

Montréal, une ambiance

Raymond Carbonneau

Number 69, Winter 1972–1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/57857ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Société La Vie des Arts

ISSN

0042-5435 (print)

1923-3183 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Carbonneau, R. (1972). Montréal, une ambiance. *Vie des arts*, (69), 34–37.

Raymond CARBONNEAU

Montréal

une ambiance

Un caricaturiste, agressif ou politisé, me parle d'une ville malade, aux prises avec de sombres réalités socio-économiques. Pierre Dupras illustre un combat entre deux cultures: l'une, anglophone, riche et bien pensante, se complaisant dans son ghetto du West Island; l'autre, francophone, pauvre et bourgeoise, repoussant sans cesse les frontières linguistiques vers l'ouest. Ailleurs, Melvin Charney me souligne qu'il y a des couleurs dans cette ville. D'autres, des géographes, venus de tous les coins du monde et réunis en congrès, découvrent la Métropole. Ils la parcourent dans tous les sens, en autobus, à pied. Je les suis. Je deviens étranger dans ma ville. Mes yeux jouent aux touristes.

Montréal. Une occasion d'affaires pour la libre entreprise. Un *friendly space* pour les voisins d'outre-45e parallèle. Certains parleront d'un environnement créateur, d'autres d'un point chaud qui secoue le Québec par ses crises automnales. Montréal, c'est un peu tout cela. Mais, c'est surtout une découverte visuelle intense, avec ses voies de communication, son centre-ville, ses quartiers universitaires, ses résidences, ses gens.

Faites place

Somnolante, elle s'éveille brusquement, devient le prototype de la ville nord-américaine. Montréal s'étend, envahit l'île et l'annexe. Arrêtée dans son expansion territoriale par quelques municipalités soucieuses de leur intégrité, elle détourne le problème et force la région à vivre selon son rythme. La communauté urbaine constitue avant tout une solution économique. Solution qui règle temporairement les déficits accumulés et futurs du Montréal international, celui de l'Exposition universelle, celui des prochains Jeux Olympiques. Le rythme s'accélère, je retiens mon souffle.

La métropole doit aussi se doter d'un réseau routier pour satisfaire ses conquêtes. En 1941, 16 p. 100 seulement de la population possède une automobile. Dans les années cinquante, ce pourcentage double, puis grimpe, en 1967, à 64 p. 100. Plus de 650,000 véhicules de tous gabarits circulent chaque jour dans les rues. Les boulevards résidentiels disparaissent, envahis par une marée d'automobilistes. La voie rapide Bonaventure, le pont-tunnel LaFontaine naissent. Bonaventure, LaFontaine: les noms qui rappellent une

tv

HEBDO

la presse



époque plus tranquille. D'autres voies demeurent à l'état de projet: les autoroutes des Mille-Iles, de l'aéroport de Sainte-Scholastique. D'autres encore, comme celle du centre-ville, soulèvent les passions. Et l'ancêtre commun à toutes ces voies: le boulevard métropolitain! Quotidiennement, matin et soir, à chaque heure, 9000 véhicules y passent dans les deux sens. Il ne suffit plus à la tâche; il est devenu mortel pour les aventuriers de la vitesse.

Montréal: un réseau routier de plus de 1000 milles — avec autoroutes, artères du centre-ville, rues résidentielles et autres. Un drôle de casse-tête administratif! Un cauchemar pour le stationnement des autos, ces rongeuses d'espace. On s'empare même de terrains dans le Vieux Montréal. L'histoire cède sa place au stationnement. Celui-ci occupe près de 16 p. 100 du centre-ville. Plus de quatre millions de pieds carrés!

Une solution?

1967. Je souris, hésite puis dépose mon ticket. Un bruit sourd, je franchis le tourniquet, quelques secondes d'attente et la rame du métro arrive. Cinq ans plus tard, la joie s'efface devant la routine. On me promet de multiples développements afin d'apaiser mon impatience. De 16 stations, on passera à 36 d'ici dix ans. L'utilisateur voyagera rapidement entre Verdun et Anjou, sans oublier le site des Jeux Olympiques. L'autobus comblera les différents secteurs oubliés par le métro. Et pourtant, la courbe d'utilisation baisse. Même si, aux heures de pointe, on doit se bousculer dans les rames. Le service dominical accentue le déficit d'opération. Les chiffres de la Commission de Transport parlent: 843.000 voyageurs en 1970. Au début de 1968, on comptait chaque jour plus de 904.000 personnes. 35 p. 100 des gens se déplacent en auto contre 27,5 p. 100 par le transport en commun. Toutefois, la C.T.C.U.M. a déjà gagné une bataille,

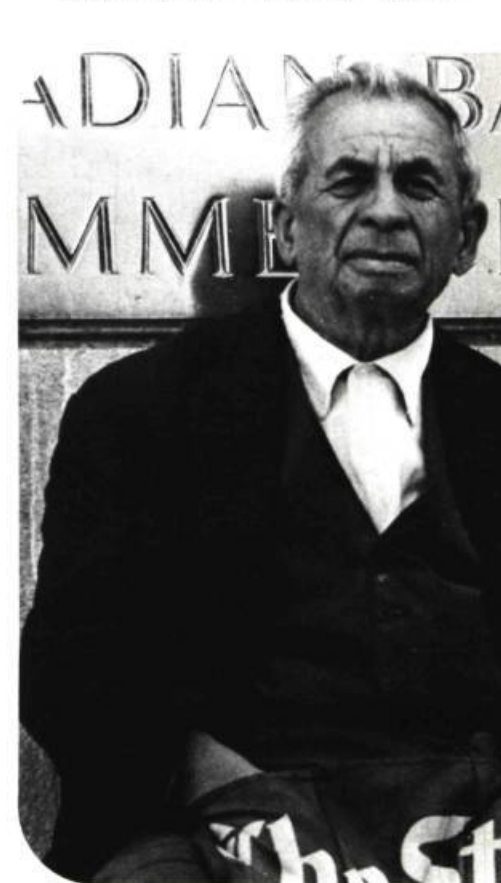
celle du centre-ville: 70 p. 100 d'usagers l'utilisent.

Renaissance du béton

J'écoute le guide, un géographe. Mes yeux regardent vers le haut. Un centre-ville qui renaît. On le croyait voué à une apathie de plusieurs années. A l'exemple de ses voisins américains. De nouvelles bâtisses se grouperont près de la Place Ville-Marie, près des gratte-ciel de la Banque du Commerce, d'IBM, de la tour Bonaventure, du Château Champlain, etc. Le ciel disparaît, se voit conquérir par des masses de béton. Il résiste peu devant les planificateurs d'espace.

Autre nouveauté. Désormais, on se déplace vers l'est. A l'inverse du déménagement saisonnier. La place Desjardins partagera avec la place des Arts les deux côtés de la rue Sainte-Catherine. Plus loin, le quartier chinois attend l'envahisseur blanc, des fonctionnaires fédéraux qui se logeront dans d'immenses blocs. L'ancien Quartier Latin revivra avec le campus du centre-ville de l'Université du Québec. La Maison Dupuis aggravera l'épidémie des places. Et, là-bas, aux antipodes du centre vivant de Montréal, l'édifice de Radio-Canada contraste avec l'environnement immédiat. A l'est du pont Jacques-Cartier, la Sûreté du Québec défend l'ordre et la paix dans un quartier général vitré, sans compter les multiples et luxueuses tours d'habitation, comme le projet Concordia. Certes, il faut bien, pour planifier l'avenir, sacrifier quelques monuments dits historiques. D'ailleurs, ce que je vois aujourd'hui sera souvenir en 1980.

Les trottoirs débordent, supportent un poids incroyable. Un centre-ville où l'on dénombre 150.000 travailleurs au mille carré. Un centre commercial avec des centaines de boutiques et de magasins. Se distinguant aussi par sa vie souterraine. De longs couloirs relient la tour de la Bourse à la place Ville-Marie et à la place du Canada. Un



(Phot. Group'Youpe)



centre-ville religieux et historique avec son Vieux Montréal, ses églises, vieilles pour la plupart, catholiques et anglicanes. Des restaurants, des terrasses aménagés aux abords des pavés. L'art y côtoie également les cabarets. Les hôtels font bon ménage avec les centres d'information. Trois importants quotidiens rivalisent avec les studios de la presse électronique. Des kiosques de journaux accaparent les coins des rues.

Un centre-ville où les gens travaillent, mangent, dorment, consomment, déambulent, s'instruisent. Mieux, ces gens humanisent ces masses de béton, caressent de l'oeil les quelques rares espaces verts ou les arbres en boîte. Une circulation intense, des klaxons, des crissements de pneus frappent leurs tympans. Néons, annonces, affiches jouent subtilement avec leur subconscient. Le centre-ville: une cité dans la grande ville.

Des témoins

Des quartiers, des îlots témoignent du degré de richesse et du multiculturalisme de Montréal. L'autobus roule; les géographes se collent aux vitres latérales. Ahuntsic, Rosemont, Saint-Michel soulignent la remontée économique des Canadiens-français après la dernière guerre. Des quartiers peuplés d'ouvriers spécialisés, de cols blancs. Quelques pieds de gazon à l'avant des duplex.

A l'ouest, exception faite des pauvres îlots de Saint-Henri et de la pointe Saint-Charles, la prédominance anglaise s'affirme: maisons bourgeoises, images d'une minorité à l'aise. Des coins de verdure où les rues se font sinueuses, des arrêts de circulation fréquents. On protège son environnement en éloignant bruit et vitesse. Une percée des Francophones s'effectue quand même. La montagne les attire. La langue délimite de moins en moins la frontière. La richesse la remplace.

Des quadrilatères divisent les quar-

tiers francophones. Rues droites et circulation intense. Deux institutions illustrent, rappellent l'urbanisation rapide de cette société. L'une, l'église, voit son rôle diminuer. L'autre, la caisse populaire, attire un nombre croissant de sociétaires. Le citoyen canadien-français se coltine au matérialisme. Les centres commerciaux se multiplient, créent une économie toute proche. Les restaurants du coin, les *tabagies*, les centres d'animation populaire complètent le tableau. Des îlots vivants.

Au coeur de Montréal, je sens la croix de la pauvreté. Est-ouest, nord-sud. Des quartiers abritent des logements qu'on se partage entre Canadiens-français et immigrants. Des trottoirs encombrés d'innombrables escaliers extérieurs. Des trottoirs qui se transforment en terrains de jeux. Des cours arrière où l'on discute.

Dans cette métropole de contrastes, s'ajoutent les quartiers occupés par les universitaires: un genre d'îlot dans l'îlot...

Quelques lignes ne suffisent pas

Que reste-t-il à dire, à percevoir de Montréal? Beaucoup, beaucoup de choses. Quelques lignes ne suffisent pas à tout dire. Que penser de ses institutions politiques et juridiques, de ses loisirs nettement insuffisants, de ce fait unique d'une montagne dans une ville? D'un mont Royal affichant fièrement ses espaces verts devant le bitume? Des géographes ont jeté un rapide coup d'oeil. Moi, mes deux yeux ne suffisent pas. Je me sens aveugle. Un architecte a présenté Montréal entre quatre murs pour que ses habitants se reconnaissent. Un brouillard me cache les perspectives, une surdité laisse à peine pénétrer quelques bruits dans mon silence. Je commence toutefois à comprendre. Plus qu'une ville, Montréal, c'est une ambiance offerte à tous les sens.

