



1 LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Transformer la ville

À partir du XIX^e siècle, la mesure de la vitalité économique des grandes villes nord-américaines fait souvent référence à deux figures emblématiques, l'une exogène et l'autre endogène, soit la métropole et le quartier central. La première figure consiste à présenter certaines villes comme des pôles d'attraction et de rayonnement pour les activités qui ont une échelle régionale, nationale ou même internationale. Dès lors, un certain fantasme métropolitain — qui sert fort bien le milieu des affaires et en particulier les institutions qui ont une emprise sur un vaste territoire — se met en place. On se targue des symboles du dynamisme de la ville, de son progrès et de sa prospérité. La qualité de l'environnement urbain et l'architecture n'échappent pas à cet optimisme collectif qui porte les grandes villes à se faire concurrence. Les projets ambitieux et coûteux ont souvent été considérés comme des signes du caractère métropolitain d'une ville. Le grand immeuble, ne serait-ce que par sa taille, compte parmi ces signes.

La seconde figure est le centre-ville. Avec l'étalement des villes au XIX^e siècle, certains commerces, pour assurer leur

croissance, veulent dépasser l'échelle du quartier pour atteindre la ville entière et sa région. Ils ont alors avantage à se rapprocher les uns des autres, la concentration assurant une masse critique accrue : les travailleurs sont des consommateurs potentiels et les clients d'un marchand peuvent devenir ceux de l'autre, et vice-versa. La proximité facilite aussi les échanges de services entre les activités du secteur tertiaire. Le partage des infrastructures devient un avantage. En même temps, les industries polluantes sont — autant que possible — rejetées dans des quartiers périphériques afin de préserver l'attrait de cette zone centrale. Seules les petites manufactures sont tolérées.

L'amélioration des moyens de circulation — le transport public ou la voiture — favorise d'autant cette concentration que la ville s'étale tout autour. L'accès au quartier central doit donc être facilité de sorte qu'une fois sur place, les consommateurs puissent réaliser plusieurs transactions en peu de temps. Avec l'avènement du train, la gare, plutôt que le port, détermine l'emplacement de ce secteur central. Le train assure le lien entre le quartier des affaires et les régions, entre la centralité du secteur et le rayonnement

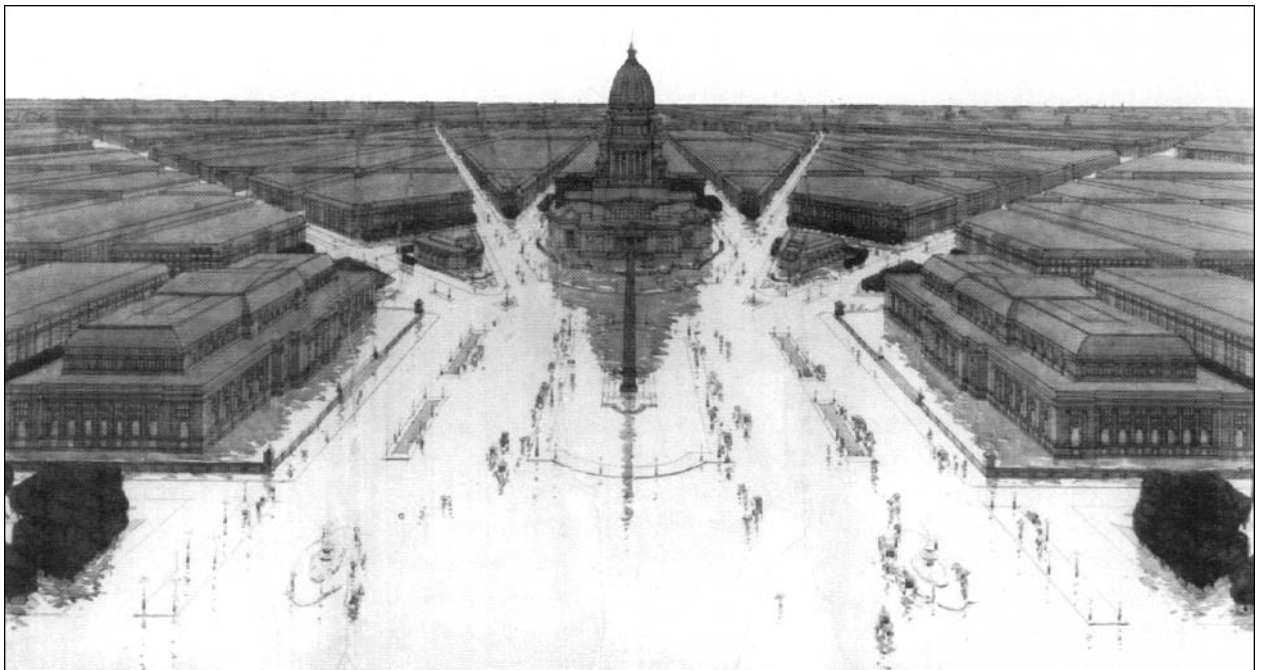
métropolitain. Il y a une logique d'ensemble.

Ces figures reflètent l'idéologie progressiste dominante à l'ère victorienne. Mais au ^{xx}e siècle, même si l'économie connaît une forte croissance et que l'urbanisation reste intense, on souhaite améliorer ce modèle urbain. Les courants réformistes sont responsables de ces changements. Ils remettent en question plusieurs préceptes aménagistes du siècle précédent, dont ceux de la hauteur et de la densification du centre-ville. On critique l'idéologie dominante qui a amené les hommes politiques à centrer leurs programmes sur la notion de progrès pour conformer l'administration publique aux besoins et demandes des spéculateurs et des industriels, ce qui se fait souvent au détriment du bien-être général, ou du moins au détriment des ouvriers¹. Les réformistes visent au contraire l'assainissement des mœurs politiques

et l'intervention de l'État pour améliorer les conditions de vie des citoyens. Ils veulent que chacun puisse profiter un tant soit peu de la prospérité. Suivant des principes de justice sociale, ils présentent le progrès comme une amélioration du bien-être collectif, incluant la santé, l'éducation et la culture, et non plus comme un simple bilan économique. Autrement dit, il s'agissait de faire bénéficier les masses, et non plus les seuls individus, de l'enrichissement général.

Au début du siècle, l'espace urbain a été vu comme un des moyens d'améliorer les conditions de la collectivité. Il a suscité un débat original auquel ont contribué entre autres des médecins préoccupés d'hygiène, des citoyens et citoyennes soucieux de sécurité, et des architectes et des artistes convaincus des bienfaits de l'art. Parmi les courants de pensée qui ont émergé, on retrouve le *City Beautiful Movement* qui a été très

Daniel H. Burnham et Edward H. Bennett, partenaires de 1903 à 1912. Vue vers l'ouest du projet de Place du centre civique, planche 132 du Plan de Chicago, 1909, dessinée par Jules Guérin (Américain, 1866-1946), crayon et aquarelle sur papier, 1908, 75,5 x 105,5 cm. Prêt permanent à l'Art Institute of Chicago de la Ville de Chicago, 28.148.1966. Photographie ©1998, The Art Institute of Chicago. Tous droits réservés.



influent en Amérique du Nord, où il a marqué la reconnaissance de la profession d'urbaniste. Il est le pendant, à l'échelle urbaine, d'une architecture inspirée de l'École des beaux-arts de Paris. Il évoque en effet l'urbanisme du baron Haussmann (1809-1891) et confirme l'intérêt des Américains pour la grande tradition classique française. Sa naissance est étroitement associée à l'élaboration du plan pour l'Exposition colombienne de Chicago en 1893, par Daniel H. Burnham (1846-1912) et Frederick Law Olmsted (1822-1903). Ceux-ci avaient entre autres prévu de dégager une grande esplanade avec un bassin central devant la gare qui déterminait l'axe principal de la composition. Pour les pavillons d'exposition, Burnham avait fait venir quelques-uns des architectes de formation Beaux-Arts les plus renommés des États-Unis. Chacun devait se soumettre aux prescriptions générales dont la limite de la hauteur. L'ensemble présentait un effet monumental saisissant. Le *City Beautiful* fut par la suite mis de l'avant dans de nombreux projets urbains dont ceux de Washington (1902), Cleveland (1903), San Francisco (1904) et Chicago (1908), tous sous l'autorité de Daniel Burnham, protagoniste principal de cet urbanisme magistral de l'ordre et de la beauté.

Le *City Beautiful* s'inscrit parfaitement dans l'esprit de réforme de cette période, puisque comme l'indique le rapport pour le réaménagement de Chicago, il s'agit d'un programme idéologique à la fois égalitariste et eugénique :

L'ordre est un des meilleurs investissements qu'une ville puisse faire, mais l'attrait du plan de Chicago n'est pas un attrait commercial. C'est un attrait

humain, un attrait moral, un attrait pour améliorer Chicago, pas pour l'argent qui s'y trouve, mais pour les bienfaits mentaux, moraux et physiques qu'un plan bien ordonné peut apporter à la population.

Le plan de Chicago n'est pas une panacée pour tous les maux civiques de notre ville. Son but vise simplement le développement physique de Chicago pour le bien non pas d'une seule classe de la population ou d'un secteur de la ville mais pour le bien de tous les citoyens de Chicago, pour le bien de tout Chicago².

Conçu avant tout par des architectes et des architectes paysagistes de formation, les plans du *City Beautiful* mettent l'accent sur l'esthétique et les espaces verts. Au mieux, dans ce dernier cas, on espérait que les parcs aident à prévenir le crime, la malpropreté et les maladies³. L'importance accordée à la nature rattache ce mouvement au romantisme du XIX^e siècle en amont, et aux Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) en aval. L'esthétique, quant à elle, avait pour objet « d'améliorer la santé et le sens moral des gens et de stimuler la fierté locale et patriotique⁴ ». Cette cure de beauté urbaine nécessitait un plan d'ensemble fondé sur des principes d'ordre, de hiérarchie et de cohérence. Le *City Beautiful* a de ce fait condamné le modèle de la trame en damier héritée du XIX^e siècle. Ce système, jugé plus mécanique que rationnel, était considéré comme le propre d'architectes arpenteurs mal formés. Il n'aurait satisfait que les besoins de spéculateurs plus soucieux de rentabilité que de qualité. Il est vrai que la régularité de la trame facilitait les comparaisons d'échelle et de superficie et transformait les mises en marché en de simples calculs de prix au pied carré.

Mais, pour ses détracteurs, un plan uniforme empêchait de mettre en valeur les édifices publics ; il était insensible aux particularismes. Pour compenser, l'architecte victorien favorisait la disparité des édifices contigus en les individualisant par des effets spectaculaires, souvent clinquants. De l'ordre apparent du plan naissait un paysage architectural éclectique dont les gratte-ciel n'auraient fait qu'amplifier les travers. Pour les uns, ils étaient des monstruosité hors d'échelle ; pour d'autres, ils enlaidissaient la silhouette des villes. Le *City Beautiful Movement* présentait la ville comme un organisme nucléé, structuré et intégré, plutôt que conçu comme une trame régulière et continue. Toutes les parties étaient interdépendantes et reliées entre elles par le réseau d'avenues, de parcs et de places⁵.

En plus de l'esthétique, le plan d'urbanisme devait résoudre la question du transport, qu'il soit automobile, ferroviaire ou maritime⁶. On pensait en effet qu'avec le développement du centre-ville, les rues tracées au XIX^e siècle étaient devenues trop étroites pour la circulation du XX^e siècle. Presque toutes de largeur équivalente, elles n'offraient aucune souplesse. Une rue résidentielle et une rue commerciale n'étaient pas différenciées, bien que le poids du trafic y diffère énormément. La vitesse, la mobilité, l'efficacité des métropoles se voyaient contrariées. Le nombre accru de véhicules motorisés ne faisait qu'aggraver le problème. De plus, aux heures de pointe, les piétons qui fourmillaient sur les trottoirs trop étroits formaient une masse mouvante mais à ce point compacte qu'il devenait difficile de s'engager à contresens⁷.

Le gratte-ciel était lui aussi accusé de causer la congestion du trafic et la sur-

densification. Cette critique est maintes fois rapportée dans des articles au tournant du siècle. La seconde conférence américaine sur l'urbanisme, en 1910, fut même consacrée à cette question⁸. Mais par un raisonnement de cause à effet qui fonctionne dans les deux sens, l'inefficacité des réseaux de rues était elle-même dénoncée, parce que en partie responsable du phénomène des grands immeubles⁹. C'est parce que l'on ne pouvait pas circuler facilement dans la ville qu'il fallait concentrer les bureaux et les commerces. Suivant cette dernière logique, la verticalité des bâtiments compensait l'inadéquation du système des transports. Aussi croyait-on qu'en améliorant ce dernier, le centre-ville pourrait enfin s'étaler davantage au lieu de pousser en hauteur¹⁰.

Pour casser la répétition d'une trame urbaine en damier et pour accélérer la circulation à travers la ville, le *City Beautiful* favorisait les voies obliques qui sont devenues par la suite de véritables figures fétiches du mouvement. Comme le veut la maxime « *Time is money* », elles devaient servir à diminuer les pertes de temps, à réduire la fatigue des travailleurs, et ainsi accroître leur productivité. On espérait sauver annuellement d'énormes sommes d'argent, du moins dans une perspective macro-économique de la ville¹¹. Du point de vue de l'espace cependant, ces boulevards confortaient l'héritage victorien car ils servaient le rayonnement symbolique et réel du centre-ville et, par le fait même, ils consacraient le quartier central comme lieu de travail. On croyait qu'il était préférable d'habiter loin de l'agitation du centre, dans une banlieue verte et tranquille où les valeurs familiales pouvaient le mieux s'exprimer. La réflexion n'allait pas plus

loin. Le problème inhérent à la dichotomie entre un centre-ville comme lieu de travail et une banlieue éloignée qui deviendrait, selon l'expression usuelle, une ville-dortoir n'a à peu près pas été soulevé. La solution fut constamment réduite à une dimension technique. Le tramway, le train, le métro, les boulevards et les autoroutes ont tour à tour soulevé l'espoir de régler cette question. En vain, car cet héritage de la culture industrielle où le quotidien est partagé dans différents secteurs de la ville demeure un problème d'actualité.

Avec le *City Beautiful*, les boulevards diagonaux avaient une autre fin : la mise en scène urbaine. Exploitant la notion d'espace public, les avenues et les places devaient offrir à la collectivité un paysage urbain grandiose et animé que les institutions publiques devaient embellir. Hôtels de ville, gares, bibliothèques, musées, etc. devenaient ainsi des constructions privilégiées pour signifier cette répartition des richesses collectives. Puisqu'il y avait des liens étroits entre l'académisme Beaux-Arts et cet urbanisme, ces écrans des vertus civiques recevaient idéalement un traitement classique monumental. Par un curieux paradoxe, la position centrale et la majesté de ces bâtiments transcrivaient souvent, de manière presque impériale, les prétentions démocratiques de l'idéologie réformiste. Le *City Beautiful*, comme l'architecture Beaux-Arts, n'a pas su éviter l'écueil d'une vision élitiste et autoritaire de la culture et de la société.

Les autres édifices devaient eux aussi se plier à cette vision d'ensemble. Il fallait qu'ils soient en harmonie les uns avec les autres plutôt que traités isolément. À l'exposition de Chicago, les principaux pavillons étaient alignés les

uns aux autres et ils étaient en majorité classiques. Ils avaient aussi une même ligne de corniche à soixante pieds de hauteur et leur couleur uniforme a valu à l'ensemble le surnom de « ville blanche ». Ainsi, comme ce fut le cas pour l'Exposition colombienne, les plans d'urbanisme du *City Beautiful* favorisent une limitation de la hauteur. Au-delà de l'esthétique, il fallait, disait-on, éviter de trop densifier la ville, car cela n'aurait comme résultat que d'amener « désordre, vice et maladie, et par le fait même [de] devenir la plus grande menace au bien-être de la ville elle-même¹² ». De telle sorte que, si l'on en juge par les remarquables planches de présentation du projet de Chicago, l'architecture commerciale du centre-ville devait former une masse uniforme, étalée et découpée en îlots, comme si l'on avait crevassé et retranché d'une matière compacte les rues et les cours intérieures. S'attachant par leurs discours à dénoncer la monotonie du plan en damier qu'une architecture hétéroclite compense mal, les apôtres du *City Beautiful* inversent ce rapport : ils souhaitent la continuité de la texture architecturale d'un édifice à l'autre, avec des accents toniques à des points stratégiques du plan urbain, soit les carrefours, les places, les entrées, etc. Très souvent, il s'agissait de mettre en perspective les monuments les plus significatifs. Par opposition aux originalités victoriennes qui faisaient des édifices des emblèmes publicitaires, l'individualité des bâtiments privés devait dorénavant se subordonner à un projet collectif plus vaste : la ville. À Chicago, Burnham a voulu donner la même hauteur à tous les immeubles commerciaux du quartier central et leur imposer le même type d'implantation dans le

parcellaire, soit l'alignement des façades le long du périmètre des îlots, avec au centre de grandes cours intérieures. L'académisme traduit la conformité au discours sociopolitique par une rassurante uniformité. Seule une tour isolée fait un accroc à l'ordre général et domine la silhouette de la ville. Il s'agit du Centre civique, figure centrale du plan de Chicago, d'où rayonnent les avenues principales. L'usage de la hauteur doit ainsi obéir à une hiérarchie de valeurs démocratiques au lieu de dépendre de l'individualisme.

Malgré l'enthousiasme qu'elles ont suscité auprès de la classe politique et des grandes entreprises commerciales, les séduisantes propositions du *City Beautiful* sont souvent restées sur papier. Dans le cas de villes existantes comme Montréal et Toronto, et dans un contexte économique inflationniste, les expropriations que nécessitaient ces plans ambitieux les rendaient irréalistes¹³. Aussi n'est-il pas surprenant que les professionnels canadiens, dont les urbanistes, aient eu tendance au cours de la Première Guerre mondiale à abandonner ce type de projets qui leur valait une réputation de gaspilleurs des fonds publics. Ils ont plutôt privilégié l'intervention dans les banlieues, c'est-à-dire dans les quartiers résidentiels. L'accès à la propriété dans un milieu de vie agréable devait être, pour l'ensemble de la population, un moyen plus tangible de tirer bénéfice de l'enrichissement collectif. Aussi monumentales soient-elles, les institutions publiques n'avaient pas la cote.

La peur des gratte-ciel

Le *City Beautiful* a néanmoins suscité des discussions et des réflexions qui ont instauré un climat de crainte à l'égard des

gratte-ciel qui s'est perpétué durant de nombreuses années. Ainsi, la densification des métropoles a longtemps fait l'objet de préoccupations quant à l'hygiène et à la santé de la population. La fumée, le bruit et la poussière, en plus des questions d'égout et d'approvisionnement en eau qui se complexifiaient au rythme de l'urbanisation, étaient autant de difficultés qui menaçaient les citadins¹⁴. La lumière naturelle et la ventilation, toutes deux devenues des denrées rares, revenaient constamment dans les discours. Pour ce qui est de la qualité de l'air, l'inquiétude, déjà bien enracinée par la théorie des miasmes du xviii^e siècle, était dorénavant cautionnée par les découvertes de Pasteur sur les micro-organismes. Le surpeuplement des villes n'était plus seulement synonyme d'empiètement, mais pouvait être vu comme un terrible risque d'épidémie. Dans les centres-villes métropolitains, les rues étaient perçues comme des canyons toujours à l'ombre qui respiraient mal¹⁵. Avec les édifices en hauteur qui cachaient le soleil aux petits édifices voisins ainsi qu'aux étages inférieurs des autres gratte-ciel, les conditions de travail des cols blancs étaient jugées déplorables, tout aussi néfastes que celles des ouvriers du xix^e siècle, lesquelles avaient pourtant été améliorées par suite de nombreuses critiques¹⁶.

La solidité et la sécurité des gratte-ciel étaient, elles aussi, mises en doute. La hauteur complexifiait l'évacuation en cas d'incendie et elle entravait le travail des pompiers aux étages supérieurs¹⁷. L'évacuation, dépendant d'étroits escaliers d'issue, pouvait devenir dangereuse en cas de panique. Les règlements de construction étaient de plus en plus sévères afin d'augmenter la sécurité des

bâtiments. Malheureusement, ils arrivaient souvent après coup, c'est-à-dire après une tragédie. Les incendies n'étaient pas les seuls en cause : la solidité de l'acier soulevait aussi des craintes. On savait que non protégé, l'acier pouvait se tordre sous l'effet du feu, de sorte qu'on l'enrobait de matériaux incombustibles pour empêcher sa déformation. Mais voici que surgissaient d'autres inquiétudes quant aux risques d'oxydation, d'expansion à la chaleur, et quant à la qualité de l'acier utilisé¹⁸. On redoutait que la faiblesse des attaches de l'enveloppe de maçonnerie ou l'usure des matériaux n'entraînent des écroulements qui mettraient en péril les « générations futures¹⁹ ». Autrement dit, on craignait littéralement de recevoir une tuile sur la tête !

Les gratte-ciel étaient même considérés comme inutiles. Pour certains, ils étaient l'expression de la mégalomanie des promoteurs et des architectes²⁰, alors que pour d'autres, ils traduisaient un illogisme, compte tenu des terrains disponibles dans les villes. Pire, toute cette situation de hausse de la valeur des terrains au centre-ville aurait été artificiellement menée par la spéculation foncière²¹. Même à New York, disait-on, il n'y aurait pas eu de gratte-ciel si les superficies de planchers qu'ils ajoutaient à Manhattan avaient été réparties plus uniformément sur l'ensemble du territoire²². La spéculation était souvent considérée comme la racine du mal des villes. La cupidité des promoteurs immobiliers était dénoncée par ceux qui voulaient contrôler, freiner ou stopper la construction de gratte-ciel. En empruntant une tangente économique, la critique se faisait plus globale. Les gratte-ciel étaient alors jugés inintéressants du fait qu'ils concentraient à l'excès le

quartier des affaires, souvent à proximité de la Bourse. Avec des édifices à bureaux mieux répartis, on aurait pu, disait-on, augmenter la valeur des terrains sur un territoire beaucoup plus grand. C'est que les édifices en hauteur donnaient une plus-value aux terrains qu'ils occupaient, mais entraînaient la moins-value des terrains voisins, parce qu'ils en perturbaient les conditions de confort et d'hygiène²³. Par le fait même, ils accéléraient l'abandon des édifices plus anciens et leur dégradation²⁴. La tombée en désuétude du patrimoine, que l'on peut encore observer de nos jours, est systématique : elle obéit à des lois économiques avant d'obéir à des questions d'architecture.

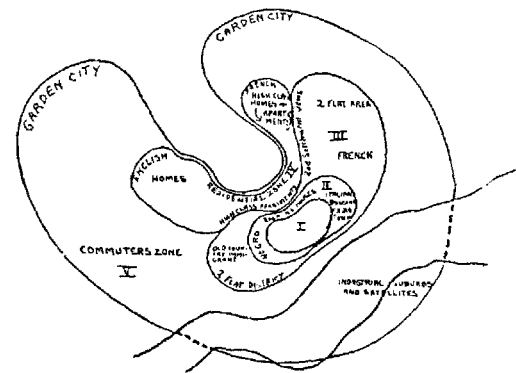
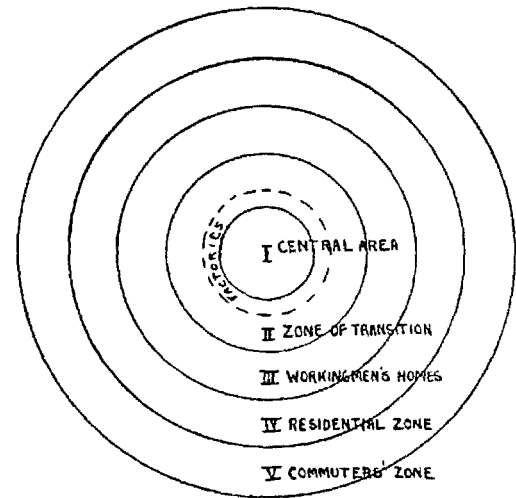
Même du point de vue de l'investissement, on exprimait des réserves quant à la rentabilité des gratte-ciel. Les frais d'entretien étaient trop élevés et la location des espaces n'était jamais que partielle²⁵. C'était si absurde, disait-on, que pour améliorer l'éclairage naturel des grands immeubles, les promoteurs devaient parfois acheter les lots voisins afin de les dégager et ainsi répartir le fenêtrage de la nouvelle construction sur un plus grand nombre de façades. Autrement, il fallait prévoir une augmentation des coûts de l'électricité afin d'assurer un niveau d'éclairage satisfaisant²⁶. Les étages inférieurs étaient jugés particulièrement déficients et servaient parfois de dépôts et non de bureaux²⁷. Aussi, très peu de gratte-ciel auraient rapporté plus de 4 % de l'investissement consenti²⁸. Par ailleurs, ils auraient été le fait de groupes financiers qui voulaient simplement garantir un emprunt au lieu de répondre à un besoin ou à une demande d'espaces de location²⁹. En 1913, après avoir mené une enquête informelle auprès des

propriétaires, le président du département des taxes de la ville de New York en était arrivé à conclure à la non-rentabilité des gratte-ciel³⁰. Toute cette argumentation comptable est difficilement vérifiable parce que fondée sur des ouï-dire. Pourtant, ces questions d'économie globale sont certainement les plus graves que l'on ait pu poser, car elles remettaient en cause les fondements mêmes de cette architecture, présentée comme un rapport entre les surfaces de location et la valeur des terrains. Même si on prétendait asseoir les arguments sur des vérités économiques, le débat, on le voit aisément, dérapait dans l'idéologie. Ce glissement allait jusqu'à présenter les gratte-ciel comme l'expression de l'individualisme américain qui primait les valeurs collectives. Au Canada, le nationalisme s'en est mêlé : les gratte-ciel étaient un américanisme, voire un « new-yorkisme » discutables dont il fallait se méfier³¹.

Pour ses opposants, la conquête du ciel était devenue ni plus ni moins qu'une vision dantesque. Elle engendrait un univers sépulcral, à l'air vicié, grenouillant et congestionné tout à la fois, mais aussi absurde et menaçant. Le crime, l'immoralité et la frivolité s'y côtoyaient. La paupérisation des secteurs avoisinants le quartier central était un phénomène suffisamment reconnu pour qu'il fasse l'objet de réflexions scientifiques. Ainsi, en 1927, le professeur C. A. Dawson de l'Université McGill a adapté à Montréal le modèle de la ville nord-américaine suivant des cercles concentriques, développé par Ernest W. Burgess de l'école de Chicago³². À cause de la géographie particulière de Montréal, les contours principaux, au lieu d'être circulaires, sont réniformes. Mais Dawson tirait les

mêmes conclusions que Burgess. À l'image positive du quartier des affaires situé au milieu, se greffe celle, plutôt désolante, de sa ceinture envahie par des industries légères et des édifices de location à faibles revenus. Pour les deux auteurs, il s'agit d'un abcès social qui risque d'infecter le centre. À ce propos, Dawson écrit :

C'est ce qu'on appelle le quartier des taudis [slums] produit par une tendance reconnue selon laquelle la ville se meurt au cœur ou près de son cœur [...]. Conséquemment, les immeubles résiden-



Ernest W. Burgess. Schéma de la ville comme organisme. Reproduit de La Revue municipale, décembre 1927.

C. A. Dawson. Transposition du modèle de Burgess à Montréal, 1927. Dessin reproduit de La Revue municipale, décembre 1927.

tiels se détériorent. Ce secteur devient une aire de taudis, avec une population mobile, changeante, dans laquelle l'ordre social est brisé avant même que la création d'un nouvel ordre ne prenne place. Ce sont les *badlands*, le lieu des drames et des spectacles burlesques. Tout près, parfois dans le quartier des affaires, vous avez la rue principale de l'itinérant, appelée Hobomenia par Nels Anderson dans son livre sur la question. Cette aire qui se désintègre a ses propres groupes caractéristiques. C'est la première aire où s'installent les immigrants et on y trouve plusieurs regroupements ethniques. On y trouve aussi les maisons de chambres, le quartier latin où se rencontrent les esprits créateurs et rebelles. Dans ce secteur en détérioration se cache le monde souterrain du vice et du crime³³.

Cet extrait montre bien les questionnements que se posent des sociologues adeptes de l'école de Chicago sur les groupes marginaux devenus si typiques dans les grandes villes. Sans vouloir taxer Dawson d'intolérance (courante à son époque), on peut s'étonner du ton dramatique et de son insistance à associer, sans excès de nuances, les immigrants qui n'avaient pas encore réussi économiquement (les autres habitant la zone III), les sans-abri, les artistes et les autres groupes qu'il préférait ne pas nommer. Cette confusion des genres a de quoi piquer la rectitude politique actuelle. Le positivisme de Dawson entraîne cette simplification. Avec son modèle, il voulait montrer qu'il fallait partir de données « naturelles » pour connaître les axes de croissance, afin de tracer un plan urbain acceptable. Selon lui, la ville laissée à elle-même poussait naturellement, mais elle poussait sauvagement. À le lire, les pauvres et les marginaux étaient la plaie des métropoles et celles-ci n'en avaient que faire.

Il fallait donc réintégrer ceux que l'on jugeait inadaptés dans un environnement normatif, car dans l'organisme urbain, les maladies sociales, surtout celles près du cœur, devaient être prévenues, soignées sinon éradiquées. Le modèle rejoint d'autres interprétations que l'on pourrait faire sur les rapports entre l'imaginaire du centre et celui de la banlieue, par exemple. Le centre est l'image même de la ville dans ce qu'elle a de singulier et de paradoxal. Il est le lieu de la fébrilité et du mouvement, mais en même temps de la mixité, souvent jugée malsaine, des genres et des individus. Pour vivre en santé, en conformité avec ses valeurs, en famille et en communauté, il faut résider dans le paradis vert de la banlieue. En fait, le débat sur l'environnement urbain permettait de canaliser une angoisse qui était probablement la sourde émergence d'un sentiment d'aliénation face au monde industriel en perpétuel changement. Quoi qu'il en soit, en traitant la marginalité, l'analyse de Dawson pose implicitement la question : à quelle population doit s'adresser le réaménagement du centre-ville ? C'est à ceux qui contribuent à la productivité générale : travailleurs et consommateurs irréprochables. De ce fait, si le gratte-ciel avait contribué à l'appauvrissement des populations résidant dans le quartier central, il fallait dorénavant que l'architecture du gigantisme véhicule une image rassurante : elle deviendra alors un outil d'uniformisation, de conformité et de ségrégation.

En constatant les problèmes sociaux, mais en n'identifiant pas la spéculation comme leur cause, le professeur Dawson soutient le milieu des affaires. Mais en général, comme c'est le cas pour les détracteurs qui font du gratte-

ciel le stigmate du capitalisme, les défenseurs n'échappent pas à une argumentation idéologique avouée. Pour eux, le gratte-ciel est le triomphe du progrès, la preuve de la santé économique d'une ville, donc un objet de fierté. Prétendre le contraire leur paraissait une idée saugrenue. L'architecte torontois F. S. Baker a éreinté un médecin qui se disait opposé aux gratte-ciel, allant même jusqu'à le traiter d'amateur ou d'illuminé, et affirmant qu'il posait sur le gratte-ciel un diagnostic digne d'un paranoïaque devant un cas d'appendicite³⁴ ! Baker reprochait au médecin son parti pris pour la majorité, c'est-à-dire les employés de toutes conditions sociales occupant les bâtiments voisins. L'architecte prônait que les intérêts commerciaux devaient primer « les droits de ces gens³⁵ ». D'ailleurs, les investissements qu'apportaient les hommes d'affaires avec leur gratte-ciel étaient non seulement bénéfiques à la ville, mais sans eux, les travailleurs auraient été à moitié affamés³⁶. Quant aux reproches sur la qualité de l'environnement de travail, Baker les réfutait. Il voyait dans le gratte-ciel une machinerie complexe mais cachée, qui rendait l'immeuble à la fois sain, utile et efficace. La mécanique, aussi bien celle de la ventilation, de la purification de l'eau, du chauffage, de l'éclairage que des ascenseurs, offrait des garanties d'hygiène et de confort. Puis dans un dernier envol, Baker concluait en affirmant que les hommes d'affaires avec qui il avait collaboré étaient humains et sensés et qu'ils avaient à cœur le bien-être de ceux qui travaillaient dans leur bâtiment. Pour ce qui était de la non-rentabilité des gratte-ciel, il ridiculisait cet argument, affirmant que si tel avait été le cas, on ne les aurait pas construits. Voilà

donc, pour cet architecte, les problèmes économiques réglés. D'ailleurs, des années avant la construction de l'Empire State à New York, certains en étaient venus à la conclusion que loin d'être non rentables, les gratte-ciel de cinquante à soixante-quinze étages pouvaient générer des profits maximaux, selon le prix du terrain³⁷. Dans tout ce débat sur la légitimité des gratte-ciel, deux principes fondamentaux, d'ordre économique et idéologique, expliquent la faveur qu'ils ont reçue : le droit de propriété et le droit d'en retirer les bénéfices. Depuis, le débat entre les conséquences et les avantages de cette architecture perdure.

Le zonage : un compromis

Bien que dans leurs plans d'urbanisme ils se soient préoccupés avant tout d'ériger des édifices monumentaux, Daniel Burnham et les adeptes du *City Beautiful* avaient un rêve, celui d'embellir, d'harmoniser et de rendre performantes les villes nord-américaines. Ils proposaient donc une solution globale aux reproches que l'on faisait au gratte-ciel. Avec les années, la pensée urbanistique a eu beau délaisser et renier les projets grandioses des adeptes du *City Beautiful*, elle n'en a pas moins, pour ce qui est du quartier central, retenu la nécessité de limiter la hauteur³⁸. Le zonage est alors devenu un des principaux outils de contrôle du centre-ville³⁹. Les différences entre les deux approches sont toutefois notables. Le *City Beautiful* procédait par projet ; le zonage consistait en une réglementation. Aux intentions du premier répondaient les interdictions de l'autre. Le zonage visait essentiellement à prévenir les abus. Il proposait deux champs d'intervention principaux : les usages des édifices et

leur gabarit. Pour ce qui est des usages, après avoir quadrillé le territoire en quartiers, secteurs, artères et même tronçons de rue, et après avoir défini le caractère souhaitable des uns et des autres, le zonage abolissait ou tolérait certains usages dans chacun des territoires délimités. Ainsi, on pouvait interdire les industries dans des quartiers résidentiels ou encourager l'implantation de commerces dans des rues bien définies. Des raisons de tranquillité (poids relatif du trafic), d'esthétique, de sécurité publique (risque d'incendie et d'explosion de certaines industries), d'efficacité, de qualité de l'air, etc. étaient invoquées pour légitimer les décisions.

Pour sa part, le contrôle du gabarit s'exerçait de deux façons : le niveau d'occupation du sol et la hauteur relative des édifices. Le premier impliquait non seulement une restriction du pourcentage d'occupation du lot comme mesure de contrôle, mais également une marge de recul de la façade par rapport à la rue et au trottoir. Au centre-ville, ce recul était souvent nul. Les limites de superficie visaient à éviter la densification trop intense du secteur et à assurer de meilleures conditions d'ensoleillement et de ventilation naturelle. Dans les quartiers résidentiels, le zonage aidait à orienter le caractère et à définir le type des immeubles. Il balisait aussi le poids démographique maximal des différents secteurs de la ville.

Parce que le zonage se préoccupait des conditions d'hygiène et de sécurité, il était complété par une réglementation normative de l'art de bâtir. Les questions d'accès, d'issues de secours, d'espace minimal des pièces, de ventilation et de matériaux de construction pou-

vaient toutes être touchées par ces règlements. Les exigences variaient selon l'usage de l'édifice et parfois même selon le prestige du quartier, notamment en matière d'incombustibilité. Ainsi, autant le zonage légiférait sur l'extérieur des bâtiments, autant les règlements de construction dictaient les intérieurs.

Contrairement au *City Beautiful*, le zonage ne touchait pratiquement pas aux questions esthétiques. Autrement dit, s'il pouvait prévenir les « offenses à l'odorat et à l'ouïe », il ne pouvait presque rien pour la vue⁴⁰. Au mieux, il évitait des éléments potentiellement criards. Par exemple, il pouvait empêcher la présence de panneaux publicitaires dans des secteurs résidentiels. Pour les constructions de même type, il pouvait aussi inciter une certaine homogénéisation, puisque les gabarits maximaux permis risquaient d'être adoptés par les promoteurs immobiliers. Du moins l'espérait-on.

En n'étant pas un plan d'ensemble, le zonage prêtait le flanc à la critique. À la limite, il ne consistait qu'à faire de la ville un *patchwork*, c'est-à-dire une juxtaposition de quartiers plutôt qu'un tout intégré. Sans vue d'ensemble, on risquait d'éloigner les industries des quartiers ouvriers et d'imposer aux travailleurs des déplacements coûteux et épuisants⁴¹. Le zonage pouvait diviser la ville au lieu de l'harmoniser. Aussi, pour être vraiment efficace, était-il convenu qu'il devait être le complément d'un plan urbanistique global⁴². Ce n'était pas toujours le cas et le collage n'a pas toujours été évité.

L'impact du zonage était souvent très relatif. À bien des égards, il ne faisait qu'officialiser des situations de fait. Au XIX^e siècle, à Montréal comme ailleurs,

les différentes couches sociales, économiques et culturelles s'étaient déjà retrouvées dans des quartiers résidentiels distincts. Cette tendance au regroupement existait également pour les commerces et les bureaux. Les promoteurs qui visaient des créneaux particuliers du marché de la construction comptent parmi les responsables de cette géographie urbaine. Les compagnies d'assurance ont également contribué à la dessiner. Depuis longtemps, elles s'activaient à promouvoir une plus grande sécurité dans les bâtiments. Au tournant du siècle, elles assumaient la cartographie des villes afin d'établir les risques potentiels d'incendie dans les différents quartiers. C'est dire qu'elles favorisaient depuis longtemps une forme de zonage. On ne s'étonne donc pas de lire que lorsque les lois sur le zonage se sont répandues, certaines compagnies refusaient de protéger des édifices dans des secteurs non touchés⁴³.

Le débat sur l'urbanisme comme nécessité de contrôler les libertés individuelles était fondamental dans l'implantation de ce système. Le zonage établissait que le bien commun obligeait à freiner les ambitions des individus et des entreprises. Pourtant, l'effet restrictif du zonage n'était pas incompatible avec la spéculation foncière. Il confirmait au contraire, comme on vient de le voir, une tendance du marché immobilier à rapprocher certaines activités comme les commerces et les bureaux. La proximité avait un effet synergique, elle était donc bonne pour les affaires. En tant que mesure de contrôle sectoriel des usages, le zonage ajoutait une garantie à l'investissement, puisque le quartier où l'on construisait devait à l'avenir garder le même statut.

Pour l'administration municipale, le zonage offrait une réponse directe aux craintes exprimées face aux gratte-ciel. Il y avait aussi un intérêt pécuniaire dans la limitation de la hauteur des édifices et la répartition des activités commerciales, car auparavant, certains promoteurs érigeaient des gratte-ciel qui dépassaient la demande en superficie de location et déséquilibraient le marché immobilier. Avec le zonage, on espérait circonscrire et clarifier les règles. En fait, il devait entraîner un agrandissement du quartier des affaires, car si on interdisait les gigantesques tours isolées, on augmentait considérablement le nombre de constructions d'une même hauteur maximale. Dorénavant, en empêchant les évaluations foncières outrées dans le secteur restreint des gratte-ciel, tous les terrains du quartier central faisaient l'objet d'une évaluation accrue. Par la même occasion, le renouvellement du stock immobilier, rendu nécessaire par ces restrictions, devait assurer l'élimination des taudis. Tout cela relevait de la théorie. Dans les faits, à la vue d'un projet d'investissement considérable, des dérogations pouvaient être obtenues selon le laxisme du corps politique en place. En conclusion, comme Walter Van Nus le suggère, on peut voir dans le zonage des liens tacites entre les promoteurs immobiliers, les élus et les aménagistes⁴⁴.

Les inconvénients du gratte-ciel étant largement débattus et le zonage paraissant comme une solution simple pour éviter la densification extrême, de nombreuses villes américaines et canadiennes ont limité la hauteur des édifices. Le mouvement s'est rapidement généralisé dans les années 1910. Il y a cependant des différences notables entre les villes. Par exemple, la ville de

Houston au Texas limitait la hauteur à 100 pieds⁴⁵. À Boston, la ville se divisait en deux. Dans le quartier des affaires, on pouvait construire jusqu'à 125 pieds de hauteur et dans les quartiers résidentiels, jusqu'à 80⁴⁶. À Baltimore, on permettait 175 pieds, tandis qu'à Chicago on diminuait de 260 à 200 pieds le maximum permis⁴⁷. Dans plusieurs villes canadiennes, il ne fallait pas dépasser huit étages, soit entre 90 et 100 pieds⁴⁸. À Winnipeg, on procédait suivant une règle répandue voulant qu'on lie la hauteur d'un édifice à la largeur de la rue : on tolérait une hauteur équivalant à une fois et trois quarts la largeur de la rue, jusqu'à un maximum de douze étages⁴⁹. À Toronto, la ville a eu beau légiférer à 130 pieds de hauteur, des dérogations ont donné l'aval à des gratte-ciel de 250 et de 300 pieds, dont celui de la Banque Royale par Ross et Macdonald⁵⁰. Les dénonciations publiques n'ont pu empêcher leur construction. Curieusement, à Edmonton, si tous les groupes ayant des intérêts divergents sur la question de zonage s'entendaient pour limiter la hauteur maximale des bâtiments, c'est plutôt l'obligation de construire au moins un étage qui aurait reçu de l'opposition⁵¹. Montréal, la

métropole canadienne d'alors, n'a pas échappé au phénomène et elle a emboîté le pas à ce mouvement de limitation de la hauteur des gratte-ciel. Dans un premier temps, elle acceptait que l'on élève les bâtiments jusqu'à une marque de 130 pieds.

En conclusion, à l'échelle nord-américaine, une normalisation de la réglementation a eu un impact direct sur l'architecture commerciale. Des craintes qu'inspirait le gratte-ciel est né l'édifice bloc qui va devenir un des emblèmes de la période. C'est surtout ce type d'immeuble que Ross et MacFarlane puis Ross et Macdonald vont réaliser. Comme on le voit, l'histoire des premiers grands immeubles au Canada est bien différente de celle des gratte-ciel américains. Elle ne se fait pas dans un esprit de découverte, ni de fierté, encore moins d'arrogance, mais dans la prudence et les remises en question. L'esprit académique tempère la recherche architecturale. Confrontés à cette réalité, Ross et MacFarlane ont dû apprendre à accorder cette esthétique classique au gigantisme nouveau, ce qui ne s'est pas fait sans quelque tâtonnement.