

Recherches sociographiques



Pierre LAROUCHE, *Montréal et l'Urbanisme. Hier et Aujourd'hui*

Jean-Claude Marsan

Volume 35, Number 2, 1994

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/056892ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/056892ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (print)

1705-6225 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Marsan, J.-C. (1994). Review of [Pierre LAROUCHE, *Montréal et l'Urbanisme. Hier et Aujourd'hui*]. *Recherches sociographiques*, 35(2), 336–340.
<https://doi.org/10.7202/056892ar>

Mais le vrai dossier, celui pour lequel il était « monté dans le bateau fédéral », c'était Meech. C'est ce qui provoqua l'ultime « déchirure » : un accord qui visait à satisfaire les cinq conditions « minimales » fixées par le Québec pour son adhésion à la constitution, qui n'était pas modifiable, mais que l'on s'apprêtait de plus en plus à modifier dans les officines d'Ottawa : le rapport Charest, issu de compromis avec les libéraux et les néo-démocrates, comportait des modifications essentielles à l'accord de Meech que Lucien Bouchard ne pouvait cautionner. Il démissionna comme ministre et député conservateur, mais décida de demeurer en politique pour travailler à la souveraineté du Québec : c'est ainsi que naquit le Bloc québécois chargé de promouvoir les intérêts du Québec à Ottawa et d'y défendre l'option souverainiste.

Au terme de cet ouvrage captivant qui nous trace les lignes de force d'une carrière passionnante, on doit constater, à la suite de l'auteur lui-même, que les trajectoires personnelles sont rarement linéaires. Comme beaucoup d'autres Québécois et Québécoises, il n'est pas né nationaliste et souverainiste, il l'est devenu. La sensibilité au projet collectif, écrira-t-il, ne lui est venue qu'assez tard, durant ses années d'université, à la vue du Québec nouveau qui s'édifiait autour de lui.

On doit cependant reconnaître que certains défis que l'on accepte à un moment de sa carrière ouvrent souvent d'autres portes qui nous entraînent dans un certain engrenage, à moins d'y opposer des refus. Après la commission Cliche ou à la suite des négociations dans le secteur public, Lucien Bouchard aurait pu se lancer en politique ou devenir sous-ministre dans la fonction publique québécoise : il a refusé à ce moment-là pour se présenter finalement, beaucoup plus tard, sous la bannière des conservateurs de Brian Mulroney, avant de démissionner avec fracas et fonder son propre parti.

Au total, une carrière certes passionnante, une carrière que Lucien Bouchard a librement choisie, selon une trajectoire qui n'est pas parfaitement linéaire, mais qui suit tout de même un fil conducteur : sa fidélité au Québec.

Réjean PELLETIER

*Département de science politique,
Université Laval.*

Pierre LAROUCHE, *Montréal et l'Urbanisme. Hier et Aujourd'hui*, Montréal, Les éditions Villes nouvelles, villes anciennes, 1990, 131 p.

Voilà un titre bien audacieux lorsqu'on sait que Montréal n'a été dotée qu'en 1992 du premier plan d'urbanisme de son histoire ! En fait cet ouvrage — il serait plus juste de parler d'un opuscule, considérant à la fois le petit nombre de pages et la présentation très aérée — constitue essentiellement un survol commenté du développement de la ville de Montréal et, à l'occasion, de l'île montréalaise et de sa région. Se succèdent ainsi de courts chapitres sur les racines du passé, sur quelques promoteurs avertis (qui furent à l'origine des plans de Ville Mont-Royal, et de la Cité-jardin du Tricentenaire, de l'aménagement des

parcs du mont Royal et de l'île Sainte-Hélène), sur les transports, sur l'environnement et, enfin, sur la banlieue.

La plus grande qualité du livre, comme l'a bien fait remarquer Jeanne Wolfe, directrice de l'École d'urbanisme de l'Université McGill, réside dans sa présentation fort attirante et dans le choix des illustrations. C'est sans doute pour cette raison également que l'opuscule a mérité le prix Percy W. Foy de la Société historique de Montréal. Le lecteur pourrait se contenter d'examiner, à la lumière des légendes, ces illustrations, gravures anciennes, photographies historiques, plans, schémas et diagrammes et tirer un réel profit de l'exercice. Certaines gravures, dont celle du *Canadian Illustrated News* du 10 février 1887 (p. 53) sur les améliorations du canal Lachine, et le plan de 1908 de l'architecte paysagiste Outhed (p. 82) relativement à l'aménagement de l'avenue du Parc en boulevard-verdure sont très instructives. De même, plusieurs photographies, telles que celles du Champ-de-Mars en 1925 (p. 112), du boulevard Saint-Joseph vers 1940 (p. 80) et du carrefour des Pins à la même époque (p. 81), sont peu connues et de ce fait particulièrement intéressantes.

Une image vaut mille mots dit le dicton : dans cette optique, il faut donner crédit à l'auteur, l'ingénieur et urbaniste Pierre Larouche, d'avoir fourni une grande quantité d'illustrations, de bonne qualité au surplus, et toutes aussi explicites les unes que les autres. Celles-ci offrent un double avantage : elles contribuent à mieux faire comprendre les points de vue présentés tout en permettant au lecteur de se rendre compte qu'une agglomération urbaine est un organisme en constante évolution, et que ses paysages sont toujours en changement.

Les mutations et les transformations du tissu urbain apportent parfois des améliorations notables, comme dans le cas de l'aménagement de l'île Sainte-Hélène en parc public dans les années 1930 auquel le projet actuel du parc des îles tend heureusement à revenir. C'est également le cas de l'aménagement récent du Champ-de-Mars, lequel met en valeur les fragments des murs de fortification du Régime français et rappelle l'esplanade militaire du régime britannique. Voilà un gain de notre époque sur les périodes antérieures, notamment, pour ce qui est du Champ-de-Mars, sur celle des années 1920. Comme le révèle la saisissante photographie de 1925, l'espace public servait alors au stationnement des véhicules des commerçants itinérants, dont plusieurs possédaient déjà un camion. Par contre, la place Jacques-Cartier avait alors plus d'allure qu'aujourd'hui. De même, le boulevard-verdure Saint-Joseph et le carrefour des Pins des années 1940 contribuaient davantage au caractère de la ville et à la qualité de son environnement à l'époque que maintenant.

L'ouvrage s'adresse aux profanes car l'auteur considère que « l'ignorance profonde dans laquelle le citoyen se trouve face aux impératifs de développement de la ville » (p. 112) constitue l'obstacle le plus sérieux à l'aménagement cohérent de la ville. La présentation de la matière ainsi que le ton de l'exposé répondent parfaitement à cet objectif. Larouche réussit fort bien à communiquer son information : le style est clair, simple, il n'y a pas d'abus dans l'emploi des termes techniques et l'ensemble se lit facilement.

L'information présentée, par contre, laisse à désirer pour quiconque possède une certaine culture dans le domaine de l'histoire de l'urbanisme et du développement physique de Montréal. L'exposé reste au niveau des généralités et s'appuie sur une conception de l'urbanisme qui est plus près de celle mise de l'avant par les Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) que de celle, que l'on pourrait qualifier avec Françoise CHOAY de culturaliste, qui tend désormais à fonder la pratique urbanistique. Cette conception, typique du

mouvement fonctionnaliste, amène l'auteur à faire des interprétations discutables ou simplificatrices de la réalité historique et à emprunter un ton dogmatique.

Ainsi, sur le plan historique, Larouche ne semble pas faire de distinction entre l'urbanisme comme art d'aménager les villes, art qui a plus ou moins toujours existé et qui, en Occident, a pris un essor important avec la Renaissance, et l'urbanisme compris comme science de l'organisation spatiale des villes, discipline nouvelle qui a pris naissance en Europe à la fin du siècle dernier. Dans le premier cas, c'est la visée esthétique des créations et des aménagements urbains qui prime. Dans le second, il s'agit d'une discipline critique qui tend à étudier, à comprendre et à ordonner les forces et facteurs qui contribuent à l'organisation spatiale des agglomérations; l'objectif esthétique y est secondaire, quand il n'est pas tout simplement absent.

Par exemple, l'auteur puise dans « les racines du passé » montréalais pour faire état du phénomène d'urbanisation, des transformations successives des paysages urbains et du mode de lotissement utilisé, le damier, pour ordonner le développement. Il tire de ces incursions dans l'histoire la leçon que Montréal s'est développée sans vision du lendemain et que, négligeant aujourd'hui comme auparavant l'approche urbanistique, la métropole refait les mêmes erreurs que par le passé.

Voilà un jugement péremptoire, qui laisse entendre que l'approche de l'urbanisme au cours des siècles précédents était la même que celle d'aujourd'hui. Or il n'en est rien : l'urbanisme tel que nous le pratiquons aujourd'hui et qui est issu de l'approche scientifique ne s'applique pas à Montréal avant le XX^e siècle et le premier plan d'urbanisme de la ville, même s'il n'a pas dépassé le stade de l'esquisse préliminaire, fut celui de 1944. Avant, à Montréal comme ailleurs sur le continent, c'est l'approche esthétique qui prédominait, pour des projets isolés et de taille réduite, notamment avec le mouvement *City Beautiful* (Embellissement civique) à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e.

Il faut comprendre également que la vision de l'avenir qu'ont pu avoir les divers intervenants montréalais au cours de l'histoire était enracinée dans leur époque. Lorsque Dollier De Casson trace en 1672 sur le coteau Saint-Louis les rues qui allaient ordonner le développement de l'agglomération pour un siècle à venir — il s'agit de la grille orthogonale que l'on retrouve encore aujourd'hui dans le Vieux-Montréal — il fait incontestablement preuve d'une vision d'avenir. Mais cette vision appartenait à l'univers préindustriel, étranger par la force des choses au monde industriel qui allait suivre.

Les commissaires McGill, Richardson et Mondelet chargés à partir de 1801 de démolir les anciens murs de fortification de Montréal et de préparer un plan d'embellissement de la ville, ce qui allait donner, entre autres, la rue de la Commune, la place Jacques Cartier, le Champ-de-Mars et le square Victoria, avaient une vision bien claire de la ville qu'ils souhaitaient dans l'avenir. Mais cette vision ne pouvait malheureusement pas inclure les mutations d'échelles et de structures imposées quelques décennies plus tard par la machine à vapeur, la production industrielle et l'urbanisation. Durant la période industrielle, plusieurs intervenants ont également fait preuve de vision, dont John Young, le père du port de Montréal, pour n'en nommer qu'un. Mais pouvaient-ils tout prévoir ? Les planificateurs du canal Lachine ont bien saisi le rôle important que cette voie artificielle allait remplir dans le développement de l'agglomération. Mais ils n'ont pu estimer correctement l'ampleur de ce rôle : le canal devra être élargi à trois reprises entre 1825 et 1880.

Les planificateurs de notre époque, malgré leur approche scientifique et leurs prétentions, n'ont souvent guère fait mieux. Que l'on songe, par exemple, à ceux qui ont planifié l'aéroport de Mirabel, dont le terminus actuel était le premier de six prévus ! Ils avaient une vision de l'avenir et on ne peut leur reprocher de n'avoir pas pris les moyens de la matérialiser. Ils n'ont malheureusement pu prévoir, dans l'euphorie des années 1960, la baisse démographique et les crises économiques des décennies suivantes, ni l'ampleur du déplacement des pôles économiques qui allait avantager Toronto et Vancouver au détriment de Montréal.

Quand Larouche fait l'éloge des projets de Ville Mont-Royal, de la Cité-jardin du Tricentenaire, du parc du mont Royal et de l'île Sainte-Hélène qui illustrent « les multiples avantages qu'une planification appropriée peut apporter au cadre et à la qualité de la vie urbaine » (p. 113), on comprend mal ce qu'il entend par le terme « planification ». Si le terme renvoie à l'aménagement même de ces divers lieux, il s'agit d'un « urbanisme de projet » qui ne nécessite pas des planificateurs mais des aménagistes. D'ailleurs, les planificateurs et les urbanistes n'existent pas comme tels avant le XX^e siècle : ce sont les architectes et les architectes paysagistes qui se chargeaient auparavant de l'aménagement urbain. Frederic Law Olmsted, qui a conçu le plan du parc du mont Royal, et Frederick Tood, ceux de Ville Mont-Royal et de l'île Sainte-Hélène, n'étaient pas des urbanistes mais des architectes paysagistes. Si le terme « planification » fait référence à la volonté d'intervention de la ville de Montréal ou des promoteurs privés en vue d'un bien supérieur, il s'agit d'une planification qui appartient davantage au « pré-urbanisme » qu'à l'urbanisme scientifique en tant que tel, comme l'a bien démontré Françoise CHOAY dans son ouvrage classique *L'urbanisme, utopies et réalités* (1965).

Pour conclure sur le survol historique, signalons que pour Larouche la source de nombreux maux de Montréal semble résider dans sa grille de rues en damier. Or, outre le fait que l'auteur ne fait pas clairement le lien entre la grille orthogonale de rues et son origine dans les côtes rurales qui ont servi au lotissement des terres durant la période coloniale et qui fait que cette grille ne peut être assimilée au lotissement en damier typique des villes canadiennes et américaines, il n'y a plus personne aujourd'hui qui défend une telle opinion. Cette dernière appartient à l'approche fonctionnaliste des années 1960, laquelle a fait place depuis à une autre plus sensible à l'héritage du passé et qui reconnaît l'apport de cette grille à la structure et au caractère de l'agglomération. En témoigne le tout nouveau plan d'urbanisme de la ville de Montréal qui, loin de rejeter cette grille de rues, cherche au contraire à la mettre en valeur. Cela ne veut pas dire que le superflot ne soit pas nécessaire à l'occasion mais il ne peut être retenu comme panacée selon la tendance des tenants de la Charte d'Athènes.

Il est de bon ton en urbanisme de s'en prendre à la banlieue et il ne fait aucun doute que cette dernière est responsable de plusieurs maux des agglomérations métropolitaines. Mais pour atténuer ces malaises, encore faut-il poser un diagnostic fiable sur leurs sources. Larouche considère que la banlieue « est la conséquence de l'entrée en scène, il y a 50 ans, de la voiture motorisée » (p. 85). Il s'agit là d'une simplification d'une réalité complexe. L'automobile ne constitue qu'un facteur parmi d'autres qui ont favorisé l'exode contemporain vers la périphérie. Parmi les principaux, il faut retenir l'essor des autres moyens de communication (le téléphone, la radio, la télévision, maintenant le télécopieur), l'augmentation générale des revenus de la classe moyenne jusqu'à récemment, la généralisation progressive de la semaine de 40 heures, les politiques gouvernementales qui ont favorisé ce type d'habitat,

etc. Sans doute n'est-il pas toujours possible, dans un exposé de vulgarisation du genre, de faire état de toutes les informations, de toutes les nuances et de toutes les précisions nécessaires. Mais ce type d'interprétations simplificatrices n'y a pas sa place car il est susceptible d'engendrer encore plus d'ignorance chez les lecteurs que l'on prétend renseigner. Enfin, le ton dogmatique de l'ouvrage rend mal à l'aise : l'urbanisme pratiqué par les professionnels y est présenté comme un bien absolu, comme si la discipline prenait racine dans une sagesse ancestrale. Depuis la publication en 1961 du fameux livre de Jane JACOBS *The Life and Death of Great American Cities* démontrant que l'urbanisme contemporain issu du mouvement moderne a plus fait pour détruire les villes que l'absence d'urbanisme, les urbanistes ont été contraints à plus de modestie. Il est en effet difficile d'ignorer que c'est au nom de l'urbanisme, par exemple, que la ville de Montréal a adopté en 1962 le règlement de zonage n° 3722 dit du « flanc sud du mont Royal », lequel a occasionné la destruction presque totale d'un territoire unique au Canada par sa concentration de résidences d'architecture victorienne (l'ancien Mille carré doré) et sa transformation en un secteur de caractère complètement médiocre. De même, c'est au nom de l'urbanisme que l'on a embaumé la Petite Bourgogne et que le réseau d'autoroutes a été déployé sur l'île montréalaise. Sans doute l'une et l'autre interventions étaient-elles nécessaires, mais pas nécessairement la façon dont elles ont mutilé la ville existante.

L'urbanisme a néanmoins des vertus et Georges Robert, dans son excellent prologue à l'opuscule, le signale bien. Personne ne contestera avec lui le fait que la Hollande, avec une densité nette de 430 habitants au kilomètre carré, possède une organisation spatiale de loin plus viable et intéressante que la mégapole de même densité qui s'étend de Boston à Washington. Mais dans le cas de la Hollande, il faut parler d'un trait de culture et de civilisation urbaine, non des trophées d'une profession en particulier. Dans ce sens, les urbanistes ont autant à apprendre de l'histoire, des attitudes et des valeurs d'une société que cette dernière du métier professionnel. C'est le travail qui se fait actuellement un peu partout en Occident; l'auteur de ce petit ouvrage *Montréal et l'Urbanisme. Hier et Aujourd'hui*, lequel, par ailleurs, ne manque pas de qualités, semble l'ignorer.

Jean-Claude MARSAN

*École d'architecture,
Université de Montréal.*

Jacques T. GODBOUT (en collaboration avec Alain CAILLÉ), *L'esprit du don*, Montréal, Boréal, 1992, 345 p.

Le livre se termine par une question qui articule toute la réflexion de *L'esprit du don* : « Comment, par quel "tour de force" les sciences sociales arrivent-elles à parler des liens sociaux sans utiliser les mots qui les désignent dans la vie courante : l'abandon, le pardon, le renoncement, l'amour, le respect, la dignité, le rachat, le salut, la réparation, la compassion, tout ce qui est au cœur des rapports entre les êtres et est nourri par le don. » (P. 309.)