

2006-08

**ARCHITECTURE ET  
ACCOMMODEMENT :  
L'EXPÉRIENCE DE  
MONTRÉAL  
(1955-2005)**

Daniel LATOUCHE

**Inédits**

**INRS**  
**Urbanisation, Culture et Société**

Document de recherche / *Working paper*

JUIN 2006



**Architecture et accommodement :  
L'expérience de Montréal  
(1955-2005)**

Daniel LATOUCHE

Communication présentée au Symposium BMB, « Projet urbain : entre globalisation et identités locales », École d'architecture et de paysage de Bordeaux, Bordeaux, 7-9 avril 2005. Le soutien financier du Conseil de recherches en sciences sociales a permis cette réflexion.

Institut national de la recherche scientifique  
Urbanisation, Culture et Société

Juin 2006

Daniel Latouche  
[daniel.latouche@ucs.inrs.ca](mailto:daniel.latouche@ucs.inrs.ca)

*Inédits*, collection dirigée par Richard Shearmur :  
[richard.shearmur@ucs.inrs.ca](mailto:richard.shearmur@ucs.inrs.ca)  
Institut national de la recherche scientifique  
Urbanisation, Culture et Société  
3465, rue Durocher  
Montréal (Québec) H2X 2C6

Téléphone : (514) 499-4000  
Télécopieur : (514) 499-4065

[www.ucs.inrs.ca](http://www.ucs.inrs.ca)

Daniel Latouche est politologue. Depuis 1988, il est professeur titulaire à l'INRS-UCS où il s'intéresse particulièrement à l'aménagement, l'économie et la gouvernance urbaine. Ses récents travaux ont porté sur le rôle des Technologies de l'information dans le développement urbain, la place des arts et des artistes dans l'émergence de la ville créative et sur la contribution des transports et de la mobilité à la compétitivité urbaine.

# TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ / ABSTRACT.....	V
INTRODUCTION.....	1
1. LES NOMBREUSES VIES DU DESIGN URBAIN .....	3
2. LE DESIGN URBAIN À MONTRÉAL : PREMIERS SUCCÈS.....	5
3. LES ÉCHECS DES ANNÉES 1970.....	7
4. LES ANNÉES 1990 ET 2000 : LA SAGA DU VIEUX-PORT .....	11
5. LES LEÇONS À TIRER .....	13
6. BIBLIOGRAPHIE .....	15



## Résumé / Abstract

Les grands projets de design urbain sont l'une des voies royales choisies par les villes pour trouver leur place dans la nouvelle hiérarchie urbaine en s'accommodant de leurs particularismes locaux et des contraintes imposées par la mondialisation. Entre 1955 et 2005, Montréal offre plusieurs exemples de réussites et d'échecs en matière de design urbain. Si la Place Ville Marie et le Vieux-Port ont rempli leur mission d'une entrée dans la modernité, il en est tout autrement des Jeux olympiques de 1976.

*Mots-clés* : mondialisation, Montréal, architecture, projet, design urbain, Vieux-Port

\* \* \*

Urban design is but one strategy used by cities to accommodate themselves to an international urban order which imposes on them the requirements of a certain urban form while stressing the importance of local solutions to issues of governability, competitiveness and civility. Between 1995 and 2005, Montréal as tried accommodating this new order. While Place Ville Marie and the Old Port succeeded, the Olympic installations proved to be a disaster both from an urban and political perspective.

*Keyword*: globalization, Montreal, architecture, planning, urban design, Old Port



## Introduction

On a cru que l'internationalisation des échanges allait signifier un nouvel âge d'or pour les villes, celles-ci étant appelées à prendre le relais d'États-nations devenus trop « petits » pour régler les questions planétaires et trop « grands » pour s'occuper des problèmes de la vie quotidienne.

Mais l'utopie du *Small is beautiful* et du *Think globally, act locally* s'est rapidement transformée en inquiétude généralisée, alimentée par le fait que les « anciens » problèmes semblent vouloir s'installer localement à demeure. Par une sorte de division du travail imprévue, on se retrouve donc avec des problèmes globaux de plus en plus localisés et des solutions globales toujours invisibles à l'échelle locale.

Il était sans doute inévitable qu'une fois posée l'hypothèse d'une planète de plus en plus dominée par les villes, l'attention se porte sur les capacités de certaines d'entre elles à tirer partie d'une mondialisation qui prend l'allure d'une uniformisation de la forme urbaine et du mode de vie qui en découle (King, 2004). Comment s'inscrire efficacement dans cette mondialisation homogénéisante afin d'en partager les codes et les bénéfices tout en marquant sa différence et se hisser ainsi dans le groupe sélect des villes qui comptent. L'important, ce n'est pas tant d'être une ville globale, mais un nœud dans le réseau urbain global (Borja et Castells, 1997 : 16).

C'est dans ce contexte que se pose la question du design urbain. Fait-il partie du problème ou de la solution?



## 1. LES NOMBREUSES VIES DU DESIGN URBAIN

Les définitions du design urbain ne manquent pas allant de l'artifice pédagogique qui, selon Denise Scott Brown, lui aurait permis d'accomplir l'impossible, soit convaincre ses étudiants américains de lire quelques bouquins (Scott Brown, 1990), à une « manière de placer l'humain et la culture au cœur de l'aménagement » (Piché, 1991) ou une volonté d'amener les architectes et les urbanistes à renouer le dialogue et sortir leurs disciplines réciproques du marasme rationaliste et technocratique dans lequel elles s'étaient enfermées (Ellin, 1996 : 224).

On peut aussi faire une lecture plus politique du design urbain, perçu cette fois non plus comme technique d'aménagement ou pratique professionnelle, mais comme un ensemble de propositions permettant à ces communautés imaginaires, que sont les nations et les villes, de donner des assises physiques à leur appartenance au monde. Pour pouvoir tirer partie de la mondialisation et ne pas en être les victimes, il faut tout d'abord la voir et ensuite y être vu. La tâche n'est pas facile, car elle implique un va-et-vient entre le global et le local qui fait du design urbain une discipline d'accommodement. Le design industriel prétend accommoder forme et fonction dans l'esthétisme de l'objet, le design urbain a les mêmes prétentions, mais pour la ville.



## 2. LE DESIGN URBAIN À MONTRÉAL : PREMIERS SUCCÈS

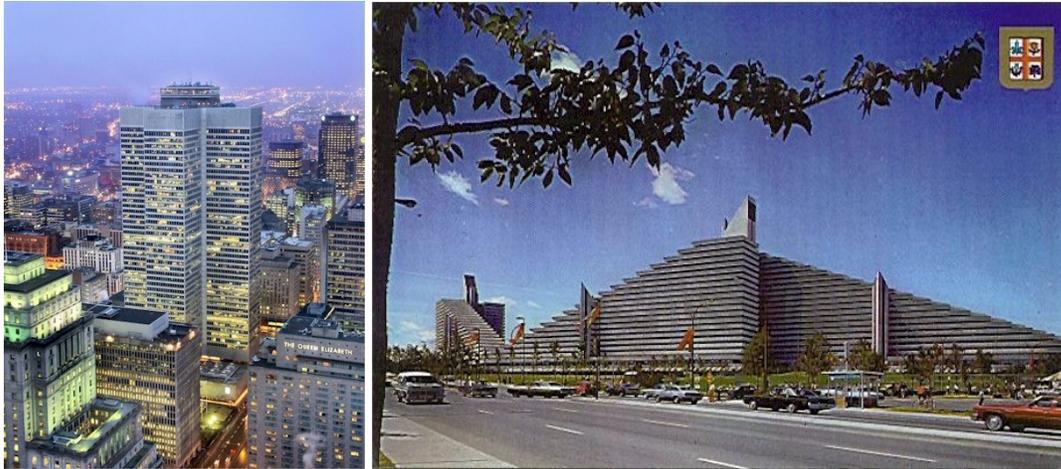
Construite de 1958 à 1962, la Place Ville Marie (PVM) est rapidement devenue l'édifice emblématique du centre-ville de Montréal. Conçu dans les ateliers new-yorkais de *I.M. Pei et associés*, l'édifice cruciforme de 42 étages ne serait pas passé à l'histoire si ce n'avait été de la qualité non pas de l'édifice comme tel, mais de son insertion, aussi imprévue que réussie, dans l'environnement politique et socioculturel de l'époque.

Au moment où le promoteur américain William Zeckendorf entreprend la construction de l'édifice sur un terrain appartenant au Canadien National (CN), la société nationale de chemin de fer, le Québec s'apprête lui à connaître une période d'effervescence politique et sociale sans précédent. Même si l'élection du Parti libéral à la tête du gouvernement en juin 1960 est habituellement considérée comme le début officiel de cette période de transformation, plusieurs événements associés à la construction de la PVM sont considérés comme autant de manifestations d'une volonté pour les Québécois de s'inscrire dans une modernité qui leur avait toujours échappé.

La PVM constituait la deuxième étape de la mise en valeur de ce qui était à l'époque un immense trou menant à la gare ferroviaire. La construction d'un hôtel, conçu dans la plus pure tradition des hôtels américains des années 1950, devait combler en partie ce trou. Le maire de l'époque, M. Jean Drapeau, suggéra au CN d'appeler l'hôtel, le *Ville-Marie*, le premier nom donné à Montréal. Le président du CN, M. Donald Gordon, refusa du revers de la main cette proposition et imposa l'appellation, *The Queen Elizabeth*. Cette décision en apparence inoffensive déclencha la première « révolte » linguistique de Montréal. Des mouvements nationalistes jusque-là dormants se réveillèrent recueillant une pétition de 250 000 noms, dont plusieurs élus locaux, pour présentation aux autorités fédérales.

L'argumentaire développé par les opposants ne concernait ni la localisation ni la nature ni même la propriété de l'édifice, mais l'image qu'il proposait de la société montréalaise. « Nous voulons un nom français, disait la pétition, parce que nous formons la majorité de Montréal » (Levine, 1997 : 63). Peine perdue. Seule concession, le président du CN accepta que l'on donne une version bilingue du nom de l'hôtel. Quelques années plus tard, le même individu devait mettre définitivement le feu aux poudres linguistiques en expliquant que seul le manque de francophones compétents expliquait pourquoi aucun des cadres dirigeants de la société ferroviaire n'était francophone. Curieusement, les manifestations qui suivirent se déroulèrent entièrement devant l'hôtel et le siège du CN, épargnant du fait même la Place Ville Marie, pourtant située de l'autre côté de la rue. C'est qu'entre temps, le promoteur, contrairement à son client, avait appris sa leçon et

nommé son édifice du nom de Ville Marie et choisi de le présenter comme le cœur de la Renaissance montréalaise et symbole du « nouveau » Québec. Il alla même jusqu'à suggérer à l'archevêque de Montréal, venu visiter la maquette, que le choix d'une forme cruciforme permettait de faire le lien avec les origines religieuses de Montréal. Bien qu'abritant le siège social de la *Royal Bank* du Canada, la plus importante institution bancaire du pays et sans doute la plus anglophone, la PVM a toujours occupé une place importante dans l'imaginaire urbain des Montréalais, toujours prêts à tout lui pardonner.



**Figure 1. La Place Ville Marie (1958-62) et le Village olympique (1974-76)**

Mais les succès de la PVM ne tiennent pas uniquement à son insertion dans l'environnement politique local en gestation. En construisant à la fois des stationnements, une voie ferroviaire et des galeries marchandes sous l'édifice, les promoteurs se conformaient à l'idéal moderniste d'une séparation des fonctions urbaines. Par le fait même, ils empruntaient à des formes de design urbain déjà anciennes (la galerie Victor Emmanuelle II de Milan) ou déjà populaires aux États-Unis (Rockefeller Centre) (Marsan, 1991). Mais sans trop le réaliser, ils venaient aussi de jeter la première pierre de ce qui allait devenir l'une des principales innovations urbanistiques montréalaises de la décennie, la ville souterraine avec ses quelques 40 kilomètres de voies protégées, ses centaines de boutiques, ses cinémas, hôtels, palais des congrès, tous reliés par un métro qui n'en demandait pas tant.

### 3. LES ÉCHECS DES ANNÉES 1970

Rien ne laissait croire que les deux grands projets des années 1970, la construction d'un nouveau siège social pour la radiotélévision d'État et les diverses installations construites pour les Jeux olympiques de 1976, allaient s'avérer de tels échecs. Il semble que l'on ait cru qu'il suffirait de répéter l'expérience de la Place Ville Marie et de l'Expo 67, un autre succès d'aménagement des années 1960, pour se retrouver avec des projets d'avant-garde permettant de consolider la place de Montréal dans la nouvelle hiérarchie urbaine mondiale. C'était oublier que l'environnement sociopolitique local avait changé.

Au début des années 1970, l'idée de ramener sous un seul toit l'ensemble des studios et bureaux administratifs de la radiotélévision francophone, Radio-Canada, prit corps. Désireux de frapper un grand coup et de marquer la présence de Montréal dans l'univers des communications, on choisit de faire de ces installations le pivot de ce qui était appelé à devenir une Cité des Ondes avec studios de tournage, agences de *casting*, plateaux de cinéma, centres de transmission satellitaire et chaînes privées. Désireux quant à lui de bien marquer sa présence au Québec — une présence de plus en plus contestée —, le gouvernement canadien choisit d'installer les nouvelles infrastructures dans la partie est de la ville, francophone à plus de 90 % et qu'il importait de réhabiliter afin d'éviter toute accusation de favoritisme en faveur de la partie ouest de la ville. Il s'agissait donc de faire d'une pierre deux coups et de faire servir un nouveau grand projet urbain à des objectifs de promotion politique et de redéveloppement socio-économique.

Pour ce faire, il fallut éliminer plus de 700 logements que l'on prit soin au préalable de faire déclarer insalubres. On créa ainsi un espace de plus de 10 hectares dont on n'utilisa finalement que le tiers pour édifier une tour à bureaux sans âme, le reste allant à des stationnements extérieurs, une aberration dans le climat québécois.

Le projet fut un échec sur toute la ligne. Il n'y eut aucun effet d'entraînement et la Cité des Ondes allait se réaliser, mais dispersée en de multiples composantes, dont d'importants studios de cinéma, cinq kilomètres plus loin. Par un curieux retour de l'histoire, ces expropriations massives et la destruction de l'un des plus vieux quartiers ouvriers de Montréal ne firent que favoriser l'émergence d'un nationalisme progressiste chez les Francophones, plusieurs d'entre eux voyant dans ce geste une tentative de radier la mémoire de leur présence, une présence jugée déshonorante, dans la ville. On ne manqua pas non plus de souligner aussi qu'en tuant l'une des rues commerçantes, on cherchait à forcer les locataires à fréquenter les commerces, souterrains ou pas, ainsi que les grands magasins du centre-ville.

Et comme un malheur n'arrive jamais seul, au même moment, Montréal allait connaître sans doute l'une des pires catastrophes urbaines, les Jeux olympiques de 1976. Plus de 25 pays africains boycottèrent les Jeux dont les coûts et le déficit furent tels qu'il fallut 30 ans pour en rembourser la facture par une taxe spéciale.

Désireux de laisser sa marque, le maire de Montréal choisit lui-même l'architecte du Stade olympique, M. Roger Taillibert, un spécialiste du béton, à qui on devait le Stade du Parc des Princes à Paris. Malheureusement, l'architecte français ignorait tout du climat politique et des rigueurs de l'hiver — encore lui — et ne trouva rien de mieux que de prévoir un vide de 8 cm à la rencontre d'un mur de verre et de la voûte en béton, question de tenir compte de la dilatation. Il parut surpris lorsqu'on lui signala qu'il fallait s'attendre à ce que les nageurs de la piscine olympique située sous la fameuse tour penchée du stade doivent casser la glace afin de nager en toute quiétude. La volonté du comité organisateur de donner une leçon au monde en organisant les premiers Jeux à échelle humaine, sans déficit et avec des retombées urbanistiques importantes, se termina plutôt dans l'acrimonie et le ridicule.

La même mégalomanie présida à la construction du Village olympique que le maire voulut voir concentré dans deux édifices devant être construits sur le modèle de la station balnéaire de la marina Baie des Anges près de Nice. Prétendre loger 10 000 athlètes dans deux édifices disposant chacun d'une terrasse extérieure de 12 m<sup>2</sup> relevait pourtant de l'inconscience. Et que dire de ces coursives extérieures de 130 m de longueur aux étages inférieurs, soumises aux intempéries et qui imposent d'affronter le climat pour le moindre déplacement. Faut-il préciser que les plans de transformer le Village en logements pour personnes âgées furent rapidement relégués aux oubliettes.

Incapable de comprendre que l'environnement international avait bien changé depuis les années 1960 et surtout depuis les attentats terroristes des Jeux de Munich en 1972, le maire fit peu de cas des nombreuses mises en garde et des oppositions qui fusaient de toute part. Allant jusqu'à déclarer que le golf n'étant pas une discipline olympique, il n'y avait aucun problème à construire le Village olympique sur les terrains du seul golf public de Montréal. Lorsqu'on lui fit remarquer que les dépassements de coûts étaient inévitables dans une situation où l'architecte n'a pas à produire de cahiers des charges, il ne trouva rien de mieux à répondre que Notre-Dame de Paris s'était construite sans appel d'offres et sans cahier des charges.

Alors que la construction de la Place Ville Marie allait être suivie de la victoire du Parti libéral du Québec, le fiasco des Jeux olympiques fut suivi trois mois plus tard de la victoire électorale du parti souverainiste qui ne manqua pas de faire ses choux gras de l'incurie des gouvernements en place. Sur le plan urbanistique, l'une des retombées les

plus désastreuses de l'aventure olympique fut de déconsidérer à tout jamais dans l'esprit des Montréalais les projets urbains d'une certaine envergure, surtout s'ils impliquent l'utilisation du béton.



#### 4. LES ANNÉES 1990 ET 2000 : LA SAGA DU VIEUX-PORT

L'aménagement du Vieux-Port de Montréal constitue sans doute l'exemple le plus réussi de design urbain à Montréal depuis la Place Ville Marie et l'Expo 67. Il permet de faire ressortir l'importance d'une variable jusqu'ici négligée, celle du temps. Les premières réflexions concernant l'aménagement de la zone portuaire datent en effet de 1975 et ce n'est qu'en 1992, au moment des festivités du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, que l'essentiel du programme fut achevé.

Au moment où s'amorce la réflexion, quelques villes américaines ont déjà mis de l'avant des processus de réaménagement de leurs *Waterfronts*, principalement Baltimore, Boston et San Francisco qui réussirent sans trop de difficultés à imposer le modèle d'un aménagement centré sur les activités touristiques et récréatives (aquarium, centres de congrès, etc.), les complexes hôteliers et résidentiels de luxe, les marinas et les *Festival Markets* (Faneuil Hall, Fisherman Wharf). À peu près partout, on a fait disparaître toutes les traces des activités portuaires initiales, surtout celles de nature industrielle et commerciale, pour n'en conserver que des évocations aseptisées. Certes, il est d'usage aujourd'hui de décrier ces aménagements et de signaler qu'ils ne font que participer au mouvement de privatisation d'espaces publics. Mais en 1975, rares étaient ceux qui trouvaient à redire à des actions de la dernière chance.



Figure 2. La Tour de Radio-Canada et le Vieux-Port de Montréal (1990-2005)

À première vue, le projet du Vieux-Port de Montréal ressemble à tous les autres, mais il en est aussi très différent. Le touriste américain ou canadien qui débarque à Montréal n'est aucunement dépaysé par cet aménagement, même s'il n'y retrouve pas l'assemblage habituel de chaînes hôtelières et de marchés publics. Il n'a aucune difficulté à décoder le lieu et à se l'approprier, ce qui n'est pas toujours évident dans une ville où l'affichage

publicitaire lui rappelle qu'il est sorti de son périmètre ethnoculturel. Mais plusieurs points de repère lui permettent de se retrouver, notamment les élévateurs à grain, et les quais de débarquement. Bref, le touriste et le citoyen se confirment mutuellement que Montréal fait partie de ce mouvement de désindustrialisation et de réappropriation des zones portuaires des centres-villes : en d'autres mots, Montréal est une ville nord-américaine mais non strictement étatsunienne. C'est sa façon d'être semblable et différente.

## 5. LES LEÇONS À TIRER

Quelles leçons tirer de ce tour de ville nouvelle manière? Premièrement, il appert que tout n'est pas à rejeter dans l'héritage moderniste et rationaliste. C'est le cas du « Less is more » qui a trouvé une confirmation inattendue dans le succès du Vieux-Port. Ce projet ne prétendait pas réhabiliter un quartier ou réformer les Olympiques, mais tout simplement rapprocher les Montréalais du Saint-Laurent. Contrairement à ce que les détracteurs du projet ne manquaient pas d'affirmer au début, si le nombre de Montréalais et de touristes qui visitent le Vieux-Port est si impressionnant, c'est qu'on n'y trouve rien, ou presque. Le fleuve et sa mémoire occupent tout l'espace. Une seule symbolique y trouve son compte.

Ensuite, s'il est exact de dire que toute opération de design urbain implique de modeler ou de remodeler la forme urbaine, « designer » (le verbe et le geste), c'est avant tout s'accommoder de ce qui est, de ce qu'on peut faire, une sorte d'humilité devant une réalité qui n'est pas qu'artifice à déconstruire. Le respect des autres et de la société commence par le respect de ce qui est. S'approprier n'est pas détruire. Proclamer, comme le font trop souvent les *pourfendeurs-de-salon* de la mondialisation, que l'uniformité et ses nombreuses variantes (régularité, similitude, continuité) sont les ennemis de l'identité et du local revient à rejeter la différence au profit de l'exotisme. Pour sauver la différence, il faut aussi avoir accès à ce qui est semblable.

Troisièmement, s'accommoder c'est « faire avec », ce qui se traduit nécessairement par une bonne dose d'improvisation et d'opportunisme, et par la nécessité de prendre son temps. À ce titre, l'un des effets aussi bénéfique qu'imprévu des consultations publiques est d'imposer des délais jugés interminables, mais qui forcent les projets à revenir à l'essentiel (s'il existe). La réussite du Vieux-Port tient en grande partie à la vingtaine d'années qu'il a fallu pour enclencher les travaux. De compromis en compromis, on en est revenu à ce que les Montréalais désiraient avant tout : un lieu où se promener en regardant le fleuve qui entoure leur île. Si le temps est parfois le pire ennemi de l'architecture, il est souvent le meilleur allié du design urbain réussi.

Ensuite, que le « succès » d'un projet urbain se juge avant tout par son appropriation par les citoyens. Que le projet soit conforme aux canons d'un humanisme formel ou d'un rationalisme empirique importe finalement assez peu. Ce qui compte, c'est l'utilité pratique et symbolique d'une opération où les citoyens se retrouvent et peuvent ainsi mieux « consommer » leur ville. Eux seuls sont maîtres de juger de la qualité d'un accommodement. Ainsi, la ville intérieure qui s'est construite à partir du noyau initial de la Place Ville Marie, une initiative décriée en son temps par la majorité des urbanistes et aménagistes parce qu'elle allait vider les rues de leurs passants et empêcher les citoyens

de jouir du grand air et du soleil en les forçant à rentrer sous terre, fut immédiatement adoptée par des Montréalais qui savent mieux que quiconque qu'aucune urbanité ne survit longtemps à des températures de  $-25^{\circ}\text{C}$ .

## 6. BIBLIOGRAPHIE

Borja J. et M. Castells, *Local & Global. Management of Cities in the Information Age*, London, Earthscan Publications, 1997.

Ellin N., *Postmodern Urbanism*, Cambridge, Mass., Blackwell Publishers, 1996.

Levine D., *La reconquête de Montréal*, Montréal, VLB Éditeur, 1997.

Marsan, J.-C., *Montréal en évolution*, Montréal, Éditions du Méridien, 1991.

Piché D., « Le design urbain : le cas de Québec », dans Annick Germain (éd.), *L'aménagement urbain. Promesses et défis*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1991, p. 129-178.

Scott Brown D., « Urban Concepts », *Architectural Design*, vol. 60, n° 1/2, 1990, p. 5-96.