

Quand Montréal voyait (trop) grand

René Viau

Volume 47, Number 3 (269), September 2005

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/32863ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (print)

1923-0915 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Viau, R. (2005). Quand Montréal voyait (trop) grand. *Liberté*, 47(3), 165–170.

Quand Montréal voyait (trop) grand

René Viau

Les années 60 : Montréal voit grand, Centre canadien d'architecture, Montréal, 20 octobre 2004 au 11 septembre 2005.

Les années 1960 assistent ici en simultanément à la création d'une exposition internationale, d'un nouveau centre-ville et d'un métro. Des autoroutes percent le tissu urbain. Aux côtés de terrains vacants transformés en stationnements poussent des tours à bureaux. Les Montréalais stupéfaits ne réagissent que lentement face à ces destructions massives.

Tandis que les sources du courant fonctionnalisme en architecture auquel il s'abreuve se tarissent, le grand projet conçu pour une illusoire métropole nationale de cinq millions d'habitants et établi selon des projections démographiques technocratiques tourne court.

Axée sur les modes de production de l'espace urbain, l'exposition *Les années 60 : Montréal voit grand* déroute. Court-circuitant la chronologie, ce regard pourrait — le recul de l'histoire aidant — se faire l'exact pendant opposé à cet autre pôle qu'a été, l'exposition *Montréal plus ou moins* présentée au Musée des beaux-arts de Montréal par Melvin Charney en 1972 en guise de clôture à une décennie qu'elle contestait.

À la fois plaidoyer et critique « contra », mis en forme par André Lortie — à qui l'on doit notamment en France de nombreuses

études de cas sur l'histoire de la planification urbaine —, le parcours se défie de toute schématisation. Lortie soutient que, contrairement à ce qui a trait dans tant de villes occidentales, le centre de la ville n'a pas été dévitalisé par les politiques musclées de rénovation. Alors que Montréal devient le lieu d'exécution de tous les éléments types des stratégies modernistes de la moitié du siècle, cet urbanisme ravageur aurait laissé des séquelles bénéfiques. Aux quartiers dévastés se superpose ce qui est devenu à la suite l'image quasi touristique de la ville. Montréal : son métro. Sa ville souterraine « avant-gardiste ». Son expo. Une certaine infrastructure culturelle — dont la Place-des-Arts, contestée à sa naissance pour élitisme — et quelques bâtiments remarquables sont « établis sur le même mode que celui de la constitution d'une collection dans un musée d'art ».

En ce sens, les thèses de Lortie se démarquent de l'historicisme d'un Jean-Claude Marsan affublé, selon lui, de « proximité aveugle ». Là où Marsan estimait que le visage positif du Montréal contemporain « n'est pas tant attribuable à une planification rigoureuse qu'à une planification par la non-planification », la recherche minutieuse de Lortie s'emploie à compiler et à interroger point par point « les racines des conditions métropolitaines contemporaines » ici convoquées. Leur portée se situe quelque part entre l'exemplarité et l'archétype.

L'envolée du centre s'amorce autour d'un axe de valorisation qui est le trou béant s'ouvrant à l'ancienne empreinte de la tranchée permettant la traversée ferroviaire du mont Royal. La Place-Ville-Marie, souligne Lortie, n'est pas sortie des limbes, mais formalise avec originalité une multitude de projets datant certains du début du siècle. Le bâtiment au plan cruciforme conjugue, ne serait-ce aussi que par son nom, un registre symbolique¹. Emblématique du nouveau dynamisme de la société québécoise,

¹ Cf. Hubert Aquin, « Essai crucimorphe », *Liberté*, vol. 5, n° 4 (28), juillet-août 1963, p. 323-325.



Photo : Studio Jac-Guy © Archives Hydro-Québec

Bâtiment du siège social d'Hydro-Québec en chantier, 1960, architecte : Gaston Gagnier.

le gratte-ciel initie une ère où profit privé et encadrement public s'allient pour remodeler la ville. Après la Place-Ville-Marie, la Place-Bonaventure est caractéristique d'une génération de réalisations où « l'esthétique est inféodée à la programmation » combinant en un volume posé sur les voies ferrées de la gare centrale, un accès métro, des bureaux et des boutiques, un hall d'exposition, un hôtel et des jardins suspendus.

Rendant compte d'Expo 67, la critique architecturale internationale est déçue. L'innovation est ailleurs, écrit Lortie :

Elle se trouve dans l'organisation générale de l'exposition dont celle des transports par exemple, ou dans les spectacles multimédias, sur lesquels nombre de participants appuient leur présentation. Chez ces critiques frustration et fascination alternent devant le déploiement de l'espace architectural au profit du software et d'un déploiement de l'image et du son qui tend à créer un nouveau type « d'environnement » total.

Cette situation serait l'une des conséquences de la convention négociée par l'Office national du film du Canada qui subordonne la conception des pavillons thématiques aux exigences techniques des présentations audiovisuelles. Plus loin, l'expo en tant que « paradis piétonnier, zoo architectural, jardin d'agrément » y est pressentie par le critique d'architecture Michael Sorkin comme « une utopie connexe ». Ce banc d'essai touche également à la complémentarité des moyens de déplacements déployés. Insulaire, le laboratoire ne parvient pas à contaminer le reste de la ville. Isolée au milieu du fleuve, la démonstration se cantonne au pittoresque. On comprend la déception des urbanistes de la Compagnie de l'Exposition universelle lorsque le choix se porta sur les îles. Ceux-ci voyaient dans le site alternatif de Pointe-Saint-Charles, aussi riverain du fleuve, le moteur d'une urbanisation ambitieuse à deux pas du centre-ville. Autre vecteur de conquête urbaine, le métro voit certes s'exporter en bout de ligne des points de densité comme à Longueuil. À l'inverse des autoroutes urbaines qui vident la ville de sa population, il ouvre toutefois des possibilités inédites en son cœur par le relais des galeries commerciales souterraines, espaces publics financés par des intérêts privés.

Voie grande ! Au début des années 1970, la faisabilité de tronçon urbain de la Transcanadienne, dont le principe remonte à des études amorcées à la fin des années 1940 doit beaucoup, tout

comme Expo 67, à la volonté fédérale de célébrer le centenaire de la confédération canadienne. L'autoroute est-ouest concentre tous les maux de la planification volontariste. « Cette collusion des différents niveaux de gouvernement autour d'un projet destructeur de l'habitat populaire, estime Lortie, est également justifiée par des arguments technocratiques abstraits avec comme alibi le développement économique. Mais de manière collatérale et inavouée, elle demeure liée à la valorisation du capital privé ». À l'heure de la Crise d'Octobre naît alors un contre-pouvoir où luttes urbaines, actions culturelles, regroupements et comités de citoyens tentent d'imposer de nouveaux paramètres tantôt « conservationnistes » ou ailleurs carrément politiques sans toutefois en arriver à contrer l'impact négatif des interventions publiques ou privées.

Face à la complexité de l'entreprise d'une recherche où « histoire contemporaine et sociologie s'insèrent dans la trame sociale politique et économique et la chaîne de l'espace concret », je prends la liberté ici de l'aborder d'une manière quelque peu décousue, me laissant guider par les énoncés de l'auteur avec toute latitude pour choisir les situations ou les exemples les plus connus, et ce, au risque de déformer l'étendue et l'exhaustivité de l'analyse. En dehors de ce « balayage » autour de points d'ancrage ou d'exemples très connus, l'analyse, parfois à l'écart des « options et théories des planificateurs », se révèle encore plus fascinante lorsqu'elle se penche sur ces innombrables projets non réalisés. Se greffant et s'accumulant, ceux-ci composent un virtuel et improbable Montréal. Si, le plus souvent, cette « ville des prodiges » (heureusement non réalisée par les architectes et les urbanistes) frôle le cauchemar, ailleurs ce sont de véritables solutions novatrices qui, écartées par des arguments à courte vue ou réalisées avec tant d'altérations, ont été dénaturées.

L'histoire de la planification architecturale et urbanistique s'ouvre ainsi à un véritable réservoir d'imaginaire qui s'amalgame au

génie du lieu. Ces propositions s'y trouvent pour ainsi dire archivées, comme autant de défis à relever dans le futur, tandis que ce Montréal virtuel, rêvé et utopique, resurgit sans cesse de la mémoire collective. Ce mode d'appropriation en dents de scie se vérifie historiquement à travers nombre d'exemples colligés par Lortie qui documente ainsi avec conviction les avatars multiples entre l'énoncé d'intention, la recherche d'un site et, quand elle voit le jour, la réalisation définitive — le plus souvent accompagnée de lancinantes pertes qualitatives mais parfois de redressements salutaires.

En ce sens, il aurait été tonique de se pencher sur ces « entre-lieux » à proximité de l'architecture, si révélateurs de l'énergie d'une époque, et conçus par des artistes dont la pratique se situe entre la mise en espace et le geste plastique. Je pense à ces repaires fugitifs logés au cœur du monde de la nuit, tels la *Moussepathèque* de Mousseau ou *Drug* de François Dallegret, mais aussi à des décors de théâtre, des mises en scène chorégraphiques multidisciplinaires, comme celles du Groupe de la place royale. La compréhension du sujet « métro » souffre notamment du gommage de ces originales tentatives de collaboration entre artistes, architectes et planificateurs.

Plans, esquisses, photos, documents, cartels, textes d'auteurs ont beau être relayés par les photos d'Olivio Barbieri prises en hélicoptère — où la ville est saisie comme une immense maquette si symptomatiquement décontextualisée — le propos de l'exposition *Les années 60 : Montréal voit grand*, on l'aura deviné, doit davantage sa compréhension au support de « l'indispensable » catalogue qui l'accompagne².

² André Lortie (éd.), *Les années 60 : Montréal voit grand*, Montréal/Vancouver/Toronto, Centre canadien d'architecture/Douglas & McIntyre, 2004, 205 p.