

Jean-Claude Marsan

PATRIMOINE  
URBAIN

# MONTREAL EN ÉVOLUTION

Quatre siècles d'architecture  
et d'aménagement



Presses de l'Université du Québec

Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution. Quatre siècles d'architecture et d'aménagement*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2017, 4<sup>e</sup> édition. 730 pages.

extrait (p. 549-558) : début du **chapitre XV**

## Le tango

*« L'espace urbain sera parsemé d'une multiplicité de petits lieux de référence, de ces petits "haut lieu" à usage tribal. Parfois l'un d'eux devient emblématique, il rassemble davantage ; dans la constellation urbaine, il devient une étoile de première grandeur. Mais c'est l'ensemble qui fait sens, c'est l'ensemble qui délimite l'imaginaire social, c'est l'ensemble qui fait de la ville le "haut lieu" privilégié de l'esthétique intégrée. »*

MAFFESOLI, 2003<sup>1</sup>

### 1. La ville postmoderne

La troisième édition de *Montréal en évolution*, revue et mise à jour, a été publiée en 1994, soit trois ans avant la célébration du 350<sup>e</sup> anniversaire de la ville. Quelques années nous séparent désormais de son 375<sup>e</sup> anniversaire. Que s'est-il passé de significatif depuis en architecture et en urbanisme dans la métropole ?

Concernant l'architecture et l'urbanisme, les termes « moderne » et « postmoderne » réfèrent aujourd'hui à des réalités assez bien définies. Le chapitre XIII du présent ouvrage traite ainsi des *Années de rattrapage*, lesquelles ont rapport à un urbanisme progressiste, appelé également fonctionnaliste, qui a contribué à façonner une ville moderne bien identifiable par la présence de ses autoroutes et de ses grands projets d'architecture tels la Place Ville Marie, la Place Bonaventure, la Tour de la Bourse et le Westmount Square, projets remarquables mais qui pourraient avoir leur place dans la plupart des grandes villes. Le chapitre XIV, les *Années de réappropriation*, met en évidence les changements qui ont marqué par la suite ces disciplines de l'architecture et

de l'aménagement urbain, les valeurs propres au modernisme étant délaissées graduellement au profit d'autres valeurs davantage reliées à la culture.

Quelles sont maintenant ces valeurs qui marquent un urbanisme et une architecture qu'on peut qualifier de « postmodernes » ? Entre d'autres mots, est-ce que Montréal aujourd'hui, si l'on considère ses développements et redéveloppements, ses projets d'architecture et d'urbanisme des dernières décennies, peut être qualifiée de ville « postmoderne » ? Pour bien apprécier l'apport réel de cette période, il est utile dans un premier temps de comprendre comment, en général, la ville postmoderne s'est définie avec le temps et quelle fut la contribution de l'architecture et de l'urbanisme à cette évolution.

Pour l'éminent sociologue Michel Maffesoli, si la ville moderne était surtout préoccupée par le temps, la ville postmoderne l'est davantage par l'espace <sup>ii</sup>. Pour la ville moderne issue des bouleversements de la révolution industrielle, le temps était celui de l'avenir. Avec l'urbanisation massive déclenchée par l'industrialisation, la ville à venir, la ville idéale, ne pouvait surgir du développement organique qui avait façonné la ville préindustrielle : celle-ci dépendait désormais d'une vision du futur et d'une planification appropriée pour réussir à s'ajuster aux réalités en devenir. D'où l'apparition du visionnaire, de l'idéologue, et la naissance de la profession d'urbaniste. Avec le XIX<sup>e</sup> siècle, on trouve des visionnaires autant chez les socialistes français, que ce soit Étienne Cabet ou Charles Fourier, que chez les théoriciens britanniques, avec Robert Owen et Sir Albert Richardson, entre autres. On en rencontre même chez des littérateurs : en témoignent Jules Verne et Herbert G. Wells <sup>iii</sup>. Dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, marquée notamment par l'apparition du moteur à explosion interne, c'est un architecte idéologue de grand talent, Charles-Édouard Jeanneret dit Le Corbusier, qui a le plus contribué à façonner, dans l'imaginaire d'abord et dans l'espace ensuite, le modèle de cette ville moderne en quête d'ordre, d'air, de soleil et de verdure. Dans cette ville nouveau genre, la rue traditionnelle était appelée à disparaître et le patrimoine ne se résumait plus qu'aux importants monuments historiques : il leur revenait de témoigner, principalement pour leurs qualités esthétiques, de l'« exceptionnel » des temps révolus. L'approche de l'urbanisme de Le Corbusier connut d'autant plus de succès que celle-ci a profité du boom démographique, économique et technologique de l'après-guerre.

Globalement, force est de reconnaître que l'objectif de ces visionnaires d'assurer à tous des conditions d'habitat convenables n'était pas sans mérite. Mais, comme les citoyens et les urbanistes l'ont appris à coups de déceptions et comme Jane Jacobs a passé sa vie à l'expliquer, la ville constitue un écosystème fort complexe qui ne peut se ramener qu'à une simple juxtaposition des fonctions d'habiter, de circuler, de travailler et de se divertir, fonctions sans interrelations entre elles, et dont les difficultés ne peuvent se résumer qu'à des « *problems of simplicity and of disorganized complexity* »<sup>iv</sup>.

À Montréal comme ailleurs, des urbanistes et des architectes ont joué des rôles bien spécifiques dans l'érection de cette « métropole du progrès ». Ainsi, pendant que Ieoh Ming Pei et des architectes montréalais s'affairaient à concevoir la Place Ville Marie, Vincent Ponte, avec le concours d'urbanistes locaux, planifiait le réseau d'autoroutes appelé à alimenter ce nouveau pôle de centre-ville, érigé sur un site sans grand lien avec le précédent, reconnu depuis comme le quartier historique du Vieux-Montréal. Dans cette ville moderne, l'urbaniste ne pouvait exister sans l'architecte, mais, dans les faits, l'un et l'autre restaient bien sagement dans leur propre silo.

Qu'on soit dans des villes de grande importance, telles Londres, New York ou Tokyo, ou dans des villes de taille moyenne, comme Montréal, Boston ou Lyon, la ville postmoderne n'est plus tant préoccupée par le temps. C'est l'espace qui a pris la relève, l'espace où un certain retour au développement organique contribue à favoriser l'équilibre dans la satisfaction des souhaits et des besoins multiples et complexes associés à la vie urbaine, équilibre qui a terriblement manqué aux usages et aux paysages de la ville moderne. Cet espace n'est pas la chasse gardée de l'idéologue, mais avant tout le lieu d'identité, d'usage et d'appropriation de la communauté. Pour Maffesoli, cette ville postmoderne se définit par une succession d'espaces où sont revenus cohabiter des « tribus » en quête de vie, d'expériences et d'échanges et qui, à l'image de la ville antique, en quête d'équilibre, accueillait autant Apollon, dieu de la sagesse, que Dionysos, dieu du vin. Pour Maffesoli, *le lieu fait le lien* et la multiplication des ces lieux assure la bonne ville<sup>v</sup>.

François Ascher, dans son ouvrage *Les nouveaux compromis urbains*, arrive à la même conclusion. Il considère que « les villes contemporaines sont ainsi profondément hétérogènes, à l'image d'une société complexe et d'individus aux aspirations et aux

pratiques multiples. Elles posent des problèmes d'urbanisme très différents et appellent à des solutions adaptées à des contextes variés <sup>vi</sup>. » Voilà un constat qu'Alain Bourdin <sup>vii</sup>, ex-directeur de l'Institut français d'urbanisme, partage : « une grande caractéristique de l'urbanisme contemporain tient dans la multiplication des acteurs et dans la différence des échelles d'action ». Selon lui, cet urbanisme tend désormais à produire « une *offre urbaine* plutôt qu'un *cadre urbain* ».

Dans la ville postmoderne, si le monument demeure toujours une référence pour son esthétique, il n'a plus le haut du pavé comme auparavant. C'est l'espace approprié comme support aux styles de vie qui devient patrimonial. En témoigne fort bien dans le Montréal aujourd'hui la ville intérieure, la plus développée au monde avec ses quelque trente kilomètres de réseau, et qui a continué de se bonifier au cours des dernières décennies, grâce notamment à la greffe du Quartier international.

Si l'on avait demandé à des urbanistes de planifier une telle ville intérieure, ils n'auraient jamais réussi à le faire à cause de sa grande complexité. Mais celle-ci s'est développée d'une façon organique au jour le jour, répondant aux souhaits des uns et aux besoins des autres. Elle n'est pas parfaite, bien sûr, certains y trouvent trop de murs aveugles et pas assez d'art public, d'autres trop de consommation et pas assez d'âme. Dans son excellent petit ouvrage *Montréal souterrain : Sous le béton, le mythe* <sup>viii</sup>, Fabien Deglise présente une anthologie de ces appréciations négatives, mais également des côtés positifs de cette réalisation unique, laquelle constitue, selon lui, un paradoxe. Il en ressort que cette ville intérieure n'est pas sans qualité, loin de là. En résumé, elle est bien adaptée au climat et à la topographie du territoire du centre-ville. Elle favorise le transport en commun et les dix stations de métro sur lesquelles se rabattent les lignes d'autobus lui servent de pôles d'alimentation. Grâce à sa dimension humaine, les centaines de milliers de personnes qui la fréquentent quotidiennement s'y sentent à l'aise, bien servis par la diversité des commerces et des services et par les accès à des complexes immobiliers et à des équipements collectifs. Ils s'y sentent également en sécurité, plus que dans la ville de surface. En équilibre continu avec cette ville marchande extérieure, ses commerces, ses décors et ses ambiances changent avec le temps, mais, de toute évidence, une satisfaction générale s'y perpétue puisqu'elle est toujours aussi fréquentée. La ville intérieure fait partie intimement de la ville, elle *est* la ville, au point que l'utilisateur ne sent peu ou pas la

différence en passant de la ville extérieure à la ville intérieure, et *vice versa*. Enfin, si le soleil y est absent, l'air y est souvent meilleur qu'à l'extérieur et, comme le signale l'urbaniste John Zacharias, elle favorise la marche ; il faut y monter et descendre des escaliers, ce qui contribue à la santé des citoyens<sup>ix</sup>. En somme, elle est dotée des qualités que cherchait à atteindre la Ville de New York avec son plan adopté en 2007, à savoir être « une ville animée, sûre, durable et saine »<sup>x</sup>. Si l'on en parle peu à Montréal, en général c'est qu'elle fonctionne bien, sans heurts, comme la bonne ville. Les étrangers, eux, à l'exemple d'Alain Bourdin, s'en rendent bien compte et ne se gênent pas pour en faire l'éloge :

Le Montréal souterrain est une réalisation ancienne, mais qui donne une idée de ce qu'est produire un environnement urbain nouveau. On y offre aux usagers la capacité de se déplacer entre des ensembles commerciaux, des immeubles à bureaux, des pôles de transports en commun, des équipements culturels et universitaires, sans jamais avoir à affronter le froid de la rue. Sans qu'on y trouve des innovations extraordinaires sur le plan de la gestion, cet ensemble bénéficie d'une organisation cohérente<sup>xi</sup>.

Mais si cette ville intérieure n'a pas été planifiée dans son ensemble, elle montre à sa façon qu'une certaine forme de planification est nécessaire, voir essentielle pour la ville de surface. En effet, la ville intérieure ne pouvait se développer et fonctionner qu'à la condition de se greffer aux gares de chemins de fer, aux stations de métro et aux grands pôles générateurs d'activités. Elle ne pouvait s'éparpiller de tous bords, pour l'intérêt des promoteurs comme cela arrive malheureusement trop souvent dans la ville de surface. Limitée dans ses hauteurs, sauf à sa rencontre avec certains grands pôles d'activités, tels ceux des complexes Desjardins et Guy-Favreau, elle ne pouvait être attrayante qu'à la condition d'offrir de la sécurité, de la diversité dans les commerces, les services, les ambiances et de favoriser une mixité d'usages.

Si la ville de surface a besoin d'être planifiée, elle aurait intérêt, par contre, comme la ville intérieure, à renouer avec une certaine forme de développement organique, à s'enraciner dans la continuité et l'esprit des lieux, à poursuivre l'équilibre en évitant le zonage en silo pour laisser davantage de marge à l'identité, à la diversité et aux mixités d'usages génératrices d'intérêt et d'activités. Elle devrait se dissocier du « tout à la

voiture », miser davantage sur le transport en commun et fournir plus d'espaces publics conviviaux pour favoriser la marche, les rencontres et les découvertes.

Le Plateau-Mont-Royal témoigne aussi à sa façon de l'importance de l'espace comme support aux styles de vie. Plutôt méprisé dans les années 1960, voire voué à la démolition par certains urbanistes progressistes, il est devenu, avec ses petits duplex et triplex tassés les uns contre les autres, ses rues commerciales plus ou moins bien fagotées mais, à l'exemple de l'avenue du Mont-Royal et de la rue Saint-Denis, fort fréquentées pour leur ambiance, leurs commerces variés et leurs services de proximité, l'incarnation de la vie de quartier, au point d'être loué par le *Washington Post* comme le quartier emblématique de l'Amérique du Nord. En témoigne de même le Vieux-Port, cette *promenade des Montréalais*, le lieu du fleuve et du grand rassemblement : sa fréquentation à la belle saison par quelque six millions de personnes en fournit une preuve dont tout le monde se réjouit, sans s'en étonner, considérant l'attrait et l'ambiance des lieux.

En résumé, dans la ville postmoderne, le lieu valorisé, le lieu vivant et convivial, ce n'est plus le lieu rationnel, organisé et aseptisé de l'idéologue, de l'urbaniste ou de l'architecte qui décident de toute autorité comment les gens doivent vivre pour leur propre bien-être, mais le lieu approprié pour ses capacités à satisfaire des attentes multiples. Voilà désormais le défi auquel doivent répondre ces professionnels. Comme l'affirme Daniel Latouche <sup>xii</sup>, « le “succès” d'un projet urbain se juge avant tout par son appropriation par les citoyens [...] Ce qui compte c'est l'utilité pratique et symbolique d'une opération où les citoyens se retrouvent et peuvent ainsi mieux “consommer” leur ville. »

Il faut reconnaître que le rôle de l'architecte et de l'urbaniste a graduellement changé dans ce sens depuis un quart de siècle. Si l'urbaniste est toujours préoccupé d'une certaine manière par l'avenir, il est davantage appelé à se concentrer sur le présent, à identifier dans la ville les espaces porteurs de sens et à favoriser leurs usages multifonctionnels en les transformant en espaces appropriables. D'où l'émergence de l'urbanisme de projet, du montage de projets et du design urbain, dont le Quartier international et le technopôle Angus fournissent d'excellents exemples comme nous le verrons ci-dessous. Il en va de même des architectes, du moins ceux qui n'ont pas succombé à la mode de l'iconisme qui empoisonne notre époque en suscitant une

concurrence frivole entre les villes pour épater la galerie planétaire. Les observations du président de chacune des cinq organisations responsables de la qualité de la formation en architecture des États-Unis sont fort révélatrices 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, enfin, que le design architectural ne sera plus limité à l'échelle des édifices <sup>xiii</sup>.

Dans un récent ouvrage, *Walking Home, the Life and Lessons of a City Builder*, le réputé architecte et designer urbain torontois Ken Greenberg <sup>xiv</sup> présente une quantité de projets auxquels il a participé comme professionnel, que ce soit à Toronto, à Hartford, à New York, à Boston, à Detroit, à Saint Paul ou dans d'autres villes, expériences qui corroborent toutes les attestations de Maffesoli, d'Ascher et de Bourdin. Greenberg nous fait prendre connaissance dans un premier temps des impacts déléteurs des changements de l'après-guerre créés par le « tout à l'auto », le zonage fonctionnel, l'*urban renewal* à l'américaine, le démembrement des rues commerciales et la prolifération des centres commerciaux, le tout pour amener, en comparaison, à apprécier l'importance des études sur le terrain, des échanges avec les citoyens, des recherches d'ordre pluridisciplinaire, dans le but de renouer avec la complexité et la mixité énergisantes de la ville et de lui redonner des espaces multifonctionnels identifiables et appropriables par les citoyens. Comme le rappellent Raphaël Fischler et Jeanne. Wolfe <sup>xv</sup>, Jane Jacobs ne disait pas autre chose : « étudiez la ville en l'observant directement, respectez sa vitalité et sa diversité, agissez en tant que serviteur de sa population ». Sans surprise, Greenberg fait état du rôle important qu'ont à jouer les gouvernements, les administrations municipales, voire des institutions publiques, pour amorcer la réhabilitation des lieux dénaturés par les dérives de la ville moderne.

Cette reconquête de la ville par l'appropriation collective de ses espaces disponibles prend un sens particulier à Montréal comme dans toutes les villes qui ont connu un important passé industriel. Ainsi, la désindustrialisation qui se poursuit depuis plus d'un demi-siècle dans la métropole québécoise a généré une quantité considérable d'espaces de redéveloppement dispersés un peu partout dans l'île montréalaise, espaces de diverses dimensions et à potentiels multiples. À l'ère du développement durable, à savoir de « la



continuité dans le temps du développement économique et social, dans le respect de l'environnement <sup>xvi</sup> » – et il faudrait ajouter aussi de la culture –, voilà un atout formidable pour ralentir l'étalement urbain en périphérie en accroissant la densité dans les lieux centraux, pour redynamiser les quartiers et enrichir les paysages. Dans le langage des experts, c'est le *brownfield redevelopment* versus le *greenfield development* <sup>xvii</sup>.

La Ville de Montréal a clairement pris cette orientation avec l'adoption, en 2004, de son plan d'urbanisme, lequel vise à « réaliser le plein potentiel de développement de Montréal en favorisant la transformation et la reconstruction de la ville sur elle-même plutôt que l'étalement urbain <sup>xviii</sup> ». Et, dans cette perspective, elle a adopté en septembre 2005 « une stratégie de soutien à la réalisation des grands projets, en désignant quelque 60 projets majeurs à mettre en œuvre sur une période de 20 ans réunis dans le document *Imaginer – Réaliser Montréal 2025*, qui tient lieu de portefeuille de projets majeurs <sup>xix</sup> ». Excellent ! mais encore faut-il que ces projets sectoriels de développement et de redéveloppement correspondent à une vision d'ensemble et s'inscrivent dans un plan cohérent d'évolution de la ville. Et c'est là que le bât blesse aujourd'hui. Le projet en l'an 2000 du gouvernement du Parti québécois de créer une seule ville sur l'île de Montréal en y fusionnant les villes autonomes a ouvert la porte au cafouillage avec le résultat que maintenant Montréal est la seule grande ville en Amérique du Nord qui ne compte pas un service d'urbanisme chargé d'assurer la planification de l'ensemble de son territoire. C'est plutôt inquiétant !

---

## Notes

<sup>i</sup> Michel Maffesoli, *Notes sur la postmodernité. Le lieu fait lien*, Paris, Félin/Institut du monde arabe, 2003, p. 90.

<sup>ii</sup> *Ibid.*

<sup>iii</sup> Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers 1800-1910*, Paris, Casterman, p. 57-109.

<sup>iv</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth, Penguin Books in association with Jonathan Cape, 1962, p. 448.

---

<sup>v</sup> Voir Maffesoli.

<sup>vi</sup> François Ascher, *Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle*, Paris, L'Aube, 2008, p. 14.

<sup>vii</sup> Alain Bourdin, *L'urbanisme d'après la crise*, Paris, L'Aube, 2010, p. 65, 98.

<sup>viii</sup> Fabien Deglise, *Montréal souterrain : Sous le béton, le mythe*, Montréal, HélioTropé, 2008.

<sup>ix</sup> Claude Turcotte, « Repenser l'urbanité piétonne », *Le Devoir*, 30 avril 2012, p. B3.

<sup>x</sup> Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine*, traduit de l'anglais par Nicolas Calvé, Montréal, Écosociété, 2012, p. 19.

<sup>xi</sup> Bourdin, p. 112.

<sup>xii</sup> Daniel Latouche, « Le design urbain comme mode d'accommodement : L'expérience de Montréal (1995-2005) », Communication présentée au Symposium BMB, *Projet urbain : entre globalisation et identités locales*, École d'architecture et de paysage de Bordeaux, 7-9 avril 2005, p. 8. Publiée dans *Les Actes du Symposium*, EAPB, avril 2005, p. 1-9.

<sup>xiii</sup> Kim Tanzer, « What Will the Practice of Architecture Look Like in 2025? », *ACSA News*, Association of Collegiate Schools of Architecture, vol. 37, n° 1, 2007, p. 2, 4.

<sup>xiv</sup> Ken Greenberg, *Walking Home, the Life and Lessons of a City Builder*, Toronto, Random House Canada, 2011.

<sup>xv</sup> Raphaël Fisher et Jeanne M. Wolfe, « Jane Jacobs, 1916-2006 », *Urbanité*, décembre 2006, p. 43.

<sup>xvi</sup> Claude Beaulac, « Les indicateurs de développement durable », *Urbanité*, novembre 2002, p. 8.

<sup>xvii</sup> Voir : Desmond Bliet et Pierre Gauthier, « Mobilising Urban Heritage to Counter the Commodification of Brownfield Landscapes: Lessons from Montréal's Lachine Canal ». *Canadian Planning and Policy*, 16, n° 1, Supplément 2007, p. 1-20.

<sup>xviii</sup> Pierre Bernardin, Lise Bernier et Érik Provost, « Montréal, le défi du développement urbain », *Urbanité*, printemps 2009, p. 27.

<sup>xix</sup> Sylvain Ducas, « Une démarche municipale innovante : La gestion des grands projets urbains à Montréal », *Urbanité*, hiver 2010, p. 17.

Jean-Claude Marsan

2017-03-15