

Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal

José M'Bala

Volume 29, Number 2, March 2001

Special Issue — Jacques Gréber (1882-1962)

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1019206ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1019206ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

M'Bala, J. (2001). Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 29(2), 62–70.
<https://doi.org/10.7202/1019206ar>

Article abstract

This paper is a case study of a project that runs counter to the belief that urban sprawl is the unique model of growth for Montreal, a belief based on the concept that its burgeoning centre exerts a centrifugal force that must necessarily engulf the outlying region. Jacques Gréber's plans provide a functional alternative by which those very elements of the urban fabric that give rise to a unified and human-centred urban agglomeration can have the opposite effect of creating centripetal forces of attraction, centred inward toward the port of Montreal and its related industrial activities. Accordingly, by creating urban neighbourhoods within a perimeter of the services that supply these nodes, a practice adopted toward the end of the 1970s (LAU), Jacques Gréber has attempted to protect open and agricultural spaces against uncontrolled invasion. Consequently, even if his proposal appears to have arrived too late to prevent the demographic spillover from Montreal region's urban core, it was nonetheless very timely for the Island of Montreal and surrounding area, where urban growth was still very limited. However, in the absence of the explanatory report of this plan, its interpretation is based on the theoretical framework of the Athens Charter, and methodologically, to other Gréber plans for Ottawa (1950) and Quebec (1956). The detailed plan and report for Ottawa, and the accuracy of the report for the missing Quebec plan, which appeared at the same time period as the Montreal plan, justify their use as a basis for this analysis.

Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal¹

José M'Bala

Résumé

Cet article présente un projet allant à contre-courant de la tendance de fond qui, sous la poussée des forces centrifuges, allait engendrer une forme urbaine éclatée comme modèle de croissance dans la région de Montréal. Dans son projet, Jacques Gréber privilégie la consolidation du tissu urbain, en suggérant une urbanisation continue et centrée qui rappelle le design d'une agglomération fonctionnant sous l'impulsion d'une force centripète dominante, ici le port de Montréal et les activités connexes de l'industrie. En enfermant les zones desservies dans des périmètres d'agglomération, une pratique codifiée par la loi à la fin des années 1970 (LAU), Jacques Gréber voulait protéger les espaces libres et les terres agricoles contre un envahissement incontrôlé. Même si ses propositions semblaient être venues tard pour empêcher la saignée démographique de Montréal, la ville-centre, elles arrivaient cependant à point pour l'île de Montréal et ses environs où l'urbanisation était encore très limitée. En l'absence du rapport explicatif du plan Gréber pour Montréal (1950), son interprétation est faite sur le plan théorique, en référence aux principes de la Charte d'Athènes; et sur le plan méthodologique, par rapport aux autres plans de Jacques Gréber pour les régions d'Ottawa et de Québec. Le caractère détaillé des plans et rapports d'Ottawa (1950) et la précision du rapport du plan manquant de Québec (1956), tous deux contemporains au projet de Montréal, justifient leur utilisation comme base d'analyse de celui-ci.

Abstract

This paper is a case study of a project that runs counter to the belief that urban sprawl is the unique model of growth for Montreal, a belief based on the concept that its burgeoning centre exerts a centrifugal force that must necessarily engulf the outlying region. Jacques Gréber's plans provide a functional alternative by which those very elements of the urban fabric that give rise to a unified and human-centred urban agglomeration can have the opposite effect of creating centripetal forces of attraction, centred inward toward the port of Montreal and its related industrial activities. Accordingly, by creating urban neighbourhoods within a perimeter of the services that supply these nodes, a practice adopted toward the end of the 1970s (LAU), Jacques Gréber has attempted to protect open and agricultural spaces against uncontrolled invasion. Consequently, even if his proposal appears to have arrived too late to prevent the demographic spillover from Montreal region's urban core, it was nonetheless very timely for the Island of Montreal and surrounding area, where urban growth was still very limited. However, in the absence of the explanatory report of this plan, its interpretation is based on the theoretical framework of the Athens Charter, and methodologically, to other Gréber plans for Ottawa (1950) and

Quebec (1956). The detailed plan and report for Ottawa, and the accuracy of the report for the missing Quebec plan, which appeared at the same time period as the Montreal plan, justify their use as a basis for this analysis.

Introduction

Au moment où Ottawa fêtait le cinquantenaire du projet d'aménagement de la capitale nationale proposé par Jacques Gréber, il nous paraissait nécessaire, compte tenu du débat actuel sur la régionalisation, de rappeler d'autres projets à contenu canadien étudiés par cet urbaniste français². En effet, le projet d'aménagement de Québec et sa région et le plan d'ensemble de l'état futur à Montréal rappellent tout autant la contribution de M. Gréber au rayonnement de l'aménagement urbain et régional au Canada où il a marqué l'urbanisme de façon décisive. Cependant, hormis ses travaux à Ottawa où le plan d'aménagement est abondamment documenté et accompagné d'un rapport bien détaillé, on se trouve aujourd'hui, pour ses études à Montréal et à Québec devant une symétrie renversée. Il existe un plan pour Montréal, sans rapport d'accompagnement, tandis que le plan manquant de Québec est confirmé par l'existence d'un rapport bien explicite³.

Même s'il est possible d'analyser les deux projets séparément, nous avons préféré nous pencher dans cet article sur le projet de Montréal, que nous appellerons ci-après *plan Gréber pour Montréal*. Ce choix est justifié par le fait que celui-ci est resté pratiquement inconnu jusqu'à présent, et qu'il serait probablement le premier plan d'urbanisme couvrant l'ensemble de l'île de Montréal⁴. Même si ce projet ne fut jamais appliqué dans son ensemble, certaines recommandations de Gréber faites dans le cadre d'études sectorielles ont été considérées⁵.

Contexte de la pratique de l'urbanisme et genèse d'un plan directeur à Montréal

Dans l'histoire récente de l'urbanisme, l'essor industriel et l'avènement de l'automobile avaient ouvert une nouvelle ère dans la pratique de l'urbanisme, contribuant, dans le cas de l'automobile, à l'explosion des activités urbaines hors des secteurs traditionnels de la période industrielle. À cette époque, du fait que les facteurs primaires de la localisation industrielle (la main-d'œuvre, le capital et le marché) se trouvaient dans les centres urbains, ceux-ci étaient des points focaux des usines. Ces dernières, une force centripète liée aux systèmes de transport (rivières, canaux et rail), étaient localisées là où les matières premières et les ouvriers pouvaient être amenés ensemble, les secteurs résidentiels étant situés dans les environs immédiats des industries. Cette structure concentrée, dans une trame urbaine généralement orthogonale, était par conséquent caractérisée par la congestion des voies de circulation au centre. Une méthode significative de décongestionnement consistait à étendre la ville par le déploiement du réseau ferroviaire en bordure de celle-ci⁶.

Cette pratique propre à l'univers de la ville industrielle a subsisté jusqu'à l'avènement de l'automobile (1920–1930) qui, avec le concours du secteur privé, allait favoriser des développements périphériques inspirés du modèle déconcentré du plan de Radburn, au New Jersey (1928)⁷. Dans le contexte montréalais, sous la poussée du laissez-faire, une force qui consentait à chaque portion du territoire de se développer par elle-même en accord avec les lois du marché, il commençait à se développer une forme urbaine éclatée, différente de celle de l'univers de la ville industrielle. C'est dans ce contexte qu'en 1941, une loi provinciale permit à la ville de Montréal de se doter d'un service d'urbanisme pour assurer l'ordre dans l'usage et le développement du sol. Malgré l'absence forcée du maire de l'époque⁸, le conseil municipal adopte le règlement numéro 1682 qui consacre la création du service d'urbanisme et lui permet d'œuvrer sur le même pied que les autres services municipaux⁹.

Le nouveau service, avec ses trois divisions (administration générale, inspection des bâtiments, et plan directeur) était conscient que la situation géographique de Montréal et sa région qui, en plus d'un port de mer à une croisée de chemins de fer, de grands réseaux routiers et aériens, ne pouvait que prévoir un avenir plein de progrès. Fort de cet acquis, le service se donne aussitôt deux objectifs. Le premier, à court terme, consistait à régler les problèmes courants tels que l'ouverture, l'élargissement ou la fermeture des rues, la délivrance des permis de construction, la constitution du dossier urbain, etc. Tandis que le deuxième objectif, à long terme, reposait sur la préparation d'un plan directeur et d'un rapport exposant les principes de celui-ci. Devant l'ampleur du travail à accomplir, le service d'urbanisme fait appel aux consultants de renom, comme l'était déjà Jacques Gréber¹⁰.

L'entrée en scène de Jacques Gréber et la confection du plan directeur pour l'Île de Montréal

Dès avant la Deuxième Guerre, Jacques Gréber avait été invité à Montréal pour une conférence à l'école polytechnique de Montréal en 1934¹¹; une année plus tard, il signait un plan pour une cité-jardin dans le quartier Ahuntsic dans le nord de la ville de Montréal¹². Cette dernière ne lui était donc pas étrangère, alors même qu'il était engagé en 1937 par le gouvernement fédéral pour l'aménagement de la région de la Capitale nationale. Après la guerre, sur recommandation de Aimé Cousineau, directeur du service d'urbanisme, Jacques Gréber est engagé par le Conseil exécutif de la ville de Montréal pour des études relatives au plan directeur¹³.

Au moment où il entre en scène, une esquisse préliminaire du plan directeur, intitulée *Urbanisation de Montréal* était déjà complétée¹⁴. Cette esquisse était réalisée sur base du dossier urbain qui couvre des domaines aussi variés que la géologie, la topographie, l'hydrologie, le climat, l'histoire et le développement industriel et commercial de la région métropolitaine. Convaincu que l'étude d'un plan d'aménagement d'une ville-centre ne serait ni valable ni justifiable si elle n'était précédée d'une étude sur le plan régional¹⁵, Gréber s'appuiera sur

l'expertise locale pour développer un plan directeur couvrant l'Île de Montréal¹⁶.

La description du plan Gréber pour Montréal

Le plan directeur livré à la ville de Montréal par Jacques Gréber en avril 1950 est un portrait de dimensions considérables¹⁷; il montre les possibilités d'extension de l'agglomération de Montréal et de coordination du développement des diverses municipalités qui la composent (voir figure 1). Si l'on se réfère au cadre territorial actuel, le territoire couvert par ce plan inclut l'Île de Montréal; celle de Laval; et en totalité ou en partie, les MRC de Mirabel, Deux-Montagnes, Thérèse-De-Blainville, Les Moulins, dans la couronne nord; et celles de Lajemmerais et Champlain dans la couronne sud.

Sans date apparente, le plan Gréber de Montréal porte un titre bilingue *Île de Montréal, Plan d'ensemble de l'état futur* et *Isle of Montreal, Comprehensive Plan, Proposed Layout* figurant en haut du plan, de part et d'autre de l'écusson représentant les armoiries de la ville de Montréal.

C'est une aquarelle d'une superficie totale de 15,00 m² (150 pi²) environ, dessinée sur papier dur à l'échelle 1/12,000 (1,000 pieds au pouce), et composée de 10 sections. Quatre de ces sections sont des dimensions de 0,90 m par 2,87 m; quatre autres de 0,90 m par 1,37 m; et deux dernières sections, représentant la même légende, en français et en anglais, mesurent chacune 0,28 m par 2,05 m¹⁸. Hormis les délimitations physiques causées par la présence des cours d'eau, le plan ne fait mention d'aucune limite administrative entre les municipalités existantes¹⁹.

En plus de sa taille inusitée, le plan Gréber pour Montréal présente aussi la particularité de ne pas être accompagné d'un rapport explicatif²⁰. Celui-ci est d'ordinaire un document qui complète le plan, d'abord par la démonstration explicite des avantages qui en découleront pour toute la communauté, ensuite par l'explication du choix du tracé des rues et/ou leur élargissement, et enfin par la justification des options d'aménagement des parcs et terrains de jeux, ainsi que celle du zonage. Dans la pratique contemporaine de l'urbanisme, le rapport d'accompagnement d'un plan directeur est généralement suivi des instruments de sa mise en œuvre. Ceux-ci se présentent sous forme des réglementations dans les domaines du lotissement, du zonage et de la construction.

La méthode d'interprétation du plan Gréber pour Montréal

En l'absence du rapport d'accompagnement, l'interprétation du plan Gréber pour Montréal est limitée, d'une part, à la lecture faite à partir de sa légende, et d'autre part, à la lumière des conventions en vigueur et à la clarté d'autres projets étudiés à la même époque. Nous nous servons donc des principes de la *Charte d'Athènes* comme base théorique, et du projet d'aménagement de la capitale nationale (Ottawa) et de celui de Québec et sa région, comme références méthodologiques²¹.



Figure 1: Île de Montréal : Plan d'ensemble de l'état futur
Source : Jacques Gréber, 1950

L'application des principes de la *Charte d'Athènes* comme référence théorique est légitimée, d'un côté, par son caractère contemporain par rapport au plan Gréber pour Montréal, et de l'autre, par la forte influence qu'elle a exercée sur la profession

d'urbaniste jusqu'à récemment. La particularité des principes de cette charte est d'avoir prôné la séparation des fonctions urbaines majeures, *habiter, travailler, se récréer le corps et l'esprit, et circuler*²². C'est d'elle donc que sont issus le zonage

et la séparation des circulations. Elle condamnait donc la ville contemporaine en lui opposant la fonctionnalité d'une ville idéale, radieuse et rationnelle. Ainsi, suite aux méfaits de l'industrialisation sur les milieux urbains, la promotion que la *Charte d'Athènes* fit de l'hygiène et de la santé témoignait de l'importante place qu'elle accordait à la nature (air, soleil, verdure) dans le cadre urbain.

L'utilisation du projet d'Ottawa (1950) dont le plan et le rapport sont abondamment détaillés, et de celui de Québec (1956) caractérisé par la précision de son rapport, comme références méthodologiques est justifiée, pour leur part, par le fait que ces plans ont été réalisés par un même auteur, et qu'ils sont en plus, comme la *Charte d'Athènes*, de la même époque que le plan Gréber pour Montréal (1950).

Le projet d'Ottawa²³ est celui qui a consacré la réputation de Gréber au Canada²⁴. Étudié pour faire de la capitale fédérale un symbole national, ce plan recommandait le maintien de la position dominante de la Colline du Parlement et la décentralisation des complexes à bureaux du gouvernement fédéral entre le centre et la périphérie. Cette décentralisation est toutefois accompagnée de la prévention d'une urbanisation excentrée le long des voies de circulation, par la création d'une ceinture de verdure. Conçu dans une attente de grandissante croissance démographique et économique, le plan d'Ottawa était destiné à faire de la capitale nationale une ville de haut niveau international.

Quant au projet de Québec²⁵, il fut conçu à la suite de la dégradation de l'environnement urbain²⁶. En l'absence d'un organisme pourvu des pouvoirs nécessaires pour en assurer la réalisation, ce projet ne représentait qu'une étape dans la recherche d'une solution d'ensemble pour l'aménagement de la ville et de ses environs. Ainsi fut établi, dans ses grandes lignes, le schéma des possibilités d'aménagement et de fonctionnement d'un large territoire appelé à s'urbaniser.

Interprétation du plan Gréber pour Montréal

Il est important de remarquer d'abord que le gros de l'urbanisation sur l'Île de Montréal se situait à l'époque entre le boulevard Crémazie au nord, la zone portuaire au sud, les alentours de l'autoroute 25 à l'est, et la ville de Lachine au sud-ouest, selon le rapport préliminaire du plan directeur (1944)²⁷. Les problèmes urbains naissants de ce temps étaient l'exurbanisation et la motorisation, problèmes que connaissait déjà Jacques Gréber, l'un des premiers urbanistes français à avoir l'expérience américaine²⁸. En somme, Montréal sortait de la Dépression, et la relance économique engendrait une plus grande mobilité; l'automobile s'imposait donc de plus en plus, tandis que le tramway commençait à céder la place à l'autobus pour le transport des masses.

À la suite de l'importante migration intérieure et extérieure vers Montréal et du développement industriel qui s'accélérait, le réseau routier, non adapté à celui-ci, engendrait une circulation alourdie qui nécessitait des nouveaux aménagements. Le phénomène de l'étalement urbain, résultat du développement

économique et technologique, et de l'impact démographique grandissant, atteignait déjà les autres municipalités de l'Île. L'Île Jésus (Laval) commençait alors à s'urbaniser autour des ponts Viau et Lachapelle, comme c'était le cas sur la rive sud, autour des ponts Jacques-Cartier et Victoria²⁹. Cet engouement naissant pour la périphérie suppose évidemment qu'au moment de sa livraison, le plan Gréber ne pouvait pas faire grand chose pour la ville-centre, mais qu'il venait à point pour l'urbanisation encore très limitée sur l'Île de Montréal et dans ses environs.

Devant cette tendance à l'exurbanisation, dans une structure spatiale encore concentrée, il fallait préparer au plus tôt un plan d'ensemble qui réponde aux besoins de la métropole d'une part, et qui oriente en même temps les tendances de développement de sa région, d'autre part. La prise en compte des éléments d'ordre culturel (rêve d'une maison uni-familiale isolée en périphérie); technologique (tendance à la généralisation de l'utilisation de l'automobile); et démographique (taux élevé de natalité et fortes migrations internes et externes); aurait pu inspiré l'étude d'un projet différent d'une organisation spatiale du genre ville industrielle que Gréber remettra à jour pour la région. Conçu pour cinq millions d'habitants³⁰, le plan Gréber pour Montréal propose un schéma concentré, continu et restreignant pour des activités urbaines en dehors des secteurs desservis. Ses grandes affectations du sol reprennent néanmoins les recommandations de la Charte d'Athènes en ce qui concerne le regroupement des activités de même nature sous les fonctions urbaines majeures *habiter, travailler, se recréer le corps et l'esprit et circuler*.

Premièrement, une ville doit fournir, aux meilleurs endroits, les espaces requis pour l'habitation. Ces espaces résidentiels, selon les besoins, regroupent des maisons isolées, contiguës ou des immeubles d'appartements, en des zones de basse, moyenne ou haute densité (*Charte d'Athènes*, recommandations 23-25).

À la lumière de sa légende, le plan Gréber pour Montréal situe le seul secteur résidentiel de haute densité, au sud du mont Royal, entre la rue Sherbrooke au nord, le vieux port au sud, et les avenues De Lorimier à l'est et Atwater à l'ouest. C'est un quadrilatère d'à peu près 13,00 km² qui inclut le centre des affaires du Vieux-Montréal. Les secteurs de moyenne densité sont dominants à l'est du mont Royal, entre le boulevard Crémazie au nord et la rue Sherbrooke au sud, les boulevards Pie IX à l'est et Saint-Laurent à l'ouest. Ces densités résidentielles, à la lueur du rapport Dozois³¹ quelques années plus tard, expliquent la volonté de rénovation urbaine des secteurs centraux par l'élimination des taudis et des logements insalubres. Soit plus de 25,000 unités qui ne répondaient plus aux exigences de l'hygiène.

En dehors de la ville de Montréal, à LaSalle, Lachine et Verdun, au sud-ouest de l'Île, l'habitat résidentiel est de moyenne densité. Les autres principaux secteurs habités appartiennent à la catégorie des zones de basse densité, c'est le cas de Westmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc, à l'ouest du mont Royal; Outremont, Mont-Royal, au nord-est du même mont;

Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Beaconsfield, Pointe-Claire et Dorval, le long du fleuve; et Sainte-Geneviève, Pierrefonds, Roxboro, le long de rivière des Prairies.

Sur l'Île Jésus (Laval), à cause du caractère rural de la majorité de ses localités, aucun secteur n'est retenu comme zone de haute densité résidentielle. La vingtaine de ses localités sont identifiées comme des zones bâties en ordre discontinu. Même les secteurs entourant les ponts Viau et Lachapelle, malgré leur relative importance par rapport aux autres villages de cette île, gardent les allures d'une occupation résidentielle de basse densité.

Dans la lointaine couronne nord, le vaste plateau qui va jusqu'à Saint-Jérôme n'est pas développé dans les prévisions de Gréber. C'est un immense espace vert, parsemé de quelques petites communautés rurales. Tandis que sur la rive sud, à part les municipalités de Longueuil et Saint-Lambert où l'urbanisation est significative et de moyenne densité résidentielle, l'occupation résidentielle du reste de ce territoire est de basse densité. Les îlots habités y sont restreints, de Kahnésatake sur le bord du Saint-Laurent jusqu'à Saint-Hubert, via Boucherville.

Pour empêcher l'urbanisation hors des secteurs desservis, Gréber circonscrit les zones habitées dans des périmètres d'agglomération, une pratique qui sera codifiée plus tard par la loi³². De plus, la structure des aires résidentielles périphériques est faite des unités de voisinage, avec chacune un centre commercial et un parc au centre. À l'instar de la ceinture verte d'Ottawa, les périmètres d'agglomération sont des limites clairement définies qui préviennent l'extension tentaculaire et linéaire des constructions en bordure des routes³³. La consolidation de l'espace à l'intérieur des périmètres d'agglomération est fortement encouragée avant l'envahissement des espaces qui leur sont adjacents, tel que suggéré dans le projet de Québec où le peuplement dans d'autres sites n'était envisagé qu'après la saturation des secteurs centraux³⁴. Ainsi, tant au centre de l'Île de Montréal que sur la rive sud, Gréber respecte la structure urbaine existante, ne prévoyant d'expansion résidentielle que dans les abords immédiats des quartiers habités, lesquels avoisinent les secteurs industriels dont ils sont séparés par un écran de verdure.

En comparant le plan Gréber à la réalité du développement subséquent de la région de Montréal, il est clair que les forces centrifuges (l'utilisation de l'automobile, l'abondance de l'espace et le bas prix du sol en périphérie, etc.) ont prévalu sur les forces centripètes (proximité des services et des lieux de travail, etc.), comme l'avait étudié Hans Blumenfeld³⁵. Au moment où Gréber livrait son plan, l'urbanisation avait déjà stimulé la croissance de la population et l'expansion des fonctions urbaines sous l'impulsion du processus de suburbanisation. La forme urbaine éclatée de la région de Montréal en 1996³⁶ s'oppose radicalement au développement concentré de type ville industrielle proposé par Jacques Gréber en 1950. Alors que la population de la région croissait de 126 % entre 1951 (1,471,851 habitant) et 1996 (3,326,510 habitants), le territoire urbanisé bondissait de 580 km² à 4024,21 km²

pendant la même période, une augmentation de 593%. À la lumière du tableau 1: A, cette expansion de la région s'est faite au détriment de la ville-centre qui, entre 1971 et 1981, a connu la perte de plus de 200,000 habitants.

Deuxièmement, une ville doit également fournir à des endroits appropriés les espaces requis pour le travail et les services urbains (*Charte d'Athènes*, recommandations 46-50).

Selon la légende, les facilités commerciales sont localisées dans les secteurs des affaires et le long des artères très fréquentées, dans les noyaux consolidés. Les magasins et les centres municipaux de quartier, répondant à des besoins purement locaux, sont à proximité de la clientèle desservie, comme on peut le constater dans tous les îlots résidentiels. Gréber respectera également les institutions existantes, les bâtiments publics, tels que les écoles et les édifices administratifs qui avoisinent les quartiers résidentiels.

Ainsi, la fonction *travailler*, en plus de l'industrie, s'articule autour de nouveaux centres commerciaux et des bâtiments publics placés sur les terrains d'extension future, à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Cette proximité avait pour

Table 1
A : Évolution de la population de la région de Montréal (000)

<i>Année</i>	<i>Ville de Mtl.</i>	<i>Reste Île de Mtl.</i>	<i>Île Jésus (Laval)</i>	<i>Région de Mtl.</i>
1951	1,022	337	90	1,472
1961	1,286	557	125	2,11
1971	1,254	705	228	2,743
1981	1,019	742	268	2,828
1991	1,018	758	314	3,127
1996	1,016	767	335	3,326

B : Gradient de la densité résidentielle et densité centrale dans la région de Montréal

<i>Année</i>	<i>Gradient de densité résidentielle</i>	<i>Densité centrale (000/mille²)</i>
1941	1,33	320
1951	0,64	89
1961	0,43	65
1971	0,34	51
1976	0,3	41

Sources: Statistique Canada, catalogues 92-604, 92-705, 93-901, 94-109, 95-329, 92-357-XPB; B. Edmonston, Metropolitan Population Deconcentration in Canada, 1941-1976, vol. 10, Canadian Studies in Population, 49-70.

objectif évident d'éviter les inconvénients de grandes distances, tels que le surcroît de fatigue et les pertes considérables de temps, entre les quartiers des affaires, les zones résidentielles et les sites industriels. Ceux-ci sont consolidés près des facilités de transport, tel le chemin de fer le long duquel leurs extensions sont remarquables. En plus des sites du port de Montréal et ceux qui longent le canal Lachine, Gréber renforce la décentralisation industrielle en préconisant l'extension des sites industriels situés à la ville LaSalle au sud-ouest; à Saint-Laurent et Saint-Léonard au nord; et à Montréal-Est dans l'est de l'île. Sur la rive sud, la ville de Longueuil dont le noyau urbain était suffisamment remarquable, écopait également d'une extension industrielle dans son secteur sud, le long de la ligne de chemin de fer, dans l'axe du pont Victoria.

En plus de la prévision des travaux qui suggèrent la Voie maritime à côté de l'île des Sœurs, Gréber propose le renforcement des activités portuaires par la construction de sept nouveaux quais localisés en face des îles Boucherville, de part et d'autre de l'actuel tunnel Louis-H-Lafontaine. Il montre que les activités portuaires et celles de l'industrie constituaient une force centripète dominante dans une structure spatiale évoluant le développement selon le modèle concentrique de Burgess (1925).

Troisièmement, une ville se doit de fournir des espaces judicieusement distribués pour les loisirs, et répondant aux besoins de tous les âges (*Charte d'Athènes*, recommandations 35–40).

Tout en rappelant l'idée anglo-saxonne de la nature en ville, l'abondance de la verdure dans les propositions de Gréber démontre son souci de préserver les espaces libres et les terres agricoles contre l'envahissement des activités urbaines. En effet, l'intérieur des terres dans l'est et l'ouest de l'île de Montréal, la presque-entièreté de l'île de Laval, l'immense étendue des plaines vers les Laurentides et des portions significatives de la rive sud du Saint-Laurent, sont gardées comme des terres agricoles. De plus, le plan Gréber pour Montréal se montre respectueux des rivages des cours d'eau et des littoraux dans le développement des unités de voisinage. À ces larges espaces verts s'ajoutent ceux, restreints, qui existent à l'intérieur des secteurs habités.

Une même couleur (vert foncé) identifie dans la légende les nombreux espaces proposés pour les sports, les jeux, les zones non *Ædificandi*, et ceux réservés à l'agriculture. On peut comprendre qu'en conjugaison avec le parc du mont Royal, la place prépondérante et très évidente de la fonction *se récréer le corps et l'esprit* était destinée à faire jouer aux autres espaces libres différents rôles. Au fur et à mesure de la croissance urbaine, ils seraient appelés à un rôle, soit récréatif (terrains de jeux, de sport), soit utilitaire (terrains de stationnement), soit ornemental (parcs, squares, jardins publics), ou soit encore les deux derniers rôles, utilitaire et ornemental, comme le jouent habituellement les places publiques³⁷.

Enfin, la prospérité d'une agglomération passe par la facilité de transport, rapide et sécuritaire, des personnes et des biens à

travers tout son territoire. Il faut donc la présence des réseaux appropriés de communication pour la circulation interurbaine, le trafic des trajets urbains, et les mouvements locaux de service à l'intérieur des quartiers (*Charte d'Athènes*, recommandations 59–64).

L'examen du tracé des voies de communication du plan de Montréal révèle que le déploiement du réseau routier était destiné à répondre à un certain nombre des préoccupations, en plus du tracé ferroviaire qui semble plus destiné au transport des marchandises qu'à celui des personnes. Il fallait d'abord doter la structure urbaine d'un système rapide de dégagement de la partie centrale et de décongestionnement des voies commerçantes. Les boulevards Décarie, Saint-Laurent, Pie IX, Dorchester et Crémazie; les avenues du Parc, De Lorimier et Rachel; et la rue Sherbrooke étaient destinées à jouer ce rôle. Ensuite, à cause de leur localisation le long des voies ferrées, il fallait faciliter aux industries l'accès au réseau routier, et contrôler le transport lourd au voisinage des gares et du port. Le réseau de grandes voies proposé, présage de la construction du boulevard Métropolitain, avec l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame qui vont d'est en ouest de l'île de Montréal étaient pressenti pour cette affectation. Enfin, il était nécessaire de conserver un lien entre le noyau urbanisé et la périphérie, d'une part; et entre les multiples îlots d'établissement humain, d'autre part. Les différentes voies servant de liaison avec les ponts Victoria, Jacques-Cartier et Mercier sur le fleuve, et les ponts Pie IX, Ahuntsic, et Lachapelle, sur la rivière des Prairies, assuraient le contact recherché avec les localités éloignées. À l'intérieur de nouveaux développements résidentiels, les rues devaient être tracées de façon à éloigner la grande circulation, et ne servir qu'au trafic local³⁸, afin d'y maintenir la sécurité, le calme et stabiliser les valeurs foncières, un objectif poursuivi par Gréber, tant à Ottawa qu'à Québec³⁹.

Sans être hiérarchisé dans la légende⁴⁰, et tracé sur un réseau généralement orthogonal, le système de circulation du plan Gréber pour Montréal est conçu dans la tradition des *Beaux-Arts*, ainsi que l'ont été les projets d'Ottawa et de Québec. Cette tradition est assez reconnaissable à l'aménagement des ronds points aux intersections des principales artères de communication (les boulevards Henri-Bourassa, Crémazie, Décarie, Saint-Laurent). Une conception qui fait de celles-ci des voies ornementales qui créent une composition monumentale dans le paysage urbain, et qui avec les voies en diagonales dans les districts non bâtis, rappellent les principes de l'urbanisme haussmanien⁴¹.

De plus, par l'intégration des aspects paysagers de la planification esthétique, le design du plan Gréber pour Montréal suggère que ses prévisions s'inscrivaient dans la foulée du mouvement *City Beautiful* qui, avec le concept *Garden City and Garden Suburb*, avait inspiré dès 1912 la création de Town of Mount Royal (la ville de Mont-Royal)⁴². À Montréal, le mouvement esthétique avait brièvement influencé l'urbanisme en réclamant un embellissement urbain à la manière de Versailles⁴³. L'aménagement du parc du mont Royal par Frederick

Olmstead et la construction des édifices publics grandioses destinés au bain public, au marché, au caserne des pompiers et à l'hôtel de ville de l'ancienne municipalité de Maisonneuve annexée à la ville de Montréal en 1918, sont quelques-uns des impacts du mouvement *City Beautiful*⁴⁴. Malgré le fait que celui-ci avait été critiqué pour sa superficialité (négligence des contraintes de la circulation routière et peu d'intérêt porté aux services publics) et surtout pour ses coûts élevés pour l'embellissement urbain, la question de l'esthétique urbaine était demeurée essentielle dans les travaux de Jacques Gréber⁴⁵. Comme démontré par le plan de 1950 pour Ottawa, ces travaux combinent à la fois le style des *Beaux-Arts* et une particulière attention aux considérations d'ordre technique quant au transport et à l'utilisation du sol.

Conclusion

Le plan Gréber pour Montréal est un précieux témoin de l'évolution de l'urbanisme à Montréal. Même si ses propositions semblaient être venues trop tard pour arrêter la saignée de la ville-centre, elles arrivaient cependant à temps pour le développement futur de l'île de Montréal. Une réalisation d'une époque, ce plan reste inséparable du contexte de sa production, reflétant par conséquent les préoccupations de son concepteur. Celles-ci misaient sur la rationalisation de l'espace dès

qu'il est question de son utilisation pour des activités urbaines, une démarche qui résulte d'une volonté de protection des espaces libres et des terres agricoles.

En enfermant l'urbanisation à l'intérieur des limites proprement définies qui rappellent les idées du mouvement *Garden City*⁴⁶, Jacques Gréber plaidait pour une planification d'ensemble du territoire de la région et disciplinait l'utilisation du sol par un programme régulateur. Même si celui-ci, considéré sous un certain aspect, paraissait restrictif et gênant pour certains intérêts, il allait cependant au-devant de la tendance de fond qui, dans le contexte du laissez-faire, se traduit par le processus de l'étalement urbain.

L'absence de nouveaux ponts dans les prévisions du plan Gréber renforce d'ailleurs l'idée de la limite imposée à l'accessibilité des espaces situés hors de l'île de Montréal. Donc, en gageant sur le contrôle des valeurs urbaines à proximité du milieu rural, Jacques Gréber privilégiait le développement urbain de type consolidé et la prévention de l'exurbanisation.

Cette préoccupation contraste avec la réalité urbaine actuelle de la région montréalaise. Les espaces libres et les terres agricoles que Gréber voulait protéger, sur l'île de Montréal et au-delà, ont été largement envahis, comme le montre la croissance spectaculaire des villes périphériques, surtout à partir de 1971 (voir tableau 2).

En considérant cette forme urbaine éclatée de la région, il est clair que les propositions du plan Gréber ne pouvaient satisfaire les nouveaux besoins nés de la croissance économique d'après la Deuxième-Guerre. Ceci s'explique en urbanisme par le fait que entre, d'une part, la recherche de nouvelles techniques de contrôle de la structure spatiale (la ceinture verte, le zonage, les densités, etc.) pour rendre une agglomération vivable, et d'autre part, leur application, la base économique de cette agglomération se transforme de plus en plus pour induire de nouvelles forces contre lesquelles les techniques finalement proposées paraissent bien souvent dépassées⁴⁷.

Ainsi, les propositions du plan Gréber seraient en déphasage par rapport aux changements fondamentaux qui allaient marquer de façon décisive la structuration de l'espace montréalais, comme c'était le cas ailleurs dans les métropoles nord-américaines. Point n'est donc besoin de dire qu'en l'absence d'une volonté politique ferme, les mutations qui s'opéraient dans la société, sous l'effet du développement technologique et de l'explosion démographique, pouvaient difficilement être circonscrites dans une structure spatiale concentrée telle que le proposait Jacques Gréber pour Montréal. Son plan est donc resté figé dans le temps, proposant une organisation spatiale qui ne faisait pas nécessairement l'affaire des promoteurs immobiliers, et ne rencontrait pas non plus le goût du public⁴⁸.

Notes

1. Une présentation de ce texte en anglais a été faite par son auteur à la 9e Conférence de l'IPHS à Espoo / Helsinki (Finlande) du 20 au 23 août 2000.

Table 2
Évolution de quelques villes
de la banlieue de Montréal
1951-1996

Couronne nord			
<i>Année</i>	<i>Saint-Eustache</i>	<i>Blainville</i>	<i>Terrebonne</i>
1951	2,615	2,981	3,201
1961	5,463	4,459	6,207
1971	9,479	9,631	9,212
1981	29,771	14,682	25,941
1991	37,278	22,679	39,678
1996	41,409	24,758	44,425
Couronne sud			
<i>Année</i>	<i>Longueuil</i>	<i>Boucherville</i>	<i>Saint-Hubert</i>
1951	11,103	1,583	6,294
1961	24,131	7,403	14,38
1971	97,59	19,997	21,741
1981	124,32	29,704	60,573
1991	129,874	33,796	74,027
1996	137,134	36,198	78,171

Source : Statistique Canada, catalogues 92-701, 92-712, 92-357-XPB

2. L'idée d'écrire cet article a émergé des recherches sur l'évolution de la planification urbaine à Montréal. À l'effet d'une exposition intitulée "Montréal en maquette", du 15 février au 24 avril 1994, au Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal où une section du plan Gréber pour Montréal était exposée, le professeur Léon Ploegaerts au département de géographie, Université d'Ottawa, avait déjà entamé des recherches sur l'existence du rapport devant accompagner ledit plan. Par la suite, dans le cadre de nos intérêts sur l'étalement urbain à Montréal, les travaux de Jacques Gréber constituaient un passage obligé qui mérite, compte tenu du débat actuel sur la régionalisation, une analyse un peu plus fouillée.
3. Dans une entrevue (26 avril 2000), Gérard Michaud nous affirmait que le plan de Québec a été dessiné à Québec, dans les locaux du Service d'urbanisme que dirigeait Roland Bédard. M. Michaud est technicien en architecture et en urbanisme (en retraite depuis plusieurs années). Il a travaillé au plan de Québec directement sous les ordres de Jacques Gréber et Édouard Fiset. Ses propos concernant ledit plan ont été confirmés, en entretien téléphonique (3 mai 2000), par George Garneau, un autre plus proche collaborateur de Jacques Gréber à Québec. Comme aux Archives de la ville de Québec où le plan d'aménagement de Québec et sa région est considéré perdu, ces deux auxiliaires de Gréber n'ont pu nous expliquer cette perte.
4. Grâce au professeur David Gordon de Queen's University, nous avons découvert à la CCN à Ottawa, dans "Gréber box", une photo d'un plan de la région de Montréal dressé par Jacques Gréber. Ce plan, de même échelle que celui que nous interprétons dans cet article, est moins détaillé que ce dernier. Ainsi, en dehors des plans de Jacques Gréber pour Montréal, nos recherches ne nous ont pas permis de trouver un autre plan, antérieur à 1950, et couvrant toute l'île de Montréal.
5. Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution* (3e édition, Montréal, 1994), 340 et 394.
6. Dean S. Rugg, *Spatial Foundation of Urbanism* (Dubuque, Iowa, 1972), 22–77.
En essayant ainsi de décongestionner le centre de la ville, l'urbanisation demeurerait continue et se développerait selon une structure spatiale en zones concentriques telles qu'étudiées par Ernest Burgess (1925).
7. Voir Clarence Stein, *Toward New Towns for America* (rev. éd., New York, 1969).
Contrairement à l'urbanisation continue de la structure de la ville industrielle, l'organisation spatiale du modèle de Radburn laisse des larges espaces vides entre les nouvelles zones résidentielles, avec un parc communautaire en leur milieu. Ce modèle était, dans la pensée de son auteur, un remède à la congestion des anciens secteurs urbains. Plus tard, beaucoup s'y sont référé pour justifier une occupation spatiale de faible densité en périphérie; ce qui conduisit à l'utilisation du terme *sprawl* (étalement) pour illustrer ce processus d'occupation spatiale.
8. Selon Paul-André Linteau, *Brève histoire de Montréal* (Montréal, 1992), 117–27, le maire Camillien Houde, après une 3e conquête du pouvoir municipal en 1938, était un politicien populiste qui, lors de l'éclatement du second conflit mondial dans lequel les canadiens étaient appelés à participer, s'était opposé publiquement en 1940 à la question de conscription pour service outre-mer. Il fut alors arrêté et envoyé dans un camp d'internement d'où il ne sortit qu'en 1944.
9. En date du 12 mai 1941, le Conseil municipal composé de 80 membres dont le maire suppléant Zénon-Hardy Lesage décrétait, par règlement et conformément à la loi 5 George VI, chapitre 73, section 67, la création du service désigné sous le nom de Service d'urbanisme de la Cité de Montréal. Celui-ci fut d'abord adopté le 2 mai 1941 par le Comité exécutif et plus tard consacré le 19 mai 1941 par la Commission municipale du Québec.
10. *Urbanisme* 3 (juillet–août 1948).
En plus de Jacques Gréber, Lawrence M. Orton, membre de la City

Planning Commission de New York et un des premiers collaborateurs de Robert Moses, le célèbre commissaire des parcs de la ville de New York; John T. Gibala, ingénieur de la division de la circulation du Service de la Police de New York; et Percy E. Nobbs, architecte et spécialiste de l'habitation, ont tous travaillé à l'époque pour la ville de Montréal en prêtant main forte au nouveau service d'urbanisme de la Cité de Montréal.

11. La mention de la conférence de Jacques Gréber à l'École Polytechnique de Montréal en 1934 est soulignée dans son curriculum vitae. De plus, dans un texte le présentant aux chambres réunies des Communes, le 25 octobre 1945, Alphonse Fournier, le ministre des Travaux Publics d'alors le confirme en disant, "*He came in 1934 to Montreal as lecturer to the École polytechnique, under the auspices of the Institut scientifique Franco-Canadien*".
12. Ce plan est intitulé "Esquisse pour Cité-Jardin de Villeray, Montréal / Domaine de Saint-Sulpice", signé et daté: "Jacques Gréber / architecte-urbaniste / S.A.G.D. – S.C. – S.F.U. / Paris, Juillet 1935".
13. Voir l'extrait du procès-verbal d'une séance du Comité exécutif de la ville de Montréal, tenue le 13 novembre 1945. Ainsi, jusque le 30 avril 1955, Jacques Gréber travaillera pour la ville de Montréal, par des contrats annuels renouvelables. En plus du projet du plan directeur, il a effectué d'autres études spéciales, tel que le plan du centre de Montréal. Un montant allant jusqu'à \$ 56,000 lui fut allouée pour ses services durant cette période.
14. Cette esquisse était présentée à l'Administration municipale en Novembre 1944. En effet, sur base du dossier urbain et des photographies aériennes, différentes données étaient analysées et traitées par thèmes devant représenter les différents aspects du plan directeur: le transport et la circulation, les zones domiciliaires, les zones industrielles, les espaces libres, etc. Ces thèmes seront par la suite étudiés à fond et intégrés pour constituer finalement le plan d'ensemble.
15. Jacques Gréber, Édouard Fiset, Roland Bédard, *Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, Rapport, (Québec, 1956), 1.
16. André Lortie, *Jacques Gréber (1882–1962) et l'urbanisme, le temps et l'espace de la ville* (thèse de doctorat non publiée de l'Institut d'urbanisme de Paris, 1997), 312–4.
Jacques Gréber avait toujours su composer avec ses collègues locaux dont l'implication était déterminante dans la confection du plan directeur, comme c'était le cas à Ottawa.
17. C'est à Paris que ce plan fut dessiné. Selon une lettre, du 18 avril 1950, de Aimé Cousineau, alors directeur du service d'urbanisme, à Louis Lapointe, directeur des services municipaux de l'époque, il avait fallu la collaboration d'un grand nombre des techniciens au bureau parisien de Jacques Gréber, pour compléter rapidement ce plan. Celui-ci était attendu pour les travaux de la Commission d'étude des problèmes de la circulation et de transport qui allaient se tenir dans le courant de l'année.
18. Même si l'idéal aurait été de garder à plat toutes les sections du plan, par manque d'espace cependant et compte tenu de leurs dimensions trop grandes, elles sont conservées roulées dans des cylindres de carton de 29 cm de diamètre, à la division de la gestion de documents et des archives, Service du greffe de la ville de Montréal.
19. L'absence des limites administratives entre les différentes municipalités est due certainement à l'emploi des photographies aériennes dans la confection du plan d'ensemble.
20. Les recherches que nous avons effectuées aux archives de la ville n'ont pas permis de prouver hors de tout doute l'existence de ce rapport. Au service du développement économique et urbain, ayant succédé depuis le 8 mars 1999 au service d'urbanisme, ce document est officiellement considéré comme perdu. L'exposition des principes du plan dans un rapport était conforme aux principales attributions du service d'urbanisme, et est explicitement stipulé par l'article 8 du règlement n° 1682 ayant créé ce service en 1941. Cette pratique, en constante évolution

Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal

- depuis la Deuxième Guerre mondiale, est consacrée et codifiée depuis 1979 par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
21. Jocelyn Letourneau, *Le coffre à outils du chercheur débutant, guide d'initiation au travail intellectuel* (Toronto, 1989), 101–4.
 Dans les recherches à caractère historique, un tour d'horizon des documents de la même époque, et la consultation d'autres œuvres produites par un même auteur vers la même période, constitue une méthode reconnue et qui facilite la compréhension d'un document à l'étude.
 22. *La Charte d'Athènes* (Paris, 1957), avec un discours liminaire de Jean Girardoux.
 Cette Charte, bien que contestée, est perçue comme le manifeste de l'urbanisme fonctionnaliste depuis la Deuxième Guerre mondiale. Elle a été écrite par Le Corbusier au nom des autres membres des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). Dissolus en 1969 suite aux dissensions internes, les CIAM furent fondés en 1928, et ils réunissaient les plus grands spécialistes de la ville tels que Walter Gropius, Ludwig Mies van der Rohe, Lucio Costa. Rendre la ville habitable et harmonieuse, telle était l'exigence qui sous-tendait les 95 propositions de la Charte d'Athènes.
 23. Selon le Rapport général du plan d'aménagement d'Ottawa, la libération de la ville de sa gare, trop engagée dans la ville; l'importance donnée aux espaces libres; et la création d'une ceinture verte (Green belt), étaient les principaux éléments autour desquels était bâti ce projet.
 24. Voir *Les Gréber, une dynastie d'artistes* (catalogue de l'exposition, Musée départemental de l'Oise, Beauvais, 3 mai – 15 septembre 1994).
 25. Les principes de ce plan conçu pour 700,000 à 800,000 habitants concernaient la consolidation de l'espace territoriale en regroupant les activités urbaines de même nature; la préservation des valeurs foncières, en restructurant les voies ferroviaires d'arrivée en ville; la création d'un réseau de communication et d'échanges interurbains et locaux devant assurer une circulation logique et fonctionnelle entre les différents secteurs d'activités; et la mise en valeur et la protection raisonnée des éléments historiques.
 26. Une vidéo 3/4" (24 minutes et 13 secondes) en couleur et dont la bande sonore a disparu retrace à ce sujet le portrait des quartiers Saint-Sauveur et Saint-Roch dans les années 1950–1955. Elle montre l'état des conflits de circulation à l'époque où les trains du Canadien Pacifique et du Canadien National traversaient les quartiers centraux; ainsi que l'état de pollution avancé de la rivière Saint-Charles pour laquelle une maquette de l'aménagement des berges est proposée à la manière du canal Rideau d'Ottawa. Jacques Gréber y partage la vedette avec Edouard Fiset, son adjoint, et Roland Bédard, directeur du Service d'urbanisme de l'époque. (Service du greffe, Archives municipales, Cote : V/03400/00004).
 27. Voir *Urbanisation de Montréal*, rapport préliminaire du plan directeur (Ville de Montréal, 1944).
 28. Isabelle Gournay, "Retours d'Amérique (1918–1960), les voyages de trois générations d'architectes français", Dans *Américanisme et Modernité, l'idéal américain dans l'architecture*, sous la direction de J.-L. Cohen et Hubert Damisch, (Paris, 1994), 295–315.
 29. Paul-André Linteau, 129–40.
 30. Voir *La Patrie*, jeudi 6 avril 1950; *Herald*, April 5, 1950.
 Commentaires de Aimé Cousineau, alors directeur du Service d'urbanisme, lors de la livraison du plan par Jacques Gréber.
 31. Voir *La Presse*, 9 février 1956; *Montréal Matin*, 21 septembre 1956.
 32. *La Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme*, L.R.Q., Chapitre A-19.1, Titre I, Section II, Contenu du schéma d'aménagement.
 33. Jacques Gréber, Édouard Fiset, John M. Kitchen, *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Rapport général et atlas annexe, (Ottawa, 1951), 160.
 34. Jacques Gréber, *Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, 7.
 35. Hans Blumenfeld, *The Modern Metropolis, Its Origins, Its Growth, Characteristics and Planning* (Cambridge, 1968), 61–76.
 36. Le lecteur peut constater l'évolution de l'état d'urbanisation à Montréal en se référant à Jean-Claude Marsan, 312.
 37. Jacques Gréber, *Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, 47.
 38. C'est à la lumière de l'esquisse pour la Cité Jardin de Villeray, Montréal, dessin n° 2, par Jacques Gréber, Juillet 1935, que nous nous sommes fait une idée sur ce que pouvait être l'aménagement à l'intérieur des périmètres d'agglomération hors des vieux centres urbains.
 39. Jacques Gréber, *Projet d'aménagement de la Capitale nationale*, 69; et aussi, Jacques Gréber, *Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, 40.
 40. La recommandation 60 de la Charte d'Athènes exige que les voies de circulation soient classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses.
 Dans le projet d'Ottawa la hiérarchie du réseau de circulation retient la classification habituelle : Artères inter-urbaines, voies principales, routes de plaisance, rues et stationnement.
 41. Jean-Claude Delorme, "Jacques Gréber, Urbaniste français", *Metropolis* 3, n° 32 (15 juillet–15 août 1978) : 49–55.
 42. L. D. McCann, "Planning and Building the Corporate Suburb of Mount Royal, 1910–1925", *Planning Perspectives* 11, no. 3 (July 1996) : 259–301.
 43. Walter Van Nus, *The Plan-Makers and the City, Architects, Engineers, Surveyors and Urban Planning in Canada, 1890–1939* (Ph.D. thesis, University of Toronto, 1975), 134–175; et William H. Wilson, *The City Beautiful Movement* (Baltimore, 1989).
 Le mouvement City Beautiful s'est développé aux États-Unis à partir de la fin du 19e siècle (Exposition internationale de Chicago, 1893–94) et a connu ses meilleurs jours entre 1900 et 1920. L'urbanisme esthétique, de tradition Beaux-Arts, émane de ce mouvement qui orientait la pensée et l'action publiques vers la beauté urbaine, malgré les coûts élevés que cette dernière nécessitait. S'appuyant sur les concepts de l'architecture paysagiste de Olmsted, son précurseur, le mouvement *City Beautiful* prônait l'amélioration visuelle de l'environnement, notamment par l'embellissement des parcs, la décoration urbaine, les boulevards plantés, les monuments magnifiques, etc., afin de stimuler la productivité et l'économie urbaine.
 44. Paul-André Linteau, *Maisonnette ou Comment des promoteurs fabriquent une ville, 1893–1918* (Montréal, 1981), 199–220.
 45. Voir *Le Canada*, 16 octobre 1947, où Jacques Gréber relève l'importance de l'esthétique dans le paysage urbain lors d'une conférence devant la Chambre de commerce de Jeunes réunis à l'école des Arts et Métiers, rue St-Denis.
 46. Ebenezer Howard, *Les Cités-Jardins de demain* (Paris, 1969).
 47. Hans Blumenfeld, 14–15.
 48. James Lorimer, *La cité des promoteurs* (Montréal, 1981), 93–105.
 La maison unifamiliale isolée dans un environnement pur et sécuritaire pour l'éducation des enfants était devenue dès 1945 un rêve populaire qu'une structure spatiale concentrée ne pouvait aider à réaliser. J. Lorimer montre qu'à la suite de la promotion de ce type d'habitat qui n'est offert qu'en périphérie de plus en plus éloignée, l'espace urbain de Montréal était passé de 53,146 acres en 1952 à 113,284 en 1964, une augmentation de plus de 113 % en une dizaine d'année.