Document generated on 10/11/2024 10:29 p.m.

Vie des arts

Vie des arts

Les années 20
L'âge des métropoles
Les années 20 : l'âge des métropoles, Musée des beaux-arts de Montréal, 20 juin au 10 décembre 1991

Jean-Claude Marsan

Volume 36, Number 144, September–Fall 1991

URI: https://id.erudit.org/iderudit/53692ac

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

Marsan, J.-C. (1991). Les années 20 : l'âge des métropoles / *Les années 20 : l'âge des métropoles*, Musée des beaux-arts de Montréal, 20 juin au 10 décembre 1991. *Vie des arts*, *36*(144), 20–26.

Tous droits réservés © La Société La Vie des Arts, 1991

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

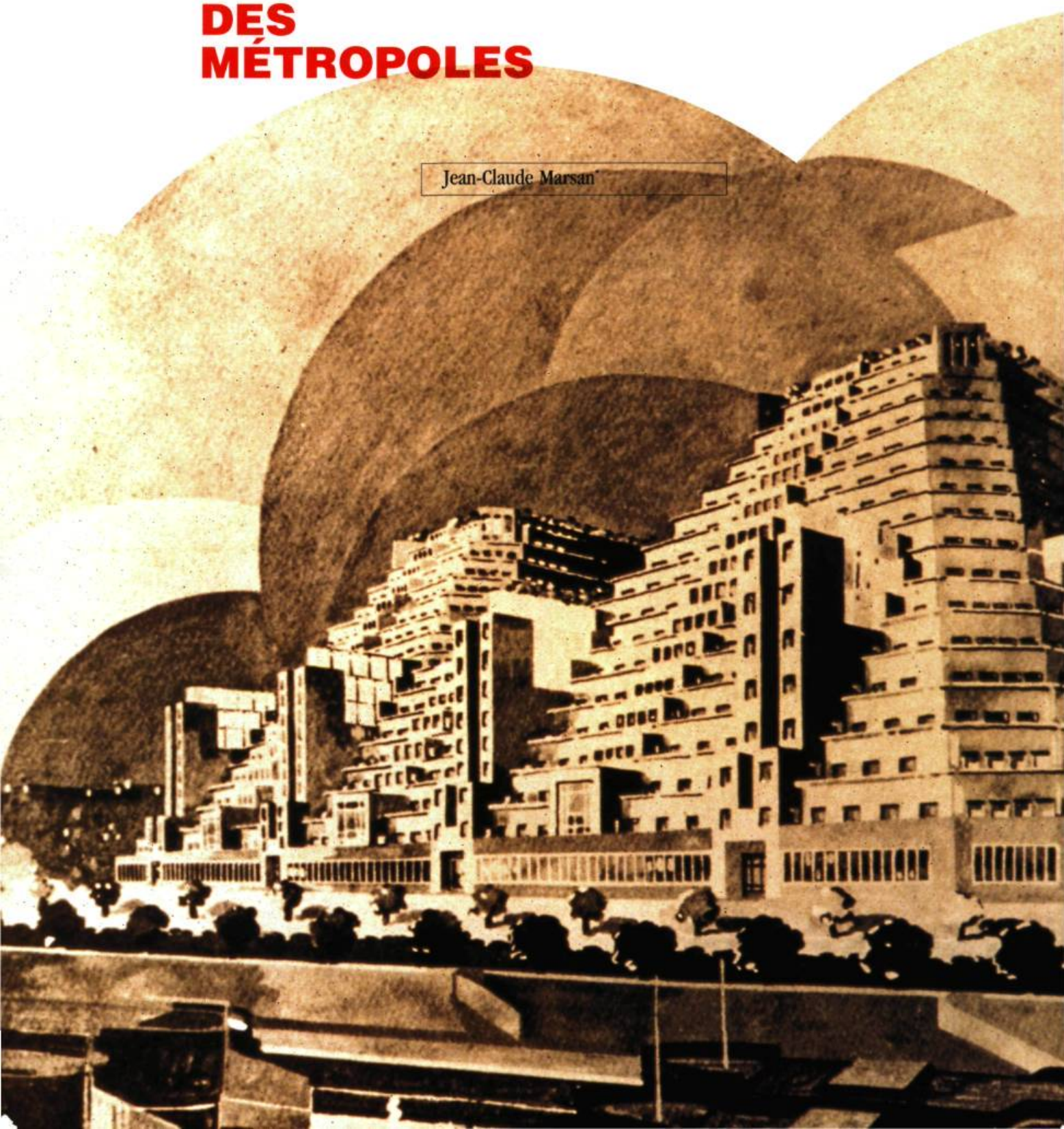
Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

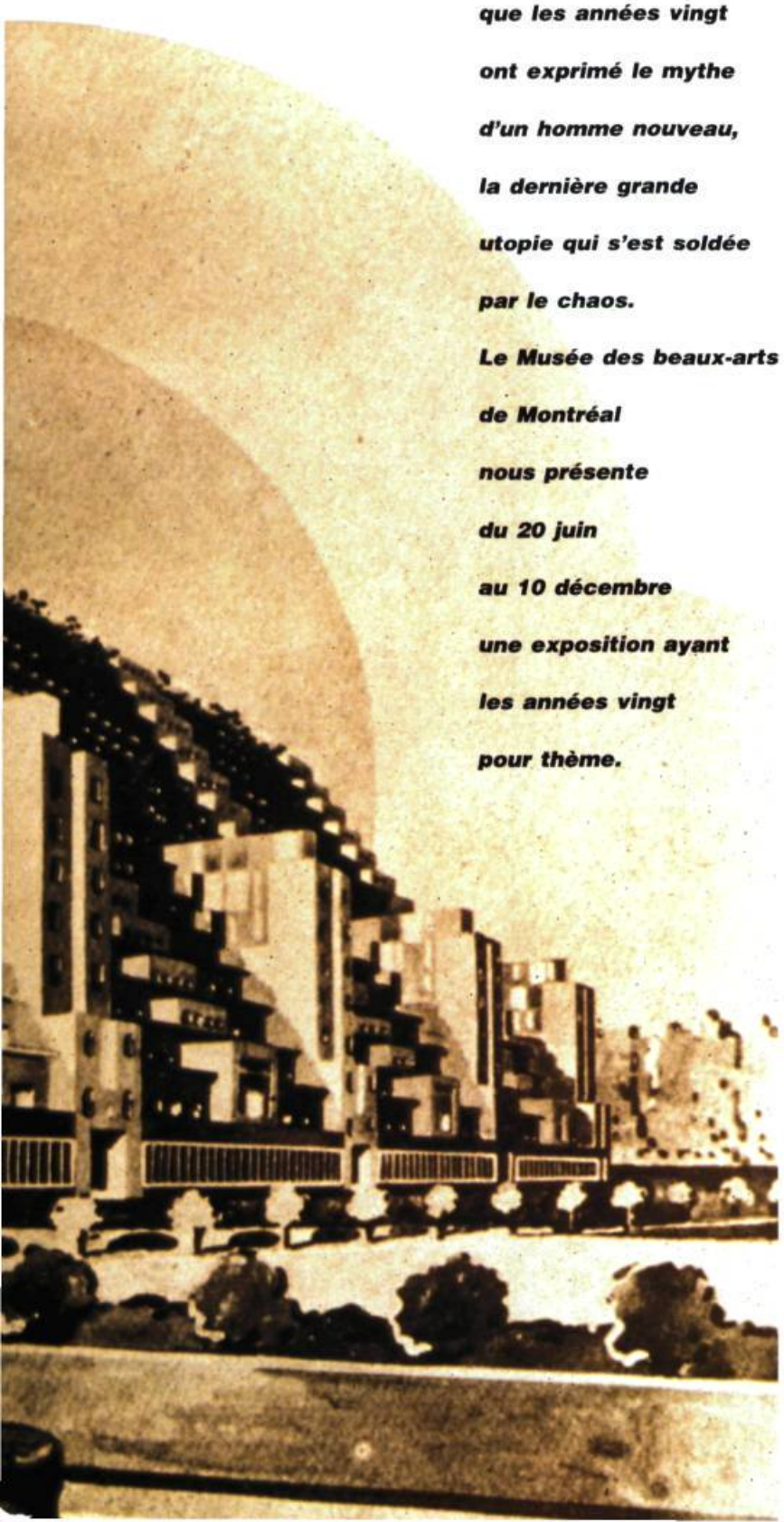
LES ANNÉES 30

L'ÂGE DES MÉTROPOLES

Jean-Claude Marsan*



C'est dans le domaine de l'architecture plus que dans tout autre, que les années vingt ont exprimé le mythe d'un homme nouveau, la dernière grande utopie qui s'est soldée par le chaos. Le Musée des beaux-arts de Montréal nous présente du 20 juin au 10 décembre une exposition ayant les années vingt pour thème.



Nous sommes aujourd'hui las et très critiques de l'urbanisme et de l'architecture modernes. Le cadre de vie qu'ils ont produit est remis en question ; on peut même avancer que la redécouverte par notre époque du partrimoine urbain et architectural a été en bonne partie engendrée par les carences de l'architecture et de l'urbanisme contemporains. Pour le reste, nous retournons maintenant au design urbain et à l'architecture du début du siècle, donc aux bâtis d'une période où l'esthétique, la forme et la richesse des matériaux étaient encore valorisées.

La grande exposition *Les années 20: l'âge des métropoles*, qui se tient actuellement au Musée des beaux-arts de Montréal, nous plonge au coeur de cette époque féconde. Elle nous révèle les questionnements et les tentatives de renouveau d'une génération confrontée avec l'ère machiniste. Elle nous permet de comprendre comment et pourquoi l'évolution de l'urbanisme et de l'architecture a connu à ce moment précis une mutation brusque.

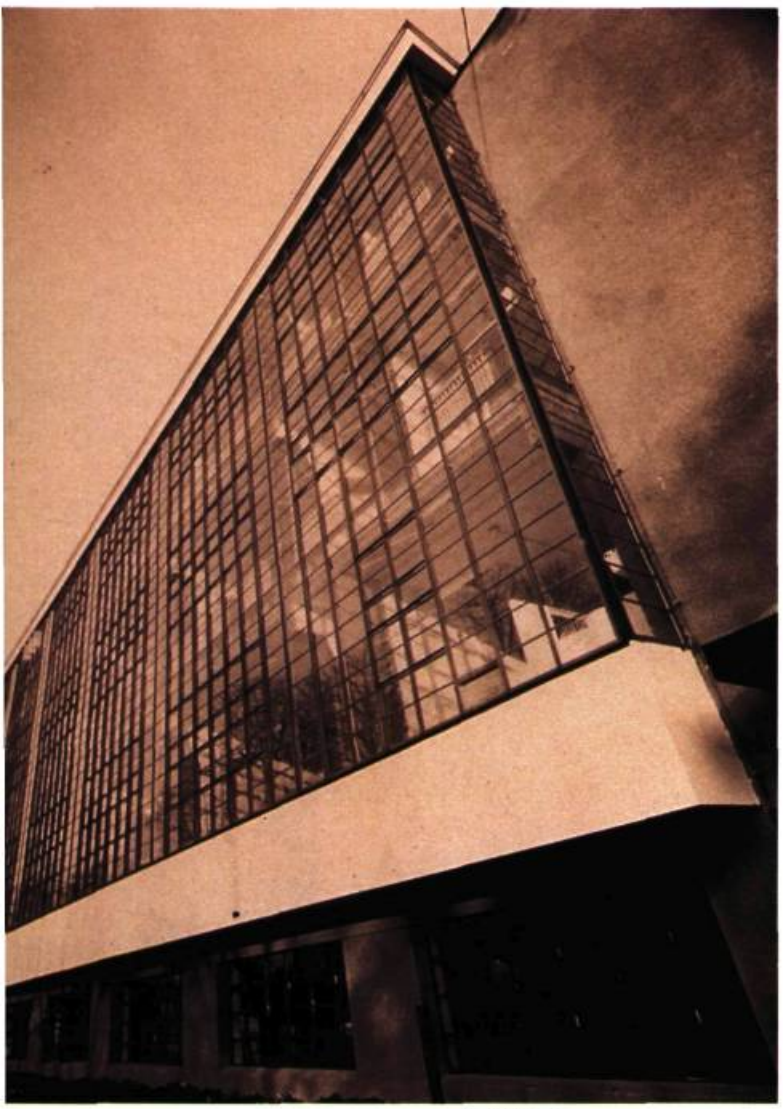
Jean-Claude Marsan est doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Figure montréalaise bien connue, il a contribué à une véritable redécouverte de sa ville par la publication en 1974 de *Montréal en évolution*, éd. Fides, 1974.

Henri Sauvage,
Métropolis, projet d'immeuble,
Quai de Seine, Paris, 1928,
Paris, Institut français d'Architecture.

LA RÉGULARISATION

La ville, confrontée à l'industrialisation et à l'urbanisation rapides, a constitué le problème le plus aigu et le plus complexe du XIXe siècle. Dans un premier temps, on a tenté de le résoudre par la régularisation, à savoir par une approche urbanistique visant à mettre de l'ordre dans le tissu urbain traditionnel en restructurant le réseau de circulation et en introduisant des équipements susceptibles d'assurer l'hygiène publique, principalement l'aqueduc, les égouts et le parc urbain.

C'est le baron Haussmann, préfet de la Seine sous le second Empire, qui a incarné de la façon la plus spectaculaire cette approche avec ses travaux gigantesques pour aérer le vieux Paris. Ses solutions furent souvent brutales : des quartiers entiers disparurent pour faire place aux équipements collectifs nécessités par l'accroissement de la population et pour assurer la fluidité des transports des marchandises et des personnes. Cependant, la structure traditionnelle radioconcentrique de l'agglomération resta inchangée. De même sa structure sociale : si les classes aisées furent mieux logées, les classes pauvres ne connurent guère plus de confort qu'auparavant en étant chassées des taudis du centre de la ville pour en créer de nouveaux à la périphérie. Cette période de mise à l'ordre engendra néanmoins un joyau de taille : le parc urbain. A Paris, les Bois de Boulogne et de Vincennes succédèrent, comme parcs publics, à Birkenhead (Liverpool) et à Regent Park (Londres). Vienne allait suivre avec le Prater, New York avec Central Park, voire Montréal avec le parc du Mont-Royal.



Lucia Moholy,
Vue de l'atelier du Bauhaus, Dessau 1926,
Walter Gropius, architecte,
Montréal, Centre canadien d'architecture.

Plusieurs personnes, surtout des architectes, vont s'inscrire au début du vingtième siècle dans cette approche de régularisation et tenter de concevoir un habitat urbain confortable susceptible de répondre aux besoins de l'accroissement des populations tout en conservant la structure traditionnelle des villes. Les travaux de l'architecte français Henri Sauvage sont représentatifs de ces tentatives. Sauvage cherche ainsi à concilier la trame urbaine existante, la densité croissante d'occupation du sol et le confort des résidants en imaginant des bâtiments en forme de pyramide.

LES FORMES PYRAMIDALES

On peut le constater, avec des projets pour Paris tels que le *Projet d'immeuble Métropolis, quai de Seine*, celui *d'immeubles à gradins* ou le *Projet pour l'aménagemnt de la Porte Maillot*, que ces structures visent, malgré leur hauteur, à assurer un minimum d'ensoleillement du domaine public tout en dégageant pour les occupants des espaces privés et communautaires abondants. Paris connut, cependant, peu d'édifices de formes pyramidales, principalement parce que le plafond de six étages généralisé par les redéveloppements d'Haussmann n'a été percé que très récemment. La fortune de ces formes fut toute autre en Amérique, comme nous le montrent à l'envie les dessins de Hugh Ferriss, George Ford, Raymond Hood et d'autres.

C'est New York qui prit le leadership dans ce domaine suite à un incident particulier. En 1916 -donc à l'époque même des recherches de Sauvage- fut complété sur Broadway, sur un terrain d'un peu plus d'un acre, l'édifice Equitable, un énorme immeuble massif de 40 étages. C'était la première fois dans l'histoire de la métropole américaine qu'un édifice occupait, sur une hauteur de plus de 150 mètres, presque cent pour cent de son emplacement. L'ombre portée de l'Equitable s'étendait sur une distance de quatre rues. Ses voisins réclamèrent alors, avec succès, une réduction des taxes foncières, arguant que ce monstrueux édifice, en obstruant le soleil et la vue, contribuait à faire baisser la valeur des propriétés riveraines.

C'est à ce moment que fut mise au point une mesure de zonage originale basée sur la largeur de la rue et requérant des retraits dans les immeubles à partir d'une certaine hauteur, de façon à assurer des cônes d'ensoleillement souhaitables pour le domaine public et les propriétés environnantes. Cette mesure, qui resta en application pendant un demi-siècle, est responsable des formes en ziggourat ou en pyramide de multiples édifices newyorkais et dont l'Empire State Building en est un spectaculaire exemple. A Montréal, des gabarits semblables furent imposés à la même époque : ils nous ont donné des édifices aux formes caractéristiques tels

Rudolf Belling,
Sculpture 23, 1923,
Berlin, Nationalgalerie.

que l'Aldred sur la Place d'Armes et la Banque Royale sur la rue Saint-Jacques.

Aujourd'hui, on assiste à un retour de ces formes pyramidales un peu partout en Occident. Dans certains cas -on peut penser à Habitat 67 de Moshe Safdie, au Village olympique ou au complexe montréalais du Sanctuaire- pour les mêmes objectifs de confort domestique que poursuivait Henri Sauvage. Dans d'autres, à l'exemple des tours plantureuses de Cesar Pelli à Battery Park City, Manhattan, ou de celle de la Maison des Coopérants à Montréal, par mimétisme des gratte-ciel des années 1920. Car ce sont des structures comme le Chrysler Building ou l'Empire State Building, avec leurs formes évocatrices et romantiques, qui sont demeurées les prototypes par excellence de l'image que l'on se fait, même aujourd'hui, de ce que devrait être un gratte-ciel.

L'urbanisme préconisé par Henri Savage, comme on peut s'en rendre compte dans sa proposition pour la Porte Maillot avec sa quête d'élégante monumentalité, demeure essentiellement un urbanisme esthétique, qui ne dissocie pas fonctionnalité des formes harmonieuses et intégration aux paysages urbains existants. Il se rattache, dans ce sens, à celui de son collègue de Vienne, Camillo Sitte. Ce dernier, effrayé par les vastes artères régulatrices de la Ringstrasse aménagées en remplacement des anciennes fortifications de la ville, essaie, avec son ouvrage *L'art de bâtir les villes* (1889), de convaincre ses contemporains des vertues formelles de l'urbanisme esthétique des vieilles citées européennes.

Savage et Sitte, dans leurs tentatives d'inscrire le bâti nouveau dans la trame des rues et dans les paysages hérités des siècles précédents, pratiquent un type d'urbanisme que Françoise Choay qualifie, pour sa part, de culturaliste. Cet urbanisme culturaliste, qui s'appuie sur l'idéologie de la culture comme ferment d'unité organique, tentera de créer un nouveau modèle urbain susceptible d'éviter la désintégration des valeurs culturelles sous l'impact de l'urbanisation et de l'industrialisation. Ce modèle sera celui de la Cité-Jardin, dont le concepteur est le britannique Ebenezer Howard. A l'exposition du Musée des beaux-arts, Félix Dumail, entre autres, fait état d'un rejeton de ce modèle (qui ne connut malheureusement qu'un succès relatif) avec sa perspective sur un groupe de maisons de la Cité-jardin Genevilliers.

Francis Swales,
Project for a Monumental Building at City Hall, c.1929-31,
Regional Plan Association, New York.

LE MOUVEMENT PROGRESSISTE

C'est le mouvement progressiste en urbanisme, avec son chef de file Le Corbusier, qui a le plus fait pour changer la forme des villes et, cela, pas toujours pour le mieux comme plusieurs générations d'urbains ont pu s'en rendre compte depuis. Les bases de cet urbanisme progressiste sont établies au début du XXe siècle par des théoriciens utopistes qui s'appuient sur le rationalisme et ont une foi inébranlable dans le progrès. Ces idéalistes considèrent que l'humanité doit désormais être mue par un esprit nouveau, délesté du poids paralysant de l'héritage urbain, architectural et artistique du passé. Ils rejettent donc la régularisation du tissu urbain ancien comme une solution d'avenir. Ils travaillent plutôt en fonction d'un nouveau modèle spatial de ville qui se veut adapté à la «civilisation machiniste» et destiné à un être humain de type universel, identique en tous lieux et dans toutes les cultures et dont les besoins sont essentiellement d'ordre physiologique, à savoir des besoins d'air pur, de soleil et de verdure.

L'exposition *Les années 20: l'âge des métropoles* donne, comme il se doit, une place de choix aux idées et aux travaux de Charles-Edouard Jeanneret, dit Le Corbusier. Car ses concepts, tels le *Plan Voisin* et *Une ville contemporaine de trois millions d'habitants*, eurent une influence déterminante et profonde sur l'urbanisme contemporain. Ils ont été intégrés et codifiés dans la fameuse Charte d'Athènes, considérée depuis un demi-siècle comme la bible des urbanistes progressistes.

La Charte, qui résume la doctrine des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) et, plus précisément, les débats du quatrième congrès tenu à Athènes en 1933 et portant sur la «ville fonctionnelle», condamne sans appel la ville radioconcentrique industrielle, laquelle est considérée comme «un cancer qui se porte bien»! Pas question donc pour les progressistes d'essayer de s'accommoder d'un organisme jugé irrémédiablement malade et de poursuivre des pratiques urbanistiques sans avenir comme celles de Sauvage ou de Sitte.

La Charte d'Athènes propose au contraire de dissocier désormais les dif-

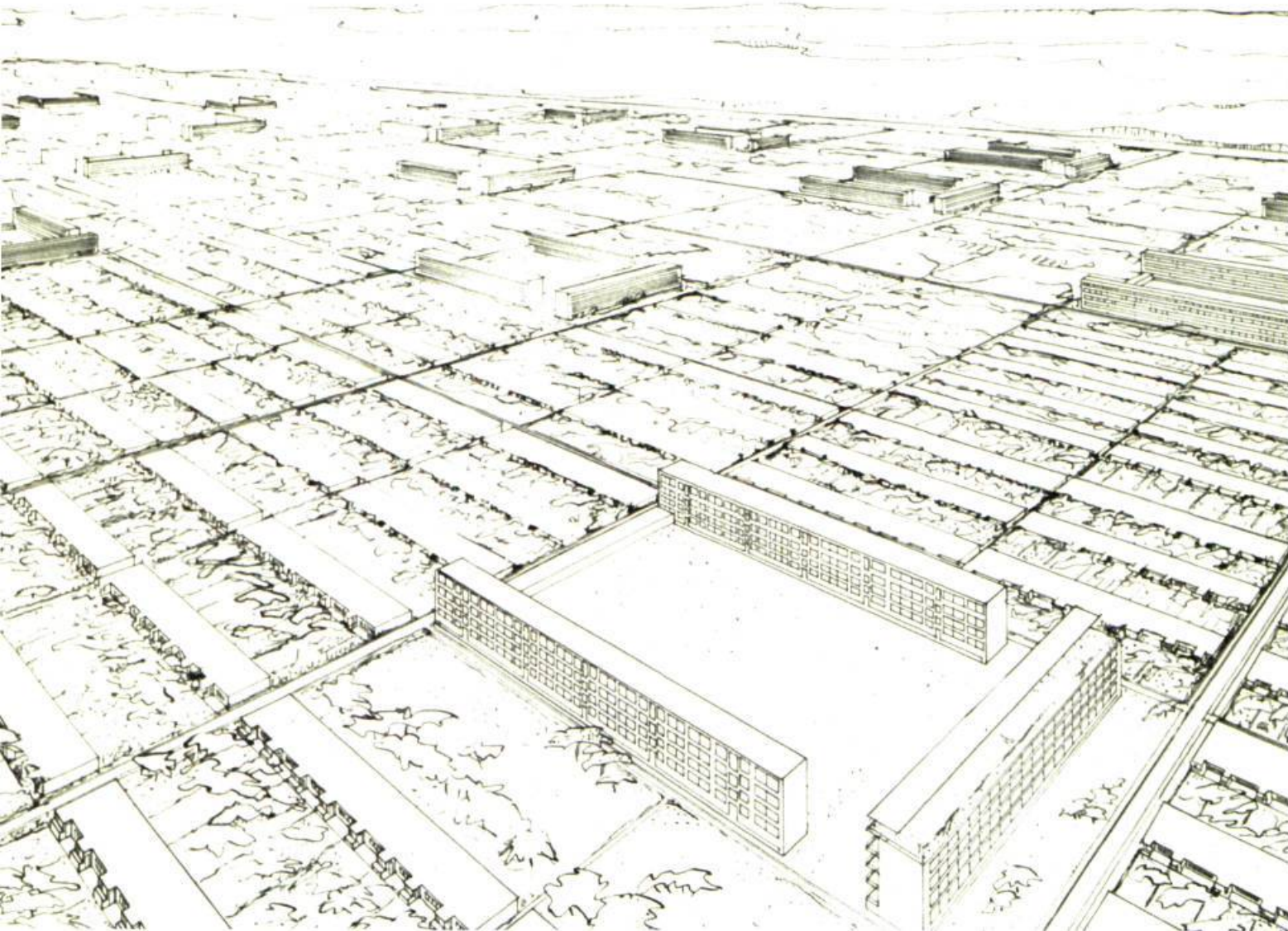
férentes fonctions urbaines (habiter, travailler, circuler et se récréer), chacune devant occuper des espaces appropriés et identifiables. Elle préconise la disparition de la rue traditionnelle, avec ses alignements continus de bâtiments. Elle accorde à la circulation automoblile une place privilégiée, en en faisant une fonction à part entière, dotée de corridors réservés; nos autoroutes urbaines Ville-Marie et Décarie constituent des exemples concrets de ces propositions. Elle recommande des habitations en hauteur et à densité élevée comme moyen de dégager le sol pour l'usage des résidants et de leur assurer de meilleurs services. Elle propose enfin une architecture fonctionnelle, conçue pour satisfaire les besoins d'air, de soleil et de verdure des individus.

Cet urbanisme et cette architecture fonctionnels ont littéralement envahi les pays de la planète, quel que soit leur régime politique, démocratique ou totalitaire. Montréal, comme les autres villes, en témoigne avec ses nombreux développements résidentiels en hauteur (dont celui des Habitations Jeanne-Mance), son réseau d'autoroutes urbaines et son nouveau pôle de centre-ville, symbolisé par la Place Ville-Marie. D'ailleurs, on peut remarquer une similitude troublante entre la forme de cette tour et les gratte-ciel cruciformes du *Plan Voisin* et de la *Ville contemporaine de trois millions d'habitants.*

L'ARCHITECTURE MODERNE

Comme on peut s'en rendre compte en visitant l'exposition, l'évolution de l'architecture moderne ne se dissocie pas de celle de l'urbanisme progressiste. Robert Furnaux Jordan l'a bien indiqué en faisant remarquer que lorsque Le Corbusier est

Hilberseimer, Ludwig.
Bird's-eye view of mixed-height housing development, or Mischbebauung, c.1930.
The Art Institute of Chicago.



né en 1887, l'architecture dite «moderne» n'existait pas; quand il mourut en 1965, il n'y avait guère d'autre chose dans le monde! Comme l'urbanisme progressiste, l'architecture contemporaine est marquée par une recherche de fonctionnalisme et d'universel qui en font un art logique, rationel et abstrait, indépendant des cultures locales.

Jean Clair, commissaire de l'exposition *Les années 20: l'âge des métropoles* considère qu'au début de ce siècle, les «gratte-ciel réinventent l'architecture. En fait, les années 1920, c'est l'âge d'or de l'architecture». A plus d'un titre, cela est vrai. Le gratte-ciel de l'époque s'approprie désormais le prestige qui avait entouré auparavant les hôtels de ville et les palais de justice. Il a pour lui l'élan, l'audace, la conquête de l'avenir. Les architectes se permettent d'ailleurs des fantaisies qui en feraient rougir plus d'un aujourd'hui. Par exemple, pour ravir le titre du plus haut gratte-ciel au monde à l'immeuble rival du 40 Wall Street, l'architecte du Chrysler Building, William Van Alen, n'hésita pas à le coiffer d'une spectaculaire flèche à alvéole en acier inoxydable, laquelle reproduisait la forme du bouchon de radiateur de cette marque d'automobile! Avec ses gargouilles du même acabit, le Chrysler Building constitue le produit lyrique et quelque peu irrationnel de l'âge du jazz, mais, comme le clame Paul Goldberger, à quel point beau et saisissant à comparer aux tours abstraites qui allaient lui succéder dans les cieux de Manhattan. En fait, pour être juste, ce type d'architecture fantaisiste, capable de soulever l'émotion par la beauté et le lyrisme des formes, ne sera pas l'apanage des seuls gratte-ciel américains des années 1920: les oeuvres expressionnistes d'un Hans Poelzig en Allemagne, pour ne citer qu'un des architectes les plus originaux de cette époque dont les travaux sont présentés à cette exposition, ne cessent d'interpeller et de fasciner les visiteurs.

Cette architecture de la forme et de l'expression constituait malheureusement davantage une apothéose des Années Folles que les prémices d'un art d'avenir. Les gratte-ciel successifs de l'architecte Raymond Hood, grand spécialiste de ces tours à bureaux qui, dans l'espace d'une décennie, passa du gothique maniéré du Chicago Tribune Tower aux formes cubiques épurées du Daily News Building de New York, tracent en condensé toute la trajectoire qui sera suivie par l'architecture des années 1920: elle délaissera les promesses d'un Art Nouveau et Deco à peine ébauché pour s'approprier avec avidité les formes géométriques les plus épurées et les plus abstraites.

Ce qui surprend dans cette exposition, c'est cette espèce d'obsession qui semble s'emparer de nombreux théoriciens, artistes et architectes de l'époque, tels que Le Corbusier, Gropius, Hilberseimer, Doesburg, Eesteren, Oud, Rietveld et d'autres et qui les amène à rationaliser, épurer, aseptiser l'architecture comme s'ils faisaient une oeuvre hautement humanitaire. D'un côté, on ne saurait nier qu'il y ait eu de la part de plusieurs de ces personnes une volonté bien sincère d'améliorer la qualité de l'habitat en définissant et en établissant des standards d'accessibilité, d'ensoleillement et de confort pour tous. Les adhérants à des groupes comme De Stijl au Pays-Bas, par exemple, sont profondément engagés dans l'amélioration des conditions économiques et sociales de la société de leur époque. D'un autre côté, ces mêmes personnes font preuve d'une gravité et d'un ascétisme rigide, presque calviniste, poursuivant des objectifs de vérité, d'ordre, d'objectivité et de simplicité qui leur font presque déifier le cubisme comme étant la seule forme d'expression architecturale acceptable sur terre.

Q'un peintre comme Piet Mondrian ait trouvé dans son association avec De Stijl un milieu stimulant pour ses recherches picturales ne porte guère à conséquence pour le bonheur de l'humanité. Car personne n'est obligé de vivre avec ce type de peinture s'il n'en a pas envie. On ne saurait en dire autant de l'architecture et de l'urbanisme: ils constituent des cadres de vie auquels des multitudes d'individus ne peuvent échapper. Avec le recul du temps, l'assurance manifestée par les pionniers de l'architecture et de l'urbanisme modernes de détenir les solutions à tous les problèmes de l'habitat et de l'esthétique architecturale apparaît bien arrogante, d'autant plus que les résultats de leurs recherches utopiques et l'application de leurs dogmes n'ont pas été à la hauteur des félicités promises. Bien au contraire, on n'en finit plus aujourd'hui d'en réparer les conséquences.

LE BESOIN DE CHANGEMENT

Il est surprenant que, parmi toutes les options ouvertes au début du siècle sur l'évolution de l'urbanisme et de l'architecture, ce soient les idées et les concepts les plus utopiques et les plus radicaux qui aient prévalu. Considérant que l'art de chaque période se fonde en partie sur la critique et le rejet de celui de la période précédente -c'est avec la Renaissance que l'architecture du Moyen Âge devient «gothique»- ce sont, à notre avis, les appétits féroces de changement des années 1920 (lesquels allaient se traduire au Québec, avec quelques décennies de retard, par le *Refus global*) qui expliquent pour une bonne part cette brusque mutation. Appétits non seulement des théoriciens, des urbanistes, des architectes ou des artistes mais de la population en général: comment expliquer autrement qu'elle ait accepté leurs propositions ? Comme si la Grande Guerre avait définitivement enterré un monde dont on ne voulait plus se souvenir, encore moins en garder des souvenirs.

L'urbanisme et l'architecture du XIXe siècle, croulant sous le décor, avaient fait la preuve de leur inefficacité face au défi de la machine, perçue à l'époque davantage comme une libération que comme une menace. A la forme traditionnelle paralysante devait succéder logiquement la fonction, porteuse de toutes les promesses. C'est dans cette optique que le mot d'ordre du fonctionnalisme «la forme doit suivre la fonction» prend toute sa signification: la forme, qu'elle soit urbaine ou architecturale, ne pouvait être totalement au service de la fonction que si elle était elle-même dépouillée de toute signification. Adieu donc Chrysler Building et autres gestes architecturaux ou urbanistiques inspirés du genre... jusqu'au prochain changement. Celui-ci est dans l'air depuis un certain temps: par exemple, dans le centre-ville de San Francisco, les gratte-ciel au toit plat sont désormais refusés comme des parias! □