieu et de l'hôpital des Sœurs grises vers la périphérie de la ville au milieu du XIX^e siècle a permis de créer sur les sites désertés dans la ville portuaire des ensembles remarquables de ce type d'architecture. En témoignent avec éloquence les magasins-entrepôts construits en 1861-1872 sur le site de l'Hôtel-Dieu (aujourd'hui Cours Le Royer) par les architectes Victor Bourgeau, Michel Laurent, Albert Mesnard et Henri-Maurice Perrault et ceux érigés par Michel Laurent en 1871-1875 sur les terrains des Sœurs grises, le long de la rue Saint-Pierre, connus aujourd'hui sous les vocables de Cours Saint-Pierre et de Cours de Callière¹².

Ce type d'architecture commerciale n'est pas propre au Vieux-Montréal. Plusieurs villes américaines qui ont connu une période industrielle importante, que ce soit Boston, New York ou Saint Louis, ont

12. *Ibid.*, p. 222-236.

produit ce type de bâtiments, notamment avec des façades en fonte. Ce qui fait la valeur particulière de cette architecture commerciale montréalaise, c'est la qualité et la cohérence des ensembles engendrés par ces bâtiments mitoyens, comme on peut l'apprécier dans les rues Saint-Paul, Notre-Dame, Sainte-Hélène, Saint-Pierre et bien d'autres. Ce sont ces ensembles, plus que n'importe quel édifice d'architecture professionnelle, qui créent en définitive le caractère particulier du Vieux-Montréal, lequel a été classé, dans sa majeure partie, arrondissement historique en 1964 par le gouvernement du Québec. Cet arrondissement compte parmi les plus imposants et les plus authentiques en Amérique du Nord avec ceux du Vieux-Québec intra-muros, de Beacon Hill à Boston, de Savannah en Géorgie et du Vieux-Carré de la Nouvelle-Orléans.

Pour ce qui est de l'architecture industrielle proprement dite, il en reste de nombreux exemples dans le secteur du canal de Lachine. Cette architecture, généralement en brique, se caractérise par son approche utilitaire et fonctionnelle, dont les formes se réduisent le plus souvent à une expression vigoureuse de la structure de l'édifice et de ses fonctions par la mise en forme et le traitement de la brique et par le rythme des ouvertures. Comme exemple, on peut retenir le complexe de la Belding Corticelli, construit par étapes à partir de 1884 et aujourd'hui en partie recyclé en habitation. Mais, comme dans le cas de l'architecture commerciale anonyme du Vieux-Montréal, les bâtiments s'imposent d'abord par leur regroupement autour du canal, lequel leur donne leur véritable signification historique.

Enfin, à ce chapitre, il y aurait lieu de ne pas faire abstraction des fameux élévateurs à grains, qui sont des structures imposantes bien adaptées à leur fonction et qui ont marqué fortement les paysages du port de Montréal. Les principaux ont disparu, tels que les élévateurs n^{os} 1 et 2. Il reste heureusement d'autres bons témoins, dont l'élévateur n^o 5, face au bassin de la Pointe du Moulin à Vent, construit en 1906 et agrandi en 1958.

■ Les influences culturelles et la recherche de l'excellence

Les éléments de patrimoine bâti que nous venons de présenter, provenant essentiellement de l'adaptation au contexte géographique local et aux situations socioculturelles propres à une société donnée, constituent ce que la région de Montréal a produit de plus authentique. Mais il existe une autre facette au patrimoine bâti montréalais. Il s'agit d'un patrimoine qui s'inscrit dans les grands mouvements d'urbanisme et d'architecture de l'Occident, donc qui ne saurait être revendiqué comme spécifique. Il mérite néanmoins l'attention pour l'excellence atteinte dans l'architecture et l'aménagement.

L'émergence de ce patrimoine d'excellence est attribuable, selon nous, à une conjoncture particulière, propre cette fois à la région montréalaise. L'agglomération connaît, en effet, un âge d'or de 1850 à 1930, en

plein apogée de l'Empire britannique, dont elle est un des principaux joyaux. Une élite bourgeoise anglophone, qui a ses points de référence partout dans le monde, y canalise ressources, efforts et talents. Profitant d'un carrefour d'influences culturelles que favorise la situation géographique de l'île de Montréal, elle s'emploie durant toute cette période à produire une architecture et à polir une image urbaine qui témoignent de ses capacités, de ses idéaux et de sa fierté. L'engouement de cette période pour le symbole et le pittoresque favorise d'ailleurs cette démarche.

Les Canadiens français, qui sont davantage engagés dans un processus d'affirmation nationale, contribuent à leur façon à la richesse de ce patrimoine. Ils sont d'ailleurs les premiers, avec la basilique Notre-Dame de la place d'Armes (1824-1829), à promouvoir d'une façon spectaculaire l'architecture néogothique, laquelle deviendra le premier style national au Canada. D'autres églises de ce style, œuvres de francophones, telles que l'église Saint-Patrick (1843-1847, architecte Pierre-Louis Morin, en collaboration avec le père Félix Martin) et l'église Saint-Pierre-Apôtre (1851-1853, de l'architecte Victor Bourgeau), marquent une évolution significative dans l'interprétation de l'architecture gothique.

Plusieurs édifices institutionnels, requis ou commandés par le groupe francophone, contribuent également à l'excellence architecturale. On peut retenir l'hôtel de ville de Montréal, réalisé en 1874-1878 par les architectes Henri-Maurice Perrault et Alexandre C. Hutchison, qui présente un bon exemple de style Second Empire même si certaines caractéristiques de ce style, dont les toits en mansarde et en pavillon, ont été atténuées lors de sa reconstruction en 1923 après un incendie. De même, le palais de justice (actuellement le centre administratif Ernest-Cormier) qu'érigent en 1922 les architectes Ernest Cormier, Louis-Auguste Amos et Charles J. Saxe mérite l'attention comme exemple imposant d'édifice de style renouveau classique, grâce, notamment, à sa monumentale succession de colonnes doriques.

Du côté anglophone, le style néogothique domine pour la réalisation des églises. Une certaine perfection est atteinte avec la cathédrale anglicane Christ Church, laquelle prend pour modèle les églises anglaises du ^{xiv}e siècle à plan cruciforme. Construit en 1856-1859 par les architectes Frank Wills et Thomas S. Scott, cet édifice témoigne de l'influence de la Camden Society de Cambridge, société ecclésiastique soucieuse d'assurer à l'Église anglicane une qualité d'architecture digne de son rang. L'église anglicane St. George (1869-1870, architecte William Tutin Thomas) est pour sa part intéressante en raison de son clocher placé latéralement au volume de la nef, ce qui donne une composition d'ensemble pittoresque. Cette nef, qui est coiffée d'une voûte en bois sur une charpente *double-hammer* d'une portée de 18,3 mètres, ne manque pas d'intérêt.

Du côté de l'architecture publique, plusieurs édifices se démarquent, mais deux impressionnent plus particulièrement. Le marché Bonsecours d'abord, œuvre réalisée en 1844-1847 par l'architecte William Footner, édifice néoclassique imposant et austère, que plusieurs spécialistes considèrent comme le plus important édifice public de cette période

au Québec, si ce n'est au Canada. Le Musée des beaux-arts, version 1912 (architectes Edward et William Maxwell), s'impose de son côté par la délicatesse de son architecture et l'harmonie de ses proportions.

Ouverts aux influences américaines, comme les francophones le seront à celles de Paris, les anglophones auront recours à l'occasion à des architectes américains pour réaliser des édifices prestigieux. Parmi les plus importants, signalons l'architecte Bruce Price, de Boston. Disciple du premier grand architecte américain, Henri-Hobson Richardson, dont l'expression architecturale favorite de facture néoromane met l'accent sur la logique structurale et le respect de la nature des matériaux, Price réalisera en 1887-1888 dans ce style la gare Windsor (agrandie par Edward Maxwell en 1900-1906 et de nouveau à partir de 1912 par les architectes Taylor, John Watts, L. Fenning et W.S. Painter). Cet édifice possède l'assurance d'une forteresse du Moyen Âge, à laquelle contribue fortement l'arcade plein cintre engagée sur trois étages; cette arcade a permis de maintenir l'unité de l'ensemble lors des agrandissements successifs.

Plusieurs architectes américains interviendront également dans l'architecture commerciale. Ainsi, Stanford White, de la célèbre firme new-yorkaise McKim, Mead and White, s'est vanté d'avoir construit – lors de l'agrandissement, en 1901-1904, de la Banque de Montréal de la place d'Armes – la plus vaste et la plus belle salle bancaire du monde, rien de moins. Cette salle revêt l'apparence d'une splendide basilique romaine, d'une simplicité noble, propre à mettre en valeur la richesse des matériaux et la qualité des détails architecturaux. Une autre banque, la Banque Royale de la rue Saint-Jacques, aura recours également à des architectes de New York (York & Sawyer) pour la réalisation de son siège social en 1927. La tour de cette banque est ancrée sur un énorme podium qui prend l'allure d'un palais florentin de la Renaissance, dont l'intérieur, avec son hall voûté, sa grande salle bancaire au plafond à caissons multicolores et ses arcades à la Palladio, est aussi impressionnant que l'extérieur.

Les architectes canadiens ne sont pas à l'époque en reste dans la construction des édifices élevés à Montréal. L'excellent édifice de la Sun Life, en bordure du square Dorchester, est alors construit en plusieurs étapes selon les plans des architectes Darling & Pearson de Toronto. Si l'édifice de Bell Téléphone (1927-1929) des architectes Barrott & Blackader attire moins l'attention, il n'en demeure pas moins un excellent immeuble, sobre et bien proportionné. Ces qualités se retrouvent également dans l'édifice Aldred (place d'Armes), de style Art déco, que ces mêmes architectes concevaient en 1929.

Il y aura quête d'excellence également dans l'architecture domestique, principalement au sein de ce qu'il a été convenu d'appeler le « Mille Carré », lieu de résidence privilégié de la haute bourgeoisie montréalaise au tournant du siècle; le « Mille Carré » était délimité, *grosso modo*, par les rues De La Gauchetière et Guy et les avenues des Pins et du Parc. Parmi les résidences originales qui ont survécu, retenons la maison George Stephen (1882-1884, aujourd'hui Mount Stephen Club) de l'architecte William Tutin Thomas, sans doute la plus richement décorée de toutes les

survivantes du secteur, la maison Allan (1861-1863, architectes Victor Roy et William Speir & Son), laquelle est inspirée des villas italiennes de la campagne toscane, et la maison Hosmer d'Edward Maxwell (1900-1901), résidence en grès rouge importé d'Écosse et dont le style se rapproche de celui du Second Empire.

L'instauration de l'impôt sur le revenu et la disparition graduelle des domestiques amenèrent les riches bourgeois montréalais à délaisser les maisons familiales au profit de luxueux immeubles à appartements. Deux de ceux-ci s'imposent dans le secteur : l'immeuble Linton, érigé en 1907 par les architectes Samuel Arnold Finley et David Jerome Spence dans les jardins mêmes de la première maison familiale Linton (angle des rues Sherbrooke et Simpson), et, grâce à ses toits en pignon, à ses tourelles, à ses mâchicoulis et à ses créneaux décoratifs, le pittoresque immeuble Le Château (1925, architectes George Allen Ross et Robert Henry Macdonald). On ne saurait enfin laisser de côté, au chapitre des immeubles résidentiels en hauteur, l'hôtel Ritz-Carlton. Réalisé en 1911 par les architectes Warren & Wetmore de New York, il est à lui seul, par sa prestance et son luxe, le symbole de l'élégance de la rue Sherbrooke de l'époque.

La recherche de l'excellence se manifeste enfin durant cette période dans l'aménagement paysager. À Montréal, comme ailleurs en Amérique, c'est la grande période des parcs urbains : en témoignent éloquentement les parcs du Mont-Royal, de l'île Sainte-Hélène et La Fontaine. Le parc du Mont-Royal, le seul parc au Canada à avoir été aménagé par le grand architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted, concepteur de Central Park à New York, est remarquable par sa mise en valeur réfléchie des éléments naturels de la montagne. Frederick G. Todd poursuivra, à partir de 1907, le même objectif de mise en scène de la nature avec le parc de l'île Sainte-Hélène. Le parc La Fontaine fait état, pour sa part, de deux types d'aménagement : l'un de caractère naturel et pittoresque, dans l'esprit des parcs anglais, et l'autre à la française, avec des allées linéaires et des arbres alignés au cordeau.

■ La période contemporaine

Il s'est construit plus de bâtiments dans la région de Montréal depuis 1950 que depuis la fondation de la ville en 1642 jusqu'à cette date. Pourtant, et même s'il est encore un peu tôt pour porter un jugement, il y a très peu d'éléments de cette production contemporaine qui puissent être considérés comme d'intérêt patrimonial.

Même s'ils ne sont pas intégrés au tissu urbain traditionnel, Place Ville-Marie (1959-1962, architecte Ioh Ming Pei), Place Bonaventure (1966, architecte Raymond Affleck), Place Victoria (1963-1964, ingénieur Pier Luigi Nervi, architecte Luigi Moretti) et Westmount Square (1964-1966, architecte Ludwig Mies van der Rohe) n'en présentent pas moins un grand intérêt en eux-mêmes. Ce sont des complexes multifonctionnels d'un

caractère nouveau, qui ont rempli d'une façon efficace le rôle qu'on leur destinait au départ et qui font état de solides qualités architecturales, tant sur le plan conceptuel que sur le plan de la qualité des matériaux employés.

Les grands complexes n'étant plus en demande et les attentes de la population au regard de la conservation du patrimoine bâti s'étant accrues, d'autres types de complexes, intégrant des structures existantes, sont apparus. Parmi ceux-ci, trois présentent un potentiel patrimonial: la Maison Alcan, le Centre de commerce mondial et le Centre Canadien d'Architecture.

La Maison Alcan (1982-1983, ARCOP et Associés) combine, par l'intermédiaire d'un atrium, un modeste édifice à bureaux contemporain avec quatre anciennes résidences en rangée de la rue Sherbrooke, lesquelles encadrent l'ancien hôtel Berkeley, dont le rez-de-chaussée sert d'entrée au complexe. Remarquable projet d'intégration urbaine et architecturale, la Maison Alcan constitue un hommage à l'histoire et à la culture montréalaise. Le Centre de commerce mondial (1987-1991, architectes ARCOP, Provencher Roy et Julia Gersovitz), situé à la frontière entre le Vieux-Montréal et le square Victoria, reprend à plus grande échelle le concept d'aménagement de la Maison Alcan. Il s'agit dans l'ensemble d'un excellent projet, qui intègre bien ses nombreuses composantes et qui fait une utilisation convenable du patrimoine bâti malgré un façadisme bien réel. Enfin, le Centre Canadien d'Architecture (1985-1988, architectes Peter Rose et Phyllis Lambert), institution qui combine l'ancienne maison Shaughnessy avec un développement contemporain, compte parmi les grandes réalisations montréalaises contemporaines. C'est une œuvre de longue durée, qui répudie les modes passagères pour renouer avec le langage de l'architecture classique en mettant l'accent sur l'ordre et le rituel.

Du côté de l'aménagement urbain, une œuvre à potentiel patrimonial prend lentement forme au lieu même où Montréal est né: le Vieux-Port. L'intervention minimale qui s'y est faite depuis une décennie, visant à mettre en valeur le front d'eau de la rue de la Commune et à rendre le fleuve accessible à la population, a su préserver le caractère du lieu et échapper à la commercialisation à outrance qui a trop caractérisé la réappropriation des friches portuaires en Amérique du Nord.

■ Conclusion

La culture est présente sur deux plans dans le patrimoine bâti montréalais. Il y a d'abord l'adaptation à la réalité vécue dans le milieu géographique nouveau. Celle-ci est visible dans l'organisation spatiale des premières occupations du sol, dont les traces se sont perpétuées jusqu'à aujourd'hui dans les «blocs» et la grille de rues de l'agglomération centrale. Elle l'est également dans l'architecture traditionnelle, que l'on qualifie de québécoise, l'architecture des églises paroissiales et des institutions religieuses, mais également et surtout dans l'architecture domestique, dont la maison urbaine et la maison rurale, avec leurs pignons coupe-feu décoratifs,

sont des produits distinctifs dans la région. Elle l'est enfin dans une architecture qui n'a pas la prétention d'en être une, celle de l'habitation type de la période industrielle, avec son plan corridor et ses escaliers extérieurs, et dans l'architecture commerciale, avec son plan libre et ses façades de squelette de pierre.

La valeur de cette architecture vernaculaire ne réside pas, sauf exception, dans les unités en tant que telles, mais bien dans les ensembles qu'elles contribuent à former. Ces ensembles, que ce soit ceux du Vieux-Montréal ou du plateau Mont-Royal, servent de supports à des styles de vie qui eux-mêmes caractérisent l'agglomération. En effet, c'est principalement grâce à eux et aux styles de vie qu'ils favorisent que Montréal est considérée comme la plus européenne des villes d'Amérique du Nord.

À cette culture du milieu se superpose la culture savante, celle qui marque l'architecture et les aménagements professionnels. Ses produits méritent l'attention et contribuent à la qualité du patrimoine bâti montréalais, principalement pour leur excellence. Cette excellence est tributaire du fait que Montréal, située au carrefour des voies de communication, a profité d'apports culturels multiples que les communautés en présence dans le territoire ont cherché à la promouvoir, chacune pour des raisons qui lui sont propres.

Il est enfin encourageant d'observer que la période contemporaine semble vouloir laisser sa marque également dans l'architecture et l'aménagement. En témoigne la ville intérieure, laquelle a inspiré des aménagements similaires au Canada et ailleurs dans le monde. Des complexes et des aménagements récents, tels que la Maison Alcan, le Centre de commerce mondial et le Vieux-Port, sont à l'origine, pour leur part, d'une façon d'agir sur l'environnement que le monde universitaire qualifie désormais d'École de Montréal. Il est nécessaire d'être distinctif pour faire école.

15

Plan stratégique de conservation des églises et des chapelles au centre-ville de Montréal¹

1. Paru originellement dans Luc Noppen, Lucie K. Morisset et Robert Caron, *La conservation des églises dans les villes-centres. Actes du premier Colloque international sur l'avenir des biens d'Église*, Québec, Les Éditions du Septentrion, 1997, p. 109-119.

Il s'agit du résumé d'une recherche effectuée pour Héritage Montréal par Jean-Claude Marsan, alors professeur titulaire, responsable du programme de maîtrise en conservation de l'environnement bâti à l'École d'architecture de l'Université de Montréal (UdeM) (directeur de la recherche), et Caroline Dubuc, étudiante chercheuse (UdeM), avec la collaboration de Gérard Beaudet, professeur agrégé, Institut d'urbanisme (UdeM), de Dinu Bumbaru et de Nancy Dunton d'Héritage Montréal. Commandites: Conseil régional de développement de l'île de Montréal, Ville de Montréal (Entente sur le développement culturel de Montréal), ministère de la Culture et des Communications, Pierres Vivantes et Université de Montréal.

Au cours de l'histoire, la concentration à Montréal d'une population porteuse de deux cultures principales, adhérent à des Églises catholique et protestante, s'est traduite par une prolifération d'églises, de chapelles et d'autres édifices à caractère religieux. Un grand nombre de ces immeubles possède une valeur patrimoniale. C'est au centre-ville que cet héritage est le plus visible : on compte aujourd'hui sur ce territoire 24 églises et chapelles, en plus de 7 couvents et domaines². C'est donc dire que ce patrimoine matériel a puissamment contribué à façonner l'identité et l'image du cœur de la métropole.

Ces biens culturels sont aujourd'hui menacés sous l'action combinée du déclin démographique, de la chute de la pratique religieuse, de la prise en charge des services sociaux par l'État et du dépeuplement des secteurs urbains centraux au profit de la périphérie. La présente recherche considère les églises et les chapelles situées au centre-ville de Montréal et a pour objectif l'élaboration d'un plan stratégique qui pourrait assurer leur conservation.

■ La méthodologie

La recherche met de l'avant le postulat qu'il serait hasardeux de dépendre uniquement des gouvernements pour assurer la conservation de ce patrimoine religieux. Il faudrait avant tout chercher à ce que ces immeubles puissent accueillir des fonctions compatibles, à caractère religieux ou autre, capables de générer des revenus qui suffiraient à assurer leur entretien.

Comme le nombre des églises et des chapelles au centre-ville est considérable, il va de soi qu'il faut faire porter l'action en priorité sur les édifices les plus significatifs du point de vue patrimonial et, parmi ceux-ci, sur ceux qui sont les plus menacés de disparition. Pour établir cette liste, on a élaboré des fiches techniques pour chacune des églises et des chapelles, visant à faire ressortir deux types d'information :

- **La valeur patrimoniale** : chaque bâtiment a fait l'objet d'une recherche quant à son intérêt historique, ses caractéristiques architecturales, son patrimoine artistique et l'importance de son rôle dans le paysage urbain.
- **Les menaces prévisibles** : pour cerner les menaces à l'intégrité des immeubles, chacun a fait l'objet d'une recherche concernant ses conditions physiques, la fréquence de son utilisation pour des fins de culte et l'état des revenus et des déboursés annuels durant

2. Pour les fins de cette recherche, les limites du centre-ville, telles que définies dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en 1992 (à savoir le secteur délimité, *grosso modo*, par le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine au sud, la rue Guy et l'avenue Atwater à l'ouest, le parc du Mont-Royal et la rue Sherbrooke au nord et la rue Amherst à l'est), ont été repoussées du côté est jusqu'à l'avenue Papineau de façon à comprendre les églises Saint-Pierre-Apôtre, Sainte-Brigide, St. John Presbyterian, St. Luke Episcopalian et l'ancienne église Taylor. Ne sont considérées dans cette recherche que les églises et les chapelles qui servent encore de lieu de culte et qui ont été construites avant 1945.

la période 1961-1991. Ces renseignements peuvent être éloquentes dans leur convergence : une église en mauvaise condition physique, dont la fréquentation et les revenus déclinent, voit également sa conservation menacée.

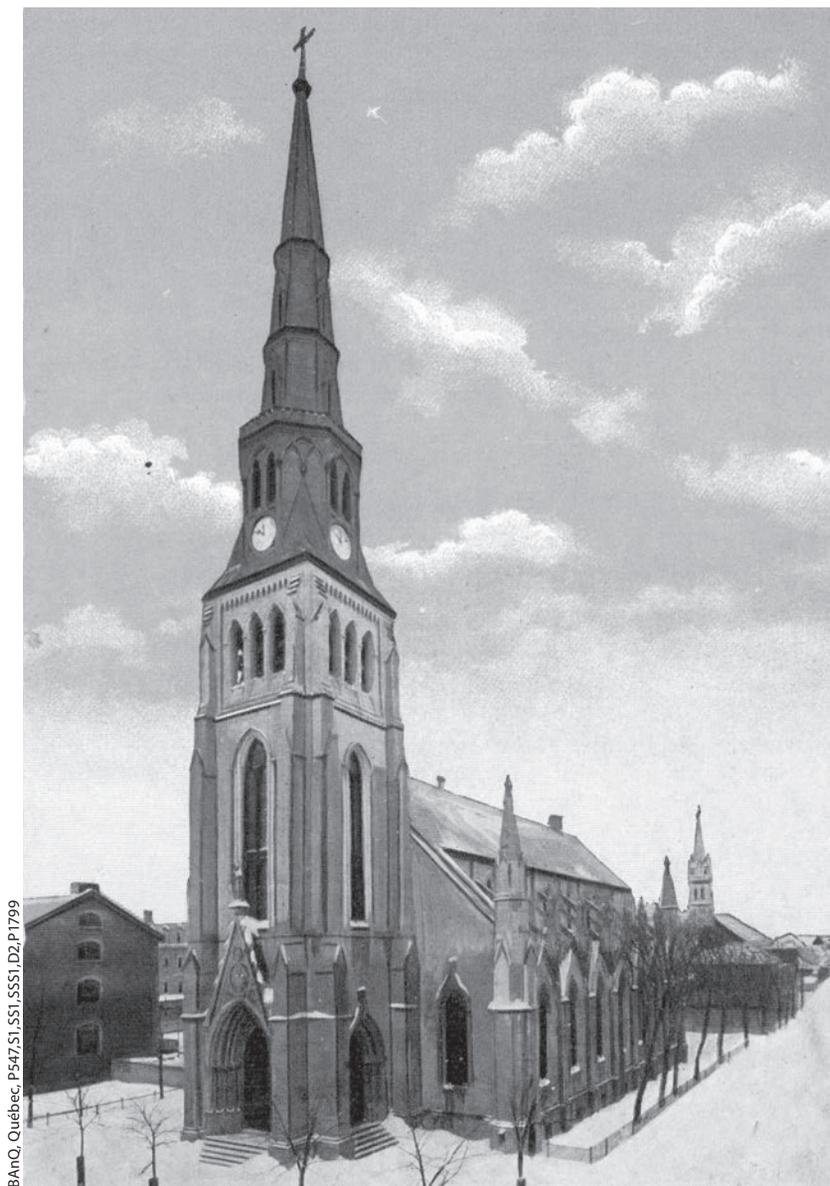
■ L'état de la question

L'analyse des fiches techniques a permis de faire ressortir certains renseignements peu connus. Ainsi, sur le plan du patrimoine historique et urbain, plusieurs églises, dont Notre-Dame-de-Bonsecours, Notre-Dame, Saint-Jacques, St. Patrick, Christ Church, St. James the Apostle et St. George, en s'implantant à l'origine à la périphérie de l'agglomération de l'époque, ont contribué à orienter le développement de cette dernière.

En ce qui concerne le patrimoine architectural, ce qui frappe surtout, c'est sa vitalité : il n'est pas resté figé dans le temps. Certaines églises ont fait l'objet d'agrandissements (St. Luke Episcopalian et St. James the Apostle) ; d'autres ont été complétées graduellement (Notre-Dame, St. Patrick, Saint-Pierre-Apôtre et St. George) ; d'autres encore ont connu d'importantes transformations intérieures (Notre-Dame et Erskine and American). Par contre, l'église du Gesù n'a jamais été terminée et certaines autres ont subi des dommages, soit la perte de un ou des deux clochers d'origine (Taylor Church, Sacré-Cœur-de-Jésus et Saint-Sauveur), soit d'autres transformations préjudiciables (Mission catholique chinoise du Saint-Esprit et Notre-Dame-de-Bonsecours). Il est à noter que l'excellence architecturale atteinte par certaines églises semble tributaire du fait que leurs communautés ont changé d'immeuble au fur et à mesure de leur croissance ou de leur regroupement avec d'autres communautés. C'est le cas principalement des communautés Erskine and American et St. Andrew and St. Paul. On observe enfin que la majorité des architectes qui ont marqué de leur talent l'histoire de l'architecture de la région montréalaise ont également œuvré dans l'architecture religieuse. Cela montre l'importance que l'on accordait à l'époque à la qualité architecturale des églises malgré des budgets parfois réduits : dans la plupart des réalisations, on peut affirmer que la fierté des communautés allait de pair avec leur piété.

Le patrimoine artistique des églises est également important, mais demeure encore peu documenté et peu connu. Les orgues se distinguent, certaines par leur ancienneté ou leur fabricant, d'autres par l'abondance des jeux. Les vitraux constituent également des biens culturels significatifs ; signalons que la plus importante collection de vitraux de Tiffany au Canada se trouve dans l'église Erskine and American et que plusieurs églises possèdent des vitraux provenant de l'atelier William Morris d'Angleterre (Christ Church, St. James the Apostle et St. Andrew and St. Paul). Le mobilier des églises se démarque par le fait que, dans de nombreux cas, il a été conçu en tout ou en partie par des architectes. Dans le domaine de la peinture, outre les fresques de la chapelle Notre-Dame-de-Lourdes qui sont

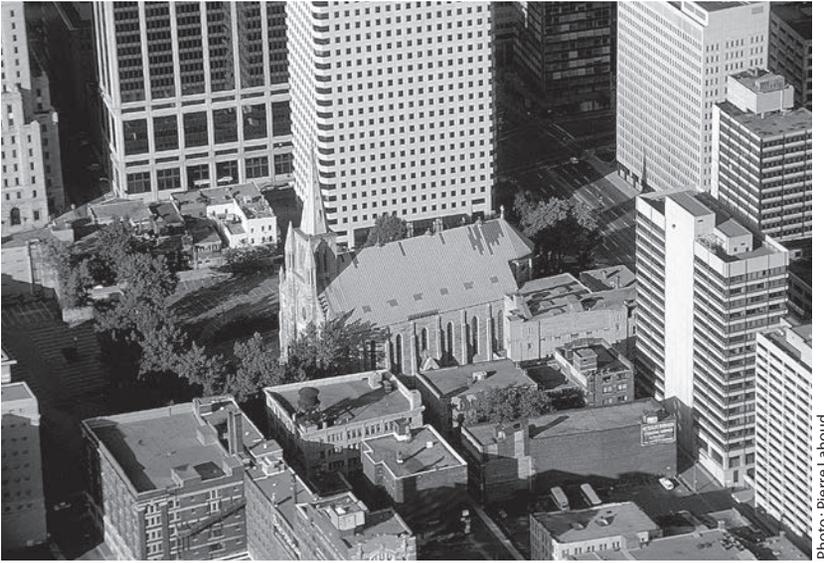
L'église ►
Saint-Pierre-Apôtre,
Montréal.



BAnQ, Québec, P547/S1, S51, S551, D2, P1799

uniques, il y a des trésors. Les sculptures, pour leur part, révèlent des noms comme Louis-Amable Quévillon, J.-Olindo Gratton et Philippe Hébert. Même les cloches retiennent l'attention.

Sur le plan du rôle rempli par les églises dans les paysages urbains, certaines ont conservé avec leur environnement immédiat des relations visuelles, maintenant leur caractère d'origine: Notre-Dame-de-Bonsecours, Taylor Church, Sacré-Cœur-de-Jésus, Sainte-Marguerite-Marie, Erskine and American et St. Andrew and St. Paul. La grande majorité des autres églises apporte aux paysages du centre-ville des éléments de contraste et de diversité qui contribuent à les caractériser et à les humaniser.



◀ L'église
St. Patrick,
Montréal.

Photo : Pierre Lahoud

■ *Le classement des églises selon leur valeur patrimoniale*

En accordant à chaque église un pointage variant de un à cinq (de la moindre à la plus grande valeur) pour chaque critère d'évaluation – importance historique, caractéristiques architecturales distinctives, patrimoine artistique et relation visuelle avec le milieu –, on obtient le classement suivant :

- 1^{er} rang (20 points) : la basilique Notre-Dame ;
- 2^e rang (17 points) : la cathédrale Christ Church ;
- 3^e rang (16 points) : la basilique St. Patrick et les églises Saint-Pierre-Apôtre et Erskine and American ;
- 4^e rang (15 points) : les églises St. Andrew and St. Paul, St. George et la basilique Saint-Jacques-le-Majeur (aujourd'hui cathédrale Marie-Reine-du-Monde) ;
- 5^e rang (14 points) : l'église St. James United et la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours ;
- 6^e rang (12 points) : les églises Sainte-Brigide, Sacré-Cœur-de-Jésus, Gesù et la chapelle Notre-Dame-de-Lourdes ;
- 7^e rang (11 points) : les églises St. John the Evangelist, St. James the Apostle, Emmanuel Congregational et Sainte-Marguerite-Marie ;
- 8^e rang (10 points) : l'église de la Mission catholique chinoise du Saint-Esprit ;
- 9^e rang (9 points) : l'église Holy Trinity (aujourd'hui Saint-Sauveur) ;
- 10^e rang (6 points) : les églises St. John Lutheran et Taylor Church ;
- 11^e rang (2 points) : les églises St. Luke Episcopalian et St. John Presbyterian.

■ *Les conditions physiques*

Une évaluation des conditions physiques des églises et des chapelles, à partir d'études déjà réalisées à cette fin, montre les résultats suivants :

- **Bon état** : St. Patrick, Emmanuel Congregational, Mission chinoise du Saint-Esprit, St. Andrew and St. Paul, Gesù, Notre-Dame et Notre-Dame-de-Lourdes.
- **En cours de restauration** : Christ Church et Notre-Dame-de-Bonsecours.
- **Travaux de moyenne envergure** : St. George, Erskine and American, St. John the Apostle, Saint-Pierre-Apôtre, Sainte-Brigide, Sainte-Marguerite-Marie et Sacré-Cœur-de-Jésus.
- **Travaux de grande envergure** : St. James United, Marie-Reine-du-Monde et St. John the Evangelist.

■ *La fréquentation pour fins de culte et la santé financière des églises*

Les renseignements concernant la fréquentation pour fins de culte et l'état des revenus et des dépenses annuels pour les décennies 1961-1991 font ressortir certains constats. En premier lieu, dans la plupart des cas étudiés, la baisse de la fréquentation des églises fut radicale au cours des décennies 1961-1981, mais elle s'est atténuée au cours de la décennie suivante. Trois cas méritent cependant d'être nuancés. Sainte-Brigide a subi une chute de fréquentation de l'ordre de 90 % durant les années 1961-1981, mais une remontée de 80 % en 1981-1991. Même scénario pour l'église St. George : baisse de 59 % en 1961-1981 et remontée de 85 % en 1981-1991. Quant à l'église St. Andrew and St. Paul, elle a connu la baisse de fréquentation la plus faible de toutes les églises pour lesquelles des données sont disponibles : 37 % en 1961-1981 et 4 % en 1981-1991.

Pour ce qui est des revenus et des dépenses, les déboursés suivent la courbe des entrées d'argent dans la plupart des cas. Ce n'est qu'en comparant ces renseignements avec les données sur les conditions physiques et sur la fréquentation que l'on est en mesure de porter un jugement sur la santé financière des églises.

■ **Les tendances, les menaces et les opportunités**

■ *Le monument au service de la conservation*

Si l'on aborde la question d'une stratégie de conservation, plusieurs voies se dessinent. En premier lieu, certaines églises peuvent être classées dans la catégorie des « monuments ». Cela veut dire que l'importance de leur histoire ainsi que l'excellence de leur architecture (et souvent du contexte urbain immédiat), y compris celle de leur patrimoine artistique, en font des édifices à part que la population a tendance à reconnaître et à

s'approprier comme tels. Dans cette optique, on peut considérer que la conservation à long terme des basiliques Notre-Dame et St. Patrick et des cathédrales Christ Church et Marie-Reine-du-Monde ne devrait pas créer de problème, car leur caractère même de « monuments » est le meilleur rempart contre leur disparition.

■ *Les cas sous contrôle*

Il existe par ailleurs des cas sous contrôle. Ainsi, l'Armée du Salut a cédé une partie du terrain et des droits souterrains de l'église Emmanuel Congregational pour permettre la construction de la Maison Alcan en 1982-1983. Cela devrait placer cette église à l'abri des menaces de démolition, d'autant plus qu'elle est spatialement intégrée au complexe en question.

Même si l'église de la Mission catholique chinoise du Saint-Esprit n'est pas aussi bien intégrée au complexe Guy-Favreau, ces deux entités ont été liées intimement quand le gouvernement fédéral a développé cet ensemble architectural. Outre cet historique, si l'on considère le symbole que représente le Quartier chinois à Montréal et le fait que l'église ait été classée monument historique en 1977, on peut présumer que la conservation de cet édifice est assurée.

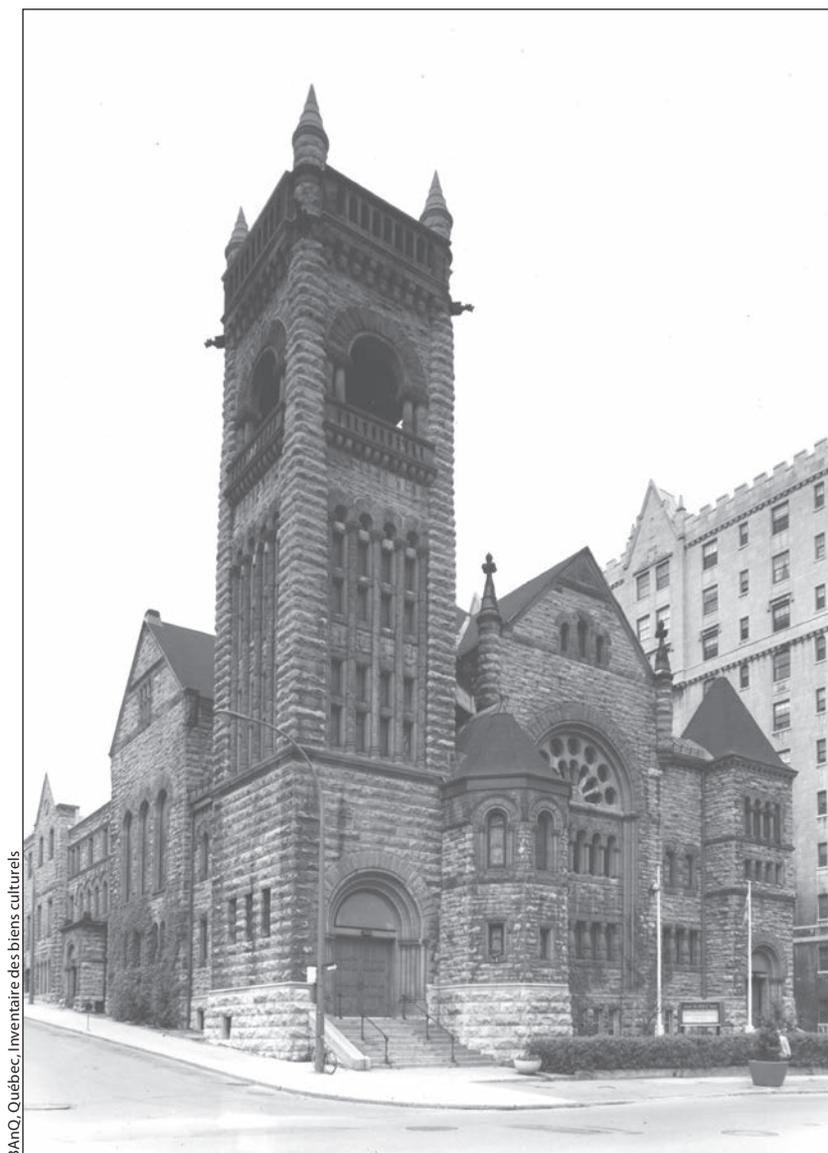
Divers facteurs assurent, pour l'instant, la conservation de l'église St. Andrew and St. Paul, dont son excellente condition physique et le fait qu'elle ait connu une baisse de fréquentation parmi les plus faibles des églises au centre-ville durant les décennies 1961-1991, la riche histoire de la communauté et son attachement au sanctuaire. Même observation en ce qui concerne l'église St. George dont la fréquentation est en hausse et qui fait l'objet d'une action concertée pour accroître ses revenus.

La chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours ne semble pas menacée non plus. Sa valeur symbolique, tant pour la population que pour plusieurs communautés religieuses, sa place privilégiée dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et le fait que les sulpiciens, qui en sont propriétaires, possèdent plusieurs sources de revenus, sont autant de raisons à l'appui de ce diagnostic. L'édifice est d'ailleurs en cours de restauration. Même constat quant à l'église Sainte-Marguerite-Marie : l'édifice est la propriété de l'archevêché de Montréal qui le loue à la Mission catholique latino-américaine Notre-Dame-de-la-Guadeloupe.

■ *Les cas préoccupants et les priorités*

Un plan stratégique doit établir des priorités et concentrer les énergies sur les églises qui sont ou qui risquent d'être menacées de disparition dans un avenir prévisible et dont la conservation s'impose de toute évidence. Si l'on exclut les églises dont la valeur patrimoniale est plutôt faible (Saint-Sauveur, St. John Lutheran, Taylor Church, St. Luke Episcopalian et St. John Presbyterian) et les dix églises dont l'avenir est sous contrôle, neuf églises et chapelles au centre-ville retiennent l'attention. En accordant à ces immeubles un pointage croissant au regard de

Erskine and
American Church,
Montréal.



BAHQ, Québec. Inventaire des biens culturels

l'importance de leur valeur patrimoniale, multiplié par un pointage croissant en regard de l'envergure de leur détérioration physique, on arrive aux priorités d'intervention suivantes :

- 1^{re} priorité : St. James United ;
- 2^e priorité : Saint-Pierre-Apôtre et Erskine and American ;
- 3^e priorité : St. John the Evangelist ;
- 4^e priorité : Sainte-Brigide et Sacré-Cœur-de-Jésus ;
- 5^e priorité : St. James the Apostle ;
- 6^e priorité : le Gesù et Notre-Dame-de-Lourdes.

■ Plan stratégique de conservation

■ *Les enseignements de l'histoire*

L'histoire de certaines églises est susceptible de guider vers des pistes possibles de conservation pour l'avenir. Les enseignements suivants peuvent être ainsi dégagés :

- **L'église comme bénéficiaire du développement** : en parasitant des sites avantageux, des églises ont par la suite bénéficié de leur développement. Ce qui a été vrai du développement urbain pourrait l'être également du « redéveloppement ».
- **Le regroupement des communautés** : les églises Erskine and American et St. Andrew and St. Paul ont bénéficié du regroupement de leurs communautés. De tels regroupements de communautés et de paroisses peuvent être envisagés dans l'avenir.
- **Le transfert de lieux de culte** : tant du côté protestant que catholique, il y a des exemples de bâtisses qui ont servi successivement de lieu de culte à différentes Églises et communautés.
- **Le partage des lieux de culte** : le cas de certaines églises rappelle que le partage du lieu de culte peut être une solution à la conservation de certains immeubles.
- **L'apport du voisin ou du partenaire** : parmi les églises dont la conservation semble assurée, un certain nombre le doivent à un voisin ou à un partenaire (Christ Church, Emmanuel Congregational, Mission catholique chinoise du Saint-Esprit, etc.). Cette solution est sans doute l'une des plus pertinentes au centre-ville, compte tenu notamment du fait que les églises et leur site peuvent offrir des possibilités de mise en valeur intéressantes pour des propriétés avoisinantes.

■ *Les pistes de solution pour les cas préoccupants*

L'objectif ici n'est pas de proposer des solutions définitives, mais d'explorer des pistes de solution pour la conservation des églises au centre-ville.

- **St. James United** : la démolition des bâtiments qui font écran à cette église rue Sainte-Catherine permettrait de désenclaver son site et créerait une situation propice au développement de nouvelles fonctions à son pourtour. Cette opération se traduirait par un accroissement substantiel de la plus-value des propriétés riveraines, donc par une augmentation parallèle des taxes foncières dont une partie pourrait être prélevée pour l'entretien de l'église.
- **Erskine and American** : deux projets de restauration et de recyclage fort compatibles avec cet immeuble sont envisagés : le premier consisterait à transformer l'église en bibliothèque publique

pour accueillir les collections de livres d'art du Musée des beaux-arts voisin et des universités du centre-ville et le second à transformer l'édifice en salle de musique de chambre, avec utilisation à des fins de culte à des périodes prédéterminées.

- **Saint-Pierre-Apôtre, Sainte-Brigide et Sacré-Cœur-de-Jésus** : chacune de ces églises se trouvant à distance de marche l'une de l'autre, un regroupement des paroisses pourrait être envisagé au profit des églises Sainte-Brigide et Sacré-Cœur-de-Jésus. Quant à Saint-Pierre-Apôtre, qui est régulièrement utilisée pour des concerts et des enregistrements, la stratégie de conservation devrait être axée principalement sur ce type d'utilisation, en partenariat avec la Maison Radio-Canada voisine.
- **St. John the Evangelist et Notre-Dame-de-Lourdes** : considérant leur situation au sein du campus de l'Université du Québec à Montréal, les solutions de conservation semblent liées à cette institution et à ses besoins.
- **Le Gesù** : l'église et son site peuvent contribuer à mettre en valeur la place Félix-Martin, dont seule la première phase est complétée. Il y aurait lieu d'envisager un partenariat très actif lors de la seconde phase de développement de l'ensemble architectural.
- **St. James the Apostle** : plusieurs solutions sont possibles pour assurer la conservation de cette église, de la location d'espaces libres à un partenariat avec l'Université Concordia voisine. Une autre voie mérite d'être explorée : comme plusieurs sites voisins le long de la rue Sainte-Catherine ne sont pas développés à leur pleine capacité, on pourrait envisager que certains puissent déroger à la réglementation du Plan d'urbanisme en retour d'une contribution à l'entretien de l'église.

■ La gestion de la conservation, le leadership, la convergence et la coordination

La réalisation du plan stratégique de conservation et la mise en valeur culturelle et touristique des églises patrimoniales au centre-ville nécessitent un processus continu visant la poursuite des objectifs fixés et la concertation permanente de tous les intervenants concernés. Ce processus devrait être pris en charge et assuré par l'association patrimoniale interconfessionnelle Pierres Vivantes, qui devrait instituer un secrétariat permanent dont la direction serait confiée à une personne compétente et dynamique, responsable de poursuivre les objectifs suivants :

- la mise en œuvre du plan stratégique ;
- le rassemblement et la diffusion de l'information ;
- la création de liens dynamiques avec des instances universitaires et autres organismes qui peuvent contribuer à mieux connaître et faire connaître le patrimoine historique, architectural et artistique des églises et des chapelles montréalaises ;

- l'établissement d'un partenariat avec le Centre Canadien d'Architecture, qui pourrait étudier et conserver les documents relatifs à l'histoire et au patrimoine architectural et artistique de ces édifices;
- la diffusion de l'expérience acquise.

■ Conclusion

La situation que révèle cette étude aurait pu être bien plus dramatique. Si certaines églises sont menacées, d'autres ont profité des transformations morphologiques du tissu urbain au centre-ville pour s'insérer dans une nouvelle dynamique qui les protège. Elles indiquent l'une des principales voies à suivre pour la conservation de ce patrimoine religieux.

Il est également rassurant de constater au cours de l'histoire l'attachement à ces églises et à ces chapelles, tant des paroissiens et des communautés ecclésiales que de la population en général; la survie de plusieurs d'entre elles est certainement le fruit de l'acharnement. Il faut compter sur cette volonté et cet attachement collectifs comme alliés dans un plan stratégique de conservation. Ils existent déjà pour les églises qui ont valeur de « monuments ». Il faut les faire surgir pour d'autres églises, notamment en faisant mieux connaître leur histoire et leur patrimoine architectural et artistique.

Pour être « stratégique », un plan de conservation doit établir des priorités. Celles-ci doivent être déterminées en fonction de l'importance de la valeur patrimoniale de chaque église et de chaque chapelle et des menaces qui pèsent sur elles. Comme on a pu le voir, des pistes de solution se dessinent pour la plupart des cas préoccupants, mais elles risquent de mener nulle part s'il n'y a pas une prise en charge de l'opération par un organisme responsable dirigé par une personne capable d'assurer concertation et leadership.



Photo: Malcolm Thurlby

◀ La nef de l'église St. George, Montréal.

III

Urbanisme
et aménagement



16

Montréal : repenser l'aménagement¹

1. Paru originellement dans la revue *ARQ Architecture Québec*, n° 10, décembre 1982, p. 8-11.

Les changements d'ordre démographique, économique et philosophique nous font passer d'une idéologie de croissance à une idéologie de réappropriation. Comment, dans ce contexte, le cadre de vie des Montréalais évolue-t-il ?

Pour l'observateur le moins attentif, il est apparent que Montréal change actuellement sur les plans culturel et physique. « Le formidable élan », « l'énergie prodigieuse », « la vitalité infatigable » qui avaient tellement impressionné le prince des ondes et des poètes Robert Choquette il y a vingt ans font place maintenant à une quête d'appropriation et à des réalisations moins triomphantes que celles des années 1960. Simples conséquences de la crise économique en cours ? Sans doute en bonne partie ; mais également, dans le processus d'adaptation à cette crise et en réaction contre les attentes déçues de la période d'abondance qui l'a précédée, nous assistons à un changement idéologique significatif. Comment expliquer autrement la désaffection populaire qui accompagne désormais des aménagements qui, il y a une décennie, soulevaient la fierté et l'enthousiasme ?

Durant la période 1950-1970, une idéologie bien particulière a profondément imprégné l'aménagement urbain et l'architecture dans tous les pays d'économie avancée. Elle est connue comme l'idéologie de la croissance ; au Québec, le sociologue Marcel Rioux l'a qualifiée d'idéologie de rattrapage. Trois croyances principales étaient à l'origine de cette idéologie.

1. D'abord la croyance que les grandes agglomérations urbaines devaient connaître dans l'avenir un taux de croissance démographique dramatiquement élevé. Ainsi, en 1967, le plan témoin « Horizon 2000 » préparé par les professionnels du Service d'urbanisme de Montréal assumait que le Grand Montréal devait héberger sept millions d'habitants en l'an 2000. Face à de telles perspectives, il est compréhensible que l'on ait cru à l'époque que la ville traditionnelle ne pouvait absorber cette énorme croissance sans des changements majeurs pour la rendre plus fonctionnelle et plus viable.
2. La croyance que cette croissance démographique allait s'accompagner d'un développement économique constant et que les sociétés occidentales entraient désormais dans une ère d'abondance sans fin. Il n'est pas sans signification qu'en 1958 l'influent économiste américain John Kenneth Galbraith publiait son fameux essai *The Affluent Society*². Il y défendait la thèse que les capacités de l'économie américaine, alors un modèle vers lequel se tournaient toutes les sociétés libres, étaient encore à peine déployées et que leur développement devait permettre enfin la réduction des écarts entre les classes sociales. Il n'est pas sans signification non plus, pour la suite de notre propos, que le même économiste allait écrire vingt ans plus tard un ouvrage intitulé *The Age of Uncertainty*³.

2. John Kenneth Galbraith, *The Affluent Society*, New York, Houghton Mifflin Company, éd. du 40^e anniversaire, 1998 [1958].
 3. John Kenneth Galbraith, *The Age of Uncertainty*, Boston (MA), Houghton Mifflin, 1977.

3. Enfin, la croyance que dans l'aménagement, comme dans les autres sphères de l'activité humaine, les progrès scientifiques et technologiques devaient fournir toutes les solutions. L'urbanisme et l'architecture modernes sont imprégnés de cette certitude. Et les Montréalais sont bien placés pour le constater, eux qui se sont laissés convaincre qu'un savant mécanisme de toiture mobile permettrait au Stade olympique de tirer le meilleur parti d'un climat qui a toujours, jusqu'à récemment, imposé sa dure réalité à l'architecture.

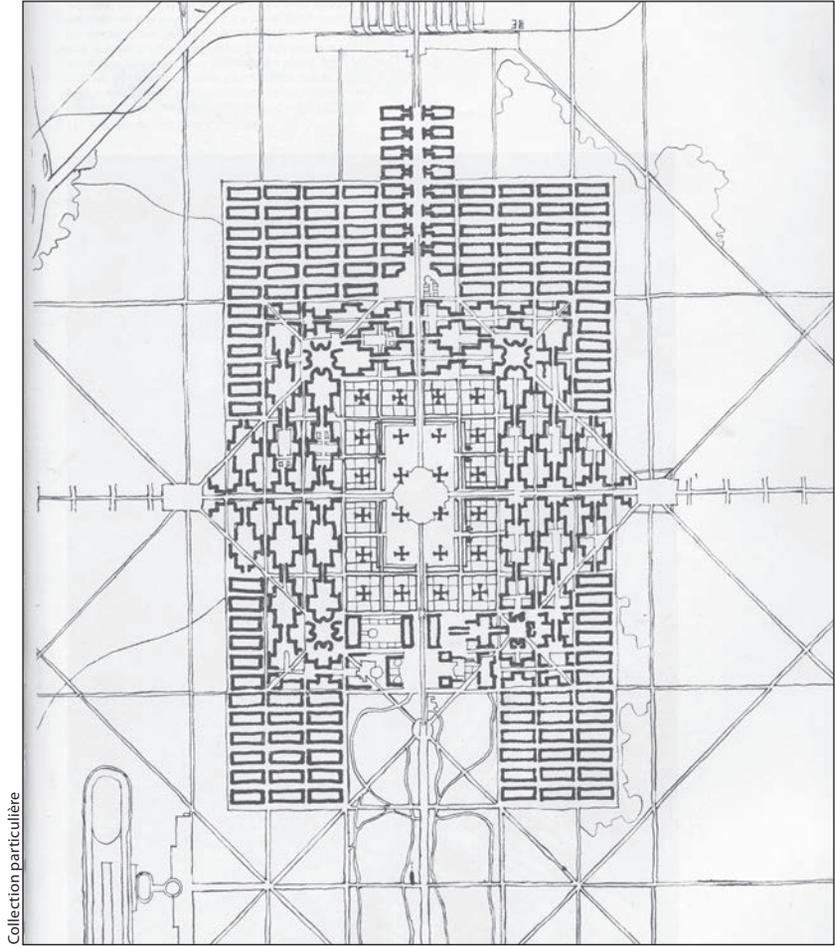
Sur le plan de l'aménagement, cette idéologie a été servie par des concepts nouveaux, qui tranchaient avec la réalité urbaine héritée des siècles précédents. Précipités par l'émergence de la société machiniste et de ses produits (principalement le véhicule automobile), développés d'un côté par Ebenezer Howard, le père de la « cité-jardin », et de l'autre par les penseurs du Bauhaus, enrichis progressivement par des théoriciens et des praticiens comme Le Corbusier et ses disciples, ces concepts allaient complètement transformer la ville après la Seconde Guerre mondiale.

En réaction contre le « tissu épais » des villes du XIX^e siècle, l'urbanisme moderne a ainsi évacué l'urbain « grégaire », « communautaire » de ses préoccupations pour se lancer à la conquête des éléments naturels. L'air, le soleil et la verdure furent désormais ses objectifs et ses matériaux. À la périphérie des agglomérations s'étala alors la banlieue idyllique (du moins en Amérique du Nord...) où chaque résidence familiale avait son espace vert, chaque développement son centre commercial, chaque municipalité son parc industriel. Au cœur se concentra une architecture de masse, tours d'habitation et tours à bureaux, conçue à une échelle titanesque pour répondre aux pressions démographiques, cherchant au mieux à mettre l'usager en contact avec l'air, le soleil et la verdure, tout en le greffant à une infrastructure de transport. Nulle surprise que l'élément urbain par excellence, la rue, ait dès lors été perçue comme une contrainte, un obstacle. Le Corbusier, dans son ouvrage *Manière de penser l'urbanisme*⁴, confiait ainsi à l'urbanisme contemporain la tâche urgente de libérer les villes « de la tyrannie de la rue ».

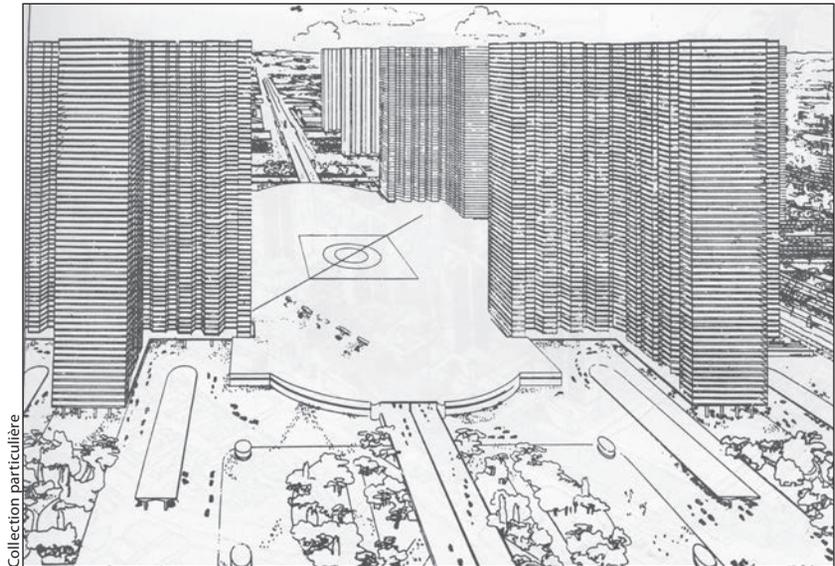
À Montréal, le projet de règlement de zonage du flanc sud du mont Royal (n° 3722), préparé au début des années 1960, s'avère très révélateur de cette nouvelle mentalité. Destiné au territoire délimité par le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue des Pins et les rues McTavish et Sherbrooke, il visait à redévelopper ce secteur avec des unités d'habitation de grande taille, et cela malgré la présence d'une collection unique, non seulement à Montréal mais dans tout le Canada, d'élégantes résidences victoriennes qui étaient de ce fait condamnées à la démolition (ce qui arriva en grande partie). Il recommandait à cette fin une approche volumétrique (avec une limite de hauteur décroissante en montant vers le mont Royal pour en protéger la vue) de façon à créer des agencements d'édifices

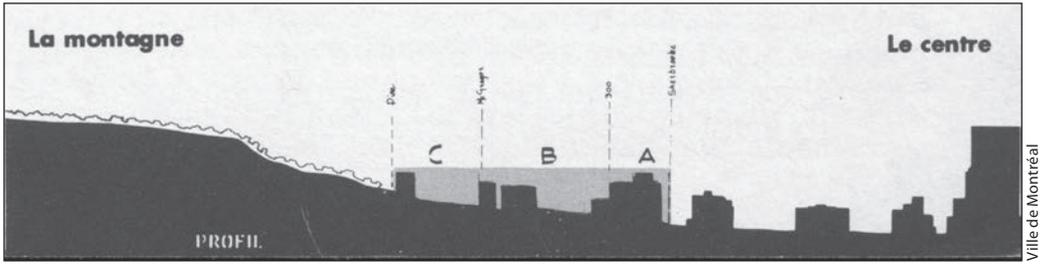
4. Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, Boulogne-sur-Mer, Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1946.

Plan de la Cité
contemporaine,
par Le Corbusier,
1922.



Perspective de la
Cité contemporaine,
par Le Corbusier,
1922.





Zonage du flanc sud
du Mont-Royal, 1962.

intéressants et à assurer des marges d'éloignement convenables. Il recommandait également d'ouvrir une nouvelle voie entre l'avenue du Docteur-Penfield (alors McGregor) et la rue Sherbrooke, de manière à fermer progressivement certaines rues nord-sud et à constituer ainsi des îlots urbains de plus grandes dimensions. L'espace ainsi récupéré devait servir à créer des parcs linéaires, refuges des promeneurs et réserves de verdure.

Toutes proportions gardées, on peut constater que l'esprit qui a présidé à cette proposition se rapproche étrangement de celui du plan Voisin (1925) de Le Corbusier. Dans ce plan grandiose, destiné à faire valoir ses concepts rationnels d'ordre, d'efficacité, de standardisation, d'architecture « machine-sculpture » universellement valable, le grand pontife du mouvement fonctionnaliste envisageait froidement la destruction du centre de Paris pour ne conserver dans le redéveloppement que les monuments reconnus.

Cette conception nouvelle de la cité, fondamentalement différente par son organisation spatiale, ses formes physiques et ses structures commerciales de promotion et de réalisation de tout ce qui l'a précédée, est elle-même à son tour contestée. En effet, une nouvelle idéologie tend présentement à remplacer l'idéologie de la croissance ou du rattrapage. Cette idéologie s'avère encore trop récente pour mériter une appellation officielle, mais elle peut être qualifiée d'idéologie de réappropriation, étant surtout caractérisée par sa redécouverte et sa vénération du patrimoine.

Ses prétentions commencent à émerger dans les politiques municipales, les plans de zonage et se traduire concrètement dans l'environnement urbain. En témoignent, par exemple, les transformations qui s'opèrent dans les quartiers du plateau Mont-Royal où certaines rues, à l'instar de Prince-Arthur et de Duluth, jadis laissées à l'abandon, retrouvent des vocations nouvelles à base de remise en valeur de leur caractère et où pullulent les rénovations de duplex et de triplex, types d'habitation jadis décriés. En témoigne de même la revitalisation des artères commerciales traditionnelles, symbolisée par de nouveaux équipements de rue, aires piétonnes, lampadaires, bancs publics et bacs à fleurs (hélas pas toujours du meilleur goût). Ce dernier exemple est d'autant plus significatif que cette revitalisation est menée tambour battant par la même administration municipale qui, il y a à peine dix ans, ne prêtait pas la moindre attention à l'économie locale et à la vie de quartier. De même, il y a dix ans, les municipalités fermaient les marchés publics les uns après les autres, pour le plus grand profit des grandes chaînes commerciales d'alimentation.



Collection particulière

▲
*Le Plan Voisin
 de Paris,
 Le Corbusier, 1925*

Aujourd'hui, au contraire, elles les restaurent et en ouvrent même de nouveaux: la ville de Saint-Léonard sera bientôt dotée du plus important marché public de tout le Québec. À partir du principe que les actions entreprises par les gouvernements vont habituellement dans le sens de l'opinion publique, rarement à l'encontre, ces quelques faits sont indicateurs d'un profond changement de mentalités et d'attitudes.

La présente crise économique a contribué à ce changement, mais elle ne saurait à elle seule l'expliquer. Il faut tenir compte également des nouvelles tendances d'ordre démographique, économique et technologique qui se manifestent de plus en plus. Parmi les principales, il faut noter:

1. Le ralentissement démographique. Partout en Occident, au Canada, aux États-Unis comme en Europe, la plupart des grandes agglomérations urbaines croissent beaucoup plus lentement qu'auparavant. Plusieurs se stabilisent, mais dans certaines, à l'exemple de Londres, Bruxelles ou Munich, la population décroît. Montréal n'y échappe pas: les sept millions de population que l'on prévoyait en 1967 pour l'an 2000 se réduiront à trois millions tout au plus⁵. Les raisons de cette situation sont

5. Au recensement de 2001, la population de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à 3 380 645 habitants.

multiplés et comprennent la baisse générale du taux de natalité, le ralentissement du cycle des affaires, la dépression économique qui réduit les mouvements migratoires, les accroissements de population dans les petites villes où les services sont désormais plus adéquats. Ses conséquences en aménagement sont prévisibles et déjà perceptibles : réduction des développements et équipements nouveaux en faveur d'une utilisation plus rationnelle des ressources bâties existantes, pratiques que la crise énergétique ne peut qu'encourager.

2. La prédominance de l'économie tertiaire. Cette prédominance n'est pas récente dans la plupart des pays d'économie avancée, sauf que désormais elle semble se polariser sur le traitement de l'information. Cette économie échappe aux contraintes et aux potentiels géographiques qui avaient largement contribué par le passé à structurer la ville. Tendante davantage vers de petites unités de production, dépendant d'une main-d'œuvre scolarisée et exigeante, son développement est directement tributaire de l'accroissement de la qualité de la vie en milieu urbain. L'aménagement récent de Boston, qui a beaucoup investi dans cette économie des symboles, est révélateur à ce sujet.
3. Cette économie basée sur le traitement de l'information n'aurait pas connu un développement aussi spectaculaire sans la révolution électronique. Il est difficile actuellement de mesurer son impact sur l'organisation spatiale des agglomérations, mais il est à prévoir qu'il sera important, aussi important dans son genre que l'a été au siècle dernier l'impact de l'industrie secondaire. Déjà le phénomène du travail à domicile prend de l'ampleur. S'il peut y avoir des inconvénients sérieux reliés à cette évolution (principalement concernant la protection des intérêts des employés), il peut aussi en résulter des effets heureux en termes de réduction des déplacements obligatoires, de contrôle de la qualité de l'environnement et de mise en valeur des quartiers comme milieu « total » de vie, intégrant production et consommation. Alvin Toffler, dans son dernier ouvrage *La Troisième vague*⁶, prédisait ainsi l'émergence du « foyer électronique », à savoir de la résidence qui devient également le lieu principal de travail grâce à « l'autoroute électronique » qui remplace l'autoroute de béton.
4. Enfin, la crise énergétique, laquelle a déjà commencé à modifier les comportements individuels et sociaux au point d'en ébranler les assises de la société de consommation. Elle tendra elle aussi à favoriser des agglomérations multicellulaires, décentralisées, où les nécessités du transport des personnes et des objets seront réduites. Cette tendance est déjà perceptible dans le retour graduel à la ville des banlieusards de la première génération et s'accompagne d'une conscience « écologique » plus éveillée et davantage sélective dans ses choix de milieux de vie.

6. Alvin Toffler, *La Troisième vague*, Paris, Denoël, 1980.

À Montréal, une force particulière viendra renforcer des facteurs que nous venons d'énumérer et contribuer à la polynucléarisation croissante de l'agglomération. Il s'agit de l'évolution culturelle récente de la métropole. Les Canadiens français, qui ont toujours perçu dans Paris et Rome une métropole symbolique, ont fini par s'appropriier, depuis la Révolution tranquille, Montréal comme métropole réelle et tangible. Un des ferments de cette appropriation fut la croissance de leur poids démographique dans l'agglomération, lequel a plus que doublé en une génération, passant de 980 335 personnes en 1941 à 2 077 875 en 1971. Les Anglo-Saxons, pour leur part, affaiblis par la décadence des grandes familles bourgeoises qui avaient assuré leur prospérité au XIX^e siècle, ont perdu du terrain. Comptant 302 208 personnes en 1941 et 455 555 en 1971, leur position par rapport à l'ensemble de la population de la région montréalaise s'est dégradée, passant de 21 % en 1941 à 14,8 % en 1971. Ce sont les groupes ethniques qui en ont profité, croissant de 151 302 personnes en 1941 – soit 10,6 % de la population totale de la région – à 551 317 personnes en 1971, soit 17,8 % de cette population.

Le résultat le plus spectaculaire de cette évolution culturelle récente concerne la disparition des deux solitudes d'antan et l'émergence du pluralisme dans une agglomération où 85 % de la population est étrangère par la culture à la mentalité anglo-saxonne qui prévaut partout ailleurs en Amérique du Nord. Parce que les francophones ne sont pas intégrateurs, on peut s'attendre à ce que les communautés culturelles deviennent de plus en plus visibles dans l'environnement urbain, comme le phénomène commence à se manifester avec des quartiers fortement caractérisés, notamment ceux des Grecs, des Portugais et des Italiens.

On peut se rendre compte, en dernière analyse, que chacun des précédents facteurs de changement tend à favoriser, sur le plan de l'aménagement, un type d'agglomération urbaine plus décentralisé, davantage polynucléarisé, potentiellement plus appropriable et plus humain. Par une heureuse coïncidence dont l'histoire n'est pas prodigue, surtout envers les gens ordinaires, cette appropriation du milieu montréalais que nous observons depuis quelques années semble vouloir rencontrer les grandes tendances socioéconomiques de l'avenir.

Il y a donc lieu d'être optimiste quant à la qualité possible du cadre de vie à venir, mais à la condition de gérer ces changements et de « réaménager l'aménagement », pour reprendre une expression d'Alain Médam⁷. Car il est manifeste que les concepts d'aménagement qui ont été privilégiés durant les années de rattrapage, et qui tendaient vers un modèle d'agglomération centralisé-épanché, standardisé et anonyme, ne peuvent plus être ceux d'un futur souhaitable.

Deux préoccupations fondamentales devront orienter le choix des nouveaux concepts. D'abord le respect de la diversité des lieux et des cultures. Au lieu d'imposer des styles de vie par des aménagements standardisés

7. Expression employée à plusieurs reprises dans *Montréal interdite*, Paris, Presses universitaires de France, 1978.

comme ceux produits par le bien nommé style international, les aménagements futurs devront au contraire mettre en valeur les genres de vie existants et potentiels. La seconde préoccupation, qui est un corollaire de la première, plaide en faveur du respect du vécu urbain, au lieu de le noyer dans une approche technocratique abstraite.

Enfin, ce qui est appelé à changer dans l'avenir, ce sont les relations professionnels-usagers. La période de rattrapage en a été une où les professionnels de l'aménagement, en s'appuyant sur les croyances dont nous avons fait mention et à partir de dogmes architecturaux et urbanistiques à la mode, ont défini seuls des cadres de vie standardisés, avec les résultats que l'on connaît. La période à venir en sera une où un meilleur équilibre devra prévaloir entre ceux qui vivent de la ville et ceux qui vivent la ville, si l'on veut que dans l'aménagement la diversité supplante l'uniformité et la vie vécue, les dogmes abstraits.

17

Montréal : l'avenir d'un centre-ville, problèmes et défis¹

1. Paru originellement dans Annick Germain et Jean-Claude Marsan (dir.), *Aménager l'urbain: De Montréal à San Francisco. Politiques et design urbains*, Montréal, Éditions du Méridien, 1987, p. 15-36.

Dans la foulée du Sommet économique que la Ville de Montréal a tenu du 17 au 19 juin 1986, l'administration municipale s'est lancée dans le processus de préparation de plans d'urbanisme pour le centre-ville. Il n'y a, en soi, rien de particulier dans cette opération, sauf que cette décision de doter le centre-ville d'un schéma directeur fait suite à un quart de siècle d'insouciance et de laisser-faire de la part des corps publics. Il en résulte, d'un côté, des intentions fermes de bien et de tout faire; de l'autre, des attentes ardentes de la part de divers groupes sociaux et de la population en général.

Dans cette conjoncture particulière, le danger qui menace ce processus d'élaboration des politiques et des plans d'aménagement est de se diluer dans une multitude d'objectifs et de s'embourber dans les moyens. Les rayons des bibliothèques techniques regorgent malheureusement trop de ce type d'études, appelées plans d'urbanisme, plans directeurs ou schémas d'aménagement, qui se distinguent par leurs objectifs généraux et englobants et qui visent à tout orienter, tout contrôler et tout régler pour satisfaire une vision holistique tournée vers un avenir de statistiques. Cette approche ne donne que rarement de bons résultats dans la réalité, car elle ne réussit pas ou peu à se traduire dans des plans physiques concrets qui sont en mesure d'intégrer toutes les bonnes intentions.

Parmi les conférenciers qui ont pris la parole dans le cadre des séries 1985 et 1986 des conférences Hydro-Québec, portant sur l'aménagement des places publiques et la renaissance des centres-villes, plusieurs ont fait état d'une approche différente, plus directe, de l'aménagement des milieux urbains, avec des résultats qui apparaissent plus convaincants. Dans la plupart des cas, l'approche holistique habituelle et l'analyse usuelle détaillée des tendances et des prédictions passent au second plan (pour demeurer comme un aide-mémoire), de manière à favoriser l'émergence de priorités immédiates plus clairement définies et susceptibles d'encadrer des projets ponctuels visant particulièrement l'amélioration du cadre physique. On parle alors davantage d'urbanisme de projet.

Le cas de Barcelone est sans doute le plus explicite de cette approche². En effet, dans cette métropole espagnole, la ville comme « structure systématique [...] saisissable prioritairement à partir de sa globalité » laisse la place à « un ensemble de segments qui entrent en relation et s'entremêlent selon l'image d'un immense "patchwork", dans lequel chaque élément, chaque quartier, chaque unité formelle et sociale maintient son identité³ ».

Le but du présent exposé est d'explorer comment, à la lumière des réalisations pertinentes et encourageantes dans d'autres villes et métropoles, cette problématique de la confection de plans d'urbanisme pour le centre-ville de Montréal peut être abordée. L'objectif principal est d'identifier quelques leviers clés susceptibles de se traduire dans des plans

2. Voir Annick Germain et Jean-Claude Marsan (dir.), *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco. Politiques et design urbains*, Montréal, Éditions du Méridien, 1987, p. 65-76.
3. *Ibid.*, p. 66.

physiques concrets et de contribuer de cette façon au développement et à l'aménagement d'un secteur distinctif où les Montréalais pourront trouver dynamisme, confort et fierté.

■ Diagnostic de l'existant

Dans le cadre du Sommet économique de juin 1986, le Service d'urbanisme (renommé depuis le Service de l'habitation et du développement urbain) a préparé un état détaillé de la situation du centre-ville, à savoir du secteur (de quelque 470 hectares) borné par les rues Guy à l'ouest, Sherbrooke au nord, Saint-Hubert à l'est, le Vieux-Port et le canal de Lachine au sud. Cette situation a été abordée et analysée surtout d'un point de vue fonctionnel. Malgré une critique sévère des déficiences du cadre physique, il ressort de cette analyse un bilan somme toute positif, qui correspond d'ailleurs assez bien à la réalité. En effet, on peut dire que, tant du point de vue des lieux de travail, de commerce, que de celui de l'accessibilité, le centre-ville de Montréal fonctionne relativement bien, même s'il n'est pas approprié ni appropriable par tout le monde⁴.

Du point de vue de la circulation, par exemple, laquelle s'avère la bête noire de plusieurs centres-villes qui suffoquent sous la pression du transport privé, la situation de Montréal n'a rien de déplorable. Une bonne partie de la circulation des piétons s'effectue le long d'une quinzaine de kilomètres de réseaux intérieurs spacieux, sécuritaires et confortables,



Service d'urbanisme de la Ville de Montréal

◀ Maquette du centre-ville: vue du centre des affaires.

4. Ville de Montréal, « Une stratégie: l'excellence! », *Montréal, Sommet économique, du 17 au 19 juin 1986*, p. 101-158.

souvent bordés de restaurants et de boutiques. Huit des onze stations de métro que compte le centre-ville sont directement reliées par corridors souterrains aux grands générateurs d'activités, selon deux axes piétonniers structurants majeurs : à l'est, celui compris entre les stations Place-des-Arts et Place-d'Armes ; à l'ouest, celui reliant les stations McGill et Bonaventure.

Le sort du piéton peut paraître moins enviable en surface, notamment le long des grandes rues piétonnes que sont Saint-Paul, Notre-Dame et Saint-Jacques dans le Vieux-Montréal, Sherbrooke, Sainte-Catherine, Saint-Laurent et Saint-Denis sur la terrasse supérieure, sans parler de rues mineures telles Crescent ou de la Montagne. Cependant, si l'on consacrait autant de soins et de ressources à ces rues commerciales traditionnelles que l'on en accorde au réseau protégé intérieur, notamment au niveau du mobilier urbain, de la pertinence et de l'attrait des activités aux rez-de-chaussée des immeubles riverains, les deux réseaux pourraient vivre en équilibre et constituer un univers piétonnier parmi les plus sympathiques et les plus confortables en Amérique du Nord⁵.

La circulation véhiculaire ne se porte pas mal non plus. Une enquête réalisée en décembre 1983 (les données plus récentes ne sont pas disponibles) a révélé que, sur environ un demi-million de personnes qui se déplaçaient vers le centre-ville, 53 % utilisaient les moyens de transport en commun et 34 % l'automobile⁶. Si on a pu noter une certaine densification de la circulation véhiculaire depuis 1980 dans ce secteur central, il demeure que le réseau d'artères est adéquatement hiérarchisé et que c'est au niveau des politiques d'équilibre entre les divers moyens de transport que l'on peut le mieux espérer maintenir une situation convenable.

Avec raison, les auteurs de cette stratégie plaident dans leurs recommandations pour un équilibre fonctionnel au centre-ville, considérant que « la surspécialisation de l'espace ne permet pas de répondre aux besoins multiples des individus ou de la collectivité, et produit rarement un milieu de vie agréable ». Ils considèrent d'ailleurs que « si le centre-ville de Montréal a su présenter une animation qui fait l'envie de la plupart des grandes villes américaines, c'est précisément parce qu'il a su intégrer harmonieusement des fonctions variées »⁷.

Ce qui ne semble pas avoir été apprécié à sa juste valeur dans cette analyse des fonctions urbaines, c'est précisément que l'évolution récente du centre-ville montréalais indique une tendance très nette à la surspécialisation et à l'homogénéisation du tissu urbain. Cela est surtout attribuable à la croissance de la fonction de bureau, laquelle absorbe désormais plus de 46 % de la superficie totale de plancher au centre-ville.

Lors du premier boom des fonctions de bureau à Montréal, dans les années 1960, les grands complexes de la Place Ville-Marie, de la Place Bonaventure et de la Place Victoria, malgré leur imperméabilité à la vie

5. *Ibid.*, p. 140-142.

6. *Ibid.*, p. 107.

7. *Ibid.*, p. 156.



Photo: Jean-Claude Marsan

◀ La cour du complexe Guy-Favreau.

de rue, avaient su du moins intégrer d'autres fonctions à celle de bureau, telles celles du commerce de détail, de l'hôtellerie, du divertissement et des aires publiques. Même mixité des fonctions une décennie plus tard avec les complexes Desjardins et Guy-Favreau, lesquels intégrèrent en surplus l'habitation et un jardin accessible aux citoyens.

Rien de tel, cependant, dans les développements récents, notamment dans le secteur compris entre les stations de métro Peel et Place-des-Arts, et les artères Sherbrooke et de Maisonneuve. Contrairement aux complexes dont on vient de parler, la plupart des immeubles dans cette zone, à l'exemple de celui de la Banque Nationale de Paris, s'avèrent mono-fonctionnels, leur rez-de-chaussée étant souvent même réservé à des fonctions administratives, ce qui ne présente aucun intérêt pour les piétons et transforme ces artères en lieux déserts en dehors des heures de pointe; sans parler du peu d'attrait en général de l'architecture de ces développements, de la pauvreté de l'ensoleillement des aires publiques et des effets inconfortables de certains microclimats qui y prévalent.

Cette croissance de la fonction de bureau apparaît d'autant plus envahissante que les autres fonctions ont toutes régressé au centre-ville (à l'exception de la circulation). Ainsi l'industrie secondaire a subi un dur coup avec la désaffectation du port et du canal de Lachine. Il reste encore des entreprises dans le faubourg Saint-Joseph, dans le faubourg des Récollets et à Griffintown, mais au milieu d'un isolement et d'un délabrement qui présentent rien de bon pour l'avenir. Quant au centre de la fourrure (rues Saint-Alexandre, Mayor, de Bleury,

Les murs aveugles sur le boulevard de Maisonneuve.



Photo: Jean-Claude Marsan

Sainte-Catherine et boulevard Saint-Laurent) et au centre de l'imprimerie (rues Saint-Alexandre, De La Gauchetière et côte du Beaver Hall), ils seraient menacés par la hausse des loyers dans ces parages. Au total, l'industrie représente au centre-ville 14 % de la superficie totale de plancher et offrait, selon les enquêtes de 1983, quelque 24 000 emplois⁸.

La fonction commerciale, pour sa part, a connu un essor intéressant avec l'apparition des galeries marchandes associées aux complexes à bureaux et leur intégration au réseau piétonnier protégé. Si l'on met de côté pour le moment leur imperméabilité à la vie de rue, il ne fait pas de doute que ces développements originaux ont constitué un atout pour une ville aux prises avec un climat rigoureux l'hiver et menacée à une certaine époque par l'attrait des centres commerciaux se développant à la périphérie de l'agglomération.

Cet essor doit être évalué cependant au regard des sérieux reculs qu'a connus l'activité commerciale de surface dans certaines parties du centre-ville. Plusieurs rues commerciales à grand prestige, telles de la Montagne et Crescent, ont beaucoup perdu de leur panache. Le déclin est encore plus évident dans le secteur est, là où les rues commerciales, à l'instar de Sainte Catherine, desservaient auparavant une population résidente qui, depuis, a presque disparu.

Cette perte de population résidente au centre-ville est considérable: elle a été, de 1961 à 1981, de 65 %. Au recensement de 1981, la population totale de cet immense territoire se résumait en fait à 10 385 personnes. Les habitations, pour leur part, ne représentent plus maintenant que 7 % de la superficie totale de plancher dans le secteur et se trouvent concentrées dans les deux extrémités du centre-ville: à l'ouest, dans les nouvelles tours d'appartements et dans des développements résidentiels récents du faubourg Saint-Joseph, lesquels apparaissent d'une facture davantage caractéristique des développements de banlieue; à l'est, sur la Côte-à-Baron, grâce notamment aux Habitations Jeanne-Mance⁹.

Même constatation concernant les espaces verts. On ne s'en rend guère compte aujourd'hui mais, depuis l'aménagement du square Dominion dans le troisième quart du XIX^e siècle, seuls les espaces verts des Habitations Jeanne-Mance, du complexe Guy-Favreau et de l'esplanade du Vieux-Port ont été ajoutés à ceux existant déjà au centre-ville. Encore, s'agit-il pour deux d'entre eux d'espaces d'utilisation surtout privée.

Somme toute, il y a moins d'espaces verts dans ce secteur qu'il y en avait il y a cent ans. Cela est indéniable si l'on tient compte de la disparition de certains, tel le square Dufferin (pour accommoder le complexe Guy-Favreau), de la transformation plus ou moins complète des squares Phillips, Victoria et Viger en aires d'asphalte et de béton et, enfin, du fait que les arbres qui ornaient auparavant les rues résidentielles ont disparu avec celles-ci. Par contre, la population qui fréquente ce secteur a plus que

8. *Ibid.*, p. 117-121.

9. *Ibid.*, p. 122-131.

triplé depuis un siècle. En effet, en 1880, la ville tout entière comptait trois fois moins de personnes (150 000) que le nombre de celles, estimées à un demi-million, qui fréquentent aujourd'hui quotidiennement le centre-ville.

Enfin, du côté des équipements publics, si on met de côté les lieux de culte et de santé pour lesquels il n'y a guère eu de changements depuis des décennies, il faut signaler comme positif le développement du Cégep du Vieux-Montréal, de l'Université Concordia et de l'Université du Québec à Montréal et l'érection du Palais des congrès. Cependant, du côté des industries culturelles, avec le seul développement de la Place des Arts, le bilan est plutôt maigre, particulièrement à une période où ces équipements culturels sont considérés comme des moteurs économiques de premier plan. En font état des expériences dans ce domaine de villes comme Montpellier et d'autres¹⁰.

À ce sujet, Manuel Castells a démontré que les nouvelles technologies de production et de communication axées sur l'électronique tendent à différencier dans les métropoles deux classes sociales principales. La première est représentée par une élite scolarisée et entreprenante, préoccupée par son épanouissement personnel, avide de connaissance, de culture et d'échanges. La seconde regroupe les exécutants, encadrés par cette élite et au service de ses besoins grandissants. Les nouvelles technologies semblent également accentuer la concentration de certaines activités au centre-ville. Ainsi, pour les villes qui peuvent se brancher sur le réseau économique mondial, le centre-ville acquiert une nouvelle importance pour la concentration des entreprises de direction et de planification et pour celle des équipements culturels, fréquentés assidûment par cette nouvelle élite urbaine¹¹.

Si cet énoncé de Castells est fondé, le fait que les Montréalais soient toujours en attente au centre-ville d'un musée des sciences et des techniques, de la relocalisation du Musée d'art contemporain, de l'agrandissement du Musée des beaux-arts, de la création d'une salle pour l'Orchestre symphonique, d'une salle de spectacle polyvalente de 1000 sièges et d'autres équipements du genre, est indicateur d'un certain malaise et peut vouloir dire que Montréal n'est plus dans la course avec les grandes villes contemporaines. Du point de vue spatial, cependant, cette pénurie d'équipements culturels ne fait que rendre, à son tour, encore plus évidente et dominante la surspécialisation du centre-ville dans le domaine des fonctions de bureau.

Lorsque l'on considère enfin le cadre physique de ce centre-ville, on ne peut qu'être frappé par les dislocations et les ruptures dans les continuités spatiales, dues principalement à l'envahissement de cette fonction de bureau, avec son échelle titanesque, desservie par de grandes voies de circulation (autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, boulevards Dorchester et de Maisonneuve) et de nombreux terrains de stationnement. Il en résulte

10. Voir Germain et Marsan, *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco...*, op. cit., p. 135-145.

11. *Ibid.*, p. 179-191.

un milieu fragmenté, désorganisé, à plusieurs endroits littéralement dévasté. Des géants architecturaux comme le complexe Desjardins côtoient de fragiles maisons de chambres et d'élégantes résidences victoriennes pourrissent à l'ombre d'énormes tours d'habitation, comme c'est le cas sur la malheureuse rue Pierce. De l'ensemble se dégage une pénible impression de vulgarité, de chaos et de déshumanisation.

Ces ruptures d'espaces, ces vides, ces déchirures dans le tissu urbain sont d'autant plus visibles et criants qu'ils viennent en contraste avec ce que la ville du XIX^e siècle a produit de plus intéressant. Bien que

« Des géants architecturaux... côtoient de fragiles maisons... ». Angle de l'avenue du Président-Kennedy et de la rue Victoria.

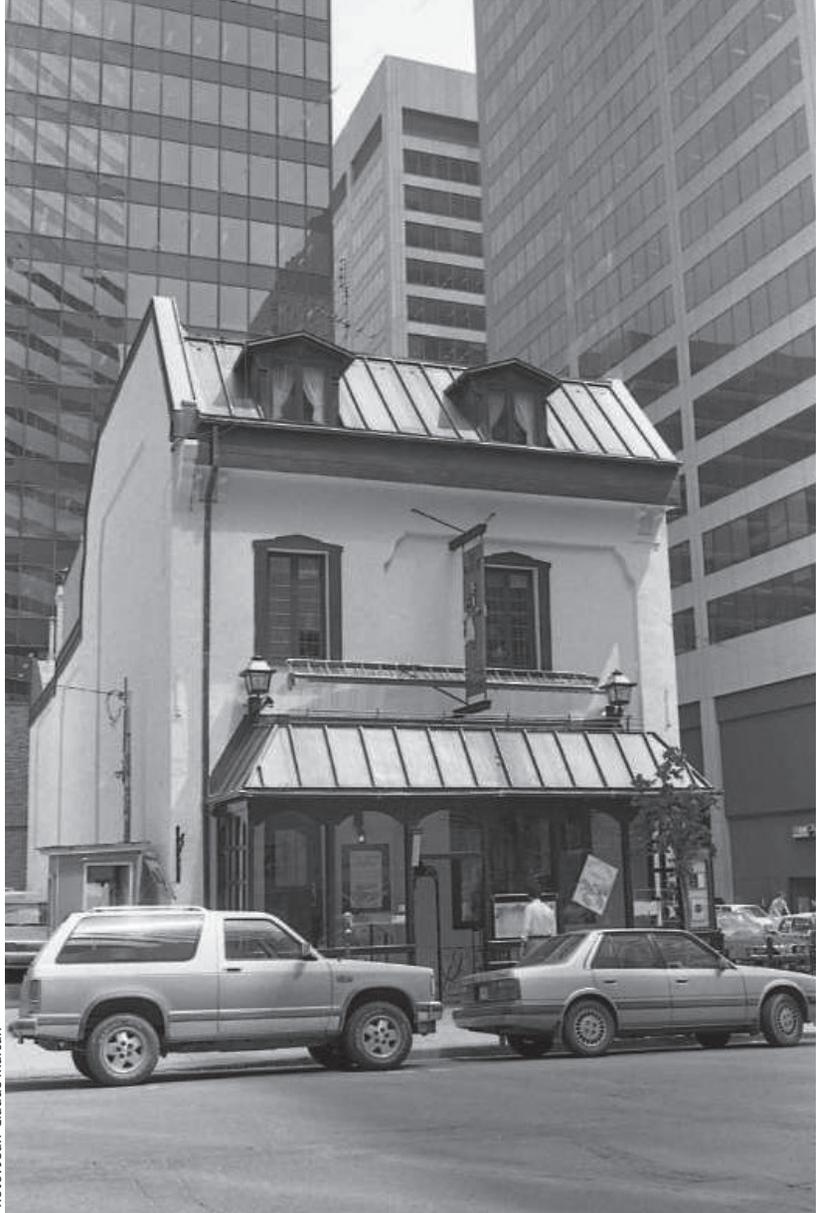


Photo: Jean-Claude Marsan



Photo : Jean-Claude Marsan

ces héritages aient été laissés plus ou moins à l'abandon jusqu'à récemment, ils demeurent encore éloquents aujourd'hui, comme le révèlent le tissu urbain riche et serré du Vieux-Montréal, les puissants alignements de rues telles Saint-Denis, Saint-Laurent et du Parc, l'élégance architecturale de la rue Crescent et la majesté romantique du square Dominion.

Ce dernier exemple est significatif. Qui, aujourd'hui, peut se sentir ému devant des développements contemporains comme ceux de l'avenue du Président-Kennedy et du boulevard de Maisonneuve? Qui peut dire, à la suite de l'architecte montréalais Adrien Sheppard, lequel des édifices de ces artères « rend hommage à la diversité, à la continuité architecturale de Montréal¹² »? Par contre, des lieux comme le square Dominion, même s'ils n'ont pas été planifiés comme tels, suscitent une réelle fierté. Car ils rassemblent de multiples fonctions (qu'on n'aurait probablement pas songé au départ à regrouper), présentent des paysages urbains authentiques, gracieux, alimentant l'identité et le caractère de la ville.



Photo : Jean-Claude Marsan

Vue de la rue Pierce.
 « Qui, aujourd'hui, peut se sentir ému devant les développements contemporains comme ceux de l'avenue du Président-Kennedy? »

12. Benoît Aubin, « Les nouveaux visages de Montréal », *L'actualité*, vol. 7, n° 2, 1982, p. 68.

Lorsque l'on ajoute à ce bilan désolant les nombreux terrains vacants, les servitudes non développées et les quelque 350 parcs de stationnement de surface qui viennent souvent jouxter des artères-canyons où le soleil pénètre peu ou pas, des phénomènes de microclimat qui rendent inconfortables plusieurs endroits publics et l'absence totale ou presque de mobilier urbain de qualité, les Montréalais possèdent peut-être un centre-ville qui fonctionne assez bien en pratique, qui a gardé un dynamisme certain, mais dont la fréquentation n'est pas toujours agréable ni attrayante. Que dire alors de son appropriation ?

■ L'équilibre fonctionnel

Le Service de l'habitation et du développement urbain vise trois objectifs principaux pour l'avenir du centre-ville de Montréal : l'équilibre entre les diverses fonctions, l'amélioration du cadre physique et la consolidation de son rôle moteur pour toute la région métropolitaine et pour tout le Québec.

Deux de ces objectifs peuvent venir en conflit. En effet, dans une économie basée sur les activités tertiaires, c'est inévitablement l'expansion de la fonction de bureau (en parallèle avec celle des industries culturelles) qui est la plus susceptible d'assurer au centre-ville un rôle moteur pour la région métropolitaine et pour le Québec dans son ensemble.

Ce dilemme n'est pas propre à Montréal. San Francisco, pour prendre un exemple significatif, a connu depuis 1979 un tel accroissement des espaces administratifs au centre-ville que son Service d'urbanisme et l'administration municipale ont adopté une série de mesures draconiennes visant à y rééquilibrer les occupations du sol. Comme on peut l'apprécier en prenant connaissance de l'exposé de Dean Macris et George Williams¹³, ces mesures sont originales et méritent d'être connues; certaines pourraient être appliquées à Montréal avec succès.

Dans un premier temps, le Service d'urbanisme de San Francisco a cherché à utiliser le dynamisme même de l'expansion des occupations de bureau pour favoriser le développement et l'amélioration d'autres fonctions. Ainsi, pour chaque 50 pieds d'espaces administratifs construits, les promoteurs doivent fournir un pied d'espace libre pour usage public. Ces espaces ne doivent pas obligatoirement se trouver sur le site du projet (cela est parfois non souhaitable pour des considérations d'ensoleillement ou encore d'alignement de rue), mais peuvent être accommodés dans un rayon de 900 pieds à partir de ce dernier.

Montréal pourrait beaucoup profiter d'une mesure semblable. En effet, son centre-ville possède une longue tradition de mise en valeur de ses fonctions par le biais d'espaces libres publics. On n'a qu'à penser à la place d'Armes avec ses monuments institutionnels et ses places d'affaires,

13. Voir Germain et Marsan, *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco...*, op. cit., p. 39-51.

au square Phillips qui fut, à son époque, l'aimant qui attira le commerce de détail des rues Notre-Dame et Saint-Jacques à la rue Sainte-Catherine, ou encore au square Dominion, qui a rassemblé plusieurs générateurs d'activités diversifiées, de la basilique Saint-Jacques-Le-Majeur (aujourd'hui cathédrale Marie-Reine-du-Monde) à la gare Windsor en passant par l'édifice de la Sun Life. Ces dernières décennies, les planificateurs ont fait appel, bien maladroitement cependant, à la même tradition pour faire de l'artère McGill College une avenue de prestige et d'apparat.

Les redevances qui sont requises à San Francisco de la part des promoteurs désirant s'établir au centre-ville ne se limitent pas qu'à ce prélèvement pour fins de création et d'aménagement d'espaces publics. Au total, les constructeurs de projets de plus de 5000 pieds carrés doivent déboursier à la municipalité jusqu'à 15 dollars par pied carré construit pour financer des travaux d'intérêt public, à savoir le développement de logements, de garderies, l'amélioration de la circulation et l'aménagement d'espaces libres.

Dans un deuxième temps, le conseil municipal de San Francisco a considéré que ce contrôle indirect de la croissance des espaces administratifs par le moyen de redevances n'était pas suffisant pour assurer l'équilibre fonctionnel requis et a mis de l'avant une mesure rigoureuse de contrôle direct. Celle-ci consiste à limiter la croissance des fonctions de bureau pendant trois ans en n'allouant pour la construction qu'un certain nombre de pieds carrés chaque année. Le choix des projets se fait par concours selon plusieurs critères, dont celui de la qualité architecturale.

Compte tenu du traumatisme que Montréal a subi ces dernières décennies en éprouvant un exode considérable de sièges sociaux et d'autres fonctions économiques et passant du statut de métropole du pays à un autre qui n'est pas encore défini mais qui devra s'accommoder de la concurrence de Toronto et des villes de l'Ouest, une limitation aussi sévère des fonctions de bureau au centre-ville n'est pas souhaitable. La solution passe davantage par une canalisation de ces fonctions vers des secteurs où elles sont le plus susceptible d'être utiles, sans pour autant en chasser d'autres ou détruire le caractère et l'agrément des paysages urbains déjà existants.

Par exemple, l'expansion du centre des affaires pourrait être désormais confinée, comme le recommande la Fondation Héritage Montréal, à la zone délimitée par les rues Stanley, Sherbrooke, Aylmer, Sainte-Catherine, Clark et Notre-Dame¹⁴. Une telle orientation aurait l'avantage de forcer le développement des immeubles à bureaux aux endroits où il y a le plus de terrains vacants (le plus souvent utilisés sous forme de terrains de stationnement) et de protéger d'un développement abusif les secteurs adjacents se prêtant mieux au déploiement de fonctions davantage compatibles avec leur caractère.

14. Ville de Montréal, « Une stratégie : l'excellence! », *op cit.*, Rapport des délibérations, p. S. 4.

La métropole montréalaise, à l'encontre de certaines autres telle Boston, est chanceuse d'avoir pu retenir dans son centre-ville une fonction de commerce de détail active. L'addition prochaine de quelque 700 boutiques, notamment dans le développement des complexes des Coopérants, de la Place du Montréal Trust, du Centre Eaton et du recyclage de l'hôtel Mont-Royal, est révélatrice de cette vitalité (même si cette addition risque momentanément de dépasser la capacité du marché).

Une attention spéciale doit cependant être portée désormais au fait que le développement du commerce de détail dans le réseau piétonnier protégé, souterrain ou non, puisse se faire au détriment du réseau commercial de surface. Jusqu'à maintenant, malgré fort peu de planification (sauf pour l'axe piétonnier Place des Arts – place d'Armes), un certain équilibre a pu s'établir entre les deux types de réseaux. Cet équilibre est dû, à notre avis, au fait que le réseau protégé s'est développé perpendiculairement aux artères commerciales de surface, telle la rue Sainte-Catherine, et que, pour cette raison, il n'est pas ou peu entré en compétition avec celles-ci.

Mais, maintenant que le réseau protégé est relativement développé, il y a danger qu'il progresse dans l'avenir en concurrence avec les rues commerciales traditionnelles, comme c'est le cas avec la construction en cours d'un passage souterrain, parallèle à la rue Sainte-Catherine, pour relier les grands magasins Eaton et Simpson. Cela est même recommandé par le Service de l'habitation et du développement urbain dans sa promotion d'une allée piétonne protégée au centre de l'îlot Bishop–Crescent (entre la rue Sherbrooke et le boulevard de Maisonneuve), donc parallèle à ces deux rues commerciales. On ne voit pas comment alors Montréal pourrait échapper à long terme au sort peu enviable qui a marqué la ville de Calgary, où le réseau piétonnier protégé en hauteur (dénommé *Plus 15*) a dégradé le commerce au rez-de-chaussée des rues commerciales existantes. Ou, à une échelle plus réduite, comment les rues Crescent et Bishop pourraient conserver leur caractère et leur dynamisme commercial mieux que cette pauvre rue Yonge à Toronto si le flux des utilisateurs est dirigé dans un passage piéton qui leur tourne le dos, à l'exemple de celui du centre Eaton dans la Ville Reine.

Quant à l'avenir de la fonction commerciale dans les autres secteurs du centre-ville, il est intimement lié à la renaissance de la fonction résidentielle. Il serait préférable que sa typologie en soit une de caractère traditionnel, à savoir commerce au rez-de-chaussée et résidence aux étages, de façon à se démarquer du réseau piétonnier intérieur et à apporter une diversité nécessaire au cœur de la cité.

Cette fonction résidentielle doit se consolider aux endroits où elle existe déjà, notamment dans tout le secteur à l'est du boulevard Saint-Laurent. Mais il ne faut pas l'exclure dans d'autres secteurs, même dans le centre des affaires¹⁵. La présence de résidents en plus grand nombre

15. Le centre des affaires est délimité aujourd'hui par les rues Stanley, Sherbrooke, Aylmer, Beaver Hall et Saint-Antoine.



Photo: Jean-Claude Marsan



Photo: Jean-Claude Marsan

◀ Habitations traditionnelles sur l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, au sud de la rue De La Gauchetière.

▲ Vue de la rue Crescent.

possible dans ce secteur est souhaitable, car ils sont les seuls à pouvoir assurer son humanisation, un minimum de contrôle social et une utilisation plus rationnelle des équipements. Il est à considérer, en effet, que, dans une société préoccupée par la conservation des ressources, les infrastructures du centre des affaires (les conduits d'aqueduc, d'égouts, d'énergie, les transports en commun, etc.), qui s'avèrent d'un côté les plus considérables et les plus complètes de l'agglomération, soient de l'autre celles qui sont les moins judicieusement utilisées.

Le développement de l'habitation dans ce secteur contribuerait à équilibrer cet usage déficient. À l'instar de la fameuse tour Valesca à Milan, combinant dans une même structure les fonctions de bureau et de résidence, il serait logique et souhaitable que les édifices et les complexes voués à des fonctions dont la période d'utilisation n'est que le tiers du cycle de 24 heures puissent intégrer également de l'habitation pour assurer une utilisation plus extensive des infrastructures, sans compter que cela favoriserait une mixité de fonctions favorable à l'animation du centre des affaires. En ce sens, l'addition de 150 condominiums et penthouses aux fonctions de bureau et de commerce de détail initialement prévues pour le recyclage de l'hôtel Mont-Royal constitue un pas dans la bonne direction.

C'est sans doute le développement de la fonction d'espaces libres et verts qui serait le plus susceptible de profiter d'une redevance comme celle imposée à San Francisco aux constructeurs d'espaces administratifs. Car, dans la cité, les espaces libres publics sont souvent des éléments structurants de premier ordre, permettant direction, forme et mise en valeur du bâti dont tout le monde profite, autant la ville elle-même que les occupants riverains. Dans cet ordre d'idées, une contribution des promoteurs des fonctions de bureau à la création et à l'aménagement d'espaces publics pourrait être à l'avantage de tous, y compris eux-mêmes.

C'est sans doute au niveau des fonctions industrielles que le tableau est le moins clair pour le moment. Il y aurait lieu de consolider le centre de la fourrure et celui de l'imprimerie, ce qui réclame une gestion très suivie du développement dans les secteurs environnants de façon à contrôler la valeur des terrains et, de là, le coût des loyers. Mais pour le reste, il n'est pas encore évident quels types d'industries pourront être dirigées vers les vastes secteurs du faubourg des Récollets et de Griffintown. On peut penser que l'implantation dans ces zones d'industries high-tech, ou d'autres liées aux communications et à l'information, pourrait être encouragée, étant donné leur compatibilité avec d'autres occupations, notamment résidentielle et commerciale.

Il n'est pas impensable, dans une entreprise d'une telle envergure, que le redéveloppement de ces territoires du faubourg des Récollets et de Griffintown soit considéré comme deuxième priorité et voué à des interventions différées dans le temps. On peut même dire que cela pourrait être préférable dans l'immédiat. Dans cette opération considérable d'équilibrer les fonctions au centre-ville, l'accent doit être mis en priorité sur des dossiers sur lesquels il est possible d'agir immédiatement, comme c'est le cas des fonctions de bureau, de résidence et d'espace libre.

Dans cet effort pour canaliser les fonctions de bureau au centre-ville et développer celles de l'industrie, de l'habitation et des espaces libres publics, il faut se rappeler ce que Serge Moureaux dit au sujet de Bruxelles : « les réalités sont incontournables. Les fonctions fortes restent fortes, les faibles faibles¹⁶ ». Le succès d'une telle opération dépend des politiques et des moyens développés, mais surtout de la volonté de l'administration municipale d'agir selon un plan défini pour équilibrer ces fonctions. C'est grâce à une telle volonté ferme et soutenue que l'on a réussi, à Toronto par exemple, à réintroduire de l'habitation au centre-ville.

New York, pour sa part, vient tout juste de prendre des mesures visant non seulement à développer de l'habitation dans les secteurs à haute densité, par exemple Borough à Manhattan, mais également à favoriser le mélange de classes sociales. Appelée *inclusionary zoning*, ce changement au zonage existant permet aux promoteurs d'immeubles à appartements de luxe de construire des tours jusqu'à 20 % plus élevées qu'il n'aurait été possible auparavant, en retour de la conservation, de la rénovation ou de la construction de logements pour des personnes à bas revenus. Ces habitations doivent se trouver dans le voisinage de ces tours ou, au plus, dans un rayon de un demi-mille¹⁷. (Ces mesures risquent cependant d'accroître encore des densités déjà trop fortes dans certains secteurs.)

16. Voir Germain et Marsan, *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco...*, op. cit., p. 154.

17. Mary Connelly et Carlyle C. Douglas, « Preserving a Mix of Rich and Poor », *The New York Times*, 24 mai 1981, p. 5.

■ Le projet urbain comme élément moteur

Ces mesures pour réduire la tendance à la surspécialisation au centre-ville, à savoir la promotion de l'équilibre et de la mixité des fonctions, sont essentielles pour l'avenir du secteur et doivent constituer une priorité de planification et d'intervention. Elles apparaissent, cependant, insuffisantes en elles-mêmes pour assurer le caractère, l'harmonie et la beauté de ce milieu marqué par de larges ruptures spatiales et de profondes laideurs. Car, comme le mentionne Franklin Toker au sujet de Pittsburgh, « la réalité d'une ville et son image ne sont pas deux choses distinctes : elles se renforcent l'une l'autre, pour le meilleur ou pour le pire¹⁸ ».

Ce qui manque à la plupart des études traitant de l'aménagement du centre-ville, c'est une vision large et généreuse de ce que devrait être son image et la qualité de son cadre physique. Ce qui manque, c'est un parti pris prioritaire, à l'égal de la priorité accordée à l'équilibre fonctionnel, en faveur de la réalisation concrète et progressive d'un tel cadre et d'une telle image. Car c'est dans cette volonté d'une intégration formelle harmonieuse des fonctions que se trouvent désormais, ici comme à Barcelone, à Toronto, à San Francisco ou à Pittsburgh, des amorces de solutions réelles aux malaises existants.

Après un quart de siècle de laisser-aller, il est temps de faire des tentatives pour relier les fonctions aux formes et de faire intervenir des dimensions humaines d'appropriation et de « jouissance » du milieu pour toutes les classes de la société. Cette planification humaniste est possible en mettant en valeur la véritable personnalité du secteur, en respectant la diversité inscrite dans sa topographie naturelle et celle héritée de l'histoire et en faisant la promotion d'une esthétique propre à Montréal.

Tous les centres-villes du monde concentrent des fonctions. Quels sont ceux qui se prêtent en plus au ravissement de l'œil, des sens et de l'esprit, à l'instar de ceux de Florence et de San Francisco ? Enlevons du centre-ville montréalais la présence du fleuve Saint-Laurent et du mont Royal, ces valeurs transculturelles fondamentales auxquelles toute la population s'identifie, supprimons des secteurs comme ceux du Vieux-Montréal, du canal de Lachine et du Mille Carré Doré, des places comme Jacques-Cartier, d'Armes et d'Youville (malgré son horrible stationnement), des squares comme Dominion et Phillips, des sites comme celui de l'Université McGill (qui participe visuellement au centre-ville en se trouvant dans sa marge), des églises comme Christ Church et St. Patrick, des rues comme Saint-Denis, Sherbrooke, Crescent et Sainte-Catherine, que reste-t-il que le centre-ville de n'importe quelle ville nord-américaine sans caractère ni renom ne possède pas déjà, à l'exception de quelques passages particulièrement intéressants du réseau piétonnier protégé ?

18. Voir Germain et Marsan, *Aménager l'urbain, de Montréal à San Francisco...*, op. cit., p. 164.



Photo: Jean-Claude Marsan

▲
Le mont Royal
et le fleuve Saint-
Laurent: les valeurs
traditionnelles
auxquelles toute
la population
montréalaise s'identifie.



Photo: Jean-Claude Marsan

Pour contribuer à la qualité du cadre physique du centre-ville montréalais, les plans d'urbanisme doivent viser à une mise en valeur de sa personnalité propre, parallèlement à la promotion d'un équilibre et d'une mixité des fonctions. En d'autres mots, il s'agit de conserver et de développer la diversité des paysages urbains tout en assurant le dynamisme et l'animation de l'ensemble.

Cette mise en valeur doit s'appliquer aux secteurs patrimoniaux contribuant largement au caractère du centre-ville, de façon à ce qu'ils fassent l'objet d'une conservation réfléchie et d'un développement contrôlé. Elle concerne notamment le Vieux-Montréal, le Quartier latin, le Quartier chinois, le voisinage au nord du boulevard Dorchester, à l'ouest de la rue Peel (appartenant à l'ancien Golden Square Mile), certaines sections de la rue De La Gauchetière et d'autres de moindre importance.

Il ne s'agit pas de « muséifier » ou de laisser se « muséifier » ces lieux, selon le processus décrit par la psychologue de l'environnement Perla Korosec-Serfaty¹⁹. Au contraire, ils doivent demeurer ce qu'ils sont déjà, des milieux de vie, de tensions, de risques, et se prêter tant au développement réfléchi et au recyclage qu'à la conservation. S'il faut en protéger le caractère, c'est que ces secteurs participent à une esthétique particulière, qui caractérise bien Montréal et que l'on pourrait qualifier d'*esthétique de la diversité*.

Cette esthétique est d'autant plus riche qu'elle n'est pas uniquement visuelle: elle reflète une histoire culturelle d'une longévité et d'une richesse que peu de métropoles sur ce continent peuvent se vanter de posséder. Elle contribue à sa façon à afficher et à promouvoir des images et des exemples d'évolution et de longue durée, paysages urbains denses qui, à l'instar de la place Saint-Pierre à Rome, s'avèrent, comme nous le rappelle Charles McLendon, « le résultat d'une activité de construction continue au cours de nombreux siècles²⁰ ».

19. *Ibid.*, p. 103-121.

20. *Ibid.*, p. 89.



Photo: Jean-Claude Marsan

▲
Vue de la rue Saint-Jacques dans le Vieux-Montréal



Photo: Jean-Claude Marsan

◀ *Vue de la rue De La Gauchetière dans le Quartier chinois.*

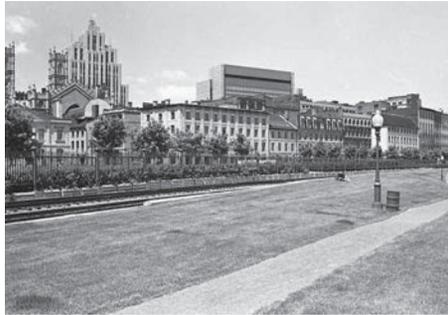


Photo: Jean-Claude Marsan

◀ *Vue du Vieux-Montréal à partir de l'esplanade.*

Plusieurs questions essentielles se posent dans l'élaboration d'un plan d'aménagement du cadre physique du centre-ville. Comment, par exemple, donner une forme à la mise en valeur de sa topographie naturelle, à savoir du Saint-Laurent et du mont Royal? Comment relier formellement les paysages urbains diversifiés qui le composent déjà et lui donnent son identité? Comment enfin intégrer formellement les développements à venir au cadre existant? Cette mise en forme ne constitue pas uniquement une mise en scène superficielle: elle est avant tout un processus d'intégration physique des fonctions de façon à ce que les bâtiments ne soient plus dissociés du cadre général, l'architecture de la forme urbaine, le bâti de l'urbanisme, l'ensemble étant porteur de valeurs historiques, d'aspirations et de modes de vie.

Parmi les conférenciers qui se sont succédé à la tribune des conférences Hydro-Québec ces deux dernières années, Kenneth Greenberg, Serge Moureaux, Gary Hack, Dean Macris et George Williams ont tous disserté sur la tragédie de l'urbanisme de l'après-guerre, issu des concepts de la cité radieuse de Le Corbusier, tendant à simplifier la ville à outrance et à en faire une machine à habiter, efficace, logique, mais sans charme ni racines. Sous cette conception, la cité s'est résumée à quelques grandes fonctions primaires, principalement circuler et habiter. L'ingénieur a accaparé la route (et l'autoroute) et l'architecte, la tour d'habitation. Personne, malheureusement, ne s'est préoccupé de l'habitat.

Pour Kenneth Greenberg de Toronto, le design urbain constitue une pratique d'intégration absolument nécessaire pour concilier entre elles les activités les plus diverses de la ville, particulièrement au centre-ville où elles se concentrent et s'entremêlent. Pour lui comme pour les autres,

l'objet clé de cette pratique est la rue. Il faut redonner la rue au designer urbain, car la fonction d'une artère urbaine ne se limite pas qu'à circuler. Elle doit également créer un cadre spatial et social harmonieux, en intégrant les fonctions et en ordonnant le bâti, favoriser l'accessibilité et l'animation et assurer enfin un mobilier urbain adéquat et confortable, reflétant les manières d'être des communautés²¹.

Pour Dean Macris, directeur du Service d'urbanisme de San Francisco, et son adjoint, George Williams²², le design urbain constitue un élément essentiel à la réalisation concrète d'un plan directeur. À San Francisco, on confie ainsi au designer urbain le soin d'intégrer les développements nouveaux aux paysages existants, la création de conditions optimales d'ensoleillement et le contrôle des microclimats, la protection du piéton contre les intempéries, enfin la création d'un mobilier urbain adéquat et confortable.

Il faut adopter la même approche à Montréal. Après les trois dernières décennies de développement incontrôlé, lequel a systématiquement éventré et charcuté la trame de rues existantes, il faut patiemment reconstruire cette trame, en prenant prétexte de chaque projet, à l'exemple de ce qui se fait dans la Barcelone d'Oriol Bohigas²³. L'assise de cette opération, le socle pour reprendre une expression chère à Antoine Grumbach²⁴, est là, particulièrement dans ces puissants alignements de rues nord-sud issus des concessions des terres au XVII^e siècle et dont les principaux, du Parc, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Saint-Denis et Saint-Hubert, semblent tenir ensemble, comme d'énormes courroies, les divers quartiers de l'île montréalaise.

Cette trame de rues et ses gabarits volumétriques doivent redevenir les éléments intégrateurs des espaces urbains du centre-ville, aptes à relier entre eux les parcs, les places et les squares publics, capables de contenir les occupations du sol, de délimiter les densités, d'orienter le design des équipements, enfin d'indiquer le caractère architectural du bâti tout en assurant des périodes d'ensoleillement convenables. Si certaines mesures de contrôle de la qualité des formes peuvent s'établir à l'avance, et pour toute la superficie du territoire, tels les gabarits susceptibles d'assurer les meilleures conditions d'ensoleillement ou les formes aptes à réduire les effets inconfortables des microclimats, cette reconstruction de la trame urbaine doit s'effectuer, à Montréal comme à Barcelone, étape par étape, projet par projet, chacun marquant le secteur de son « réalisme économique, social, culturel et politique²⁵ ».

L'alignement de la rue Saint-Pierre, dans le Vieux-Montréal, lequel prolonge l'avenue du Parc.



Photo : Jean-Claude Marsan

21. *Ibid.*, p. 58-60.

22. *Ibid.*

23. *Ibid.*, p. 65-76.

24. *Ibid.*, p. 79-80.

25. *Ibid.*, p. 74.

En ce sens, l'aménagement physique de l'avenue McGill College constitue une occasion exceptionnelle de tester et de raffiner cette approche. En effet, cet aménagement doit combiner plusieurs objectifs intégrateurs, concernant autant l'établissement d'un dialogue formel entre le mont Royal et le centre-ville que l'organisation d'un lieu collectif où le citoyen pourra trouver satisfaction, symboles et confort.

La saga de l'aménagement de cette avenue, dont on parle depuis plus de trente ans sans que pour autant son concept ne soit encore complètement matérialisé, donne du poids à l'affirmation de plusieurs conférenciers venus à la tribune des conférences Hydro-Québec selon laquelle, dans le domaine du design urbain, il est impérieux d'agir rapidement. Il semblerait, comme l'a fait valoir Gary Hack, que les mises en scène urbaines, préalables à tout développement, soient importantes pour susciter, entraîner et orienter des aménagements bâtis cohérents et harmonieux²⁶.

Michel Cantal-Dupart, commentant « le grand plan de Paris : lieux magiques et trames urbaines²⁷ », fait la même recommandation. Pour lui, il faut « gagner du temps sur le temps » pour profiter d'un « momentum », élever le niveau de conscience, marquer le rythme et créer des jalons successifs dans le processus d'aménagement. Cette philosophie est appliquée systématiquement dans les projets de « Banlieues 89 », interventions à court terme visant à susciter dans la périphérie des grandes villes de France des aménagements susceptibles d'améliorer le cadre de vie.

On ne saurait donc nier l'importance et l'impact d'exemples concrets de design urbain. L'aménagement du canal de Lachine nous en fournit une preuve. Avant que ce parc linéaire ne soit réalisé à partir de 1975, il était très difficile d'imaginer une revitalisation possible de ce secteur ancien où l'héritage des bâtiments industriels est unique au pays. Dans ce cas, grâce à l'intervention réfléchie et habile de Parcs Canada, l'aménagement physique de cette historique voie d'eau industrielle en pistes cyclables et sentiers pour piétons (aménagement en soi fort simple et adéquat étant donné les objectifs et les circonstances) a eu comme un effet d'exorcisme sur l'ensemble, rendant désormais envisageables des projets de recyclage et de rénovation qui, auparavant, semblaient inconcevables ou irréalisables.

Le cas du Vieux-Port nous en fournit un autre exemple. On en parle depuis dix ans et, depuis autant d'années, se succèdent des projets de réaménagement de cet immense territoire. Ce n'est, cependant, que récemment, depuis la réalisation de l'esplanade conçue par l'architecte Peter Rose, que l'opération semble prendre corps et s'imposer comme une réalité. Cela est dû, à notre avis, au fait que cette esplanade a permis une

26. Propos tenus le 21 octobre 1986 lors de la conférence intitulée *The Consumable City: Evolving Downtown Functions*.

27. Conférence prononcée le 25 novembre 1986 dans le cadre des conférences Hydro-Québec.

Le canal de Lachine, à la hauteur des écluses Saint-Gabriel



Photo: Jean-Claude Marsan

fréquentation et facilité une appropriation populaire impossibles auparavant. Comme si l'urbanité caractéristique du Vieux-Montréal avait gagné par cette esplanade une emprise sur une zone perçue auparavant comme désolée et inhospitalière.

Il y a des projets de design urbain qui pourraient être envisagés et réalisés à court terme. Ils sont nombreux et possibles dans tous les secteurs du centre-ville, de l'aménagement de la rue Berri à celui de la côte du Beaver Hall. Il y en a d'autres qui pourraient être réalisés presque immédiatement, tout concourant déjà à leur matérialisation.

C'est le cas, par exemple, du quai de l'Horloge dans le Vieux-Port, lequel pourrait être aménagé rapidement en parc public. En effet, cette dernière vocation s'impose d'elle-même, étant donné les vues imprenables que permet cette jetée sur le Saint-Laurent et sur le panorama de la ville,

étant donné par ailleurs que rien ne peut être construit sur ce quai sans compromettre certaines vues intéressantes sur le fleuve et sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame à partir du Vieux-Montréal. C'est le cas encore de l'aménagement d'un square de verdure, tel que le préconise la CIDEM (Commission d'initiative et de développement de Montréal) depuis un certain temps, dans le quadrilatère Berri-de-Montigny, quadrilatère abritant actuellement un vaste et affreux terrain de stationnement.

Le centre-ville vu du Port.



Photo: Jean-Claude Marsan

Aménager ce quadrilatère en square de verdure aurait un effet dynamique sur le voisinage immédiat. Place Dupuis prendrait une autre allure et le Holiday Inn changerait rapidement de classe. Le site de l'ancien Palais du commerce deviendrait prestigieux et le terminus d'autobus se transformerait en un complexe plus compatible avec le potentiel et le caractère des lieux. Les commerces de la rue Sainte-Catherine, pour leur part, jouiraient désormais d'un emplacement privilégié, ce qui se répercuterait sur leur développement et leur qualité. Les piétons, enfin, obtiendraient un espace public de détente, agréable et sain, conférant confort et attrait à un secteur de la ville qui en est singulièrement dépourvu. L'aménagement d'un square de verdure à cet endroit aurait enfin un avantage complémentaire à ceux déjà mentionnés : celui d'offrir un espace approprié de transition entre la réalité de centre-ville (existante à l'ouest de la rue Saint-Denis) et celle résidentielle de quartier que l'on devrait protéger et encourager à l'est de la rue Berri.

En résumé, ici comme à Barcelone ou à San Francisco, c'est par des projets d'aménagement concrets que la forme urbaine a le plus de chances de se concrétiser et la trame des rues de se refaire. Ces projets doivent évidemment s'inscrire dans une vision globale de développement et dans un plan d'ensemble. Cependant, sans eux, cette vision et ce plan risquent de demeurer une création de l'esprit, vide et inerte, comme c'est trop souvent le cas avec les schémas directeurs de tout acabit.

■ Conclusion

Après un quart de siècle de laisser-faire, le défi concernant l'aménagement du centre-ville de Montréal n'est pas tant de préparer des plans d'urbanisme pour en contrôler et en orienter le développement. Cette intervention, si nécessaire soit-elle, ne changera que peu la réalité actuelle si elle n'est pas complétée par des concepts d'aménagement capables de se traduire par des réalisations physiques, concrètes, susceptibles de faire de ce centre-ville un équipement souple, efficace, un milieu agréable de fréquentation, utilisable par toutes les classes sociales, surtout appropriable par tout le monde.

On peut utiliser ce qui est utilisable et, en ce sens, le centre-ville montréalais dans son état présent répond relativement bien à de nombreux besoins. Mais on ne peut approprier vraiment que ce qui procure une satisfaction plus profonde, un certain agrément, un certain contentement. Comme élément de comparaison, le métro montréalais constitue un exemple intéressant d'un équipement collectif utile mais qui, grâce à la variété de ses stations, à leur design soigné et à la qualité de leur réalisation, procure un sentiment de bien-être et une satisfaction d'ordre esthétique.

Voilà l'objectif qu'il faut poursuivre dans le développement et l'aménagement du centre-ville : en faire un milieu utile et agréable où les Montréalais pourront trouver un secteur distinctif procurant dynamisme, confort et fierté. En ce sens, il s'agit autant d'un processus de création que

de planification : le centre-ville doit devenir un lieu où l'urbanité puisse s'exprimer dans un cadre physique efficient. En d'autres termes, il faut que le centre-ville soit, à son niveau, un morceau d'art et de civilisation.

Dans cette optique, l'équilibre fonctionnel y est nécessaire, voire essentiel, sans quoi ce secteur ne saurait être accessible à toutes les classes sociales ni procurer cette excitation, cette animation et ce ravissement caractérisant les lieux qui s'imprègnent dans la mémoire des gens. Cependant, cet équilibre seul ne saurait être suffisant et doit se matérialiser dans des intégrations physiques, dans des designs urbains propres à mettre en valeur la personnalité et le caractère du lieu, ce mélange de passé et de présent, cette continuité historique particulière qui lui confère son identité et sa personnalité propres.

La préparation et la conception de plans d'urbanisme ne représentent donc qu'une réflexion préalable, qu'un élément dans le processus, qu'une étape qui peut avoir une fin mais qui ne saurait pour autant être définitive. Le travail d'intégration physique, l'effort de design urbain

doivent se poursuivre continuellement, jour après jour, projet après projet, dans une attitude d'ouverture aux conjonctures et de sensibilité à la continuité urbaine, comme cela se fait maintenant dans des villes dignes de ce nom, de Barcelone à San Francisco. C'est dans cet urbanisme de projet, approché comme un processus dynamique et permanent d'aménagement, que réside, selon nous, la clé de la renaissance du centre-ville de Montréal.

Le centre-ville vu
du Palais des congrès.



Photo : Jean-Claude Marsan

18

L'ouverture donnant
sur la colline
du Parlement
Est-ce le bon
langage urbain¹ ?

1. Paru originellement dans Commission de la capitale nationale, *Les actes du colloque: La capitale du Canada, réflexions sur le passé et perspectives d'avenir*, Ottawa, Association canadienne-française pour l'avancement des sciences, 1999, p. 31-39.

Une des propositions du document de la Commission de la capitale nationale intitulé *Une capitale pour les prochaines générations* semble susciter plus de réactions que les autres: celle concernant l'ouverture donnant sur la colline du Parlement. Cette percée axiale, qui aurait pour but de relier dans un grand geste symbolique le centre-ville d'Ottawa à la Cité parlementaire, pourrait prendre plusieurs formes. Soit celle d'une place urbaine, aménagée symétriquement par rapport à la tour de la Paix et qui pourrait se prolonger le cas échéant jusqu'à l'avenue Laurier. Soit celle d'un boulevard étroit, asymétrique par rapport à la tour et pouvant s'étendre jusqu'à l'avenue Laurier. Soit celle encore d'un large boulevard, symétrique, se prolongeant jusqu'au Musée canadien de la nature. Dans tous les cas, les démolitions nécessaires aux aménagements proposés se feraient à partir du côté ouest de la rue Metcalfe².

Cette proposition, qui renvoie à des images de compositions urbaines axiales associées à des capitales prestigieuses telles que Paris ou Washington, mérite considération, principalement pour cette raison même. La capitale du Canada ne gagnerait-elle pas en prestige si le secteur central de la ville était davantage perçu comme faisant partie intégrante de la Cité parlementaire? Cependant, compte tenu de son histoire particulière et de l'esprit qui a présidé à l'aménagement originel de la colline du Parlement, on peut se demander si cette proposition de grande percée axiale ferait appel, dans les circonstances, à un langage urbain vraiment souhaitable.

■ Le langage urbain des capitales

Chaque ville possède un langage urbain qui lui est propre, à savoir un système de formes (qui constituent autant de signes) qui la rend intelligible à l'esprit comme produit culturel. Ce langage prend racine dans les traditions d'aménagement d'une civilisation. Ainsi, celui de l'Occident remonte à l'agora d'Athènes et au *cardo* et *decumanus* des Romains. Pour cette raison, il y a une différence fondamentale, par exemple, entre le langage urbain d'une ville occidentale et celui d'une ville musulmane.

Tout en puisant dans un langage urbain caractéristique d'une civilisation, chaque ville présente néanmoins une version particulière de ce langage, version façonnée par des contextes géographique, historique, économique et socioculturel propres au site et à la société en question. Ainsi, les capitales provinciales de Québec et de Toronto, tout en étant reconnaissables comme des villes occidentales, sont différentes l'une de l'autre quant à leur organisation spatiale et à leur caractère à cause principalement de leur site géographique et de leur histoire.

2. Commission de la capitale nationale du Canada, *Une capitale pour les prochaines générations: vision d'avenir pour le cœur de la région de la capitale du Canada*, Ottawa, p. 39-42.

Les capitales, par le fait qu'elles se veulent distinctes par rapport aux autres agglomérations d'un pays, soignent davantage leur langage urbain. On assiste alors à une véritable mise en scène de ce dernier pour des raisons d'efficacité, d'identité et de prestige. La plus belle expression de cette volonté nous est fournie dès le début de l'ère baroque (à partir de 1585) par le plan de Rome du pape Sixte V et de l'architecte Domenico Fontana. C'est pour faire de Rome la capitale de la chrétienté que ce pape a envisagé de réunir par de grandes voies axiales plusieurs basiliques chrétiennes, tant dans une quête d'accessibilité que de symbole, donnant ainsi naissance à l'un des plus grands plans urbains de l'histoire de l'Occident³. Grâce aux collines de Rome, ce plan prendra un caractère particulier – qui ne connaît pas les Marches espagnoles ? – guère assimilable au plan de Paris, même si ce dernier s'avère également farci de grands boulevards axiaux.

Pour simplifier, on peut dire qu'en général les capitales qui ont été le siège de pouvoirs forts, voire impérialistes, ont eu recours à des aménagements axiaux, à des plans que l'on peut qualifier de symboliques. C'est le cas par excellence de Paris où le grand axe de Le Nôtre pour les jardins des Tuileries, lequel allait devenir les fameux Champs-Élysées, était indissociable sur le plan politique de ceux du Versailles du Roi-Soleil. Deux siècles plus tard, le baron Georges-Eugène Haussmann récidivait pour satisfaire la vision de puissance et de prestige que chérissait Napoléon III pour sa capitale.

Même approche, à la même époque, de la Vienne impériale qui, à l'occasion de la démolition de ses énormes remparts, se dote de majestueux boulevards axiaux avec la Ringstrasse. Et plus près de nous, Mussolini aura recours au même grand geste symbolique pour relier la Rome chrétienne à la Rome païenne, à savoir la basilique et la place Saint-Pierre au château Saint-Ange, grâce à la pompeuse Via della Conciliazione.

Londres, qui n'a pas connu de pouvoirs politiques aussi forts que ceux des capitales continentales, confirme cette hypothèse. Les plans aux grandes voies axiales imaginés par John Evelyn et Christopher Wren après le grand feu de 1666 ne verront jamais le jour malgré leur potentiel d'ordre, d'expression d'identité et de prestige⁴. De même, plus d'un siècle avant que le baron Haussmann n'entreprenne de régulariser le tissu de Paris, la capitale anglaise faisait l'objet d'une vaste opération du genre grâce aux bons offices de John Nash. Mais la Regent's Street, qui relie Carlton House au Regent's Park, finit par être aussi sinueuse qu'un serpent ; on pourrait prétendre, malicieusement, qu'elle est à l'image des dirigeants de l'époque, à savoir un prince régent (le futur George IV) des plus frivoles, fils héritier d'un roi à l'esprit dérangé ! Ce n'est que dans leurs colonies que les

3. Edmund N. Bacon, *Design of Cities*, New York, Penguin Books, 1976 [éd. rév.], p. 131-159.

4. Steen Eiler Rasmussen, *London the Unique City*, Harmondsworth, Penguin Books, 1961, p. 93-113.

Britanniques se permettront de grands gestes d'autorité comme en témoigne, avec le monumental axe du King Way (1931), le plan de New Delhi de Sir Edwin Lutyens⁵.

Le fait qu'aujourd'hui autant le Parlement que la cathédrale Saint-Paul se découvrent au tournant d'une rue fait de Londres une capitale d'un caractère très différent de celui de Paris où l'axe visuel du Louvre passe sous l'Arc de Triomphe et atteint le centre de la Grande Arche. Mais en est-elle pour autant moins une capitale que Paris sur le plan du symbole et du prestige? On peut apprécier visuellement l'une plus que l'autre, mais leur langage urbain est culturellement authentique et n'est pas interchangeable.

Dans le monde anglo-saxon, qui n'a pas connu la « grande manière baroque » faute de pouvoirs forts, il existe cependant une exception de taille, celle de Washington dont le plan n'a de rival dans sa conception que celui du pape Sixte V et de Fontana pour Rome. Les circonstances qui ont présidé à cette conception s'avèrent cependant totalement exceptionnelles : il s'agit plus ou moins d'un « transfert culturel » à chaud. Le fait qu'au début des années 1790, dans l'exaltation d'une guerre de l'Indépendance victorieuse, se soit trouvé à la portée du général vainqueur un concepteur français visionnaire (le major Pierre-Charles L'Enfant) dont le père avait été peintre à la cour de Versailles, constitue une circonstance historique peu banale⁶. Nous sommes loin du contexte besogneux du choix d'Ottawa comme capitale par la reine Victoria, choix qui fut loin de faire l'unanimité et dont la motivation relève d'un froid calcul politique.

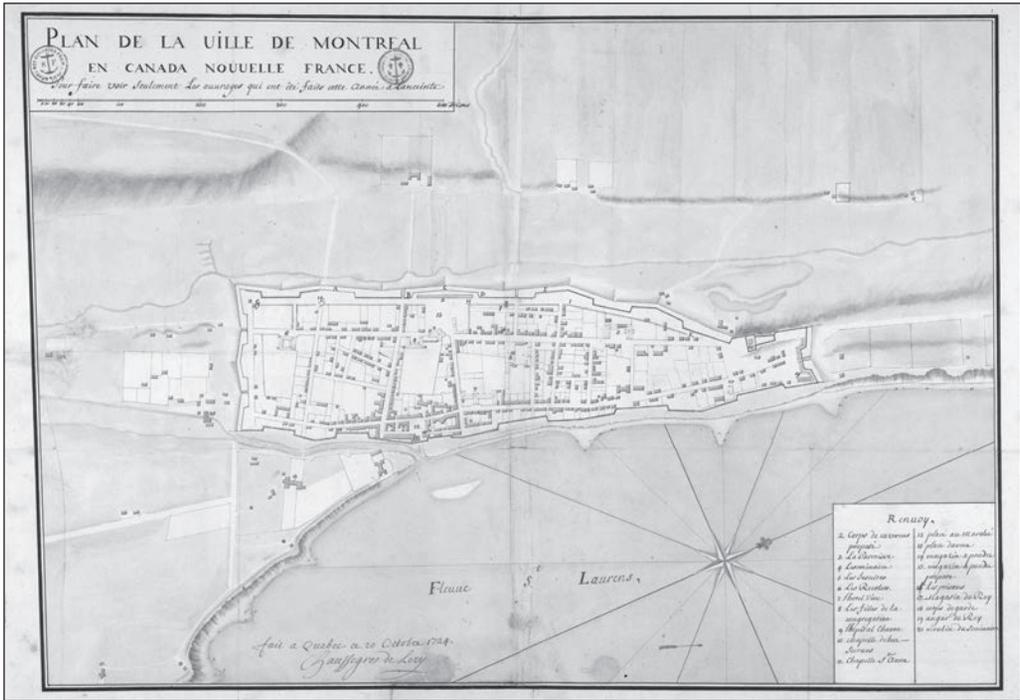
Quoi qu'il en soit, sauf pour le mail, le plan de Washington a plus de grandeur sur le papier que dans la réalité. La volumétrie du tissu urbain n'a pas le pouvoir d'encadrement des grands axes européens et la renommée de Pennsylvania Avenue pâlit à la lumière de la maîtrise d'œuvre du plus humble des boulevards du baron Haussmann. Comme quoi la « grande manière baroque » n'a guère de racines profondes dans le sol américain.

■ Le langage des villes canadiennes

Bien que les Français aient été les premiers à coloniser le territoire connu aujourd'hui comme le Canada, très peu d'établissements urbains fondés à la période coloniale font état d'un aménagement aux caractéristiques classiques axiales. Le plan de 1672 de Dollé de Casson pour Montréal, avec son église paroissiale construite en plein milieu de la rue Notre-Dame, est l'un des rares à faire état de cette approche, bien que fort modestement. Pour le reste, même des villes bien planifiées, telles que Louisbourg, font état d'un plan ordonné, sans prétention symbolique.

5. Spiro Kostof, *The City Shaped: Urban Pattern and Meanings Through History*, Londres, Bulfinch Press, 1991, p. 176-179.

6. John W. Reys, *La ville américaine: fondation et projets*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 1981, p. 232-255.



Bibliothèque et Archives Canada, C15823



Bibliothèque et Archives Canada, C177710

Plan de la ville de Montréal en 1724 par Chaussegros de Léry montrant l'église Notre-Dame érigée en plein milieu de la rue Notre-Dame, selon la volonté de Dollier de Casson en 1672.

Plan de la ville de Louisbourg, tracé en 1764 par Nicolas Bellin.

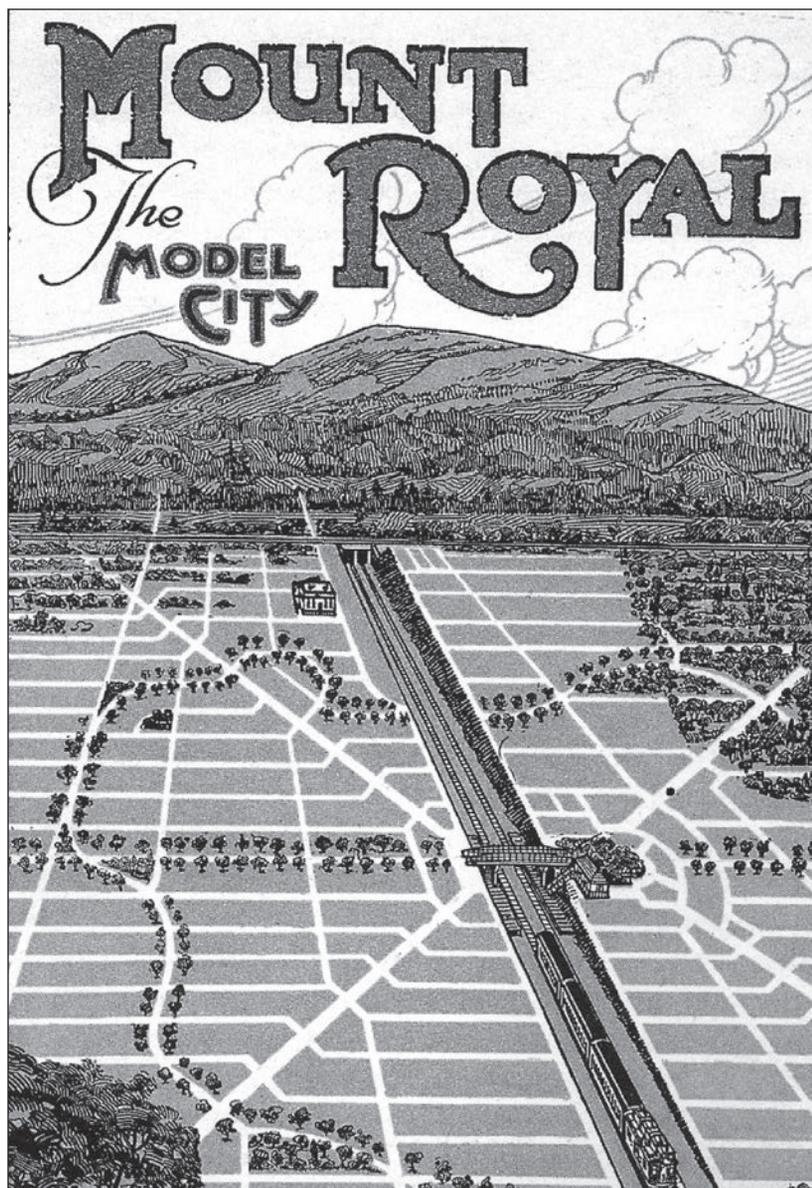
Il en sera de même avec la venue des Britanniques. Ce qui semble primer à cette période pour les villes qui seront planifiées, ce n'est pas le besoin de représenter symboliquement le pouvoir, mais d'assurer un développement ordonné, besoin que les militaires s'empresseront de satisfaire avec leurs plans de caractère « mécanique », dans l'ensemble assez banals. Le plan de « Toronto » du capitaine Gother Mann en 1788 est révélateur de cette approche⁷. Même Québec, ville de souche française comme pas une en Amérique, restera étonnamment sourde à la tradition axiale classique, alors même qu'elle s'inspirera du Louvre pour l'érection de son Parlement à la fin des années 1870. Ce dernier domine une esplanade qui a bien plus le caractère d'un parc pittoresque à l'anglaise que d'un jardin à la française.

Il faudra attendre au début du xx^e siècle, avec l'émergence, aux États-Unis puis au Canada, du mouvement *City Beautiful*, pour voir réapparaître une approche d'aménagement urbain faisant appel aux grands axes dans une quête de cohérence et de grandeur civique. Ainsi, à Montréal, la compagnie ferroviaire Canadian Northern engagera en 1911 le grand architecte paysagiste Frederick G. Todd, formé chez Frederick Law Olmsted, pour aménager en ville nouvelle ses territoires situés au nord du mont Royal. Ce dernier dotera Ville Mont-Royal d'un plan distinctif, empruntant au plan de Chicago de Daniel Burnham les deux grands axes altiers se croisant en étoile au centre de l'agglomération. Comme dans le cas de Washington, ce plan est cependant plus intéressant sur papier que dans la réalité.

Cette compagnie aura moins de succès avec l'aménagement du site de son terminus ferroviaire au centre-ville montréalais malgré plusieurs propositions, toutes marquées par le souci de transformer l'avenue McGill College en axe de prestige liant le mont Royal au centre des affaires. Ce concept de boulevard symbolique sera repris après la Seconde Guerre mondiale par l'urbaniste français Jacques Gréber, mais il faudra attendre jusque dans les années 1980 avant qu'il ne se réalise. Si sa perspective sur la montagne est magnifique, l'encadrement de celle-ci par les édifices riverains manque cependant de cohérence et de symétrie.

Au Canada comme aux États-Unis, le mouvement *City Beautiful* donna également lieu dans plusieurs villes à la mobilisation des élites désireuses de doter leur agglomération de plan d'embellissement, tant pour des raisons économiques et esthétiques que de réformes sociales. Ce fut le cas de la municipalité de Maisonneuve (qui sera annexée à Montréal en 1918). L'ingénieur de la ville, Marius Dufresne, y créa au début des années 1910 un boulevard axial (le boulevard Morgan), ouvrant une perspective intéressante sur le marché public. L'artère accueillit un autre édifice de prestige, le Bain public (Dufresne, 1912-1914), mais ne connut pas par la suite le développement anticipé en raison de difficultés d'ordre financier.

7. Kenneth Greenberg, « Toronto: The Unknown Grand Tradition », *Trace*, vol. 1-2, mai et juin 1981, p. 37-38.



◀ Plan de Ville Mont-Royal en 1967, conçu en 1912 par Frederick G. Todd. Ce plan, par ses principales caractéristiques (les grands boulevards se croisant en étoile et la localisation des parcs), indique que Ville Mont-Royal a été conçue comme une entité autonome et reflète l'influence du mouvement City Beautiful et du modèle des cités jardins britanniques.

Ce fut le cas également à Toronto, dans les années 1920, avec le projet de transformer la rue University en un grand boulevard planté donnant sur le Parlement de Queen's Park. Ce projet, qui mobilisa les élites locales et qui n'est pas sans rappeler celui mis de l'avant actuellement à Ottawa par la Commission de la capitale nationale, n'aboutira pas, comme la plupart des autres du genre au pays, à cause principalement de la crise de 1929⁸.

8. *Ibid.*, p. 44-45.

L'avenue ►
McGill College.



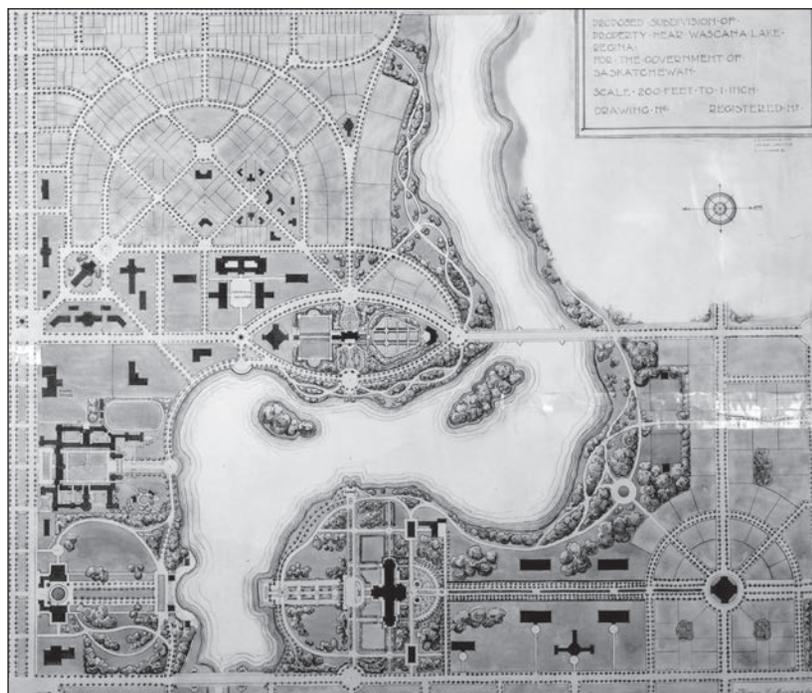
Photo: Jean-Claude Marsan

Un des projets d'aménagement inspirés par le mouvement *City Beautiful* qui fut le mieux réussi au Canada demeure celui du site du Parlement de la Saskatchewan dans le parc Wascana, à Régina. Ce site fut d'abord aménagé par Frederick G. Todd pour recevoir l'édifice du Parlement conçu en 1908 par les frères Edward et William Sutherland Maxwell de Montréal. En 1913, le célèbre architecte paysagiste anglais Thomas Mawson proposa pour ce site un plan directeur inspiré des principes d'aménagement du mouvement *City Beautiful*, lequel introduisait subtilement, dans le parc Wascana de caractère pittoresque, un aménagement axial propre à mettre en valeur l'œuvre monumentale des frères Maxwell. Mais contrairement à la proposition avancée pour Ottawa, l'axe du Parlement de la Saskatchewan demeure essentiellement paysager, sans lien avec le tissu bâti de la capitale⁹.

9. Harold Kalman, *A History of Canadian Architecture*, Toronto, Oxford University Press, 1994, p. 653-654.



Musée McCord, View-16185



Saskatchewan Archives Board, carte B620.10

▲
Vue du boulevard Morgan, du Marché et du Bain public de Maisonneuve vers 1915.

◀ *Plan de 1913 de Thomas H. Mawson pour le site du Parlement de la Saskatchewan dans le parc Wascana à Régina.*

■ Le cas de la colline du Parlement à Ottawa

Comme on peut le comprendre par ce très bref survol de l'histoire du recours aux axes symboliques comme moyens de mise en valeur d'un pouvoir, qu'il soit d'ordre religieux ou national, il s'agit là essentiellement d'une tradition d'origine européenne, déjà présente dans la Rome antique mais ravivée durant la Renaissance. C'est la France qui en a été la meilleure propagandiste, grâce à ses pouvoirs monarchiques et impériaux, mais grâce également aux enseignements de l'École des beaux-arts de Paris, laquelle popularisa une approche d'aménagement porteuse de grandeur civique et développa un style d'architecture approprié à ce type de mise scène.

Bien que la culture française soit une des cultures constituantes du Canada, le pays a été touché par cette approche d'aménagement plutôt tardivement et plutôt timidement. Il faut préciser, comme nous l'avons vu, que ce type d'aménagement s'avère assez rare dans la culture anglo-saxonne. Le mouvement *City Beautiful*, qui s'alimentait aux enseignements de l'École des beaux-arts de Paris, devait privilégier cette approche en Amérique du Nord, mais, au Canada, peu de projets furent réalisés. Voilà donc un contexte historique qui devrait inciter à la prudence quant à la pertinence de recourir à ce type d'aménagement dans le cas de la colline du Parlement à Ottawa.

Mais il y a plus. Ce qui frappe dans l'histoire de l'aménagement de cette colline, c'est qu'en aucun temps elle ne fit l'objet d'une telle proposition de percée axiale monumentale, même de la part des aménagistes qui s'inspiraient du mouvement *City Beautiful*. Ainsi, Frederick G. Todd, celui-là même qui a fait la conception du plan de Ville Mont-Royal, avec ses grands boulevards axiaux, ne fera aucune suggestion du genre dans son rapport de 1903 à la Commission d'embellissement d'Ottawa¹⁰. De même, lorsque la Commission engage en 1913 Edward Bennett, formé à l'École des beaux-arts de Paris et l'un des concepteurs influents du mouvement *City Beautiful* pour avoir notamment participé avec Daniel Burham aux plans directeurs de Chicago et de San Francisco¹¹, celui-ci ne propose pas une telle intervention pour mettre en valeur la colline du Parlement.

Jacques Gréber lui-même, pourtant féru d'aménagements axiaux comme il l'a montré à plusieurs reprises, entre autres à Montréal avec sa proposition pour l'axe de l'avenue McGill College, ne fera pas non plus une telle recommandation en 1937-1939. Il aura plutôt recours à ce type de concept pour aménager la place de la Confédération et pour souligner une des portes d'entrée de la ville¹². Pour le reste, il fera appel au pittoresque des sites naturels afin de mettre en valeur les édifices de caractère symbolique.

10. Commission de la capitale nationale, *A Capital in the Making: Reflections of the Past. Visions of the Future / Bâtir une capitale: réflexions sur le passé et perspective d'avenir*, Ottawa, 1998, p. 5.

11. *Ibid.*, p. 7.

12. *Ibid.*, p. 17-18.

Selon nous, la voie à suivre pour mettre en valeur la colline du Parlement est dictée par le contexte historique qui a présidé à son développement et par le concept initial d'aménagement. En effet, le site sur lequel sont établis l'édifice du Parlement et les édifices de l'Est et de l'Ouest qui l'encadrent en délimitant une vaste place devant celui-ci, avait été acquis en 1820, donc dès la naissance de l'agglomération, par le gouverneur en chef de l'Amérique du Nord britannique pour des fins de fortifications¹³. Dès le début, le site est dissocié de la ville : il s'agit là d'un trait distinctif qui mérite d'être considéré comme tel. Il faut ajouter à cela le fait que Calvert Vaux, associé de Frederick Law Olmsted dans l'aménagement de Central Park à New York et, à ce titre, un des piliers du mouvement en faveur des parcs dont le mouvement *City Beautiful* lui-même sera redevable, a été le concepteur, en 1873, de la terrasse à deux niveaux qui permet de relier d'une façon élégante et organique l'édifice du Parlement et les édifices de l'Est et de l'Ouest, malgré une dénivellation importante du terrain¹⁴. Il y a donc là un ancrage historique suffisamment fort pour faire de ce concept initial d'aménagement l'objet d'une conservation et d'une mise en valeur intelligente.

■ Conclusion

Le choix de la capitale du Canada a été un compromis, tout comme le type de gouvernement confédéral qui finit par prévaloir. On ne saurait sérieusement évoquer dans ce cas la manifestation d'un pouvoir fort pour justifier une mise en valeur symbolique à l'exemple de ce qui s'est passé à Rome, à Paris ou à Washington.

De même, le style choisi pour les édifices de la Cité parlementaire, le néogothique pittoresque, particulièrement bien adapté au caractère du site, ne commande pas un prolongement urbain de caractère classique, d'autant moins que les édifices de l'Est et de l'Ouest n'ont pas une architecture identique comme le demanderait un tel aménagement. Dans l'histoire des formes urbaines, l'architecture gothique est associée à la rue et à la place urbaine pour la bonne raison que les perspectives axiales n'apparaîtront qu'avec la Renaissance. En ce sens, le type de langage urbain approprié à la Cité parlementaire semble se rapprocher plus de celui d'Albert Square à Manchester (GB), avec son magnifique hôtel de ville de style néogothique, érigé par Alfred Waterhouse en 1868-1877, que de celui de l'avenue de l'Opéra de Haussmann et du monument de Charles Garnier qui en ferme la perspective, édifice réalisé à la même époque, soit entre 1862 et 1875.

Il est vrai que la préoccupation actuelle pour le design urbain a remis à l'honneur des aménagements tels que ceux du mouvement *City Beautiful*. Mais il ne faut pas oublier que c'est un mouvement qui mobilisait à l'époque les acteurs sociaux en faveur de ces aménagements de caractère

13. *Ibid.*, p. xi.

14. Kalman, *A History of Canadian Architecture, op. cit.*, p. 534-541.

symbolique. Aujourd'hui, les acteurs sociaux semblent davantage préoccupés par la qualité de l'environnement, la conservation du patrimoine bâti et le développement durable. Il y a fort à parier qu'il s'en trouvera peu à Ottawa pour appuyer une proposition qui ferait disparaître dans son sillage des édifices de caractère patrimonial en plus d'entraîner la démolition d'une quantité considérable de bâtiments encore viables.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faille rien faire du point de vue de l'aménagement avec la Cité parlementaire. Un plan directeur d'aménagement paysager est nécessaire depuis un certain temps. Mais, également, la façade de la rue Wellington en face des édifices du Parlement, laquelle est trouée comme un fromage gruyère, a besoin d'être repensée pour fermer d'une façon convenable cette place de la Cité parlementaire dont, tout compte fait, il n'y a aucun autre exemple aussi majestueux au pays!

10

Le développement urbain à l'an 2000¹

1. Paru originellement dans la revue *Organisations et Territoires*, vol. 8, n^{os} 1-2, 1999, p. 5-10.

Au Québec comme ailleurs en Amérique du Nord, la seconde moitié du xx^e siècle a été marquée par un phénomène particulier et dominant concernant le développement urbain : l'essor du modèle métropolitain. Ce nouveau modèle d'organisation spatiale de l'habitat urbain s'avère le résultat de deux forces opposées mais complémentaires de structuration.

En premier lieu, une force centripète qui, vivifiée par les grands réseaux de transport interurbains par avions, navires, trains et véhicules à combustion interne et par les moyens de communication électroniques, favorise la concentration d'activités économiques dans les régions porteuses sur le plan géographique, dont principalement celles de Montréal et de Québec. En second lieu, une force centrifuge, de caractère intra-urbain et alimentée par le véhicule à combustion interne et par les moyens de communication électronique (téléphone, radio, télévision, etc.), laquelle disperse les activités et les populations sur un vaste territoire.

Plusieurs municipalités qui, au début des années 1950, étaient encore entourées de paysages non urbanisés, agricoles ou autres, ont rapidement été submergées par un raz-de-marée de développement à basse densité, principalement de caractère résidentiel, sans signes visibles de structuration à l'exception de ceux fournis par les autoroutes et les centres commerciaux. Le territoire de l'île Jésus, au nord de l'île de Montréal, constitue un bon exemple de ce phénomène. En 1941, l'île Jésus tout entière comptait à peine 20 000 habitants, dont un certain nombre concentrés dans de petites municipalités comme Laval-des-Rapides, Sainte-Dorothée et Sainte-Rose. Un demi-siècle plus tard, en 1991, elle abritait, avec ses quelque 315 000 résidents, la deuxième ville la plus peuplée de tout le Québec.

Au moment où nous nous interrogeons sur la forme que prendra l'habitat urbain de l'an 2000, il nous semble important de vérifier si les facteurs qui ont contribué après la Seconde Guerre mondiale à façonner le développement urbain au Québec selon le modèle métropolitain que nous connaissons aujourd'hui s'avèrent toujours opérants. Si d'autres facteurs de changement sont maintenant à l'œuvre, il y aurait lieu de les identifier et de les analyser, car ils auront éventuellement un impact sur le développement urbain au cours des décennies à venir.

Donc, ici comme ailleurs, des facteurs de changement ont contribué après la Grande Dépression et le second conflit mondial à l'essor d'un nouveau modèle de développement urbain. Ces facteurs sont nombreux et complexes, mais peuvent se ramener aux quatre principaux suivants :

- **Un boom économique** : engendré principalement par la libération et l'accroissement considérable des marchés après la guerre, par le recours à de nouvelles techniques de production et le passage d'une économie de production de biens à une économie de services, ce boom économique a eu des répercussions notamment sur la croissance et l'enrichissement de la classe moyenne, laquelle a contribué à l'essor de la banlieue.

- **Un boom démographique** : connu comme le phénomène des baby-boomers, il s'est répercuté sur la croissance rapide des agglomérations de Montréal et de Québec en particulier, principalement à leur périphérie qui est devenue alors accessible à un grand nombre, sur les plans tant financier que physique.
- **Un boom technologique** : dû en grande partie aux progrès techniques réalisés durant la guerre, ses effets se sont fait sentir dans tous les domaines : économie, transports, communications, etc., et se sont concrétisés notamment dans l'étalement urbain.
- **Une mutation du contexte socioculturel** : si elle a touché la plupart des sociétés occidentales, cette mutation fut davantage ressentie au Québec à cause des retards accumulés, au point d'être qualifiée de « Révolution tranquille ». Dans le domaine qui nous occupe, elle s'est manifestée, entre autres, dans l'émergence de nouveaux modèles d'habitat en rupture avec les modèles traditionnels.

Après un demi-siècle d'évolution, qu'en est-il de ces facteurs de changement ? La technologie semble poursuivre sa lancée, notamment dans le domaine des transports et des communications. Pour les personnes qui peuvent se le permettre grâce à leur emploi et à leurs revenus, ces progrès constants devraient favoriser une plus grande dispersion encore sur les territoires des régions de Montréal et de Québec, spécialement à la lointaine périphérie où se trouvent encore des endroits attirants.

Pour ce qui est des autres facteurs – l'économie, la démographie et le contexte socioculturel –, force est de reconnaître qu'ils ont beaucoup changé eux-mêmes et que leurs transformations devraient amener éventuellement des transformations parallèles de l'organisation spatiale de l'habitat urbain au Québec.

■ L'évolution économique

Les changements sur le plan économique par rapport à la situation prévalant dans les années 1950-1960 peuvent se ramener à deux principaux : la mondialisation de l'économie et un déclin économique relatif, notamment dans la capacité d'intervention des pouvoirs publics.

Dans l'ensemble, on peut affirmer que l'agglomération montréalaise, notamment, performe bien pour le moment dans le domaine des nouvelles technologies de production (biotechnologies, informatique, aéronautique, électronique, etc.) et les quelque 9 % de la main-d'œuvre qui s'y trouvent engagés devraient pouvoir conserver la possibilité de choisir leur lieu d'habitat et leur style de vie.

Par contre, on assiste, dans le cadre de la mondialisation de l'économie, à l'émergence d'une société à deux vitesses, phénomène qui n'est pas sans rappeler celui qui s'est manifesté au XIX^e siècle lors de l'industrialisation de la production. Selon le Conseil national du bien-être social, le taux global de pauvreté au Québec serait maintenant de l'ordre

de 21,2 %². À Montréal, par exemple, le nombre de personnes qui doivent se contenter d'emplois précaires ou qui font partie du contingent des travailleurs autonomes est plus élevé qu'ailleurs au Canada, à la fois pour des raisons de situation géographique de l'agglomération et, selon nous, de carences profondes dans le système d'éducation de la province.

Ces individus n'ont guère d'autres choix que de se rabattre sur les municipalités et les quartiers centraux qui leur sont accessibles financièrement et qui peuvent leur fournir un accès relativement aisé à toute la région, source potentielle d'emplois ou de contrats. Comme l'a indiqué l'urbaniste Hans Blumenfeld, ceux qui n'ont pas d'occupation permanente ont davantage à se placer au centre d'une région urbaine pour pouvoir rayonner tout autour³. Cette nécessité peut être renforcée dans le cas d'un ménage ou d'un couple dont les deux membres ont des emplois précaires. On entend par municipalités centrales les municipalités de l'île de Montréal, par exemple, ou d'autres telle Longueuil, qui présentent une certaine densité d'occupation et une variété d'activités susceptibles d'offrir un milieu de vie dynamique.

À la baisse du pouvoir d'achat des classes populaires et moyennes, il faut ajouter l'impuissance croissante des corps publics à investir dans les infrastructures de transport. Il est déjà prévu de faire payer le consommateur selon la distance parcourue dans les transports en commun. Il ne faut pas exclure non plus le retour au péage sur les autoroutes, notamment avec la privatisation de ces infrastructures comme cela se passe maintenant dans plusieurs régions d'Amérique du Nord et d'Europe. Tous ces facteurs reliés à l'économie actuelle devraient favoriser comme lieu d'habitat pour une certaine proportion des populations à faible et moyen revenus les municipalités et les quartiers centraux bien dotés en équipements où se trouvent des logements à prix abordables, à moins que le coût des taxes foncières dans ces secteurs ne soit trop élevé.

■ Déclin démographique et transformation du contexte socioculturel

Il n'est pas nécessaire d'aligner beaucoup de chiffres pour prouver que la situation démographique actuelle ne pourra pas soutenir le développement de la banlieue au même rythme qu'auparavant dans les régions de Montréal et de Québec. Une grande inconnue vient en outre s'ajouter : quel choix de lieu et de type d'habitat feront les enfants des baby-boomers résidant actuellement en banlieue, lesquels font actuellement leur entrée dans l'âge adulte ? Dénicheront-ils dans la banlieue les emplois dont ils ont besoin pour commencer à vivre de manière autonome ? Trouveront-ils dans ce milieu les stimuli que recherchent habituellement les personnes de cet âge ? Posséderont-ils les moyens financiers de perpétuer un mode d'habitat

2. Manon Cornellier, « À qui a profité la reprise? », *Le Devoir*, 12 mai 1998, p. A1 et A8.

3. Hans Blumenfeld, *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics and Planning. Selected Essays*, éd. Paul D. Spreiregen, Montréal, Harvest House, 1967, p. 61-76.

engendré par une période plus prospère ? Auront-ils enfin le goût de consacrer leurs loisirs à l'entretien d'une résidence familiale, alors même que s'effritent les structures familiales qui ont encadré la vie de leurs parents ?

À comparer avec ce qui s'est passé pendant les Trente glorieuses, années durant lesquelles l'emploi stable a favorisé l'accès à la résidence unifamiliale de banlieue, la situation actuelle, marquée par une précarité croissante de l'emploi chez les jeunes, ne peut que se répercuter sur le choix du lieu et du type d'habitat, surtout quand les données récentes indiquent que le taux de pauvreté dépasserait 40 % chez les moins de 30 ans⁴.

En réponse à toutes ces questions, on peut émettre l'hypothèse que les enfants des baby-boomers auront deux choix : soit demeurer chez leurs parents jusqu'à un âge plus avancé, soit se rabattre, du moins dans un premier temps, sur des municipalités et des quartiers centraux offrant à la fois des emplois, des activités d'intérêt et des logements à prix abordables. Dans un ouvrage récent qui a connu une audience certaine⁵, le démographe David K. Foot prévoit que ces jeunes choisiront la seconde option.

Un dernier mot sur le sujet : les baby-boomers résidant en périphérie vieillissent eux aussi, tout comme leur résidence. Dans le dernier quart de leur vie, avec leur famille élevée, entreprendront-ils les travaux nécessaires à la rénovation de leur habitation sans savoir s'ils pourront récupérer leur investissement au moment de la revente, à cause précisément de ce déclin démographique et de l'accroissement relatif de la pauvreté chez les jeunes adultes ? Comme pour plusieurs la résidence familiale représente une partie des investissements nécessaires à la retraite, seront-ils portés, face à cette conjoncture, à vendre avant qu'il ne soit trop tard ? Même si l'on ne peut conclure à la présence d'une tendance à partir de quelques indicateurs, il semble néanmoins que de nombreux acquéreurs de condos dans les municipalités et les quartiers centraux sont d'anciens banlieusards ; ce fut le cas, entre autres, pour l'immeuble McGill dans le Vieux-Montréal⁶.

Quant au contexte socioculturel, il n'y a qu'à penser, par exemple, que la création du site de l'Exposition universelle de 1967 a donné lieu à un remblayage massif du fleuve sans soulever de questions sur l'impact écologique d'une telle opération pour se rendre à l'évidence que les mentalités ont changé depuis trois décennies au Québec, comme ailleurs évidemment. Comme le contexte socioculturel témoigne de préoccupations pour l'écologie, le développement durable, la conservation des ressources et du patrimoine naturel et construit, il ne devrait pas continuer à favoriser à long terme la poursuite de l'étalement urbain. De même, l'arrivée des femmes sur le marché du travail et le discours féministe ne devraient pas continuer à encourager le style de vie associé à la maison unifamiliale de banlieue.

4. Antoine Robitaille, « Le Congrès de l'ACFAS : Les jeunes doivent-ils faire leur deuil d'un emploi stable ? », *Le Devoir*, 13 mai 1998, p. A1 et A10.

5. David K. Foot et Daniel Stoffman, *Entre le boom et l'écho. Comment mettre à profit la réalité démographique*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1996, p. 49-50.

6. Confirmé à l'auteur par le gérant de l'immeuble.

■ Vers un nouveau modèle d'habitat urbain

Compte tenu des changements importants intervenus depuis un demi-siècle dans les domaines de l'économie, de la démographie et du contexte socioculturel, on peut émettre l'opinion que ceux-ci devraient éventuellement se refléter dans les modèles d'habitat urbain. Les hypothèses que l'on peut mettre de l'avant concernant ces transformations possibles sont les suivantes :

1. Grâce aux progrès constants dans le domaine des communications électroniques, il est possible que l'on assiste à une plus grande dispersion de l'occupation résidentielle à la lointaine périphérie des agglomérations urbaines existantes. Celle-ci pourrait cependant s'avérer marginale, demeurant le fait de personnes assurées d'un emploi approprié, stable et rémunérateur. Compte tenu du contexte socioculturel qui favorise l'écologie, le développement durable et le patrimoine naturel et construit, ce sont les municipalités offrant le plus d'avantages dans ces domaines qui devraient attirer cette clientèle privilégiée. Comme exemple de référence, on peut prendre l'État voisin du Vermont, qui attire des résidents bien nantis d'autres États en mettant l'accent sur la qualité de vie et la mise en valeur du patrimoine naturel et construit.
2. Une polynucléarisation des régions de Montréal et de Québec semble probable, résultat d'une consolidation de l'occupation résidentielle et d'un regroupement des activités, des emplois, des services et des moyens de transport collectif dans des pôles tels que l'île de Montréal, Laval, Longueuil et autres centres en devenir. Cette restructuration devrait s'accompagner de l'affirmation d'un sentiment identitaire et favoriser des structures politico-administratives capables de reconnaître et de respecter ces noyaux. On peut émettre l'hypothèse que la structure administrative régionale la plus adaptée à cette situation serait celle d'une confédération de noyaux, avec une participation au coût des infrastructures et des services selon une géométrie variable.
3. À l'instar de ce qui s'est passé pour certaines municipalités, telle Lachine dans l'île de Montréal, qui ont connu une certaine renaissance en investissant dans des valeurs patrimoniales, d'ordre naturel ou construit, certaines municipalités bien placées par rapport aux grands centres pourraient profiter de cette tendance en faveur de la conservation et de la mise en valeur de l'environnement bâti. Il en va de même de quartiers aujourd'hui délaissés tels que ceux du sud-ouest à Montréal (Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, etc.), qui ont l'avantage d'être situés près du centre-ville tout en étant peu coûteux d'accès. Si la volonté politique est présente, ils peuvent être promis à une certaine renaissance grâce à leur tissu patrimonial et au meilleur équilibre potentiel avec la nature pouvant résulter du réaménagement des friches industrielles existantes (le réaménagement du canal de Lachine constituant un premier pas dans cette direction).

En conclusion, il ne s'agit pas ici de retomber dans les pièges de la prospective telle qu'elle a été pratiquée dans les décennies antérieures, mais bien de reconnaître que si un modèle d'habitat urbain tel que celui des agglomérations de Montréal et de Québec que nous connaissons aujourd'hui s'est développé grâce à une conjoncture économique, démographique, technologique et socioculturelle bien singulière, il est prévisible que ce modèle changera sous l'effet des transformations mêmes de cette conjoncture.

Même si ces transformations du modèle d'habitat ne sont pas encore perceptibles, on sent un peu partout des signes avant-coureurs de changements à venir, lesquels devraient s'opérer sur plusieurs décennies.

Peu de personnes durant la Grande Dépression ou la Seconde Guerre mondiale ont pu s'imaginer quelles transformations connaîtrait éventuellement le monde urbain québécois après les années 1950. Même le grand urbaniste Jacques Gréber, à qui l'on doit le plan directeur de la capitale nationale d'Ottawa, préparait en 1948 une esquisse de plan directeur pour le Grand Montréal dans laquelle l'industrie restait encore collée au canal de Lachine et aux voies ferrées, et où les autoroutes étaient inexistantes. Que dire maintenant des personnes qui ont vécu le boom des années 1960? Plusieurs d'entre elles, notamment celles qui ont planifié l'aéroport de Mirabel, se sont aussi royalement gourées lorsqu'elles ont prédit que l'agglomération montréalaise compterait sept millions d'habitants en l'an 2000, ce qui justifiait le nouvel aéroport!

Lorsqu'on étudie l'histoire des agglomérations urbaines et lorsqu'on essaie de prévoir leur évolution à long terme, on se rend compte que rien n'est plus permanent que le changement!



Une île, une ville

Le triomphe
d'un rêve dépassé¹

1. Paru originellement dans *Le Devoir*, mardi 21 novembre 2000, p. A9.

La plupart des éditorialistes des journaux francophones de Montréal ont salué triomphalement le dépôt du projet de loi 170 de la ministre Louise Harel proposant la création d'une seule ville sur l'île de Montréal. Enfin, depuis le temps que l'on en parle, depuis la fin des années 1960 plus précisément, quand le maire Jean Drapeau s'était fait le héraut d'un tel projet. Sans doute y a-t-il dans ce projet des perspectives réjouissantes, celle notamment du renouvellement potentiel de la classe politique de l'actuelle ville de Montréal, et celle de voir la fin des privilèges de certaines municipalités qui ont profité grassement de la présence de la ville-centre pour maintenir artificiellement leur niveau de vie. Si la réalité était aussi simple, ce serait parfait.

Il reste, cependant, un fait troublant : l'approche de ce projet de fusions forcées sur l'île montréalaise a été critiquée unanimement par l'ensemble des universitaires et des chercheurs du Québec, qu'ils soient de l'INRS (Institut national de la recherche scientifique) Urbanisation, des universités McGill, de Montréal, voire Laval. Se pourrait-il, comme l'aurait pensé Maurice Duplessis dans son temps, que ces intellectuels aient tous tort en même temps ? Sans leur accorder le monopole de la vérité, il faut reconnaître qu'ayant accès à des études et à des comparaisons qui débordent le cadre étroit de la problématique locale, ils ont le nez moins collé sur la vitre que les commentateurs de l'actualité.

Un des problèmes de la situation actuelle est que le gouvernement n'a jamais expliqué clairement quels étaient les objectifs qu'il poursuivait par ces fusions, ni sur quelles études il s'appuyait pour étayer ses prises de décision. Le Livre blanc sur la réorganisation municipale, intitulé *Changer les façons de faire pour mieux servir les citoyens*, fournit une vague salade des buts recherchés : économies d'échelle, efficacité, services de meilleure qualité, allègement et rationalisation des organisations, meilleure répartition du fardeau fiscal, création d'entités d'une taille suffisante pour s'imposer sur l'échiquier international, etc.

L'objectif principal qui semble émerger des discours et des articles sur le sujet serait une baisse de taxes pour un bon nombre de citoyens. Or, comme le signale l'économiste François Des Rosiers, « aucune des études et analyses réalisées à ce jour ne permet d'établir que les regroupements municipaux peuvent conduire à des économies d'échelle » pour la bonne raison que plus une entité grossit, plus ses besoins deviennent sophistiqués et plus les organisations deviennent complexes. Toronto commencerait d'ailleurs à s'en rendre compte. Il ne s'ensuit pas pour autant que le premier ministre Lucien Bouchard ait tort en affirmant que le compte de taxes d'un bon nombre de contribuables pourrait baisser grâce à l'augmentation de celui des autres, car son approche n'a rien à voir avec le meilleur service au meilleur coût. Si le premier ministre voulait vraiment assurer le meilleur service municipal au meilleur coût, il devrait s'attaquer à une réforme du Code du travail de façon à casser le plancher d'emploi en vigueur dans la ville de Montréal et à ramener le salaire de ses cols bleus à des normes moins indécentes. Ce que l'on risque maintenant, c'est que ce plancher et ces normes s'étendent à toute l'île !

Un autre objectif mis en avant est le partage fiscal. Et avec raison, car pourquoi des municipalités qui profitent des emplois et des services de la Ville de Montréal ne devraient-elles pas aussi payer les coûts assumés par cette dernière pour des équipements métropolitains et les logements sociaux? Il faut admettre, cependant, que dans ce domaine les grandes profiteuses ne sont pas les municipalités de l'île de Montréal. Car depuis 1969, avec la création de Communauté urbaine, celles-ci partagent les coûts de plusieurs services, dont ceux de la lutte contre la pollution de l'air, de l'assainissement des eaux usées, de la sécurité publique, du transport en commun, de la construction du métro, de l'établissement et de l'aménagement des parcs régionaux. Mais pourquoi la personne qui vit à Sainte-Anne-de-Bellevue doit-elle payer pour la construction d'un métro dont elle ne verra jamais le bout d'un wagon dans son patelin alors que les citoyens de Longueuil, qui l'empruntent quotidiennement, ne sont pas soumis au même fardeau fiscal? Qu'ils le veuillent ou non, les résidents de la Rive-Sud, de Laval et de la couronne nord font aussi partie du même espace socioéconomique que l'on appelle la métropole.

Comme l'avance l'urbaniste Gérard Beaudet dans son ouvrage *Le pays réel sacrifié*², on peut penser que le gouvernement pourrait avoir « une peur viscérale de voir émerger dans le grand Montréal un réel pouvoir politique métropolitain » et qu'il cherche à se contenter d'une vague structure étatique, la Communauté métropolitaine, laquelle constituera un autre nid à chicane (c'est déjà commencé!) n'ayant guère de pouvoir pour planifier adéquatement ni pour réaliser un véritable partage fiscal touchant l'ensemble de la région montréalaise. Pourtant ailleurs, en Europe mais aussi aux États-Unis, là où les citoyens sont farouchement attachés à leur petite ville, il existe diverses formules, fondées globalement sur le principe du *tax base sharing*, qui permettent le partage régional de la croissance de l'assiette foncière sans le recours aux fusions municipales. Ce type de formule semble plus approprié à une région métropolitaine comme celle de Montréal, dont l'histoire sur les plans culturel et linguistique n'a d'équivalent en Occident que celle du grand Bruxelles, que les fusions forcées à la Mike Harris pour Toronto et Ottawa.

À moins que, comme en font l'hypothèse Raphaël Fischler et Jeanne Wolfe de l'Université McGill, le gouvernement du Parti québécois ait choisi de « circonscire » l'île de Montréal, cette Babylone où se concentrent les anglophones et les groupes ethniques, s'imaginant que la nouvelle grande ville restera de langue française parce que la loi le veut. S'il a fait ce calcul, c'est, sur le plan géopolitique, une grossière erreur. Car l'île de Montréal a une histoire bien à elle depuis 350 ans, une histoire faite de frondes, de découvertes, d'ouvertures et d'aventures tous azimuts, comme le montre bien aujourd'hui son redressement économique, lequel semblait impensable il y a à peine dix ans. Les anglophones sont profondément attachés à ce milieu de vie et vont y rester. Les immigrants vont continuer de s'y fixer en majorité, car c'est là qu'ils peuvent le mieux s'en tirer. Et les

2. Gérard Beaudet, *Le pays réel sacrifié: la mise en tutelle de l'urbanisme au Québec*, Québec, Nota Bene, 2000.

francophones vont continuer de faire ce qu'ils font depuis trois décennies, à savoir quitter l'île pour des localités où les taxes sont moins élevées, déséquilibre qui risque de se perpétuer à défaut d'un véritable partage fiscal sur le plan régional. Qu'est-ce que cela donnera dans les faits dans quelques décennies? Un beau clivage entre deux identités culturelles majeures, un clivage clairement délimité par les frontières topographiques du fleuve et de la rivière des Prairies. Quoi de plus souhaitable pour donner naissance à une nouvelle province, celle de l'île de Montréal, dont le nombre d'habitants et le pouvoir économique seront considérablement plus élevés que ceux de l'île du Prince-Édouard? Et le Québec dans tout cela? Son pouvoir économique et politique coulant à l'eau comme une roche, il se retrouvera dans une situation semblable à celle de Terre-Neuve avec la perte de ses morues.

Quel que soit l'angle sous lequel on analyse le projet proposé d'«une île une ville», nous assistons au triomphe d'un rêve dépassé. Il y a trente ans, quand les francophones étaient dominants par le nombre dans l'île de Montréal et que la population de cette dernière représentait 75 % de celle de la région métropolitaine, ce rêve du maire Drapeau avait un certain sens, bien que les experts de son Service d'urbanisme cherchaient déjà, avec leur proposition du Montréal Horizon 2000, à le convaincre que la réalité métropolitaine débordait les limites de l'île. Aujourd'hui, après trente ans d'étalement urbain qui ont drainé principalement les francophones en dehors de l'île, alors que l'on compte désormais sur les immigrants pour assurer la balance démographique, il ne faut pas être un grand vizir pour comprendre qu'il faut tableter sur la région métropolitaine tout entière dans sa capacité économique et sa diversité linguistique et culturelle pour garantir un cœur solide au Québec. Et, à ce niveau, des solutions existent pour assurer l'équité entre les contribuables et des capacités réelles de gérer et de planifier les grandes agglomérations sans priver les citoyens de leur sens d'appartenance à l'échelle locale. À moins de penser que les formules appliquées à Londres, dans la région de l'Île-de-France, dans celle de Minneapolis/Saint-Paul et d'autres aux États-Unis, ne méritent pas d'être considérées parce que, pour le gouvernement du Parti québécois, le modèle idéal à suivre désormais, c'est Ottawa!



La renaissance de l'espace public à Montréal¹

1. Paru originellement dans François Tomas (coord.), *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2002, p. 45-52.

L'aménagement de places et autres lieux publics qui a été réalisé à Montréal au cours des dernières décennies ainsi que l'émergence d'une approche de design urbain concernant les secteurs à reconstruire peuvent laisser croire qu'il s'agit là d'une pratique inédite à mettre au crédit du mouvement du nouvel urbanisme. En fait, ces approches et pratiques ont déjà existé d'une certaine façon dans le passé, comme il est loisible de s'en rendre compte en visitant des squares résidentiels tels que les squares Saint-Louis au Plateau-Mont-Royal et Sir-Georges-Étienne-Cartier à Saint-Henri.

Cependant, si l'on excepte quelques réalisations mineures du début du xx^e siècle attribuables au mouvement *City Beautiful*, cette impression d'inédit est compréhensible, considérant que les dernières réalisations de places, de lieux et de squares publics à Montréal remontent à près d'un siècle en arrière et que ces pratiques d'intégration fonctionnelle et formelle ont donc connu jusqu'à récemment une longue éclipse. Comme le souligne Annick Germain, on parle littéralement de la redécouverte de l'espace public par les architectes montréalais : sur le plan de l'aménagement de l'agglomération, il n'est pas exagéré de prétendre que l'on assiste à une certaine renaissance de l'espace public.

Les présentations des intervenants de Montréal aux Douzièmes Entretiens Jacques-Cartier tenus à Chambéry en décembre 1999, et auxquelles le présent exposé sert d'introduction, montrent cependant que l'approche actuelle d'aménagement des lieux publics et de la reconstruction de la ville est différente de celle pratiquée au siècle dernier. Malgré les difficultés occasionnelles découlant de l'absence ou de la manifestation incohérente d'une volonté politique, cette approche relève davantage d'un processus programmé en fonction d'objectifs ciblés, notamment de reconstruire la ville sur elle-même, que d'une tradition culturelle d'aménagement.

■ La tradition d'aménagement au siècle dernier

Comme ailleurs en Europe et en Amérique – on pense notamment à Back Bay à Boston et à Gramercy Park à New York –, Montréal a connu à la fin de la période préindustrielle une situation où il n'y avait pas de rupture fonctionnelle et formelle entre l'architecture et l'espace public, l'un et l'autre étant conçus et appréhendés comme un tout. On peut prendre comme exemple la Place Jacques-Cartier, ou encore les nombreux squares résidentiels (plus d'une vingtaine à la fin du xix^e siècle) qui agrémentaient l'agglomération de l'époque. Il ne s'agissait pas tant alors d'une approche de design urbain comme on l'entend aujourd'hui que de l'expression d'une tradition culturelle d'aménager, héritée évidemment de la Grande-Bretagne dans le cas des squares.

De ces places publiques et des squares résidentiels existant à Montréal au xix^e siècle, certains vont connaître une fortune particulière avec la venue de l'ère industrielle. C'est le cas, par exemple, du square Viger

et du square Dominion qui, tous les deux, accueilleront une gare ferroviaire imposante quand l'agglomération montréalaise deviendra la plaque tournante du transport par chemin de fer au Canada. Avec des complexes immobiliers tels que ceux de la Sun Life et du Dominion Square Building, le square Dominion permettra au surplus une première décentralisation du centre-ville, jusqu'alors confiné sur le territoire connu aujourd'hui comme le Vieux-Montréal. Pour sa part, le square Victoria, à l'origine une place de marché au foin, permettra de canaliser la montée du commerce de détail vers la rue Sainte-Catherine où il s'établira en force au début du xx^e siècle.

Dans tous les cas, l'architecture de ces équipements publics et commerciaux fut conçue en fonction de leur prestance sur l'espace public. Et il y eut réaménagement de ce dernier, en regard du nouveau rôle que ces places et squares étaient appelés à remplir dans la dynamique urbaine en cours. Pour autant que l'on puisse en juger par les photographies et les récits d'époque, ces lieux publics étaient accueillants, utiles et empreints d'urbanité. Ils constituaient avec leur architecture riveraine des paysages culturels qui contribuaient à l'identité de Montréal comme peu ont réussi à le faire depuis. Ils offraient enfin des lieux publics dont l'agrément d'usage était indissociable de la pertinence et de la qualité des formes urbaines qui les matérialisaient.

Le mouvement de réforme urbaine *City Beautiful* venu des États-Unis à la toute fin du xix^e siècle, et qui fera de l'aménagement de l'espace public un de ses fers de lance du développement, de l'organisation et de l'embellissement de la ville, s'avérait lui aussi porteur de promesses concernant le mariage de l'architecture et des lieux publics dans une recherche de structure, d'identité, de signification et d'urbanité. Mais il n'a produit à Montréal comme au Canada que quelques modestes réalisations avant d'être emporté par la débâcle de la Grande Crise de 1929.

Avec les années 1960, ces mêmes squares, qui, à la fin du xix^e siècle, avaient permis d'accueillir les gares ferroviaires et de servir de lieu d'expansion du centre-ville, vont jouer un rôle déterminant dans l'organisation spatiale du nouveau centre-ville, symbolisé par l'érection de la Place Ville-Marie et de la tour de la Bourse. En effet, les nouveaux et énormes complexes multifonctionnels typiques de cette période iront de préférence se greffer sur ces places et squares publics hérités du siècle précédent pour profiter de leur prestige. Ce sera le cas principalement de la place du Canada et de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, lesquelles se grefferont au square Dominion, et de la tour de la Bourse, qui s'installera au square Victoria.

La Banque Canadienne Impériale de Commerce et la tour de la Bourse présentent une architecture de style international de très grande qualité dont pourrait s'enorgueillir n'importe quelle ville américaine. Mais leur architecture s'avère en rupture totale, tant par son échelle que par son individualité absolue, avec les lieux publics que ces complexes sont venus parasiter. Ces derniers sont totalement autonomes dans leur implantation et auraient pu être situés n'importe où dans la ville avec le même impact.

Ainsi, loin d'être en relation fonctionnelle, dynamique et conviviale avec la trame urbaine et les lieux publics qui les mettent en valeur, la plupart de ces complexes sont davantage alimentés, d'un côté, par le réseau régional d'autoroutes et, de l'autre, par le réseau de communication piétonne souterrain qui relie entre eux la grande majorité des générateurs d'activités construits à partir de cette période et qui feront de cette ville intérieure montréalaise la plus développée au monde. L'aménagement comme tel des lieux publics parasités n'a d'ailleurs pas été repensé en fonction de cette présence nouvelle, sauf d'une façon cosmétique à l'occasion, comme dans le cas du square Victoria. Le plus souvent, ces espaces publics furent négligés, laissés pour compte comme un héritage sans pertinence pour l'avenir.

■ Le changement

Deux événements en particulier sont venus changer cette situation à Montréal et révéler d'un côté et susciter de l'autre un intérêt réel pour l'aménagement des espaces publics et la création d'une architecture appropriée à leur contexte : la controverse entourant la fermeture de l'avenue McGill College et le recyclage de la plus ancienne partie du port (renommée le Vieux-Port) pour des fins civiques.

Au printemps 1984, le promoteur torontois Cadillac-Fairview obtenait des autorités de la Ville de Montréal la permission de relier deux grands magasins existants de la rue Sainte-Catherine, Simpson et Eaton, par un nouveau complexe commercial qui aurait fermé complètement l'avenue McGill College située perpendiculairement entre les deux. Cette artère, qui ouvre une des plus saisissantes perspectives de l'agglomération sur le mont Royal, avait fait l'objet depuis les années 1920 d'un projet d'aménagement visant à relier par une longue vista le centre-ville avec la montagne, projet que le réputé urbaniste français Jacques Gréber devait raviver après la Seconde Guerre mondiale.

L'opposition de tous les segments de la population à la fermeture de l'avenue McGill College et au sacrifice au profit de l'intérêt privé de cette perspective sur la montagne fut telle que le promoteur dut se résoudre à créer un comité consultatif pour proposer un projet de design du secteur susceptible de satisfaire les attentes des citoyens. Composé des représentants des forces vives de la métropole, ce comité s'acquitta de son mandat en tenant des audiences publiques de façon à dégager une orientation d'ensemble, laquelle fut formalisée dans un concept de design urbain par l'architecte Peter Rose.

Le comité consultatif recommanda pour cette avenue un aménagement de type classique, à savoir une artère de 25 mètres de large, bordée d'arbres pour accentuer l'encadrement de l'ensemble, et des trottoirs d'une largeur moyenne de 7,3 mètres.

Des critères de design urbain furent édictés relativement à l'alignement et à la hauteur des bâtiments à venir sur l'avenue (notamment du complexe commercial projeté) de façon à conférer à cette dernière des proportions harmonieuses et à dégager la meilleure perspective possible sur le mont Royal.

Si l'avenue McGill College ne fut heureusement pas fermée, son aménagement ne respecta pas totalement les recommandations du comité, notamment concernant la largeur du corridor de circulation véhiculaire et des trottoirs, laquelle apparaît excessive compte tenu de la longueur de l'artère et de sa fréquentation. De même, certains édifices riverains, déjà existants avant l'aménagement de la rue, ne respectent pas son alignement ni sa hauteur moyenne, engendrant une perte d'unité spatiale. Si la vue du mont Royal y est sans contredit magnifique, elle existe par elle-même ; en termes de corridor visuel, l'artère contribue peu ou pas à sa splendeur.

Il demeure, malgré tout, que ce projet de design urbain en collaboration avec la population marqua un point tournant concernant l'aménagement des lieux publics à Montréal. Il témoigna de l'éveil d'un intérêt collectif relativement à la mise en valeur des éléments qui contribuent à fonder l'identité de Montréal, le mont Royal étant sur ce point aussi incontournable que le fleuve Saint-Laurent. Il révéla un appétit tant des gens d'affaires et des groupes de pression que de la population en général pour un design urbain capable de générer des paysages structurants, porteurs au surplus de symbole et d'urbanité. Pour la première fois à cette échelle, il y a eu collaboration entre les experts et la population pour l'aménagement d'un lieu public. Ce projet livra enfin un message non équivoque aux politiciens et aux promoteurs signalant que la ville n'était pas à vendre aux plus offrants et que la volonté populaire était capable de faire reculer l'administration municipale et un promoteur comptant parmi les plus puissants au pays.

À la même période, un autre processus de décision impliquant la population, d'une ampleur beaucoup plus importante, vint témoigner des mêmes attentes et de la même volonté populaires : celui du réaménagement du Vieux-Port de Montréal. À partir de 1975, diverses propositions d'aménagement de ce territoire furent proposées. Toutes se distinguèrent par leur approche de développement immobilier et commercial à outrance, à l'image du recyclage des vieux ports de la côte Est américaine tels que ceux de Boston et de Baltimore. Deux consultations publiques, couronnées par un rapport d'un Comité consultatif au printemps 1986, vinrent changer cette orientation : les Montréalais désiraient essentiellement une fenêtre sur le fleuve sous forme d'un parc public et le dégagement et la mise en valeur des paysages historiques existants, notamment du magnifique front de mer que constitue la rue de la Commune.

Depuis lors, une bonne partie de l'aménagement de l'ensemble a été réalisée, consistant principalement en la création d'une vaste esplanade faisant le lien entre la rue de la Commune et les quais (qui ont tous été conservés), et en la transformation du quai de l'Horloge en parc de verdure et du quai Jacques-Cartier en vaste place publique. S'ajoutent à cela la

création d'un centre des sciences sur le quai King-Edward en recyclant les hangars existants et l'érection de quelques structures de service, notamment le pavillon d'accueil face à la place Jacques-Cartier (qui lui cache malheureusement trop la vue du fleuve) et un autre aux écluses, à l'entrée du canal de Lachine. Contrairement à ce qui s'est passé dans les aménagements des ports américains, la présence des commerces a été réduite au strict minimum et le Vieux-Port est devenu essentiellement une promenade publique, laquelle est fort appréciée par les Montréalais qui s'y rendent par millions pendant la belle saison.

Grâce à cette intervention majeure, un lien organique entre le Vieux-Port et l'arrondissement historique du Vieux-Montréal a commencé à se retisser. En font foi le réaménagement (encore partiel) de la rue de la Commune en boulevard planté et surtout l'érection du musée de la Pointe-à-Callière dans la partie ouest du secteur. Cette réalisation est venue recréer à sa façon un décor urbain qui a déjà existé, celui créé par un édifice en éperon appelé le Royal Insurance dont la présence à la jonction de la rue de la Commune et de la place D'Youville constituait un signal urbain exceptionnel dont témoigne une quantité notable de photographies historiques. Le musée actuel, d'une architecture on ne peut plus contemporaine, reprend exactement le gabarit de cet édifice de la fin du XIX^e siècle, qui a disparu dans un incendie en 1947.

■ Les suites

Il ne fait aucun doute que ces deux projets urbains d'une ampleur marquante ont contribué à alimenter un mouvement qui verra son aboutissement au début des années 1990 dans le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal, le premier véritable plan de son histoire. Ce dernier a pour objectif principal de mettre en valeur la ville traditionnelle en prenant appui sur le domaine public. Ce qui a favorisé depuis l'aménagement ou le réaménagement de plusieurs places publiques, avec un degré de réussite variable.

Parmi les réalisations qui méritent l'attention, il faut signaler dans le Vieux-Montréal le réaménagement de l'esplanade du Champ-de-Mars, intervention d'une grande sobriété qui a permis de mettre en valeur les fondations des murs de fortification remontant au Régime français. Le réaménagement de la place D'Youville, qui est en cours à l'extrémité opposée de l'arrondissement historique, s'avère plus bavard. S'il est trop tôt pour porter un jugement sur sa qualité et les effets qu'il aura sur l'usage du lieu et l'architecture de ses parois riveraines, retenons qu'il possède au moins l'avantage de faire disparaître par étape un stationnement en surface qui, occupant ce lieu qui a déjà accueilli le Parlement du Bas et du Haut-Canada, constituait une insulte à l'histoire.

On peut signaler ailleurs dans les quartiers centraux quelques réalisations, mais qui présentent peu d'intérêt et qui n'ont guère eu jusqu'à maintenant d'influence sur l'architecture des lieux. C'est le cas, au faubourg Saint-Laurent, de la place de l'Amérique latine et de la place de la

Paix. Une autre place publique, la place Émilie-Gamelin a fait parler d'elle à l'origine, notamment pour son supposé potentiel de réhabilitation du secteur environnant. Ce potentiel se trouve plus dans le discours de ses concepteurs que dans la réalité, cette place demeurant trop statique et trop autonome dans sa conception pour susciter l'effet structurant souhaité.

Les efforts qu'il faut davantage surveiller sont ceux de la récupération des friches entourant le Vieux-Montréal, ce secteur qui fut au cœur du dynamisme de la période industrielle, période marquée surtout par les activités du port, de l'industrie des transports et de la production de biens matériels le long du canal de Lachine. Il s'agit, entre autres, de la création d'une Cité Multimédia dans le secteur à l'ouest de l'arrondissement historique, appelé le faubourg des Récollets. Du côté opposé du Vieux-Montréal prend place actuellement le développement d'un quartier résidentiel (appelé faubourg Québec) dont les plans d'aménagement ont fait l'objet d'une grande préoccupation quant à la qualité du design urbain, mais dont la première phase de réalisation ne semble pas à la hauteur des espoirs entretenus. Enfin, l'architecte Claude Provencher nous parlera de la Cité internationale, projet ayant pour but notamment de refaire le lien entre le Vieux-Montréal historique et le nouveau centre-ville symbolisé par la Place Ville-Marie et la tour de la Bourse. Dans cette opération, la place publique prend un rôle structurant que devrait compléter l'architecture d'équipements publics clés tel l'agrandissement du Palais des congrès.

■ Conclusion

L'événement de l'avenue McGill College et le processus de redéveloppement du Vieux-Port ont marqué un tournant décisif dans l'histoire récente de l'aménagement de Montréal. Sans doute y a-t-il eu, dans les années précédentes, des mobilisations pour la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti de la ville, mais, dans la plupart des cas, il s'est agi surtout d'édifices d'intérêt architectural et historique, d'espaces verts, et guère de places et de lieux publics comme paysages architecturés. Et ces luttes furent le fait principalement de leaders d'opinion et de groupes de pression à l'instar d'Espace vert, de Sauvons Montréal et d'Héritage Montréal. Sans doute leurs efforts ont-ils reçu l'appui de la population, mais jamais d'une façon aussi massive et concertée que dans le cas de l'avenue McGill et du Vieux-Port, grâce notamment aux mécanismes de consultation mis en place à l'occasion. Par la suite, cette façon de débattre des orientations, du développement, du redéveloppement comme de l'aménagement urbain devint plus courante, comme en témoignent en autres les cas fortement médiatisés de l'agrandissement du Musée des beaux-arts de Montréal, du projet de déménagement de l'Hôtel-Dieu, du redéveloppement de la cour de triage d'Outremont et du recyclage de la gare Jean-Talon.

L'événement de l'avenue McGill College et le réaménagement du Vieux-Port ont tourné la page de la période de l'après-guerre où, dans l'euphorie d'un boom économique et démographique doublé d'une

mutation culturelle sans précédent qui a été qualifié de Révolution tranquille, il y a eu rejet de la ville traditionnelle et rupture totale dans la façon d'aborder le développement et l'aménagement de l'habitat, laquelle fut consommée tambour battant par les technocrates de l'économie, de l'urbanisme et de l'architecture. Ces projets ont permis la renaissance de l'espace public à Montréal, en affirmant la primauté de la continuité historique et culturelle dans l'aménagement de l'espace public, en remettant à l'avant-plan l'importance de l'usage, des styles de vie et de l'urbanité, renouant en cela avec les traditions culturelles d'aménagement qui ont façonné le Montréal des XVIII^e et XIX^e siècles. Que depuis les autorités gouvernementales et municipales ne se soient pas toujours montrées à la hauteur des espoirs entretenus dans le domaine ne change rien au degré de conscience et d'intérêt qui a été atteint par la collectivité; cette réalité ne fait que rendre la frustration populaire plus palpable.

Le prix d'un symbole

Il y a un coût à payer
pour une architecture et
un environnement urbain
de grande qualité¹

1. Paru originellement dans *La Presse*, 18 juin 2003, p. A19.

Les Grecs de l'Antiquité ont mis plusieurs siècles à raffiner dans la pierre et le marbre l'architecture de leurs temples. Et ils ont réussi à créer, avec le Parthénon, un chef-d'œuvre universel, lequel témoigne depuis plus de 2500 ans de la grandeur de leur civilisation.

Sans doute auraient-ils pu construire des temples moins sublimes et à moindre coût, en les érigeant par exemple en bois comme le faisaient leurs ancêtres, les Doriens et les Ioniens. Mais ils avaient compris que l'économie n'est pas une fin, mais un moyen, et que l'architecture n'a pas uniquement une valeur marchande, mais également une valeur symbolique.

On retrouve cette valeur symbolique dans l'architecture à toutes les périodes de l'histoire de l'humanité. Attachée d'abord aux temples, aux églises et aux palais, elle investit de nombreux autres types d'édifices avec la démocratisation et l'urbanisation des sociétés : parlements, hôtels de ville, palais de justice, universités, musées, gares, voire postes d'incendie et bains publics. Même l'entreprise privée la courtise, comme en témoignent les édifices Chrysler et Seagram à New York et ceux de la Sun Life et de la Place Ville-Marie à Montréal. Dans tous les cas, on ne saurait parler d'architecture à bon marché ; dans tous les cas, il s'agit d'œuvres qui ont traversé ou traverseront les siècles.

■ Mission et puissance

Que les dirigeants de la Caisse de dépôt et placement du Québec, organisme d'ordre public qui transige avec toutes les Bourses du monde, aient souhaité mettre en valeur par l'architecture la mission et la puissance de leur institution n'est, en ce sens, que légitime. Mais on n'ouvre pas une vitrine sur le monde pour y exposer de la pacotille. Reconnaissons qu'ils n'ont pas trop mal réussi leur objectif, comme on peut s'en rendre compte en pénétrant dans le « Parquet », ce grand hall qui fait toute la profondeur et les neuf étages de hauteur du complexe.

La structure de caractère sculptural de ce vaste volume présente l'image saisissante d'arbres métalliques majestueux dont les branches se déploient vers la lumière, cette lumière naturelle qui inonde tout l'édifice. Ce Parquet compte parmi les espaces intérieurs les plus impressionnants au Canada avec celui du complexe BCE Place à Toronto (grâce aux bons soins de l'ingénieur de réputation mondiale Santiago Calatrava). Il s'agit dans les deux cas d'une architecture de calibre international.

Malgré certaines extravagances dans le concept et le design de certains lieux ainsi que dans le choix de certains matériaux, cette quête de valeur symbolique ne saurait, cependant, expliquer à elle seule toute l'ampleur des coûts de cette réalisation. Une des sources principales de la controverse concernant l'augmentation importante de ces derniers réside dans des estimations initiales du projet (102 millions) totalement irréalistes,

de même qu'il demeure peu approprié aujourd'hui de comparer les coûts de ce complexe immobilier avec ceux d'un immeuble à bureaux montréalais de qualité supérieure, celui d'IBM Marathon par exemple. Non pas que ce dernier ne soit pas un bâtiment luxueux et d'une architecture remarquable, mais il demeure un édifice classique, érigé sur un site ne présentant guère de difficultés.

Le complexe de la Caisse de dépôt et placement, appelé le Centre CDP Capital, intègre des bâtiments existants, à savoir l'ancien immeuble de la Banque du Canada (1949, converti en hôtel), celui du *Montreal Herald* (1913, qui servira pour des bureaux) et le MECO (qui accueillera une garderie et d'autres services). Dans cette optique, il serait plus juste de le comparer à des complexes comme celui de la Maison Alcan et du Centre de commerce mondial, complexes dont les coûts de réalisation se sont avérés plus élevés que dans le cas d'édifices autonomes.

L'immeuble même de la Caisse n'est pas un bâtiment comme les autres. Il s'agit d'un gratte-ciel couché au-dessus de l'autoroute Ville-Marie et du métro, qui a dû enjamber la rue Saint-Alexandre et accommoder un stationnement en sous-sol de 1200 cases (destiné aux usagers du Centre CDP et du secteur). Pour réussir l'érection de cet édifice sur ce site aussi encombré et assurer sa stabilité du point de vue sismique, les architectes et les ingénieurs ont eu recours à d'énormes fermes maîtresses de 30 mètres de largeur qui répartissent les charges de part et d'autre de l'autoroute et à d'imposantes autres structures et tours de contreventement. Il s'agit là de coûts supplémentaires auxquels échappent habituellement les bâtiments ordinaires.

Enfin, ce nouvel immeuble innove sous plus d'un aspect, notamment en procurant à chaque employé un environnement de travail baigné de lumière naturelle. Il y a un coût attaché à ce type d'innovation. Une partie des sommes investies à cette fin sera cependant récupérée avec le temps, compensée par des gains sur le plan énergétique. En effet, l'enveloppe de l'édifice est à double paroi et permet une utilisation optimale de l'énergie. Cette enveloppe comporte un espace entre le mur rideau à l'extérieur et un verre trempé clair à l'intérieur, espace qui est ventilé mécaniquement pour permettre le transfert de chaleur des lieux de surchauffe vers les endroits plus frais. Entre ces deux parois glisse de plus une toile motorisée qui limite la pénétration des rayons du soleil au besoin, le tout assurant confort et économie d'énergie. L'immeuble possède néanmoins des fenêtres ouvrantes – ce qui constitue une merveilleuse exception dans l'univers contemporain des édifices à bureaux –, fenêtres munies d'un mécanisme qui suspend la ventilation lors de leur ouverture. La conservation de l'énergie étant une préoccupation de notre temps, reconnaissons qu'il appartient souvent au domaine public d'investir dans ces types d'innovation dont la société bénéficiera par la suite quand ceux-ci seront repris par l'entreprise privée.

■ Un investissement urbain majeur

Le nouvel administrateur de la Caisse, Henri-Paul Rousseau, a donc parfaitement raison de souligner que ce projet ne peut être évalué qu'en fonction de sa seule valeur marchande et qu'il représente plus un investissement majeur qui mettra en valeur les autres immeubles du secteur, dont le Centre de commerce mondial.

Le Centre CDP Capital constitue, en effet, une pièce clé dans la stratégie de réhabilitation du secteur par les administrateurs du Quartier international de Montréal. Cet organisme est né de la volonté et de l'engagement au service de la métropole de professionnels de l'aménagement et de gens d'affaires qui ont développé en 1997 une formule originale de partenariat avec tous les niveaux de gouvernement pour lancer dans ce secteur anémié du square Victoria une vaste opération de réhabilitation urbaine.

À la suite du déplacement du centre des affaires vers la Place Ville-Marie dans les années 1960, à la suite surtout du passage en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, laquelle a contribué à créer un environnement hostile à tout développement, ce secteur n'a cessé de périlcliter. L'objectif du Quartier international est de favoriser dans ce secteur un aménagement qui allie à la fois histoire et vision d'avenir, culture et audace, efficacité et convivialité. Son atout majeur dans cette optique est précisément le Centre CDP Capital, qui permet de couvrir la tranchée de l'autoroute Ville-Marie, de redonner au square Victoria son alignement historique et une façade urbaine appropriée et de fournir une façade imposante à la nouvelle place Jean-Paul-Riopelle, laquelle fait le lien du côté opposé avec l'agrandissement récent du Palais des congrès. Enfin ce projet, en plus de servir d'exemple sur les plans de l'architecture et de l'intégration urbaine, permet de compléter le réseau piéton de la ville intérieure, reliant désormais le pôle de la Place Ville-Marie à celui du complexe Desjardins.

On admettra sans peine qu'il appartenait au gouvernement du Québec de corriger les erreurs qu'il a lui-même faites en passant l'autoroute d'une façon aussi sauvage dans ce secteur historique, tout en reconnaissant qu'il n'était que le reflet de la société de l'époque, encline à sacrifier à l'automobile la qualité de l'environnement urbain. Mais comme son intervention par le biais de la Caisse crée les conditions d'un nouveau dynamisme de développement pour le secteur, il s'agit là bien plus d'un investissement que d'une dilapidation de fonds publics.

En conclusion, lorsque l'on met dans la balance le désir des administrateurs de la Caisse de doter leur complexe d'une valeur symbolique bien légitime, le caractère innovateur de ce dernier, notamment en matière de développement durable, la complexité de son site et l'effet d'exemple et de levier que le projet aura sur le réaménagement du secteur du square Victoria, il est loin d'être évident qu'il y a eu dans ce dossier un délire comparable à celui du Stade olympique et une dépense « pharaonique » de deniers publics.

Une question importante demeure, cependant, d'un autre ordre : était-ce bien le rôle de la Caisse de dépôt et placement, responsable du régime de retraite des Québécois, de se lancer dans un projet aussi ambitieux et onéreux ? Il s'agit d'un autre débat, qui a peu à voir avec l'architecture et l'urbanisme. Le Centre CDP Capital étant réalisé, il est maintenant préférable de se rallier au jugement d'Henri-Paul Rousseau, plutôt sage dans les circonstances : il s'agit d'un projet à très long terme dont les bienfaits ne sont pas tous évidents aujourd'hui. À notre avis, ce projet devrait s'avérer dans deux ou trois décennies comme une des œuvres d'architecture urbaine les plus significatives du Montréal de ce début du troisième millénaire.

Le complexe culturel de l'OSM – un gigantisme dissonant

Que gagnera Montréal en
« formalisant » la culture
d'une façon aussi dissociée
de son identité¹ ?

1. Paru originellement dans *Le Devoir*, 5-6 juillet 2003, p. B5.

«Gigantisme culturel», titrait *Le Devoir* en présentant, à la une de son édition du 27 juin, une vue panoramique de la maquette du projet gagnant du complexe culturel et administratif qui doit abriter, dans l'îlot Balmoral, la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM), les conservatoires de musique et de théâtre ainsi que des bureaux de fonctionnaires provinciaux. Il ne pouvait mieux dire, à croire qu'on a déménagé la Place Bonaventure à côté de la Place des Arts! La seule chose rassurante par rapport à ce projet, c'est qu'il ne se réalisera pas.

On voit mal, en effet, comment le gouvernement du Parti libéral, qui est en quête de pratiques ouvertes sur l'avenir, pourrait appuyer un projet qui a trois décennies de retard par rapport à l'approche actuelle de la rénovation urbaine, en plus d'être décalé d'un siècle par rapport à la culture et au caractère urbain montréalais.

Il est étonnant qu'il puisse encore exister des architectes qui s'imaginent qu'une place publique aménagée sous des bâtiments sur pilotis et, pour sa partie dégagée, plongée dans l'ombre la moitié de la journée, constitue un lieu d'usage attrayant et convivial. Sans doute, lors du Festival de jazz ou d'autres manifestations du genre, les gens s'en accommoderont-ils. Mais aménage-t-on des places publiques pour une utilisation de quinze jours par année?

Les architectes de la firme néerlandaise Architekten Cie, qui a remporté ce concours international, répondront à cela qu'ils n'avaient guère d'autre choix compte tenu de l'ampleur de la commande. Et avec raison, car, depuis le début, le problème fondamental de ce projet, c'est son programme. Celui-ci traduit une vision ostentatoire et désincarnée de la culture de l'ancien gouvernement péquiste, vision qui n'a rien à voir avec les besoins et l'identité de Montréal.

Orchestre ►
symphonique de
Montréal. Concours
international pour
le complexe culturel
et administratif
(2002). Projet lauréat
(non construit)
du consortium De
Architekten Cie /
Aedifica inc. /
Les architectes
Têtreault Parent
Languedoc et associés.

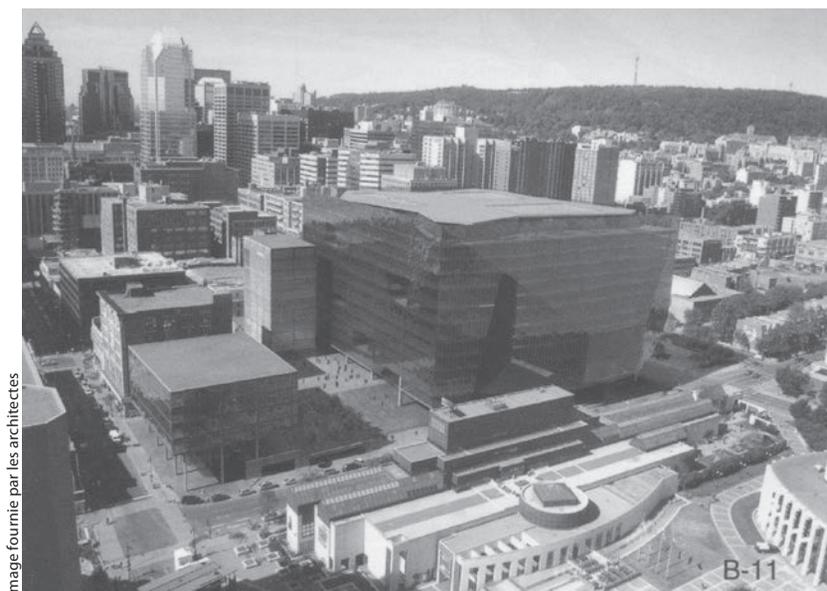


Image fournie par les architectes

■ Le caractère urbain montréalais

Le projet gagnant appartient à l'univers des grandes capitales européennes, telles Paris et Berlin, dont les équipements culturels ont reflété à travers les siècles la vision d'administrations centralisatrices, que celles-ci aient été royales, impériales ou présidentielles. Un bon exemple à Paris, c'est le musée du Louvre, lequel loge sous un même toit une production culturelle variée s'échelonnant sur plusieurs millénaires. Des équipements plus récents, tels le Centre Pompidou ou la Grande Bibliothèque, s'inscrivent dans la même logique.

Les institutions culturelles montréalaises ne sont pas issues de telles volontés de pouvoir. Montréal étant par essence une cité marchande, ses équipements reflètent bien davantage les intérêts et le dynamisme des communautés en présence : sauf exception, ils sont autonomes, de qualité, mais modestes et dispersés à travers la ville. Comme le souligne Hélène Laperrière² dans ses *Promenades montréalaises*, il « se pratique à Montréal une culture plus articulée sur un ensemble de petits lieux, le plus souvent intimes et spécialisés, que sur quelques grands complexes » ; même le Musée des beaux-arts, une des grandes institutions de la métropole, se développe selon le concept de pavillons autonomes possédant chacun sa propre vocation.

Sans doute y a-t-il quelques avantages à réunir dans un même complexe la salle de l'OSM, les conservatoires de musique et de théâtre ainsi que des bureaux de fonctionnaires, mais que gagnera Montréal en « formalisant » la culture d'une façon aussi désincarnée et dissociée de son identité ? Si le tout pouvait s'intégrer d'une façon convenable sur le terrain, ce serait un moindre mal, mais ce n'est pas le cas : l'énorme cube de verre qui caractérise ce complexe est totalement hors d'échelle par rapport au site et projettera une ombre gênante sur la place publique adjacente, et ce, pendant les heures les plus intéressantes pour l'usage de cette dernière.

Les architectes concernés répondront que leur projet est satisfaisant sur le plan intellectuel et s'inscrit dans un courant important de néomodernisme. Fort bien, mais si l'on en juge par d'autres projets contemporains réalisés à travers le monde, il n'est pas obligatoire qu'une architecture soit rébarbative à la population pour satisfaire les attentes des experts, d'autant plus que l'architecture et les lieux urbains qui finissent par s'inscrire dans l'histoire des villes sont ceux que le public s'approprie. À Québec, par exemple, le complexe gouvernemental G (aujourd'hui édifice Marie-Guyart), construit au début des années 1970, s'inscrivait lui aussi dans un courant important de l'architecture de son temps. Qualifié de « fleuron de la modernité », il s'est néanmoins avéré une faillite sur le plan urbain, parce que les citoyens ne l'ont jamais digéré.

2. Hélène Laperrière, *Promenades montréalaises*, Montréal, Fides, 2003.

■ Une approche prometteuse

La tragédie par rapport à ce projet de complexe culturel et administratif, c'est qu'après trente ans il s'inscrit dans la même approche désincarnée à la rénovation urbaine que celle qui a présidé à la conception de l'édifice Marie-Guyart. Mais consolons-nous : c'est un mal pour un bien car il fournit au gouvernement du Parti libéral une occasion d'opter pour une tout autre approche, plus respectueuse des citoyens et de la culture de l'agglomération. Avec le budget prévu, il sera même possible de contribuer à la rénovation du secteur voisin de l'ancien quartier de la fourrure.

Que l'on édifie dans l'îlot Balmoral des équipements qui soient complémentaires à ceux de la Place des Arts et qu'on y aménage une place publique pour accueillir des événements culturels, cela est envisageable. Mais à la condition que ces bâtiments et cette place répondent à un design urbain qui respecte un gabarit pertinent et mette en valeur l'esprit du lieu, notamment en s'ouvrant d'une façon convenable sur la rue Sainte-Catherine.

La salle de l'OSM, quant à elle, peut fort bien loger dans l'église Saint James United située tout près, cette église dont la qualité de l'acoustique fait envie en Amérique du Nord et dont le décor intérieur est saisissant. Non seulement serons-nous assurés d'obtenir une salle de concert originale qui ne réservera pas de mauvaises surprises aux musiciens et aux mélomanes, mais une telle utilisation réglera enfin le problème de la conservation de ce monument remarquable. Un projet en ce sens existe d'ailleurs depuis la fin des années 1980.

Le gouvernement devra profiter de l'occasion pour désenclaver le site de Saint James en enlevant les magasins qui, rue Sainte-Catherine, cachent la façade de ce monument et le square de verdure qui lui sert d'assise. Ainsi, il n'aura pas à subventionner des entreprises pour que celles-ci s'installent dans les bâtiments riverains, le prestige recouvré du lieu fera le nécessaire, tandis que l'augmentation de la valeur foncière dans le secteur viendra enrichir le trésor municipal.

Enfin, le gouvernement de Jean Charest pourra donner l'exemple d'une gestion réfléchie en logeant des fonctionnaires dans des bâtiments patrimoniaux du secteur, à l'exemple du gouvernement fédéral qui favorisera désormais la conservation du patrimoine bâti du pays en invitant ses divers ministères à occuper en priorité des locaux dans des édifices à protéger. En prime, une telle solution contribuera à rehausser l'image de la fonction publique, sûrement mieux que de parquer des fonctionnaires dans un gros cube de verre abstrait.

24

Le temps et l'espace¹

1. Paru originellement dans *Urbanité*, juin 2008, p. 58-59.

Si les réflexions de l'éminent sociologue Michel Maffesoli sur la postmodernité² permettent de mieux comprendre l'importance de la « socialité » dans la ville contemporaine, elles ouvrent en parallèle une perspective intéressante à l'architecte et à l'urbaniste, précisant leur rôle respectif dans la réalité urbaine d'aujourd'hui.

Pour Maffesoli, la ville moderne était préoccupée par le temps; la ville postmoderne l'est par l'espace. Pour la ville moderne issue des bouleversements de la révolution industrielle, le temps était celui de l'avenir. La ville à venir, la ville idéale, ne pouvant surgir de l'organicité, dépendait nécessairement d'une vision du futur. D'où l'apparition du visionnaire idéologue, de l'utopiste. On le trouve autant chez les socialistes français, que ce soit avec Cabet ou Fourier, que chez les théoriciens britanniques, avec Owen, Richardson et les autres. On le rencontre même chez les littérateurs: en témoignent Jules Vernes et Herbert George Wells³. Et ce sont des architectes idéologues qui ont contribué à façonner dans l'espace cette ville moderne, le plus connu étant Le Corbusier, le chantre de l'air, du soleil et de la verdure.

Dans cette ville moderne, le patrimoine, c'est le monument, celui qui témoigne du temps passé, de l'exceptionnel. Ainsi en était-il, par exemple, à l'École d'architecture de Montréal au début des années 1960, où le patrimoine n'avait guère d'adeptes, car, comme le clamait l'un de ses professeurs, il n'y avait rien dans cette ville de « comparable à la gare Montparnasse ». Les étudiants se formaient en concevant des édifices révolutionnaires sur des sites imaginaires: ils faisaient de la prospective pour l'an 2000.

Les urbanistes et les architectes ont joué alors dans la réalité des rôles bien spécifiques dans l'érection de cette « métropole du progrès ». Pendant que Ieoh Ming Pei et des architectes montréalais s'affairaient à concevoir le projet de la Place Ville-Marie, Vincent Ponte et d'autres urbanistes déterminaient le réseau d'autoroutes appelé à l'alimenter. L'un ne pouvait exister sans l'autre, mais l'architecte et l'urbaniste restaient bien sagement chacun dans sa case.

■ La ville postmoderne

Que l'on soit dans des villes de forte effervescence, telles Londres, New York ou Tokyo, ou dans des villes de taille moyenne, comme Montréal, Boston ou Lyon, la ville postmoderne n'est plus préoccupée par le temps. C'est l'espace qui a pris la relève, l'espace où l'organique peut générer la complexité qui a terriblement manqué au paysage de la ville moderne. Cet espace n'est pas une chasse gardée de l'idéologue, mais avant tout le lieu d'usage et d'expression de la communauté. Pour Maffesoli, cette

2. Michel Maffesoli, *Notes sur la postmodernité: Le lieu fait lien*, Paris, Édition du Félin / Institut du monde arabe, 2003.
3. Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers 1800-1910*, Paris, Casterman, 1986, p. 57-109.

ville se définit par une succession d'espaces où sont revenues cohabiter des « tribus » en quête de vie, d'expériences et d'échanges et, à l'image de la ville antique, Apollon et Dionysos. Pour lui, « le lieu fait le lien » et la multiplication de ces lieux assure la bonne ville.

Dans la ville postmoderne, si le monument demeure comme référence, il n'a plus le haut du pavé⁴. C'est l'espace comme support aux styles de vie qui devient patrimonial. En témoigne fort bien dans le Montréal aujourd'hui le Plateau-Mont-Royal. Voué à la démolition dans les années 1960 dans l'espoir d'y voir ériger des unités d'habitation à la marseillaise, il est devenu le quartier emblématique de l'Amérique. Le révèle également le Vieux-Port, cette *Promenade des Montréalais*: le lieu du fleuve et du grand rassemblement. Le lieu vivant et convivial, le lieu d'avenir, ce n'est plus le lieu rationnel, organisé, aseptisé de l'idéologue, mais celui qui est approprié ou appropriable par la communauté.

Les rôles des architectes et des urbanistes ont changé en conséquence. S'ils sont toujours préoccupés par l'avenir, ces derniers sont appelés avant tout à identifier dans la ville les espaces porteurs de sens et à planifier leur épanouissement. D'où l'émergence de l'urbanisme de projet et du montage de projets. Le Quartier international à Montréal est exemplaire en ce sens.

Les architectes, pour leur part, ont tout à gagner à descendre de leur tour imaginaire pour se préoccuper du cadre bâti existant. Les observations des présidents des cinq organisations responsables de la qualité de la formation en architecture des États-Unis sont fort révélatrices à cet égard. Leurs prédictions pour 2025 tendent toutes vers l'intervention sur l'espace. Ainsi, ils prédisent que la pratique de l'architecture sera globale, qu'elle sera largement interdisciplinaire, faisant le lien entre le design d'intérieur, la planification urbaine et l'architecture de paysage, afin que le design architectural ne soit plus limité à l'échelle des édifices⁵.

■ Le lieu de l'église St. James United

Le lieu de l'église St. James United, rue Sainte-Catherine Ouest à Montréal, est porteur de ce potentiel de l'espace dans la ville contemporaine. Il est assez fascinant de voir les citoyens redécouvrir aujourd'hui la façade de cette église depuis qu'elle a été dégagée par la démolition partielle du bâtiment qui l'obstruait. Ils ont tous la même réaction : ils s'arrêtent, stupéfaits, et lèvent les yeux vers cette construction grandiose, généreuse en couleurs et en détails. Malheureusement, ils ne prennent encore conscience que du temps passé, de l'exceptionnel, non de l'espace fascinant qu'aurait pu être et que pourra éventuellement devenir ce lieu.

4. Cela varie, cependant, selon les pays. En France, par exemple, le monument reste toujours la référence dominante.

5. Kim Tanzer, « What Will the Practice of Architecture Look in 2025? », *ACSA News*, vol. 37, n° 1, 2007, p. 2-4.

Cette église a été érigée en 1887-1888⁶ sur un terrain donné à cette fin dans un milieu alors résidentiel. À l'époque, elle était considérée comme l'une des plus vastes églises méthodistes au monde, ce qui fut à l'origine des difficultés financières qu'a connues rapidement cette communauté. Pour conserver son sanctuaire, cette dernière obtint de la Ville, en 1926, la permission de construire un bâtiment de trois étages occupant toute la tête d'îlot pour en tirer des revenus, en louant les espaces pour des magasins et des bureaux; cette permission n'était valable que pour dix ans, ce qui explique la pauvre qualité architecturale du bâtiment en question. Malheureusement, les contrecoups de la Grande Crise et de la Seconde Guerre mondiale ont empêché la communauté de respecter cette condition. Entre-temps, l'îlot de l'église fut graduellement encadré par des bâtiments de bonne taille, destinés à des bureaux et à des manufactures (notamment dans le domaine de la fourrure), possédant presque tous une bonne valeur patrimoniale.

Si le bâtiment qui obstruait la tête d'îlot et la façade de l'église St. James avait été complètement démoli, ce sanctuaire aurait créé avec son écrin de verdure un espace unique au centre-ville, un espace recherché à son pourtour pour des fonctions commerciales au rez-de-chaussée grâce à l'animation de la rue Sainte-Catherine et appropriable aux étages pour des locaux résidentiels et de bureaux, grâce à l'ambiance unique offerte par la qualité culturelle et naturelle du lieu. Les urbanistes et les architectes auraient pu ainsi y intervenir de concert pour requalifier cet espace qui était déjà là, mais ne demandait qu'à être mis en valeur, en profitant de son potentiel de performance économique (construction de nouveaux édifices sur les terrains de stationnement de la rue Mayor, rénovation et recyclage des bâtiments existants) pour définir les modalités de la conservation à long terme de l'église St. James. L'appropriation collective aurait fait le reste.

Dans la ville postmoderne, ce n'est plus la prospective des idéologues, mais l'espace présent, porteur de signification et d'identité, qui devient un levier pour l'avenir. Cela est d'autant plus vrai pour une ville comme Montréal qui, menacée par son déclin démographique, doit chercher dans ces espaces culturels façonnés par l'histoire, dans ces « lieux qui font le lien », les aimants voulus pour retenir et attirer des citoyens.

6. Le site de l'église est borné aujourd'hui par les rues Sainte-Catherine, City Councillors, Mayor et Saint-Alexandre. Son architecte était Alexander F. Dunlop.

« POUR MOI, LA VILLE EST UNE PASSION
ET MONTRÉAL ME SERT DE REPÈRE. »

Jean-Claude Marsan

Jean-Claude Marsan a été pendant quarante ans une figure prééminente des scènes de l'aménagement et du patrimoine urbain à Montréal. Tribun réputé et leader d'opinion, reconnu pour son esprit critique affûté, Jean-Claude Marsan a conjugué le savoir universitaire, l'enseignement et un inaltérable engagement citoyen dans la recherche de solutions aux problèmes contemporains de l'urbanisme et de l'aménagement. Cet ouvrage donne à connaître la contribution du professeur, du scientifique et du Montréalais à la fondation d'un meilleur avenir pour la métropole québécoise et pour les villes qui, de même, taraudent notre imaginaire et attisent nos discussions.

Entre le fleuve et la montagne, le Vieux-Port, l'arrondissement historique, le parc du Mont-Royal, les églises, l'espace public, le campus de l'Université de Montréal, la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal passent sous la loupe d'investigations sans complaisance et soigneusement documentées. On découvre ainsi, sur le fond de toile de 400 ans d'histoire urbaine, les enjeux de l'aménagement d'une ville méticuleusement particularisée, dont ni l'esprit ni les formes ne peuvent s'accommoder de principes empruntés ou de solutions faciles.

Les 24 chroniques que rassemble cette anthologie invitent à penser Montréal demain tout en n'ignorant jamais les parcours temporels et spatiaux, politiques et sociaux qui ont forgé la ville autour de nous : ils forment son identité.

Architecte et urbaniste, JEAN-CLAUDE MARSAN est titulaire d'un Ph. D. de l'Université d'Edimbourg; professeur émérite de l'Université de Montréal, où il a fondé le premier programme d'études supérieures en conservation de l'environnement bâti au Canada, il a publié de nombreux textes et ouvrages qui ont marqué la pensée de l'aménagement et du patrimoine urbain. Membre fondateur de plusieurs organismes de sauvegarde, dont Héritage Montréal, et premier récipiendaire du prix Gérard-Morisset du gouvernement du Québec en 1992 pour son œuvre dans le domaine du patrimoine, Jean-Claude Marsan est membre de la Société royale du Canada, officier de l'Ordre du Canada et titulaire d'un doctorat honoris causa en études urbaines de l'Université du Québec à Montréal.

ISBN 978-2-7605-3464-3

