

Bulletin d'histoire politique

Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal

France Vanlaethem



Volume 17, numéro 1, automne 2008

L'Expo 67, 40 ans plus tard

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1056051ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1056051ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Bulletin d'histoire politique
VLB Éditeur

ISSN

1201-0421 (imprimé)

1929-7653 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Vanlaethem, F. (2008). Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal. *Bulletin d'histoire politique*, 17(1), 121–133.
<https://doi.org/10.7202/1056051ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique; VLB Éditeur, 2008

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal

FRANCE VANLAETHEM
École de design

Bien des personnes et des institutions voient dans l'Expo 67 la manifestation qui déclencha la modernisation de Montréal, de son cadre bâti et de ses réseaux de transport. C'est ainsi que le site Internet de la Bibliothèque et Archives nationales du Canada qui consacre plusieurs pages à l'histoire et à l'héritage de Terre des hommes, laisse penser que l'événement motiva la construction du métro et de la Place des Arts et qu'il provoqua une fièvre constructive favorisant la percée du modernisme¹. Certes, l'Expo 67 fut une manifestation éclatante de la modernité, de son idéologie du progrès et de sa confiance dans les vertus de l'innovation et de la technologie. Cependant la transformation physique radicale que connut le centre-ville de Montréal au milieu du siècle dernier, ne fut ni instantanée, ni immédiate. De plus, elle ne peut être imputée à un seul fait, fut-il d'une envergure sans précédent : un site de 400 hectares aménagé au milieu du fleuve Saint-Laurent en moins de cinq ans, une centaine de pavillons représentant 61 nations ou illustrant plusieurs thèmes érigés en vue d'accueillir plus de 30 millions de visiteurs². Plusieurs des réalisations qui bouleversèrent la structure urbaine et la physionomie architecturale de Montréal dans les années 1950 et 1960 ont des origines bien plus lointaines.

Alors que le 13 novembre 1962, Montréal fut enfin choisie comme ville d'accueil de l'exposition universelle et internationale de 1967³, après une première candidature malheureuse, les études pour la construction du métro étaient engagées depuis bientôt deux ans. Cette fois, elles n'étaient pas une exploration de plus des orientations qui devaient guider la réalisation d'une infrastructure en projet depuis 50 ans⁴. Conduites sous la direction du service des Travaux publics de la Ville, elles précisaient son tracé composé de deux lignes, l'une nord-sud passant sous la rue Berri, montant jusqu'au boulevard

Henri-Bourrassa et rejoignant le bas du carré Dominion en longeant l'avenue Viger, l'autre est-ouest sous le boulevard de Maisonneuve, d'Atwater à Frontenac, son mode de construction en tranchée ou en tunnel suivant la nature du sol traversé ainsi que le matériel roulant qui serait exploité. Le 23 mai, son chantier avait été ouvert par le maire Jean Drapeau entouré des autorités ecclésiastiques et responsables municipaux, professionnels et ouvriers engagés dans cette entreprise d'« avenir »⁵. Cet événement n'est pas le seul à témoigner de la vitalité du secteur de la construction au moment où Montréal était dans l'attente de la décision du Bureau international des expositions (BIE). L'année 1962 fut particulièrement riche en inaugurations.

Le 28 avril 1962, le premier ministre Jean Lesage présida à l'ouverture officielle de la maison de la Canadian Industries Limited (CIL), en présence du maire, des présidents du Royal Trust et de la Banque de Montréal, et de Ionel Rudberg, le promoteur de cette opération immobilière. Il en profita pour souligner la vision commune du futur qui sous-tendait la réalisation de cet immeuble tout comme l'administration de la province⁶. Le 8 juin, le nouveau siège social d'Hydro-Québec fut inauguré et, au début de l'automne, le 13 septembre, la première phase de la Place Ville-Marie. Tous ces édifices sont érigés en bordure du boulevard Dorchester (rebaptisé René-Lévesque depuis 1987) que la Ville de Montréal avait élargi dans les années 1950 afin de favoriser l'accès aux gares et de doter le centre-ville d'une artère de prestige.

La Place Ville-Marie est sans conteste le projet qui donna une nouvelle facture architecturale à la modernisation du centre-ville de Montréal et, ceci, dès le milieu des années 1950. Son projet s'inscrit dans le cadre de la vaste opération de rénovation urbaine amorcée en 1910 par la compagnie de chemin de fer Canadien du Nord (CNoR) afin d'établir un troisième terminus au cœur de la métropole, à proximité de la gare Windsor du Canadien Pacifique (CP) et de la gare Bonaventure du Grand Trunk Railway of Canada (GTRC). Si le terminus du CNoR desservi par des voies arrivant par le nord, en tunnel sous le Mont Royal, avait été ouvert de manière provisoire en 1915, la réalisation du grand projet immobilier esquissé dès 1914 pour les terrains acquis à un bloc du carré Dominion, entre les rues Catchart, University, Saint-Antoine et Mansfield, se faisait attendre. Après la guerre, il avait été relancé par la société des Chemins de fer nationaux du Canada (aujourd'hui appelé Canadien national) qui avait intégré entre autres la CNoR lors de sa création en 1919, avec la construction du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'hôtel Reine-Élisabeth, autour de la gare Centrale érigée de manière permanente quelques années plus tôt. Cependant le CN n'avait ni les moyens financiers, ni les ressources professionnelles pour mener à bien la rénovation des 9 hectares qu'il possédait au centre-ville, un défi que releva le promoteur américain William Zeckendorf en 1955⁷.

À l'époque, William Zeckendorf s'imposait comme le plus important promoteur immobilier des États-Unis. Il avait acquis une certaine notoriété en cédant les terrains qu'il avait rassemblés en bordure de l'East River en vue de la réalisation d'un ambitieux complexe immobilier, pour permettre la construction du siège des Nations unies à New York, assurant ainsi à la ville son statut de « capitale du monde »⁸. Par ailleurs, sur la scène architecturale, il s'était fait remarquer par l'envergure et le modernisme des projets qu'avait conçus pour New York, Denver et Washington, le bureau d'études architecturales de la Webb & Knapp, l'agence immobilière qu'il dirigeait. Cette équipe avait été constituée par l'architecte d'origine chinoise Ieoh Ming Pei et était composée de jeunes diplômés formés par Walter Gropius et Marcel Breuer à l'École de design de l'université de Harvard⁹. Pour Montréal, ils proposèrent d'abord un nouveau plan d'ensemble pour les trois quadrilatères propriétés du CN qui fut approuvé par le gouvernement canadien en décembre 1957¹⁰. Par la suite, ils développèrent le projet de mise en valeur des terrains au nord du boulevard Dorchester pour lesquels la filiale canadienne de la Webb & Knapp avait signé un bail emphytéotique d'exploitation. Dans la foulée, les plans d'architecture de la Place Ville-Marie furent élaborés avec la collaboration des architectes montréalais Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud, Sise.

À Montréal, l'ambition de Zeckendorf n'était pas accueillie de manière positive par tous. Plusieurs entreprises refusèrent de s'associer au projet de la Place Ville-Marie ou encore lui firent concurrence¹¹. Certaines banques et leurs alliés, les promoteurs immobiliers, ces nouveaux acteurs de la scène urbaine, engagèrent des opérations en vue de battre la Webb & Knapp (Canada) en terme d'échéancier ou de prouesse technique. En mai 1958, malgré sa confidentialité, la décision prise par la Banque Royale du Canada d'abandonner son adresse principale sur la rue Saint-Jacques, où elle occupait un des premiers gratte-ciel de Montréal depuis 1926, pour devenir le locataire principal de la Place Ville-Marie motiva la Banque de commerce canadienne impériale (BCCI) à s'installer dans un nouvel édifice en bordure du carré Dominion. Quelques mois plus tard, la compétition de ces deux institutions financières s'inscrivait dans le ciel de Montréal, chacune prétendant ériger la plus haute tour du Commonwealth britannique. Par ailleurs, en 1959, la réalisation de la Place Ville-Marie motiva le promoteur montréalais Ionel Rudberg à mettre en chantier un immeuble en hauteur au coin de la rue University, grâce au soutien de la CIL qui s'engagea à louer plus de 12 étages dans le nouveau bâtiment¹². La maison CIL fut la première à ouvrir ses portes « sur le boulevard des gratte-ciel », dans le « nouveau cœur commercial de Montréal », volant ainsi la vedette à son voisin, la Place Ville-Marie¹³. La

BCCI avait préféré fêter la mise sous toit de sa tour, et donc le record de sa hauteur, un an plus tôt¹⁴.

Ces trois immeubles par leur taille, leur implantation urbaine et leur facture architecturale confèrent à la ville une nouvelle forme. Leur architecture est bien plus novatrice que celle du siège de l'Hydro Québec, lui aussi en chantier à la fin des années 1950. Ce bâtiment conçu par l'architecte montréalais Gaston Gagnier, un proche de l'Union nationale, le parti du premier ministre Maurice Duplessis, s'élève à front de rue et témoigne d'un modernisme encore emprunt de classicisme, malgré la mise en œuvre du dispositif architectonique le plus novateur de l'époque, le mur-rideau de verre et de métal : au rythme régulier de sa façade principale se superpose la symétrie introduite par les deux corps latéraux recouverts de pierre, une composition axiale marquée par la position centrale de l'entrée principale. Dans le sillage des réalisations qui, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, avaient établi la prééminence des États-Unis sur la scène architecturale internationale, les projets de la CIL, de la Banque royale et de la BCCI réinventent la ville en subvertissant le rapport de contiguïté entre le bâti et la rue qui caractérisait alors le tissu urbain. Ils projettent de hautes tours aux façades indifférenciées qui s'élèvent sur de plus ou moins vastes esplanades. La tour de la CIL fut dessinée par la plus prestigieuse agence d'architecture américaine à l'époque, Skidmore, Owings & Merrill, celle de la BCCI par l'architecte canadien d'origine anglaise établi à Toronto, Peter Dickinson.

Cette mise au point étant faite, cherchons à répondre à la question posée qui n'est certes pas inédite. Dans son histoire de Montréal, Paul-André Linteau reconnaît dans l'Expo 67 un des grands projets du maire Jean Drapeau, celui qui permit d'accélérer la construction des autoroutes et l'aménagement de nouveaux hôtels¹⁵, alors qu'André Lortie, le commissaire de l'exposition sur le Montréal des années 1960 présentée au Centre canadien d'architecture en 2004, l'identifie comme « le catalyseur qui précipita la solution d'aménagement du Grand Montréal »¹⁶. Cet événement aurait favorisé un changement d'échelle et de méthode dans le contrôle du développement urbain, le passage d'un urbanisme de régularisation à un urbanisme de planification.

Mais avant de nous interroger sur l'impact que l'Expo 67 a eu sur le développement architectural et urbain de Montréal, posons nous la question inverse : quel fut le poids des considérations urbaines et architecturales dans la candidature de Montréal comme ville hôte de l'exposition universelle de 1967 ?

LA CANDIDATURE DE MONTRÉAL

L'idée d'accueillir l'exposition universelle et internationale de 1967 à Montréal fut avancée dans le cadre de celle de Bruxelles 58. Lors de la Journée nationale du Canada célébrée le 25 août 1958, le sénateur Mark Drouin proposa que le centenaire de la Confédération canadienne soit marqué par la tenue d'une telle manifestation, alors qu'il rencontrait la presse dans le pavillon du Canada. Il défendait une telle « foire » par les avantages commerciaux et touristiques que pouvaient en tirer le pays tout entier et suggéra qu'elle soit organisée à Montréal, vu la localisation de la ville au centre d'une zone peuleuse et son accessibilité aisée à partir des États-Unis. Si sa proposition souleva immédiatement l'enthousiasme du Conseil municipal de Montréal, qui y voyait de plus une occasion de célébrer le 325^e anniversaire de la fondation de la cité, il provoqua tout aussi rapidement une réaction négative de la part du maire de Toronto qui avait une même ambition pour sa ville¹⁷. Dans les mois qui suivirent, les autorités municipales et le milieu des affaires de Montréal déployèrent de nombreux efforts pour tenter de convaincre le premier ministre du Canada, John G. Diefenbaker. C'est seulement en février 1960 que le gouvernement fédéral avalisa la candidature de Montréal alors qu'elle reçut l'appui du Comité national des fêtes du centenaire de la Confédération, alors officiellement formé¹⁸.

En mars 1960, le gouvernement fédéral déposa la candidature de Montréal auprès du BIE à Paris, accompagnée d'une brochure vantant les mérites de la ville. Ce document au graphisme soigné, souligne la position majeure qu'elle occupait dans l'économie et la culture canadiennes : Montréal y est présentée comme une ville cosmopolite d'origine française, située à la croisée des grandes routes maritimes et ferroviaires, carrossables et aériennes. En ce qui concerne l'architecture, les images sont plus éloquentes que le texte, même si y sont mentionnés le confort de ses bâtiments au design moderne et l'efficacité de son réseau routier. Outre des photographies du port et du « Montréal moderne » représenté par la place d'Armes et la rue Saint-Jacques, y sont reproduites les maquettes de la Place Ville-Marie et de la Place Windsor (en fait, la tour de la BCCI), de même qu'un photo-montage de l'autoroute est-ouest entrant dans la ville par l'Ouest¹⁹. À la demande de l'Union soviétique qui, avec l'Autriche, étaient les autres prétendants, la décision du BIE fut reportée à la réunion de mai. Pour soutenir sa ville, le maire de Montréal, Sarto Fournier, fit à chaque fois le déplacement. En vain : lors du vote, Moscou l'emporta sur Montréal par deux voix²⁰, Vienne s'étant désistée entre-temps.

Deux ans plus tard, le maire Drapeau fut aussi vindicatif que son prédécesseur, alors que Montréal put à nouveau présenter sa candidature suite

au désistement de l'Union soviétique en avril 1962, non sans subir à nouveau la concurrence de Toronto. Le dossier préparé par le Comité provisoire tripartite formé en vue de valider la candidature de Montréal, reprend les arguments avancés précédemment. Dans ces pages, à nouveau, le cœur de la démonstration est que Montréal est la métropole du Canada et l'accent est mis sur son accessibilité, principalement à partir des États-Unis²¹. Aussi, il n'est pas étonnant que la décision prise par le BIE en novembre, ait accéléré la modernisation du réseau routier en projet depuis les années 1920.

LA MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Depuis l'entre-deux-guerres, les idéaux en matière d'aménagement urbain avaient bien changé à Montréal. Dès les années 1920, les intentions d'embellissement avaient laissé place aux préoccupations fonctionnelles. Le plaisir anticipé de se déplacer dans la ville le long de beaux grands boulevards arborés dessinés par des architectes, avait été abandonné. L'arrivée de l'automobile changeait la donne. Alors même qu'elle était encore rare, des ingénieurs avaient élaboré des plans urbains visant à adapter le réseau viaire à sa vitesse en proposant la construction d'un système de voies rapides²².

Un pas important fut franchi dans la planification urbaine alors que le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal nouvellement créé, élaborait un plan directeur en 1944. Si ce document n'eut jamais de poids réglementaire, il établit néanmoins à long terme les priorités en matière de développement urbain : l'amélioration de la circulation et le contrôle de la croissance par le zonage. Le document préconise la construction de deux lignes de métro, l'une est-ouest, l'autre nord-sud, ainsi que celle de voies de circulation rapides encerclant le Mont Royal à distance, afin de décongestionner le centre des affaires tout en prolongeant les routes de pénétration du réseau provincial. Une artère ultrarapide est même prévue le long du canal Lachine et du port, une autostrade qui, à l'exemple des grandes villes américaines, se superpose à la trame traditionnelle des rues, notamment à la rue de la Commune, à hauteur du quartier des affaires de la rue Saint-Jacques²³. En 1946 et 1947, des études plus fines sur la circulation furent déposées qui, en 1948, débouchèrent sur le projet de l'autoroute est-ouest, suite aux pressions faites par les automobilistes regroupés en association et par les professionnels en urbanisme²⁴.

Tandis que la circulation automobile au centre-ville était de plus en plus congestionnée, les études pour l'autoroute est-ouest furent complétées, un rapport préliminaire étant déposé en janvier 1959 et un autre précisant son tracé et son coût en juillet 1959²⁵. Le photo-montage « futuriste » préparé par

les professionnels afin de préfigurer sa pénétration dans la ville à partir de l'ouest, illustre le rapport déposé pour soutenir la candidature de Montréal auprès du BIE en mars 1960²⁶. Cependant, suite à l'élection de Jean Drapeau, le 24 octobre 1960, ce projet fut écarté par la nouvelle administration qui lui préférait le métro et l'autoroute Décarie reliant le pont Champlain au boulevard Métropolitain. Ce dernier, dont le chantier avait été lancé lors du premier mandat de Drapeau après plus de trente ans de débat au sein de la Commission métropolitaine de Montréal, venait d'être inauguré en janvier 1960. Surélevé, le boulevard Métropolitain fut la première voie rapide construite en site protégé sur le territoire de la ville.

Toutefois, malgré l'intention politique, la réalisation de l'autoroute Décarie qui devait décongestionner l'ouest de la ville, se fit attendre. L'accueil était toujours le même que celui qui avait entravé la construction du boulevard Métropolitain, le financement des travaux que devaient se partager les municipalités traversées. Cependant, en novembre 1962, le choix de Montréal comme ville-hôte de l'exposition universelle permit de débloquer la situation en profitant du budget alloué par le gouvernement fédéral pour la réalisation de l'autoroute Transcanadienne.

Suite au vote de la Loi sur la route transcanadienne en 1949, toutes les provinces du Canada avaient signé plus ou moins rapidement la Convention précisant les standards techniques et les normes administratives pour l'exécution de la route qui devait relier St-John's à Terre-Neuve, à Victoria en Colombie-britannique²⁷. Seul le Québec qui était gouverné par l'Union nationale, avait refusé d'adhérer à ce projet « né dans l'Ouest » au nom des droits constitutionnels. Une position que ne partageaient pas les libéraux de Jean Lesage qui, une fois élus en juin 1960, s'empressèrent de négocier les termes de la convention, sans pour autant préciser le tracé qu'emprunterait la Transcanadienne sur le territoire de l'île de Montréal dans le document signé en mai 1961²⁸. Pendant plusieurs mois, le ministère de la Voirie du Québec chercha à le faire passer par le boulevard Métropolitain, une solution à laquelle s'opposait le ministère des Travaux publics du Canada. Finalement, à l'automne 1962, ce chemin fut abandonné car la voie surélevée construite selon des normes inférieures à celles imposées pour la Transcanadienne, fut jugée incapable d'absorber le trafic. Dès lors, le trajet alternatif proposé par la Ville de Montréal empruntant Décarie pour rejoindre l'autoroute est-ouest, fut étudié en détail.

En 1964, les autorités s'étaient entendues sur un tracé modifié qui évite à la fois les quartiers populaires de l'ouest et le Vieux-Montréal suite aux protestations de certains conseillers municipaux et à l'opposition de l'administration du Port de Montréal, conseillée par les architectes et urbanistes Daniel

et Blanche van Ginkel²⁹. Dans le projet rendu public en avril, de l'extrémité ouest de l'île, la route Transcanadienne emprunte le boulevard Métropolitain et, ensuite, le boulevard Décarie réaménagé en voie rapide en tranchée, pour rejoindre via l'échangeur qui surplombe la cour de triage Turcot, l'autoroute est-ouest qui loge la falaise et les voies du CP, pour ensuite plonger en tunnel et poursuivre en tranchée en longeant la ligne du métro, au sud de la Viger, jusqu'à Papineau.

À la veille de l'Expo, si la majorité des infrastructures routières, tout comme le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, fut inaugurée, l'autoroute est-ouest restait en projet. À partir du centre de la ville ou encore du pont Champlain, le site de l'Expo était desservi par l'autoroute Bonaventure construite dans la continuité de la rue University par le Port de Montréal.

Malgré le fait que l'ouverture de son chantier fut repoussé, l'autoroute est-ouest qui passe en tunnel sous le centre-ville contribua à la réputation internationale de Montréal. Il confère à la ville une morphologie nouvelle, tridimensionnelle, les voies de circulation n'y étant plus juxtaposées comme dans la ville ancienne, mais superposées et spécialisées : à hauteur de la Place Bonaventure, se croisent la Transcanadienne, la ligne de métro nord-sud, les voies de chemin de fer qui desservent la gare Centrale et le réseau piétonnier souterrain. À la veille de l'Expo, Montréal préfigurait la ville du futur pour la presse architecturale américaine et européenne, son centre-ville étagé était considéré comme le plus avancé au monde, et les grands complexes immobiliers au sud de La Gauchetière participaient largement à cette renommée³⁰.

LES GRANDS PROJETS IMMOBILIERS

Outre la Place Bonaventure, y avaient été érigées la Place du Canada et la Place Victoria. Si la construction des deux premières avait été explicitement motivée par la tenue de l'Expo, il n'en est pas de même pour la tour de la Bourse³¹.

Le projet de tour de la Bourse remonte aux années 1950, à l'achat de terrains en bordure du carré Victoria par la Banque Mercantile du Canada et il est lié à la concurrence vive que se faisaient alors Montréal et Toronto, une logique dans laquelle s'inscrit aussi l'Expo. Il se concrétisa au tout début des années 1960, grâce à l'investissement de la Società Generale immobiliare de Rome³² et à la décision prise par la Bourse de Montréal, à l'étroit dans ses installations proches de la place d'Armes, de déménager ses services. Il était des plus ambitieux : ériger trois tours de 51 étages à la marge de la vieille ville selon les dessins de professionnels italiens de grande réputation, l'architecte

Luigi Moretti et l'ingénieur Pier Luigi Nervi³³. Le 21 octobre 1965, la tour de la Bourse, première phase d'un projet qui avait été réduit à deux gratte-ciel pour des raisons de stabilité et des contraintes de zonage, fut inaugurée. Elle était alors la plus haute tour en béton au monde et témoigne de l'importance qu'avait pris ce matériau dans l'architecture à l'époque, aux dépens du métal.

Le béton apparent, brut de décoffrage ou préfabriqué, est le principal matériau de la Place Bonaventure comme de la Place du Canada. Bien que construits à l'occasion de l'Expo 67, ces projets ne sont pas tout à fait nouveaux. On peut voir dans la Place du Canada une version réduite de l'ambitieux projet de reconstruction de la gare Windsor avancé par le CP en 1929³⁴. Si l'architecte montréalais Roger d'Astous et son associé, Jean-Paul Pothier, esquissèrent l'ensemble, ils ne réalisèrent que l'hôtel Château Champlain, la construction de la tour de bureaux étant confiée à l'une des plus grandes agences d'architecture au Canada, John B. Parkin Associates de Toronto.

La Place Bonaventure est la dernière pièce de la vaste opération de rénovation urbaine engagée en 1910 afin d'établir au cœur de la ville une troisième gare ferroviaire. Ce centre commercial qui devait être « le plus prestigieux du Canada » et permettre aux hommes d'affaires de poursuivre leurs échanges en marge de l'Expo, fut réalisé par Concordia Estates Development suite à l'appel d'offres lancé par le CN. Son projet dessiné par l'agence d'architecture ARCOP (nouvelle dénomination prise par la firme Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud, Sise), innovait par son implantation urbaine à front de rue, sa massivité et la complexité de son organisation spatiale.

CONCLUSION

Pour conclure, il faut constater qu'en effet, l'exposition universelle et internationale de 1967 fut un accélérateur de la modernisation de la ville de Montréal, qu'elle permit la réalisation, voire l'achèvement, de projets esquissés depuis de nombreuses années, tant en ce qui concerne les réseaux de circulation que la rénovation urbaine aux abords du carré Dominion. L'horizon de l'Expo 67, relança les opérations projetées par les compagnies ferroviaires, celle du CP au pied du carré Dominion, à côté de la gare Windsor, et celle du CN sur les voies de chemin de fer qui traversent la ville du nord au sud, après que la candidature de Montréal ait été officiellement approuvée, fin 1962. Elle motiva le développement de la Place Bonaventure et de la Place du Canada, des ensembles multifonctionnels comprenant chacun un hôtel. Certes, dans l'état actuel de la recherche, il est plus difficile de cerner quel

fut l'impact de l'exposition alors que celle-ci n'était encore qu'un projet incertain soutenu par les autorités municipales et le milieu des affaires en 1958 et en 1959. Une chose est certaine, dans les articles de presse qui annoncent la construction du siège d'Hydro-Québec, de la maison CIL et de la tour de la BCCI, il n'est jamais question de l'événement international tant souhaité.

Par ailleurs, il est évident que l'implantation de l'Expo sur les îles au milieu du fleuve Saint-Laurent, au large du cœur de la ville, contribua à réorienter le développement immobilier concentré à la fin des années 1950, le long du boulevard Dorchester élargi. Il se déplaça au sud, le long de La Gauchetière, au-dessus de la ligne du métro (la station Bonaventure était à l'époque la tête de la ligne orange) et à proximité de l'autoroute Bonaventure qui donnait accès à sa principale porte d'entrée située sur la jetée Mackay. Elle renforça ainsi l'ouest du centre-ville au détriment de l'est, comme le remarqua la presse à l'époque³⁵, malgré les efforts déployés par les hommes d'affaires candiens-français.

Cependant, le développement urbain se fit à la pièce, sans planification d'ensemble, si ce n'est celle des réseaux de circulation, malgré les propositions d'architecte, telle celle d'André Blouin pour une Place de la Confédération, une vaste esplanade ponctuée d'édifices descendant à partir des gares vers le fleuve et la Cité du Havre. L'administration municipale relança les études pour l'autoroute est-ouest, une première fois, alors que l'exposition universelle et internationale était espérée, une deuxième fois, alors que, finalement, son organisation avait été confiée au Canada. L'urbanisation de Montréal au milieu du siècle dernier se fit donc sous le signe de la mobilité mécanique, tout comme d'ailleurs, l'aménagement du site de l'Expo qui n'était pas structuré selon des principes de composition esthétique, mais plutôt par un système de transport en commun diversifié.

NOTES ET RÉFÉRENCES

1. Bibliothèque et Archives nationales du Canada, « Expo 67 Terre des Hommes. Héritage : Des infrastructures pour Montréal ». Cette impression est déjà donnée dans la présentation qui est faite de l'exposition dans le *Guide officiel/official*, Les Éditions Maclean-Hunter, 1967, p. 8-9.
2. Expo 67 : *L'album-mémorial de l'Exposition universelle et internationale de première catégorie tenue à Montréal du 27 avril au 29 octobre 1967 / The Memorial Album of the First Category Universal and International Exhibition Held in Montreal from 27 April to 20 October 1967*, s. l., T. Nelson, 1968, p. 42-43. L'exposition accueillit 50 306 648 visiteurs.

3. Bureau international des expositions, Procès verbal de la 50^e session du 11 mai 1962, Archives de la Ville de Montréal ; Bureau international des expositions, Communiqué de presse, s. d., Archives de la Ville de Montréal.
4. À Montréal, l'idée de construire un système de transport souterrain remonte à 1910, alors que le nouveau maire James J. Guerin promit une amélioration du transport en commun et que les compagnies privées se faisaient concurrence pour le marché lucratif des services publics, comme nous l'avons montré lors de la conférence donnée au Centre canadien d'architecture le 1^{er} février 2001, dans le cadre d'une série intitulée « La ville en mouvement ». Voir aussi Société de transport de Montréal, « Histoire de la mise en place du métro, 1910-1966 ».
5. Lors de cet événement le maire Drapeau débuta son allocution par ces mots : « Monseigneur, Monsieur le chanoine, mes collègues du Comité exécutif et du Conseil, Messieurs de la Commission de transport, Mesdames, Messieurs, il y a peut-être plusieurs façons de célébrer les cinquantenaires, mais, je pense, que de célébrer le cinquantenaire du projet du métro à Montréal en commençant la construction du métro sera sans doute acceptée comme la meilleure façon, la façon plus pratique, la façon la plus réaliste de fêter un cinquantenaire... », Radio Canada, « Les archives de Radio Canada : Début officiel du chantier du métro ».
6. « 34-Storey CIL House Opened with Ceremony », *The Montreal Star*, 30 avril 1963.
7. Ce rapide résumé du projet ferroviaire de rénovation urbaine s'appuie sur les études suivantes : *The Mount Royal Tunnel*, Montréal, Trains and Trolleys Book Club, 1963 ; Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, Centre canadien d'architecture/Boréal, 1998 ; Isabelle Gournay et France Vanlaethem, « A Long Term Perspective on Place Ville-Marie », *Journal of the Society for the Study of Architecture in Canada/Journal de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, vol. 24, n^o 1, 1999, p. 6-15.
8. Carter Wiseman, *I. M. Pei. A Profile in American Architecture*, New York, Harry N. Abrams, 1990, p. 49.
9. Pour la collaboration entre Zeckendorf et Pei, voir le chapitre 3, « The Zeckendorf Years (1947-60) : Learning to Think Big », Carter Wiseman, *ibid.*, p. 47-71. Rappelons qu'en Allemagne, Walter Gropius et Marcel Breuer avaient été des figures centrales de l'école qui révolutionna l'enseignement des arts, le Bauhaus, le premier à titre de directeur fondateur, le second, d'étudiant, puis de professeur, et que tous deux avaient émigré aux États-Unis suite à l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler, après avoir séjourné plusieurs mois en Angleterre.
10. William Zeckendorf, *The Autobiography of William Zeckendorf*, New York, Holt, Rinehart & Winston, 1970, p. 172.
11. William Zeckendorf fait état de la vive réaction négative que provoqua son ambitieux projet immobilier à Montréal. Selon ses dires, c'est après avoir essuyé bien des refus, qu'il se tourna vers la Banque Royale, *ibid.*, p. 175-178.

12. *Ibid.*, p. 189.
13. « First Skyscraper to Be Opened on Saturday », *The Montreal Star*, 26 avril 1962 ; « Sur le boulevard des gratte-ciel », *Montréal Matin*, 23 avril 1962.
14. En juin 1961, « Canadian Imperial Bank of Canada », *The World of Montréal*, janvier/février 1962.
15. Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, p. 536-537 et 539.
16. André Lortie (dir.), *Les années 1960, Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture, Vancouver et Toronto, Douglas & McIntyre, 2004, p. 52.
17. « Senator Visits Brussels. Montreal World Fair Suggested by Drouin », *The Montreal Star*, 25 août 1958 ; « Une exposition à Montréal pour marquer le centenaire de la Confédération canadienne en 1967 », *Le Devoir*, 26 août 1958 ; « Montréal, un site idéal pour une exposition universelle », *Montréal Matin*, 28 août 1958.
18. Amédée Gaudreault, « Pour les 100 ans (en 1967) de la Confédération. Ottawa demandera l'exposition mondiale pour Montréal », *La Presse*, 9 février 1960.
19. Government of Canada, *Canada Presents to the President and Members, Bureau International Exhibitions, Paris, France. A Submission that Montréal, Province of Quebec, Canada, Be the Site of the Universal and International Exhibition 1967*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1960, 16 pages, ill.
20. « L'expo à Moscou. Montréal perd par deux voix », *La Presse*, 5 mai 1960.
21. Dans les archives de la Ville de Montréal, nous avons trouvé deux documents qui argumentent en faveur de la candidature de Montréal, un premier donné en référence dans la note 20, un second intitulé sans date, mais élaboré selon des termes de référence établis par le premier ministre Diefenbaker dans une lettre du 12 juillet 1962 et intitulé : Federal-Provincial-Municipal Committee, « Memorandum Concerning the Possibility of Holding the 1967 Universal and International Exhibition in Montreal », 47 pages.
22. France Vanlaethem, « Embellir ou moderniser la ville. Le débat architectural à Montréal », Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal métropole, 1880-1930, op. cit.*, p. 137-146.
23. Ville de Montréal, Service d'urbanisme, Urbanisation de Montréal, Montréal, novembre 1944, p. 31, 35 ; Aimé Cousineau, « Le plan directeur de la Ville de Montréal. Ses relations avec l'industrie et les services publics. Conférence donnée le 12 septembre 1945, Chambre de commerce du district de Montréal. Journée industrielle, Laval-sur-le-Lac », Archives de la Ville de Montréal, v.1100.2.2.
24. Service d'urbanisme, Ville de Montréal, « Une autoroute est-ouest », Montréal, février 1948.
25. Lalonde et Valois, ingénieurs, *L'autostrade est-ouest*, Montréal, Cité de Montréal, janvier 1959 ; « Un projet d'autostrade Décarie : \$ 43 000 000 », *Le Devoir*, 17 juillet 1959 ; Jacques Deslile, « Plan soumis à l'exécutif. \$ 43 000 000 pour une autostrade dans l'axe du boulevard Décarie », *La Presse*, 17 juillet 1959.

26. Comme le qualifie le journal *La Presse*, 5 mars 1960, qui reproduit le photomontage.
27. Nous avons documenté plus en détail la construction de la Transcanadienne sur le territoire de la ville de Montréal dans France Vanlaethem, « The Continental Scale of Montréal », *Docomomo International Journal*, n° 38, mars 2008, p. 33-38.
28. « Convention sur la route T. Annexe A. Québec. Tracé de la route T », s. d., 2 pages. « Annexe B. Devis général de la route », s. d., 28 pages, Archives nationales du Québec, E5, 1987-05-001/12.
29. Dans une étude déposée en décembre 1960, ceux-ci proposaient de distinguer la desserte des installations portuaires et la traversée de la ville, en repoussant l'autoroute vers le nord, Jacques Simard, H. P. Daniel van Ginkel, Blanche van Ginkel, « Draft of the Preliminary Port Study for the Montreal Port Council », 2 septembre 1960, CCA, Fonds Van Ginkel, 27-A11-03. « Selon les experts. Une autoroute est-ouest en bordure du fleuve sera une grave erreur », *Le Devoir*, 15 décembre 1960.
30. Peter Blake, « Downtown in 3D », *Architecture Forum*, vol. 125, septembre 1966, p. 31-49 ; *Architectural Forum*, septembre 1966, p. 39-45 ; « Expo City », *Architectural Review*, vol. 141, mai 1967, p. 323-324 ; « Montréal développement du centre », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, juin-juillet 1967, p. 72-73 ; Michel Laville, « Stadtchronik : Montréal change de face », *Werk*, n° 7, juillet 1967, p. 440-443 ; J. M. Richards, « Multi-Level City », *The Architectural Review*, vol. 142, n° 846, août 1967, p. 89-96 ; Lydia Ferrabee, « Montreal Comes in From the Cold », *Design*, juillet 1968, p. 52-57.
31. Comme l'affirme Wikipedia.
32. Dans les années 1960, l'une des plus grandes sociétés immobilières au monde liée au Vatican, Henry Aubin, *La nouvelle conquête de l'Amérique*, Bruxelles, L'Étincelle, 1977, p. 345-353.
33. « Project : Victoria Square Montreal », *Journal RAIC*, janvier 1962, p. 31 ; « Nervi in Montreal », *The Canadian Architect*, décembre 1961, p. 6.
34. *Studies for the determination of basic principles, policies and construction methods for the future improvement and enlargement of the Windsor Street Terminal facilities of the Canadian Pacific Railway Company, Montreal, Canada, July 1930 / prepared by Alfred Fellheimer and Steward Wagner, Architects and Engineers*, New York, Fellheimer & Wagner, 1930, 130 pages, ill.
35. « Un projet de \$75 millions du CNR dont l'Est de la ville ne récoltera rien, au contraire », *Dimanche Matin*, 15 mars 1964.