Les centres d'affaires au début du XXe siècle. Montréal et les villes comparables

Guy Mongrain et Claire Poitras

INRS
Université d'avant-garde

Centre - Urbanisation Culture Société

Centre - Urbanisation Culture Société
INRS
Université d'avant-garde

Les centres d'affaires au début du XXe siècle. Montréal et les villes comparables

Guy Mongrain et Claire Poitras

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE MONTRÉAL
Montréal
Culture, Communications et Condition féminine Québec

Les centres d'affaires au début du XXe siècle. Montréal et les villes comparables

Guy Mongrain et Claire Poitras

INRS-Urbanisation, Culture et Société

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE MONTRÉAL

Montréal

Culture, Communications et Condition féminine
Québec

Les centres d'affaires au début du XXe siècle. Montréal et les villes comparables

Guy Mongrain et Claire Poitras

Photographies de la page couverture :
Vue de Montréal en 1914. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 1-5-b. ; Vue de Boston vers 1906. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-15519 R.

INRS-Urbanisation, Culture et Société
Janvier 2010

Responsabilité scientifique :
Guy Mongrain et Claire Poitras
Institut national de la recherche scientifique
Centre - Urbanisation Culture Société

Diffusion :
Institut national de la recherche scientifique
Centre - Urbanisation Culture Société
385, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone : (514) 499-4000
Télécopieur : (514) 499-4065
www.ucs.inrs.ca

Projet de recherche financé par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine

Révision linguistique : Guy Mongrain et Claire Poitras

ISBN 978-2-89575-206-6
Dépôt légal : - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010
- Bibliothèque et Archives Canada
© Tous droits réservés

TABLE DES MATIÈRES

Mandat et hypothèse de travail 1

1- Aspects méthodologiques 3

Les villes comparables 3
Le centre d'affaires : sémantique et dimension 4
Les sources 5

2- Le centre d'affaires de Montréal, 1880-1930 7

Un centre d'affaires en gestation, 1885-1900 7
La Place d'Armes et la rue Saint-Jacques en 1885 8
L'érection de l'édifice New York Life 8
Les structures métalliques ou la possibilité de construire en hauteur 11
Le paysage architectural 12
La formation du centre d'affaires : 1900-1914 14
Un boom immobilier 14
Les banques et les autres acteurs du développement du centre-ville 16
L'innovation beaux-arts 18
Le gratte-ciel montréalais du début du XXe siècle 19
La fin du gratte-ciel montréalais 24
Les immeubles « Art déco » 26
Les banques 26
Les autres équipements du centre d'affaires 29

3- Les centres d'affaires nord-américains comparables, 1900-1930 31

La première phase de constitution des centres d'affaires 31
Le nouveau paysage architectural du début du XXe siècle 33
L'immeuble de bureaux 33

TABLE DES MATIÈRES

Les limites de hauteurs dans les villes nord-américaines 36
Les impacts du zonage 38
***Form follows finance :* Montréal et Boston** 41
L'architecture bancaire et les projets dans les centres administratifs 41
Les hôtels et résidences 44
Les bourses 44
La tentation *City Beautiful* 45
Montréal sur l'échiquier nord-américain 47

4 Les témoins architecturaux des centres financiers aujourd'hui 49

Le perpétuel renouvellement des centres-villes 49
Chicago 50
Le départ des activités commerciales et manufacturières 51
Le Historic Michigan Boulevard District. Un secteur protégé incontournable 52
La rue LaSalle, la Wall Street de Chicago 52
Maintenir l'attrait du centre grâce au patrimoine et à l'innovation 56
Buffalo 56
Des bâtiments remarquables regroupés autour d'espaces publics 56
Cleveland 59
Les espaces publics au cœur de la structuration du centre d'affaires 59
La portée du courant City Beautiful 61
Baltimore 62
Un centre-ville re-développé après l'incendie de 1904 62
Le Baltimore's Business and Government Historic District 63
Le maintien des grands hôtels 65
Philadelphie 66
Un patrimoine diversifié reflétant 300 ans d'histoire 66
Le Center Square, un espace civique polarisant 68

TABLE DES MATIÈRES

Une diversité de types de bâtiments représentant la vocation financière de la ville 69
Pittsburgh 72
La destruction créative d'un centre 72
Des secteurs patrimoniaux protégés 74
Saint-Louis 78
La porte d'entrée vers l'Ouest 78
De nombreux témoins architecturaux disparus 79
De dignes représentants de la vocation d'affaires de la ville 81
Un centre évidé 82
Détroit 83
Un deuxième centre-ville 85
Une ville en déclin et un cimetière de gratte-ciel 86
Boston 87
Un profil urbain respectant les bâtiments historiques 87
La densification du centre d'affaires 90
Toronto 90
La cohabitation des périodes de développement 90
Les pré gratte-ciel 90
Un paysage architectural composite 91
Une transformation spectaculaire du centre d'affaires 92

5 Conclusion 95

Le centre d'affaires de Montréal. Un patrimoine bâti très bien préservé 95
Des traits communs 97
Trois scénarios de re-développement des centres d'affaires 98

Notes 101

Mandat et hypothèse de travail

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre de « chantiers » du patrimoine du Vieux-Montréal en lien avec le thème de *Montréal plaque tournante* développé par la Ville de Montréal en 2003. Faisant appel aux approches propres à l'histoire de l'architecture et à l'histoire urbaine, son premier objectif est de valider l'hypothèse selon laquelle le centre ancien de Montréal constitue un patrimoine exceptionnel, voire unique, à l'échelle nord-américaine et qu'il témoigne de son rôle, dans le domaine des transports, de plaque tournante continentale et transatlantique.

L'approche retenue met en exergue la période de constitution de certains centres d'affaires nord-américains (*central business districts*) ainsi que leur état actuel. De façon générale, la plupart des centres d'affaires anciens se constituent entre 1900 et 1930, un peu plus tôt dans le cas de villes comme New York et Chicago. L'image la plus puissante renvoie aux forêts de gratte-ciel que l'on voit apparaître à l'époque, symbole suprême de ces nouveaux centres-villes. En réalité, quelques-uns de ces nouveaux centres-villes affichent des altitudes relativement modestes si l'on considère que les technologies disponibles permettent de construire en hauteur sans grande contrainte dès le début du XXe siècle. C'est le cas de Montréal où la réglementation freine les ardeurs des promoteurs.

La constitution des centres-villes du début du XXe siècle n'est qu'un prélude à leur développement accéléré que l'on observe au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Montréal vit ce phénomène, mais sa croissance crée un nouveau centre-ville hors du Vieux-Montréal, laissant quasi intact l'ancien centre-ville. Ce déplacement du centre-ville a donc contribué à « sauvegarder » l'ancien centre d'affaires montréalais, concentré autour de la rue Saint-Jacques. Ce faisant, il aurait, selon cette hypothèse, conservé le plus son intégrité parmi ses comparables nord-américains. Ailleurs, les centres-villes se seraient tous densifiés considérablement, au point où les gratte-ciel des années 1900-1920 sont littéralement remplacés par de nouvelles tours aux profils nettement plus élancés.

Cette survivance architecturale de l'ancien centre-ville témoigne largement de l'influence du mouvement beaux-arts tel qu'il est appliqué dans le contexte urbain nord-américain. Ce patrimoine prendrait une allure singulièrement montréalaise en raison de la réglementation spécifique de la métropole sur les hauteurs d'immeubles. Pourtant, plusieurs villes ont aussi adopté des règlements sur ce sujet. En ce qui concerne les manifestations de la centralisation financière, la grandeur antique du vocabulaire beaux-arts s'affiche ici et là dans les grands établissements, et ce, dans l'ensemble de ces centres-villes. Le centre ancien montréalais conserve d'ailleurs la plupart de ses grands établissements bancaires. Qu'en est-il des autres villes nord-américaines?

Quant aux facteurs qui sous-tendent la formation de ces centres-villes, Montréal jouit de l'exclusivité de son positionnement géographique au carrefour des réseaux de communications fluviaux et ferroviaires. Ce volet sera peu abordé ici, puisqu'il semble incontestable. Ce qui

nous intéresse, c'est plutôt le patrimoine que cette situation avantageuse a légué. Car si le rôle de plaque tournante continentale de Montréal explique la formation de son centre-ville ancien, il ne garantit pas pour autant un patrimoine exceptionnel à l'échelle nord-américaine. Dans les autres grands centres urbains, d'autres facteurs favorisent l'éclosion de centres-villes de même ampleur et dont le cadre architectural est tout à fait comparable. Pour diverses raisons, l'épreuve du temps semble avoir épargné davantage le patrimoine montréalais, contrairement à de nombreux exemples nord-américains.

Le présent rapport se compose, outre l'exposé méthodologique qui suit, de deux grandes parties. La première section est consacrée au patrimoine en amont. Il fait état de la formation du centre-ville montréalais entre 1900 et 1930 pour mieux saisir ce qui en caractérisait la forme. Les diverses facettes de sa physionomie – superficie, architecture, hauteur des immeubles – sont ensuite brièvement comparées à celles des autres centres financiers en émergence. La seconde partie fait un bond dans le temps et s'intéresse au patrimoine en aval, celui qui témoigne encore aujourd'hui de la période de formation des centres-villes. Là encore, les villes nord-américaines comparables constituent notre échantillon de référence.

1 Aspects méthodologiques

Avant toute chose, un avertissement s'impose. La présente étude est largement empirique et fait état des connaissances acquises durant le projet. Le sujet est si vaste, les territoires à l'étude si nombreux, qu'il serait pour le moins prétentieux de viser l'exhaustivité. Les auteurs de cette étude entendent donc dresser un portrait comparatif le plus près possible d'une certaine réalité objective, mais savent pertinemment que bon nombre d'informations ne sont pas disponibles ou requièrent un traitement analytique qui dépasse le cadre de cette étude. Plus modestement, l'étude vise donc à mieux saisir l'originalité du patrimoine montréalais dans le vaste chantier urbain qu'est l'Amérique de l'époque.

Trois volets méthodologiques sont abordés ici. Le premier concerne les bases géographiques de l'étude comparative. Dans le second volet, l'on présente les nécessaires définitions de l'objet d'étude : le centre d'affaires. Enfin, le dernier volet traite plus prosaïquement des sources utilisées pour cette étude comparative.

Les villes comparables

La croissance urbaine nord-américaine au début du XXe siècle est phénoménale. En 1910, une trentaine de villes dépassent les 150 000 habitants. Montréal compte alors 528 000 résidents (1911) et occupe le neuvième rang des plus grandes villes américaines (**tableau 1**). Dans les deux décennies suivantes, la croissance de Montréal lui permet de gagner une position. Au moment où les centres-villes modernes prennent forme, Montréal se retrouve donc parmi les villes qui affichent des dynamismes hors du commun. En fait, Montréal est dans la catégorie des villes juste derrière les cinq principales villes américaines qui font bande à part : New York, Chicago, Philadelphie, Détroit et Los Angeles. Montréal se compare, en termes strictement démographiques, aux agglomérations de Saint-Louis, Boston, Cleveland, Baltimore et Pittsburgh. Pour les fins de l'exercice, nous limiterons l'analyse en puisant principalement dans les dix villes se rapprochant de la taille de Montréal, ce qui exclut la ville de New York dont le gabarit reste sans commune mesure avec les autres métropoles (**tableau 1**).

Tableau 1 : Population des plus grandes villes nord-américaines, 1910-1930

Villes	Population 1910	Rang	Population 1930	Rang
New York	4 766 000	1	6 930 000	1
Chicago	2 185 000	2	3 376 000	2
Philadelphie	1 549 000	3	1 951 000	3
Saint-Louis	687 000	4	822 000	7
Boston	670 000	5	781 000	10
Cleveland	560 000	6	900 000	6
Baltimore	558 000	7	805 000	9
Pittsburgh	534 000	8	670 000	11
Montréal	**528 000 (1911)**	**9**	**819 000 (1931)**	**8**
Détroit	466 000	10	1 567 000	4
Buffalo	424 000	11	573 000	15
San Francisco	417 000	12	634 000	12
Milwaukee	374 000	13	578 000	14
Toronto	381 000	14	631 000	13
Cincinnati	364 000	15	451 000	18
Los Angeles	-	-	1 238 000	5

Source : Campbell Gibson, *Population of the 100 largest cities and other urban places in the United States, 1790 to 1990*, Population Division, U.S. Bureau of the Census, Washington, D.C., June 1998, Population Division Working Paper No. 27; Recensements du Canada.

Le centre d'affaires : sémantique et dimension

Où commence et où se termine le centre-ville? Selon l'une des références majeures en la matière, c'est là une tâche pour le moins difficile, voire impossible[1]. Aussi, il faut distinguer centre-ville et centre d'affaires. Le centre-ville regroupe non seulement le centre d'affaires mais aussi le centre administratif. De façon générale, le centre d'affaires est défini comme la zone des commerces et des immeubles de bureaux, une définition qui rappelle les concepts de l'écologie urbaine développée par des chercheurs de l'Université de Chicago dans les années 1920[2]. Appliquée à Montréal, on le verra, l'exercice peut s'avérer difficile. Pour l'instant, disons simplement que des rues commerçantes comme la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal se trouvent à bonne distance du centre d'affaires en éclosion au début du XXe siècle. Avec l'importance du commerce en gros dans le même secteur, lié en partie à la proximité du port, les frontières deviennent encore plus poreuses. Les changements de vocabulaires architecturaux sont en outre manifestes entre ces secteurs, contribuant ainsi à l'émergence

de brisures spatiales alors que les fonctions de ces édifices peuvent pourtant se rattacher au centre d'affaires tel qu'on l'entend.

Devant ces difficultés, il apparaît plus sage de considérer simplement les principales manifestations architecturales et volumétriques qui caractérisent l'éclosion du centre d'affaires du début du XXe siècle. En gros, le nouveau centre d'affaires correspond à une nouvelle silhouette que dominent les édifices en hauteur. Les institutions financières, dont les édifices reprennent parfois des formes directement héritées de la tradition gréco-romaine, s'y trouvent intégrées, de même que les nouveaux magasins. À proximité, les anciennes rues commerçantes continuent d'offrir des biens et services, mais leur architecture correspond à une autre époque, antérieure à celle qui nous intéresse.

En ce qui concerne le centre administratif, les modèles diffèrent. À Montréal, il jouxte plutôt un quartier résidentiel – le quartier Est du Vieux-Montréal –, non loin il est vrai du centre d'affaires. Le développement des centres administratifs répond en outre à diverses considérations qui ne sont pas toujours liées à la vitalité d'un centre d'affaires.

Bref, le centre d'affaires tel que nous l'analysons se définit par ses expressions architecturales liées à l'éclosion d'une économie urbaine axée principalement sur les activités tertiaires. Les immeubles de bureaux en sont la manifestation la plus évidente et leur multiplication coïncide avec l'introduction de la structure d'acier qui permet les constructions en hauteur. Le centre des affaires du début du XXe siècle invente la location de locaux à une échelle encore jamais vue.

Les sources

Pour évaluer le patrimoine ancien et actuel, de multiples sources secondaires furent utilisées. Depuis plusieurs années, la publication de nombreux guides d'architecture des principales villes américaines permet de visualiser en partie le patrimoine ancien ayant survécu. Les encyclopédies, les albums de ville et les ouvrages plus généraux, comme les essais historiques, complètent l'analyse de la trame ancienne n'ayant pas passé l'épreuve du temps. Pour Montréal, notre lecture se révèle nettement plus fine puisqu'elle s'appuie sur de multiples études et une très bonne connaissance historiographique. C'est là un vice de comparaison dont il faut tenir compte. Pour prendre un exemple concret, il est aisé pour nous d'établir la survivance des bâtiments anciens dans le Vieux-Montréal, alors que cette opération s'avère bien difficile dans les autres grands centres. Actuellement, aucune autre ville de notre échantillon ne possède un inventaire architectural qui se compare à celui développé pour le Vieux-Montréal. Les ressources sur internet ne font pas pour autant défaut. Des sites s'intéressent en effet au patrimoine de la plupart des villes retenues, mais leur qualité varie. En outre, l'accessibilité en ligne des plans anciens reste difficile. Le travail de la Boston Redevelopment Authority fait figure d'exception. Nous avons donc pu profiter de ce travail remarquable pour l'une des villes qui en définitive ressemble le plus à Montréal.

Ces diverses sources guident bien entendu nos connaissances qui, faute d'inventaire systématique, se révèlent fragmentaires. Il en est de même pour les reconnaissances patrimoniales. La protection légale du patrimoine n'est qu'un indicateur parmi d'autres de la valeur patrimoniale d'un lieu. La recension des sites protégés n'assure guère une vue d'ensemble du patrimoine observé, mais plutôt des initiatives locales ou nationales que l'on ne saurait comparer. Elle donne cependant parfois une idée de la force d'un ensemble ou de la qualité de certains témoins individuels. En définitive, ces reconnaissances s'ajoutent aux autres sources ci-haut mentionnées, lesquelles, au total, devraient établir des pistes de comparaison pertinentes.

2 Le centre d'affaires de Montréal, 1880-1930

Vers le milieu des années 1880, divers facteurs favorisent la construction d'immeubles de bureaux de plus en plus hauts dans le centre des villes nord-américaines. Parmi ceux-ci, la tertiarisation de l'économie est sans doute le plus important. Les besoins en locaux créent en effet un marché lucratif que comprennent rapidement les principaux acteurs financiers. Les compagnies d'assurance, pour ne nommer que celles-là, se transforment ainsi en promoteurs immobiliers en faisant fructifier leur investissement par l'érection d'édifices presque entièrement dévolus à la location de locaux. Ce marché locatif dans les centres-villes accélère la montée des prix des terrains, favorisant à son tour la construction en hauteur que permettent les nouvelles technologies de construction et l'intégration systématique des ascenseurs. La plupart de ces nouveaux édifices présentent toutefois une architecture aux accents passéistes – à l'exception de Chicago –, si bien que ce n'est que la hauteur qui les distingue. Le Montréal de cette époque est à cet égard fortement marqué par l'éclectisme de la fin de la période victorienne.

De 1900 à 1930, la tertiarisation continue de l'économie urbaine, le perfectionnement des méthodes de construction et l'introduction d'une esthétique beaux-arts proprement nord-américaine contribuent à modifier totalement le paysage des centres d'affaires. Ce développement tout azimut se concrétise dans la plupart des centres d'affaires à même les plus anciens quartiers de la ville, une apparente contradiction avec le courant *City Beautiful* en vogue qui préconise de nouveaux plans d'urbanisme plus aérés. Le centre d'affaires nord-américain devient dorénavant une zone de densité extrême.

Un centre d'affaires en gestation, 1880-1900

À la fin du XIXe siècle, le quartier ouest du Vieux-Montréal tend à se transformer en fonction de la tertiarisation de l'économie (**carte 1**). L'érection d'immeubles de bureaux prestigieux prend alors une ampleur sans précédent. Par la grandeur des projets et par leurs commanditaires, surtout des compagnies d'assurance, il s'agit d'un phénomène nouveau.

La Place d'Armes et la rue Saint-Jacques en 1885

En 1885, la place d'Armes est entourée d'un cadre bâti qui reflète sa longue histoire (**fig. 1**). Elle est dominée par l'église Notre-Dame flanquée du séminaire de Saint-Sulpice que l'on a largement transformé dans les années 1850. Ils font face à la Banque de Montréal, érigée dans les années 1850, et au bureau de poste. Tout autour se dressent des bâtiments divers. Il reste entre autres quelques petites maisons-magasins de deux étages et demi de la première moitié du XIXe siècle qui côtoient des édifices de quatre ou cinq étages des années 1860-1870, dont ceux de la Scottish Life Insurance, de la Royal Insurance Company of England (ancienne Merchant's Bank) et de la Liverpool London Globe Insurance Co. Dès cette époque, des investissements immobiliers assurent une grande visibilité aux compagnies d'assurance dans le centre d'affaires en gestation. Les banques du Peuple, de Jacques-Cartier et Ontario possèdent aussi des actifs immobiliers.

Le centre d'affaires est déjà une réalité qui s'étend sur la rue Saint-Jacques, tout près, avec la présence des immeubles bancaires de la Banque Molson, de la Bank of British America, de la Merchant's Bank et de la Savings Bank (Banque d'Épargne). En outre, on compte des compagnies d'assurance dont certaines possèdent déjà leur propre immeuble de bureaux. C'est le cas de l'édifice de la Standard Life, une œuvre remarquée de l'architecte américain Richard Waite réalisée entre 1883 et 1885 (disparu). Le cadre architectural de la rue Saint-Jacques reflète cependant des fonctions anciennes qui perdurent, à savoir le commerce de gros pratiqué dans des magasins-entrepôts, l'hôtellerie et le petit commerce logé dans les rez-de-chaussée des maisons-magasins dont les étages supérieurs conservent une fonction résidentielle. Cette cohabitation bigarrée sur la rue Saint-Jacques en est pourtant à sa fin, puisque la phase de transition vers la constitution d'un réel centre d'affaires devait s'avérer assez courte. En moins de 20 ans, le secteur de la rue Saint-Jacques aura été complètement transformé.

L'érection de l'édifice de la New York Life

Le paysage bâti se modifie considérablement au tournant des années 1890, entre autres sur la place d'Armes. La New York Life Insurance Co. y fait construire, entre 1887 et 1889, un édifice de huit étages avec une structure de murs porteurs en maçonnerie et des poutres d'acier supportant les planchers. Conçu par la firme new-yorkaise Babb, Cook and Willard, l'édifice comporte, pour la première fois à Montréal, un ascenseur (**fig. 2**). Les travaux sont à peine terminés que débute la construction de l'immeuble de l'Imperial Insurance Co. (disparu), juste à côté de la banque de Montréal. Cet édifice de six étages est réalisé selon les plans du réputé architecte new-yorkais Charles W. Clinton (**fig. 2**)[3]. Outre ces nouvelles constructions, la densification se crée aussi avec l'ajout d'étages aux bâtiments existants. En 1890, la Royal Insurance Company of England ajoute ainsi deux étages à son édifice de quatre étages sur la place d'Armes (**fig. 3**).

Autour de la place d'Armes, les manifestations liées à l'éclosion d'un centre d'affaires commencent à se faire sentir à la même époque, surtout sur la rue Saint-Jacques. En 1888, l'immeuble de bureaux Temple, de sept étages, est érigé sur la rue Saint-Jacques en lieu et place de la cathédrale méthodiste St. James relocalisée sur la rue Sainte-Catherine (**fig. 5**). La même année, plus à l'est, dans le secteur plus francophone de la rue Saint-Jacques, l'architecte Alphonse Raza conçoit pour le grossiste Alexandre Bourgeau et l'imprimeur Louis Perrault deux immeubles de bureaux identiques de six étages. De l'autre côté de la rue Saint-Jacques, rue Saint-Antoine, on érige l'édifice Wilson, un très grand édifice de sept étages couronné d'une haute tourelle. Comme l'immeuble de la New York Life, un ascenseur permet de gravir les étages. Toujours au même moment, le premier édifice de la Sun Life est construit rue Notre-Dame. Enfin, quelques années plus tard, en 1893-1894, la Banque du Peuple entreprend un ambitieux projet d'agrandissement de son siège social de la rue Saint-Jacques (**fig. 4**). Le nouvel édifice de sept étages allie vraisemblablement une structure traditionnelle en maçonnerie – les murs se supportent eux-mêmes – tout en incorporant des poutres d'acier pour supporter des planchers. Cette technique, mise au point quelques années auparavant à Chicago, porte le nom de *steel cage system*[4].

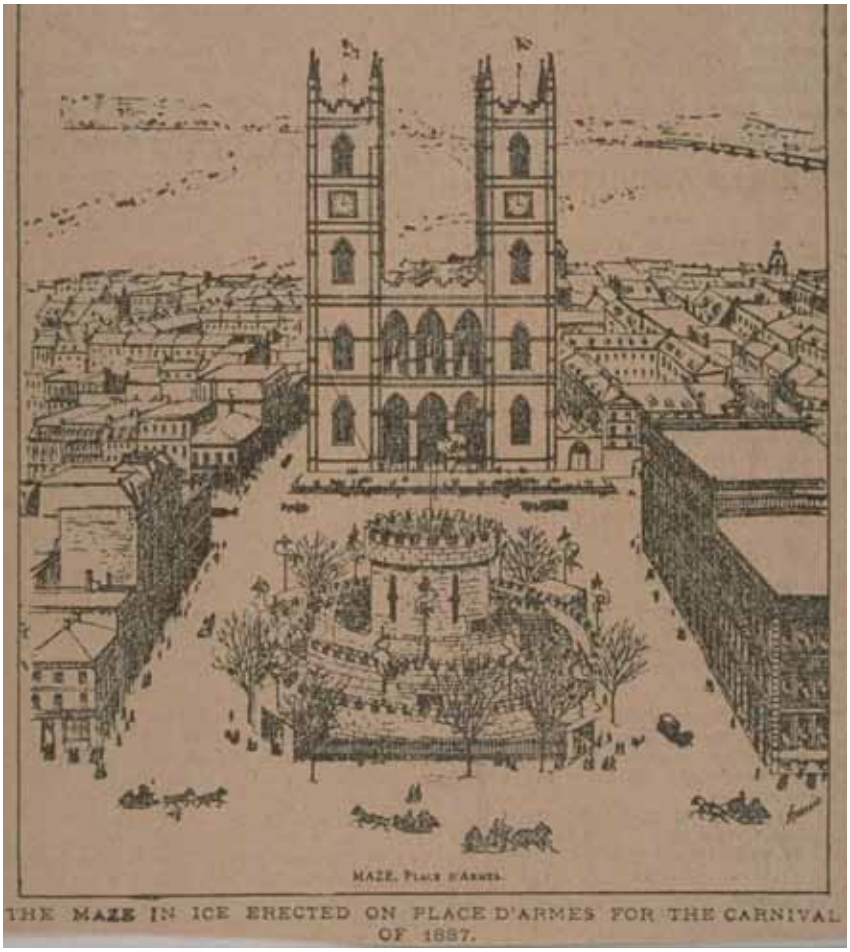

Fig. 1: La place d'Armes en 1887, jusque avant l'érection de l'édifice New York Life. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 4-12-c.

Fig. 2 : La place d'Armes en 1898. À droite, l'édifice Imperial et, à gauche, l'édifice de la New York Life. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 4-20-a.

Fig. 3 : L'édifice de la Royal Insurance Company of England en 1902. Deux étages y sont ajoutés en 1890, tandis qu'il est élargi et réhaussé d'un dernier étage en 1901-1902. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 4-167a-a.

Les structures métalliques ou la possibilité de construire en hauteur

Durant la seconde moitié des années 1890, le processus de tertiarisation de l'économie montréalaise se poursuit avec une offre toujours plus nombreuse de locaux en location. Cependant, le mode de construction traditionnelle des édifices glisse vers de nouvelles méthodes. Si l'édifice de la Banque-du-Peuple représentait probablement une avancée dans la maîtrise de l'ossature métallique (**fig. 4**), il est clair que les expériences des années suivantes vont beaucoup plus loin. Entre 1893 et 1895, on édifie côte de la Place-d'Armes, non sans difficulté, l'immeuble de bureaux avec ossature métallique de la Montreal Street Railway. Durant la construction, l'effondrement de quelques planchers amène une enquête où on discute entre autres des bienfaits d'une structure métallique… Finalement, le réputé architecte new-yorkais George B. Post vient compléter l'immeuble de six étages, sans que l'on sache très bien la technique employée[5]. Pendant ce temps, un autre architecte américain, Richard Waite, conçoit lui aussi un immeuble de bureaux à ossature métallique sur la rue Saint-Jacques. Avec ses huit étages, la succursale montréalaise de la compagnie d'assurance ontarienne Canada Life s'avère l'un des premiers gratte-ciel canadiens avec ossature métallique, voire le premier (**fig. 5).**

Il est pour le moins difficile d'établir la chronologie des technologies utilisées pour la construction avec ossature métallique. Jusqu'au début du XXe siècle, il n'existe probablement aucun immeuble de bureaux montréalais dont les éléments porteurs ne soient constitués uniquement d'acier. L'auteur Sara E. Wermiel, dans un ouvrage fort bien documenté, prétend que le premier immeuble new-yorkais reposant entièrement sur une structure métallique ne serait réalisé qu'en 1894 avec la construction de l'American Surety Building (Bruce Price ; **fig. 25**)[6]. Dans la plupart des cas, les murs en maçonnerie conservent une partie de leur rôle structural; parfois, ils soutiennent encore entièrement les murs (*cage system*), laissant à la structure métallique le poids des seuls planchers. Quoi qu'il en soit, l'acier fait maintenant

Fig. 4 : L'édifice de la Banque-du-Peuple en 2004.Ville de Montréal, 2004. Photographie : Normand Rajotte.

Fig. 5 : À gauche, l'édifice de la Canada Life et, à droite, l'édifice Temple (démoli en 1907), vers 1900. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 6-163-d.

partie intégrante des matériaux des édifices du centre d'affaires. La compagnie Bell Téléphone en fait largement usage en 1897 lorsqu'elle fait ériger un édifice de six étages dans l'axe des rues Saint-Jean, Notre-Dame et de l'Hôpital avec le système de la cage métallique (**fig. 6**). Les structures d'acier ne servent d'ailleurs pas uniquement à la construction de gratte-ciel. Entre 1897 et 1904, elles sont utilisées dans le Vieux-Montréal pour des bâtiments qui atteignent à peine trois, quatre ou cinq étages. L'édifice de La Presse (Hutchison and Wood, 1899-1900) et celui du Montreal Star (Alexander Francis Dunlop, 1899-1900) en sont deux exemples. En outre, les constructions avec murs en maçonnerie se poursuivent, même dans le cas d'édifices en hauteur. Le premier édifice montréalais atteignant neuf étages, celui de la Guardian, construit en 1902 sur la rue Saint-Jacques, possède une structure en maçonnerie traditionnelle. Les murs de 24 pouces des premiers étages supportent tout le bâtiment (**fig. 7**). Il constitue cependant une exception, une sorte de prouesse technique.

À la même époque, les abords de la place d'Armes et de la rue Saint-Jacques se densifient, entre autres par l'ajout d'étages. L'édifice de la Royal Insurance Company of England est considérablement agrandi en largeur et l'on y ajoute un septième étage (Hutchison and Wood, 1901-1902 ; **fig. 3**). Son voisin, l'immeuble de la Liverpool London Globe Insurance Co., engage la même firme et, semble-t-il, la firme bostonienne réputée Peabody and Sterns[7] pour remplacer son immeuble de trois étages. Le nouvel édifice de huit étages, réalisé entre 1901 et 1903, atteint sensiblement la même hauteur que l'immeuble de la New York Life, soit environ 40 mètres (**fig. 8**). Dans les deux cas, des structures métalliques protégées par du béton et de la terre cuite forment l'ossature du bâtiment.

En ce qui concerne les établissements bancaires, on observe là aussi une densification importante. Outre le cas spectaculaire de l'édifice de la Banque du Peuple, la Merchants' Bank ajoute deux étages à son édifice de la rue Saint-Jacques en 1899, une structure d'acier succédant à la maçonnerie des premiers étages plus anciens. Cette densification est surtout destinée à accroître l'offre locative. Dans tous les cas, les banques n'occupent qu'une partie des locaux de leur édifice. Comme les compagnies d'assurance, elles profitent des besoins en locaux générés par la nouvelle économie tertiaire pour rentabiliser leur investissement immobilier. Leur présence ne se limite cependant pas aux édifices qu'elles possèdent. Au rez-de-chaussée de plusieurs édifices, on trouve en effet de nombreuses succursales bancaires. Mais l'impact du secteur bancaire sur le paysage urbain n'est pas encore à son apogée, il allait croître considérablement au cours des années 1900.

Le paysage architectural

De l'édifice de la New York Life (Babb, Cook and Willard, 1887-1889) à ceux des assureurs de la place d'Armes du début des années 1900, les architectes doivent articuler pour la première fois un discours esthétique sur des immeubles presque deux fois plus hauts que ceux mis en place dans les années 1860-1870. Pourtant, le langage utilisé perpétue en grande partie les formules imaginées pour habiller les magasins-entrepôts des décennies précédentes.

Fig. 6 : L'édifice Bell de la rue Notre-Dame érigé en 1897 (disparu). Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 4-31-a.

Fig. 7 : L'édifice de la Guardian vers 1915. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 6-124-b.

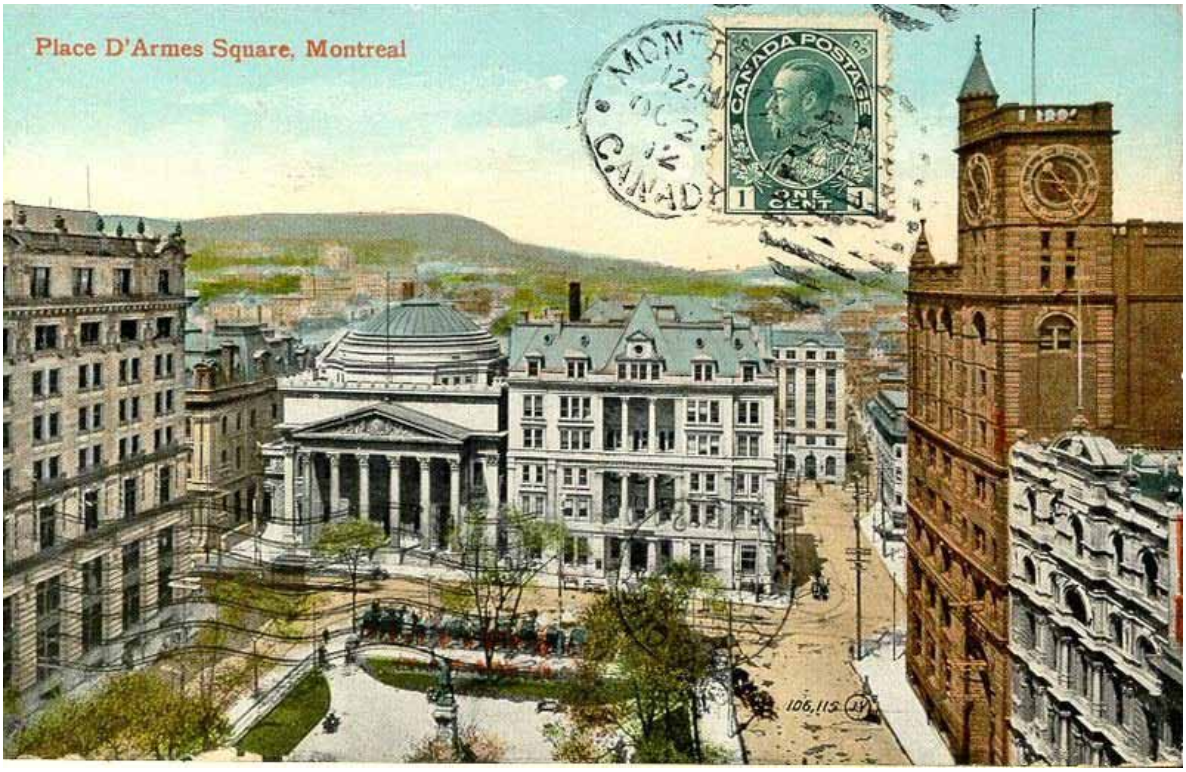

Fig. 8 : À droite, l'édifice de la Liverpool London Globe Insurance Co. (disparu) sur la place d'Armes. Source : BANQ, Collection Magella-Bureau, D002P1436R.

Les étages à ordres superposés de ces immeubles inspirés de l'architecture de la Renaissance vont en effet avoir ici un écho particulier, dans la mesure où cette façon de faire trouve son aboutissement logique avec le cumul des étages[8]. À cela, il faut ajouter l'exubérance artistique de la fin de la période victorienne qui favorise la cohabitation de diverses tendances dans un même programme architectural. La rationalité des ordres superposés perdant parfois de son sens avec des bâtiments de sept ou huit étages, on y transpose plutôt des décors juchés les uns sur les autres, le tout divisé par des entablements ou des corniches. La quasi-totalité des édifices construits durant cette première phase de constitution du centre d'affaires affirment avec vigueur ces principes de conceptualisation, les meilleurs exemples étant assurément les édifices de la New York Life (**fig. 2**), de la Banque-du-Peuple (**fig. 4**) et de la Canada Life (**fig. 5**).

Sans doute le paradoxe exprimé entre la présence simultanée d'une structure d'acier et d'une façade historicisée est-il le plus radical que l'on puisse observer dans l'histoire des immeubles avec ossatures métalliques. Tout est fait pour dissimuler cette structure derrière un langage qui poursuit l'esthétique des immeubles avec murs porteurs en maçonnerie. Ce paradoxe subsiste encore, il est vrai, de nombreuses années par la suite, mais il s'accommode un peu mieux de la modernité des nouveaux codes architecturaux beaux-arts qui entrent en vigueur.

La formation du centre d'affaires : 1900-1914

Un boom immobilier

Après une accalmie dans les dernières années du XIXe siècle, près d'une trentaine de projets immobiliers sont mis en branle dans le centre d'affaires montréalais entre 1900 et 1914. De ce nombre, on compte près de 20 gratte-ciel avec tous plus ou moins la même hauteur, soit dix étages. Pour prendre la mesure d'un tel phénomène, il suffit de mentionner que l'extension maximale du centre d'affaires dans le Vieux-Montréal tel qu'observée en 1930 comprend plus ou moins 90 bâtiments (**carte 1**).

Cette construction effrénée modifie radicalement le paysage bâti. Dans le centre d'affaires de 1915, il ne reste qu'une douzaine de bâtiments de la première moitié du XIXe siècle. En comparaison, on dénombre une quarantaine d'édifices construits entre 1885 et 1915, soit près de la moitié des immeubles du centre d'affaires. Au cours de cette période, environ une trentaine de maisons-magasins de la première moitié du XIXe siècle tombent sous le pic des démolisseurs, essentiellement sur les rues McGill et Saint-Jacques. Quant aux magasins-entrepôts et autres immeubles construits entre 1850 et 1880, il n'en reste pas plus qu'une vingtaine en 1915, aussi étonnant que cela puisse paraître.

Quelques exemples spectaculaires suffisent à bien saisir l'air du temps. Ainsi, on n'hésite nullement à démolir sur la rue Saint-Jacques le Temple Building, édifice moderne érigé en 1888 en lieu et place de l'ancienne cathédrale méthodiste St. James, pour la construction de

l'édifice de la Canadian Imperial Bank of Canada (CIBC) entre 1906 et 1908 (Darling and Pearson ; **fig. 9**). Le même sort attend l'édifice de la Imperial Insurance Company, construit en 1888 sur la place d'Armes, lors de la construction de l'édifice de la Royal Trust en 1912 (**fig. 10**). Pour l'érection de l'édifice de la Banque-du-Peuple en 1894-1895, rue Saint-Jacques, ce sont deux magasins-entrepôts du début des années 1870 qui sont sacrifiés. À l'angle des rues Saint-Jacques et McGill, la banque de Toronto démolit son propre immeuble, construit vers 1890, pour ériger un gratte-ciel en 1914. Sur la rue Saint-Antoine, l'agrandissement de la Banque de Montréal entre 1901 et 1905 condamne l'édifice de la Canada Paper érigé en 1885. Dans tous ces exemples, la durée de vie des édifices ne dépasse guère plus qu'une vingtaine d'années. C'est dire combien la mise en place du centre d'affaires montréalais fait table rase sans état d'âme.

L'ensemble de ces projets redéfinit le périmètre du centre d'affaires montréalais qui jusque là restait cantonné sur la rue Saint-Jacques et la place d'Armes. D'une part, un pôle se développe au sud de la rue Saint-Jacques entre les rues Notre-Dame, Saint-Jean, Saint-Sacrement et Saint-François Xavier (**carte 1**). Sis près des anciennes bourses, les nouveaux édifices de ce secteur, notamment la Bourse de Montréal et celui du Montreal Board of Trade, s'insèrent dans un enchevêtrement d'immeubles à même la trame de rues ancienne. D'autre part, le monumentalisme de l'axe de la rue McGill se développe à cette époque avec l'érection de plusieurs gratte-ciel sur son flanc est[9]. Entre le premier pôle et la rue McGill, le secteur des

Fig. 9 : L'édifice de la Canadian Imperial Bank of Commerce vers 1910. À gauche, l'édifice Merchants' Bank. Source : BANQ, Collection Magella-Bureau, D002P3044R.

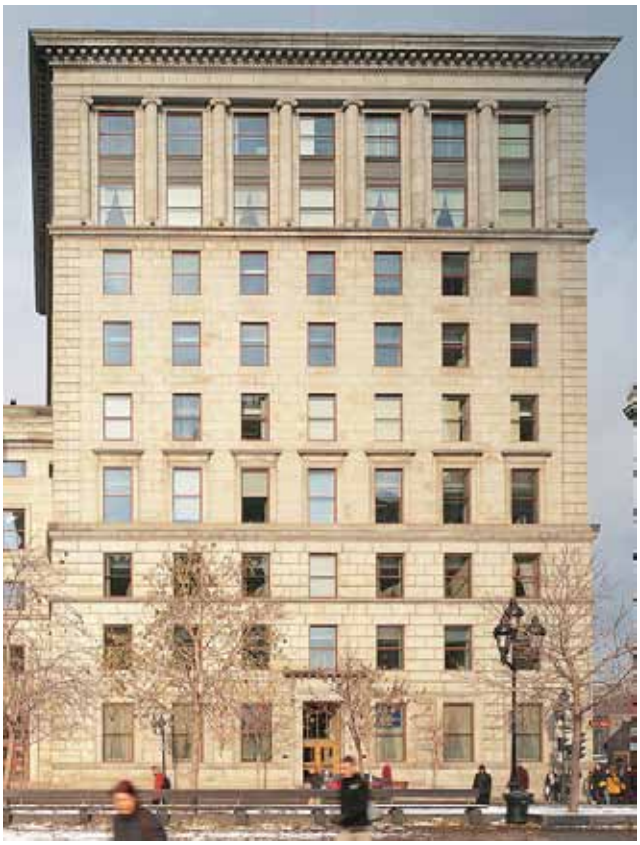

Fig. 10 : L'édifice de la Royal Trust en 2004. Source : Ville de Montréal. Photographie : Normand Rajotte.

magasins-entrepôts des rues Récollets, Le Moyne, Saint-Alexis, Saint-Pierre et Sainte-Hélène est ignoré, tout comme le reste la rue Notre-Dame dont les magasins-entrepôts attirent encore une forte clientèle. L'intégration de cette zone commerçante au centre d'affaires ne se réalise donc pas, son usage périclitant au fil des années alors que la vigueur du centre d'affaires allait s'affirmer pendant encore quelques décennies. Pour l'essentiel, voilà l'extension maximale du centre d'affaires compris dans le Vieux-Montréal (**carte 1),** les développements immobiliers des années 1920 se réalisant à l'intérieur de ces limites. Le centre d'affaires montréalais couvre donc un territoire très restreint d'environ 13 hectares. Répartis sur environ 150 lots, les quelques 80-90 édifices qu'on y dénombre aujourd'hui rappellent toujours sa silhouette du début du XXe siècle.

Les banques et les autres acteurs du développement du centre-ville

Parmi les acteurs importants derrière cette poussée immobilière, il y a les institutions bancaires qui investissent massivement sur la rue Saint-Jacques. La Bank of British North America, la Banque Royale et la Canadian Imperial Bank of Commerce se font construire des édifices monumentaux pour leurs seuls besoins, tandis que la Sovereign Bank, la Banque de Toronto, la Eastern Townships Bank, la Metropolitain Bank et la Banque d'Ottawa choisissent la formule du gratte-ciel pour les revenus que procure la location de bureaux. En outre, la Banque de Montréal agrandit considérablement son édifice à partir de 1901 en acquérant des lots voisins. Des banques se portent également acquéreur de bâtiments prestigieux : la Banque Nationale achète l'édifice de la Scottish Life Insurance Co. dès 1891 et l'agrandit considérablement en 1909, tandis que la Quebec Bank acquiert l'édifice de la New York Life en 1909[10]. Les banques agissent donc comme des acteurs fondamentaux dans le processus de transformation du centre d'affaires montréalais.

Contrairement aux banques, l'action des compagnies d'assurance en tant que promoteur immobilier diminue, bien qu'elle reste substantielle. Par ailleurs, d'autres groupes financiers investissent le secteur immobilier. Les fiducies du Royal Trust et du National Trust font ainsi construire leurs propres édifices sur la rue Saint-Jacques. La bourse de Montréal est aussi construite à cette époque, non pas sur la rue Saint-Jacques, mais plutôt en retrait sur la rue Saint-François-Xavier (**fig. 11**). Des hommes d'affaires et des entreprises se lancent aussi dans la construction d'immeubles de bureaux. On note ainsi la forte présence des entreprises de communication et de transport. Les édifices du C.P.R. Telegraph, de la Dominion Express et de la Canadian Express, liés aux intérêts des compagnies ferroviaires, sont construits durant cette période. Les compagnies ferroviaires, ou leurs principaux dirigeants, détiennent aussi d'importants actifs dans cette frénésie immobilière. Ce pan de l'activité immobilière relié aux transports et aux entreprises de communication semble directement redevable de son rôle de plaque tournante que joue Montréal dans le commerce transatlantique et interaméricain. Il est aussi vrai que l'activité bancaire est assujettie en partie à ce rôle d'intermédiaire qui fait la force de Montréal. Quant aux investissements fonciers des compagnies d'assurance, ils relèvent probablement davantage d'une croissance indépendante qu'on retrouve d'ailleurs dans tous les grands centres urbains.

Carte 1 : Les immeubles de bureaux dans le centre d'affaires du Vieux-Montréal et le nouveau centre-ville, 1880-1930

Cartographie: Guy Mongrain. La carte présentée ici est une version remaniée de celle parue dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, Québec, Les publications du Québec, 2004, p. 224.

Fig. 11 : L'ancienne bourse de Montréal en 2008. À l'extrême droite, le Curb Market.
Source : Ville de Montréal. Photographie : Denis Tremblay.

L'innovation beaux-arts

À la différence de celle des années 1880-1890, l'esthétique du cadre bâti mise en place entre 1900 et 1915, du moins celle relative aux constructions en hauteur, tend à s'homogénéiser. Deux facteurs principaux expliquent ce phénomène. En premier lieu, les architectes pratiquent unanimement sous l'influence de la nouvelle approche beaux-arts qui déferle sur l'Amérique. En second lieu, la Ville de Montréal adopte en 1901 une nouvelle réglementation qui régit, de façon stricte, les constructions en hauteur, ce qui favorise la répétition de volumes similaires.

Dans l'urbanisme nord-américain, l'exposition universelle de Chicago de 1893 marque un véritable tournant, en théorie du moins. Les idéaux beaux-arts sont alors mis à l'ordre du jour à l'échelle de la ville via le mouvement *City Beautiful* qui préconise une vision urbanistique ordonnée et cohérente. Des architectes nord-américains, y compris montréalais, prennent dans les années suivantes le chemin de Paris afin d'étudier dans les fameux ateliers de l'École des beaux-arts. L'apprentissage qu'ils y font a des répercussions fondamentales dans la constitution esthétique des centres d'affaires nord-américains. Revenus d'outre-mer, ils appliquent leurs connaissances acquises sur un terrain qui ne ressemble pourtant en rien aux villes européennes. Le beaux-arts américanisé prend des formes originales qui s'ajuste à la logique des villes en pleine croissance.

Le centre-ville nord-américain reste d'abord et avant tout un lieu où les projets immobiliers s'évaluent selon leur rentabilité. Cela étant, les ardeurs des partisans d'une nouvelle ville inspirée par le courant *City Beautiful* et des projets grandioses rappelant directement l'affiliation du mouvement beaux-arts s'en trouvent souvent refroidies. Parmi les acteurs privés, les banques, pour des raisons symboliques et de prestige, et quelques grandes fiducies osent pourtant des constructions qui affichent un classicisme puissant en plein centre-ville. Dans le Vieux-Montréal, la Canadian Imperial Bank of Commerce se fait ainsi construire un temple gréco-romain en pleine rue Saint-Jacques en 1908 (**fig. 9**). Le projet souffre toutefois de son enclavement entre deux immeubles, une caractéristique assez éloignée de l'esprit beaux-arts. Une vingtaine d'années plus tard, la Banque Royale récidive avec un gratte-ciel dont l'immense socle rappelle entre autres un temple florentin. Mais c'est là une échelle qui est toute autre, son gigantisme se trouvant à des années-lumière des volumes beaux-arts (**fig. 12**)[11].

L'expérience beaux-arts se manifeste d'abord et avant tout dans les immeubles de bureaux. L'édifice de la compagnie d'assurance London and Lancashire, réalisé en 1898 par les architectes Edward et William Maxwell, constitue la première véritable expression de l'influence beaux-arts à Montréal (**fig. 13**). Érigé rue Saint-Jacques, il forme avec l'immeuble de la Guardian voisin (1902 ; **fig. 7**) le plus bel ensemble montréalais associé au raffinement beaux-arts. Il se distingue par l'élégance très parisienne de son architecture et rappelle l'approche beaux-arts qui reflète une synthèse de l'architecture française depuis la Renaissance. Évoquant l'architecture des immeubles d'appartements des beaux quartiers de Paris et de New York, le London and Lancashire est pourtant bel et bien un immeuble de bureaux. Sa stricte obédience aux canons de l'École des beaux-arts n'est pourtant qu'un interstice dans le paysage montréalais, car l'américanisation du procédé beaux-arts est en voie de transformer l'architecture du centre d'affaires montréalais.

Le gratte-ciel montréalais du début du XXe siècle

Une des premières manifestations du beaux-arts américanisé à Montréal s'exprime non pas rue Saint-Jacques mais sur la petite rue de l'Hôpital. L'édifice du C. P. R. Telegraph, bien que modeste avec ses huit étages et son parement principal en brique, s'inspire des gratte-ciel américains et annonce l'archétype du gratte-ciel montréalais du début du XXe siècle (voir encadré pages 22 et 23). Réalisé en 1900-1901 par la firme d'architectes Hutchison and Wood, il se divise en trois parties horizontales (apparente analogie à la colonne) et le décor architectural classique y est marqué (**fig. 14**).

Il faut toutefois attendre l'adoption du règlement 260 du code de construction de la Ville de Montréal, en février 1901, pour que le gratte-ciel montréalais type naisse (voir encadré). Ce règlement stipule qu'aucun bâtiment ayant plus de dix étages de haut à partir du niveau du trottoir ou de la rue, ou ayant plus de 130 pieds de hauteur à partir du trottoir jusqu'au toit, ne devra être érigé dans aucune rue de la Cité[12]. Dès lors, les gratte-ciel montréalais

Fig. 12 : L'édifice de la Banque Royale en 2004. Source : Ville de Montréal. Photographie : Denis Tremblay.

Fig. 13 : L'édifice de la London and Lancashire en 2004. Source : Ville de Montréal. Photographie : Normand Rajotte.

Fig. 14 : L'édifice de la C. P. R. Telegraph en 2008. Source : Ville de Montréal. Photographie : Denis Tremblay.

présentent des volumes que seules les largeurs des bâtiments distinguent puisque la vaste majorité d'entre eux comporteront le maximum d'étages permis. Par contre, peu d'entre eux atteignent les 130 pieds permis, la hauteur des étages atteignant en moyenne 12 pieds pour un total d'environ 120 pieds. Les dix étages de l'édifice Transportation (Carrière and Hastings, 1910-1912), par exemple, ne surpassent pas l'édifice voisin de neuf étages de la Liverpool London and Globe Insurance Co. (Hutchison and Wood, 1901-1903). Ce dernier atteint d'ailleurs la hauteur maximale permise, peut-être pour la première fois depuis l'adoption du règlement. En outre, le nouveau règlement ne permet même pas de dépasser la hauteur de certains édifices en maçonnerie déjà en place. Sur la place d'Armes, les dix étages de l'édifice Duluth (Hutchison and Wood, 1910-1912) ne surpassent pas celui de la New York Life voisin érigé en 1887-1889.

C'est en 1903-1904 que l'on construit le premier gratte-ciel montréalais issu de la fusion de la nouvelle réglementation et des nouveaux créneaux stylistiques. Rue Saint-Jacques, la Banque d'Ottawa engage l'architecte américain Howard Coton Stone pour cette première expérience. L'édifice constitue le premier exemple montréalais, voire canadien, d'un modèle de gratte-ciel élaboré aux États-Unis (**fig. 15**). L'emploi de références classiques dans une hiérarchie équilibrée – pilastres doriques à la base, dépouillement de la partie médiane et couronnement faisant appel aux autres ordres classiques – reprend en effet les pratiques déjà établies outre frontière.

Après la Banque d'Ottawa, seulement trois autres gratte-ciel sont construits dans le Vieux-Montréal au cours de la première décennie du XXe siècle. Il faut attendre la décennie suivante pour assister à la multiplication des immeubles de bureaux. De 1910 à 1914, un peu plus d'une quinzaine de gratte-ciel de dix étages sont construits à Montréal, dont une douzaine dans le Vieux-Montréal (**carte 1**). L'heure est donc aux nouveaux projets, les ajouts d'étages demeurant un phénomène marginal durant cette période. La récession de 1913 et l'entrée en guerre du Canada freinent ce développement, mais la silhouette du quartier Ouest du Vieux-Montréal est transformée et se compare dorénavant modestement à celles observées dans les grands centres nord-américains. Mais force est de constater que les nouveaux volumes du centre d'affaires se concrétisent tardivement et dans un très court laps de temps. De plus, un nombre appréciable d'immeubles de bureaux sont érigés hors du Vieux-Montréal, réduisant ainsi l'effet de concentration dans le quartier ancien (**carte 1**).

Les gratte-ciel montréalais de cette époque témoignent des interprétations beaux-arts américanisés qui marquent les paysages des centres-villes nord-américains et qui font la belle part aux ornementations classiques. Parmi tous ces gratte-ciel, seul l'édifice Lewis s'éloigne du renouveau classique alors en vogue et fait plutôt référence à l'architecture anglaise de l'époque des Tudor, architecture qui incorpore en partie le vocabulaire gothique de l'époque antérieure[13]. Aussi, ces gratte-ciel aux gabarits uniformes renforcent, paradoxalement, l'aspect horizontal de leur composition. Les quelques cas où les piliers de la partie médiane accentuent l'effet vertical ne brisent guère cet effet général, à savoir une silhouette marquée par une ligne

Gratte-ciel montréalais du début du XXe siècle

En Amérique du Nord, le gratte-ciel du début du XXe siècle est un immeuble de bureaux construit dans les centres financiers entre la fin des années 1890 et le milieu des années 1920. Deux innovations majeures en permettent la construction : les structures d'acier – le béton armé est aussi utilisé dès le début du XXe siècle – et les ascenseurs. À ces innovations techniques, il faut ajouter les considérations économiques. L'attrait de la rentabilité, que procure la location de locaux pour bureaux, est en effet un facteur déterminant favorisant la construction de gratte-ciel.

Le gratte-ciel montréalais de cette époque se présente comme un édifice de plan rectangulaire, généralement plus haut que large, et coiffé d'un toit plat. Il occupe la totalité d'un lot, voire de plusieurs lots réunis, et ce, sans marge de recul par rapport à la voie publique. Les architectes recourent aussi au plan en « U », une technique utilisée fréquemment à New York qui, en laissant un espace libre de construction, favorise l'entrée de lumière naturelle. En outre, les promoteurs préfèrent des propriétés situées sur des têtes d'îlot, un avantage qui permet l'exposition d'au moins deux façades sur rues. Les gratte-ciel montréalais du début du XXe siècle atteignent tous plus ou moins la même hauteur car un règlement de 1901, en vigueur jusqu'en 1924, limite la hauteur des bâtiments à 130 pieds (40 mètres) et le nombre d'étage à dix. Dans les faits, ils comptent systématiquement dix étages, mais atteignent rarement 130 pieds, 120 pieds étant la moyenne. Par cette caractéristique, ils constituent un archétype bien montréalais. Quant aux matériaux, la pierre, généralement importée, est le plus souvent utilisée comme parement. La brique et la terre cuite sont aussi utilisées dans de nombreux édifices. Dans le Vieux-Montréal, seules les structures d'acier sont utilisées pour l'érection des gratte-ciel. On utilise de la terre cuite, de la brique ou du béton pour les protéger contre le feu.

Les gratte-ciel de cette période surgissent au moment où s'imposent les principes de composition de l'École des beaux-arts de Paris. Plan, monumentalité, symétrie et ordres classiques sont à l'ordre du jour. Afin de concilier l'idéal académique et la construction en hauteur, les architectes nord-américains reprennent le tripartisme horizontal des compositions classiques comprenant une base, un développement et un couronnement. Du fait de l'élancement des édifices en hauteur, certains y verront une analogie de la colonne classique. Les divers répertoires architecturaux classiques inspirés de l'Antiquité gréco-romaine prennent place sur ces façades, y compris ceux de la Renaissance et de l'époque baroque. L'emploi de références stylistiques autres reste marginal. En somme, le gratte-ciel de cette époque constitue une réponse originale et proprement américaine aux principes de compositions beaux-arts. En ce qui concerne les façades mitoyennes, elles sont traitées sobrement avec un parement en brique percé d'ouvertures simples ou en mur aveugle.

La partie inférieure du gratte-ciel tripartite est pourvue d'une série de pilastres, d'une colonnade ou d'un appareillage de pierre à bossage en table pour imager des éléments de support. Elle comprend habituellement un ou deux étages, incluant le rez-de-chaussée, suivi fréquemment par un étage qui, séparé par un entablement ou une corniche, assure la transition vers la partie intermédiaire. Cette dernière est la plus longue des parties et consiste en une suite d'étages identiques. Selon les cas, la verticalité est soulignée par de longs pilastres ou par des piliers entre les travées. À l'inverse, des corniches, des bandeaux ou la forme des fenêtres relèvent la dimension horizontale de la partie intermédiaire. Dans d'autres cas, des surfaces sans saillie rappellent une colonne nue. Le couronnement comprend généralement un ou deux étages auxquelles on ajoute parfois un étage-attique. Il rompt avec la sobriété de partie médiane grâce à un décor élaboré comprenant par exemple des pilastres ou des colonnes engagées.

Le décor des parties du gratte-ciel évoque diverses fonctions. Les hautes ouvertures du rez-de-chaussée suggèrent la présence d'une entreprise ayant des liens directs avec le public. La plupart du temps, ces rez-de-chaussée sont occupés par des bureaux d'entreprises recevant une clientèle sur place ou des

Fig. 15 : L'édifice de la Banque d'Ottawa en 1909. Il était alors situé sur la rue Saint-Jacques et logeait entre autres la Banque d'Ottawa. Board of Trade Illustrated Edition of Montreal, *Montreal The Imperial City of Canada, The Metropolis of Canada, Montréal*, The Trade Review Publishing Company, 1909, p. 88.

succursales bancaires. Les banques occupent parfois un niveau dont les plafonds atteignent une hauteur correspondant à deux, voire à trois étages. Le rez-de-chaussée constitue presque invariablement l'étage le plus prestigieux du gratte-ciel de cette époque, une caractéristique qui se vérifie par le traitement élaboré réservé à la base du gratte-ciel. En revanche, l'aspect répétitif et sans artifices de la partie intermédiaire évoque la présence de bureaux. Quant au traitement raffiné réservé au couronnement, il ne constitue bien souvent qu'un décor. La taille des bureaux et des ouvertures se compare en effet habituellement à ceux observés aux étages inférieurs. Cependant, les derniers étages comportent parfois des plafonds plus hauts ou des locaux soigneusement aménagés pour les fins d'une entreprise ou, par exemple, d'un club privé. Plus rarement, les gratte-ciel du début du XXe siècle peuvent loger des activités manufacturières tout en présentant des caractéristiques architecturales extérieures similaires.

Ce type d'édifice compte en général une ou deux entrées principales. Lorsqu'il s'agit d'une entrée unique, les locataires profitent dans certains cas d'un hall d'ascenseurs commun richement orné qui reflète le prestige d'un siège social. Dans les édifices à deux entrées, l'une donne accès à la banque ou aux entreprises du rez-de-chaussée et l'autre mène au hall d'ascenseurs. Dans un autre cas de figure, les entrées donnent accès à des corridors qui forment des axes de circulation intérieure. On aménage aussi assez souvent une entrée de service.

Ces divers traits caractérisent le gratte-ciel montréalais jusqu'au milieu des années 1920. Comme dans la plupart des villes nord-américaines, la Ville de Montréal adopte en 1924 et 1929 des règlements permettant la construction d'édifices plus hauts à la condition qu'ils comportent des marges de recul significatives et graduelles. Cette permissivité nouvelle et la popularité du mouvement Art déco sonnent le glas du gratte-ciel tripartite du premier quart du XXe siècle.

de crête uniforme, un phénomène bien visible sur les rues Saint-Jacques et McGill (**fig. 16**). La réglementation de 1901 marque donc fortement la mise en place d'une esthétique beaux-arts en définissant d'importants paramètres volumétriques. L'imposition de ce plafond jusqu'à la fin des années 1920 et l'influence du mouvement beaux-arts s'avèrent de fait les principales clés d'interprétation du patrimoine du centre-ville de cette époque.

Sur le plan technique, la construction de ces gratte-ciel bénéficie d'avancées non négligeables. Cependant, la petite taille des immeubles montréalais permet d'utiliser le système de la cage métallique jusque dans les années 1910, car cette technique ne supporte que des édifices de dix étages et moins[14]. Bref, ce système est probablement utilisé davantage ici qu'ailleurs, à l'exception peut-être de la ville de Boston dont les limites de construction en hauteur sont similaires à Montréal (voir chapitre 3). Les diverses méthodes utilisées pour protéger les structures métalliques contre le feu améliorent aussi la sécurité des bâtiments. Les structures d'acier sont d'abord entourées de terre cuite creuse (*hollow tile*), puis on introduit le béton, renforcé ou non. De valeur égale, le béton supplantera finalement la terre cuite en raison de son coût moins élevé[15]. Au fil du temps, les preuves s'accumulent pour valider la résistance de ces matériaux, mais la construction en hauteur est toujours décriée puisque l'application de ces techniques demeure souvent peu méticuleuse. En outre, la plupart des édifices ne possèdent pas encore de système de gicleurs. Malgré cela, l'ossature métallique est devenue la norme, le béton armé, comme structure portante, étant surtout employé pour les immeubles industriels.

La fin du gratte-ciel montréalais

À Montréal, l'application d'une réglementation à la new-yorkaise permettant de construire en hauteur avec des marges de recul graduelles par rapport à la rue ne se concrétise que partiellement en 1924. Il est dorénavant possible d'élever sur la partie centrale des édifices des étages dont la marge de recul est d'au moins 23 pieds (7 mètres) des façades inférieures, et ce, « pourvu que la superficie de plancher […] depuis et y compris le rez-de-chaussée, jusqu'au toit, [ne dépasse pas celle] d'un bâtiment de 11 étages et d'un rez-de-chaussée construit sur toute l'étendue du lot »[16]. C'est la Insurance Exchange Corporation Ltd qui profite la première de cet assouplissement réglementaire en faisant construire un immense édifice de 11 étages réparti sur cinq lots en 1923-1924[17]. La Banque Royale profite davantage de cette brèche en érigeant un édifice de 22 étages en 1926-1928 (**fig. 12**). Sur un immense socle de quelques étages s'élève une tour carrée de 17 étages en retrait de 23 pieds des quatre façades sur rues de cet immeuble qui occupe un îlot entier. Selon toute vraisemblance, la superficie totale des planchers égale celle d'un édifice comportant 11 étages de la taille du rez-de-chaussée. Ce premier édifice phare, de loin le plus haut gratte-ciel montréalais alors, n'est rendu possible qu'avec l'achat de plusieurs lots par une puissante institution financière. Ironie du sort, parmi les édifices sacrifiés pour le projet, on compte l'édifice de la Banque d'Ottawa, le premier gratte-ciel montréalais. Fort heureusement, il est « sauvé », étant littéralement transporté dans le quartier Centre du Vieux-Montréal (**fig. 15**).

Fig. 16 : La rue Saint-Jacques en 1912. La ligne de « crête » est parfaitement visible. Source : BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 6-95-a.

Fig. 17 : L'édifice Thémis en 2008. Source : Ville de Montréal. Photographie : Denis Tremblay.

La constitution d'une immense propriété, qui requiert l'achat de multiples lots, reste difficile à réaliser dans le Vieux-Montréal[18]. Le nouveau règlement permet donc peu l'élaboration d'une nouvelle architecture. L'édifice Thémis, réalisé en 1927-1928 sur la rue Saint-Jacques par la firme d'architectes Perrault et Gadbois, reprend ainsi la même formule tripartite à dix étages, avec cependant un simple appareillage en brique pour les étages intermédiaires (**fig. 17**). Entre-temps, de petits édifices comme l'immeuble Hanson Brothers (rue Saint-Jacques) introduisent les lignes particulières de l'Art déco dans le centre d'affaires montréalais. Mais l'expression la plus spectaculaire de l'Art déco nord-américain, celle des gratte-ciel à gradins des centres-villes, doit encore attendre la formulation d'une réglementation qui épouse le principe des marges de recul.

Les immeubles d'esprit Art déco

C'est finalement en 1929 que les autorités montréalaises consentent à une réelle modification du code réglementaire régissant les hauteurs des bâtiments. La Ville adopte donc la philosophie derrière la réglementation new-yorkaise de 1916 dont on applique l'esprit un peu partout dans les grandes villes américaines. Ainsi, un recul « de un pied [30 cm] pour quatre pieds [1,2 m] ajoutés en hauteur »[19] est exigé au-delà de la limitation antérieure de 130 pieds (40 mètres). Le gratte-ciel pyramidal peut donc prendre forme à Montréal, mais la promulgation très tardive du règlement freine l'ardeur des promoteurs qui, dès la fin de l'année 1929, voient le spectre d'une terrible crise économique.

Quatre édifices pyramidaux verront le jour dès le règlement adopté. II en subsiste encore trois aujourd'hui, dont le plus imposant, l'édifice Aldred, réalisé entre 1929 et 1931 sur la place d'Armes par l'agence d'architectes montréalais Barott and Blackader. Encore aujourd'hui, l'édifice présente l'un des profils les plus singuliers du Vieux-Montréal que l'on peut apercevoir depuis la périphérie du quartier ancien (**fig. 18**). Plus timide, le second édifice du Montreal Star (Ross and MacDonald, 1929-1930) sur la rue Saint-Jacques, avec ses 13 étages, reprend l'esprit de l'édifice à gradins davantage pour des raisons esthétiques que par contraintes réglementaires. Il est le seul gratte-ciel du Vieux-Montréal pourvu d'une structure en béton armé (**fig. 19**). L'étroit édifice de huit étages McDougall and Cowans (James C. McDougall, 1929-1930) sur la rue Notre-Dame contribue aussi à la mise en place de l'esthétique Art déco avant la crise des années 1930 (**fig. 20**), mais c'est en définitive un bien maigre bilan si l'on compare avec certaines autres grandes villes nord-américaines, et ce, même en tenant compte des gratte-ciel construits à l'extérieur du Vieux-Montréal.

Les banques

Entre 1900 et 1915, non seulement les institutions bancaires participent à la construction d'immeubles de bureaux mais certaines d'entre elles redéfinissent aussi le caractère monumental du centre d'affaires. L'effet grandiose associé à l'esprit beaux-arts amène en effet des institutions à concevoir des projets immobiliers répondant uniquement à leurs besoins. Comme l'ont noté des auteurs, «cette architecture qui dépasse l'échelle humaine sert aussi à impressionner et à rassurer les déposants»[20].

Les grands projets bancaires se concrétisent tous rue Saint-Jacques sur laquelle on retrouve les institutions plus anciennes que sont la Banque Molson et la Banque d'Épargne. Ces édifices affichent pour dénominateur commun le fait qu'ils logent un unique occupant : son propriétaire. Outre l'imposant agrandissement de la Banque de Montréal réalisé par la firme new-yorkaise d'architectes McKim, Mead and White entre 1901 et 1905, des édifices monumentaux y surgissent entre 1907 et 1914. La construction de la Canadian Imperial Bank of Commerce (Darling and Pearson, 1907-1909 ; **fig. 9**) et de la Banque Royale (Howard C. Stone, 1907-1908 ; **fig. 21**) constituent des additions remarquées qui mettent à

Fig. 18 : L'édifice Aldred en 2004. Source : Ville de Montréal. Photographie : Normand Rajotte.

Fig. 19 et 20 : Les édifices Montreal Star (2004, en haut) et McDougall and Cowans (2008, en bas). Source : Ville de Montréal. Photographie : Denis Tremblay.

Fig. 21 : L'ancien siège social de la Banque Royale en 1909 sur la rue Saint-Jacques. Source : BANQ, Collection Magella-Bureau, D002P1236R.

l'avant plan le retour à une architecture purement antiquisante. En 1912, la Bank of British North America (Barott, Blackader and Webster, 1912-1914, disparu) entame elle aussi la construction d'un bâtiment dont elle sera l'unique locataire. Cette fois encore, le renouveau classique est à l'honneur.

À l'aube de la guerre, la rue Saint-Jacques compte douze immeubles associés directement aux institutions bancaires, et ce, sur à peine 500 mètres. Qu'il s'agisse de sièges sociaux ou de bureaux chefs régionaux, la présence de ces édifices indique la force de l'économie montréalaise. Cette ubiquité des institutions bancaires est aussi renforcée par la présence de succursales bancaires qui occupent le rez-de-chaussée dans d'autres édifices. La « Wall Street » canadienne n'a alors aucune véritable concurrente au pays.

Parmi les banques de la rue Saint-Jacques, plusieurs ont plutôt choisi la formule du gratte-ciel avec des étages entiers dévolus à la location de locaux. Au discours ostentatoire, on a préféré les avantages d'une gestion efficace. La Banque Royale fait les deux avec son haut gratte-ciel de la fin des années 1920 (**fig. 12**). Dominant le ciel montréalais, elle conclut ainsi sur une note puissante et efficace l'histoire d'une forte présence bancaire dans le centre d'affaires du Vieux-Montréal.

Les autres équipements du centre d'affaires

La plupart des grandes villes nord-américaines se dotent dans la seconde moitié du XIXe siècle d'un lieu où l'on transige des biens dont les prix fluctuent selon les lois de l'offre et de la demande. Ces bourses portent souvent le nom de Merchant's Exchange, dont celle de Montréal sise sur la rue Saint-Sacrement. À la même époque, des bourses de commerce font aussi leur apparition. Très spécialisées, on y transige des matières premières ou des denrées alimentaires. Les plus connues, les bourses de grains, se forment dans les villes où les opérations de transbordement des grains s'y déroulent à grande échelle. À Montréal, on fonde le Corn Exchange dès 1863[21]. Enfin, la généralisation du système basé sur l'achat des actions d'entreprises prend forme avec la mise en place de bourses de valeurs telles qu'elles se sont généralisées jusqu'à aujourd'hui (Stock Exchange).

Durant la période de consolidation du centre d'affaires, une institution boursière de premier ordre édifie son temple de la finance : le Montreal Stock Exchange. Fondée en 1873, elle occupe l'édifice du Merchant's Exchange sur la rue Saint-Sacrement de 1883 à 1904. Elle engage ensuite le réputé architecte new-yorkais George B. Post, celui-là même qui conçoit la Bourse de New York sur Wall Street, pour la construction, en 1903-1904, d'un édifice monumental sur la rue Saint-François-Xavier (**fig. 11**). Là encore, l'influence beaux-arts se fait sentir, mais, comme pour les banques, il s'agit plutôt de la version antiquisante du courant d'architecture qui est mise à l'honneur. En 1928, la bourse de Montréal fait construire à côté de son édifice le Montréal Curb Market (**fig. 11**). À cette bourse, de jeunes titres et des valeurs spéculatives qui ne rencontrent pas les exigences du Montreal Stock Exchange se transigent. L'austérité classique est encore de rigueur pour ce type de bâtiment, même à la fin des années 1920.

Comme toutes les villes nord-américaines d'importance, Montréal possède une Chambre de Commerce (édifice Board of Trade)[22]. L'édifice, construit en 1902-1903 selon les plans de la réputée agence bostonienne d'architectes Shepley, Rutan and Coolidge, occupe un îlot entier et, de ce fait, permet l'expression d'une composition beaux-arts avec plus de facilité. L'édifice «illustrent cependant la sobriété toute nord-américaine réservée à la partie médiane des immeubles de bureaux» […]; de même «les deux derniers étages, avec leur colonnade et leur ordonnance de pilastres, reflètent aussi une certaine américanisation du couronnement des édifices[23]» (**fig. 22**).

Enfin, il faut noter l'absence d'hôtels et d'immeubles d'appartements construits entre 1880 et 1930 dans le centre d'affaires et dans le Vieux-Montréal. Ce type d'immeubles se construit plutôt dans l'«autre» centre-ville, là où le commerce de détail de luxe migre dès la fin du XIXe siècle. Le grand magasin S. Carlsley and Co. quitte d'ailleurs la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame pour le secteur en 1912, laissant les magasins-entrepôts qu'il occupait à la merci de la spéculation immobilière. Un gratte-ciel, l'Insurance Exchange, y remplace ces immeubles en 1923-1924.

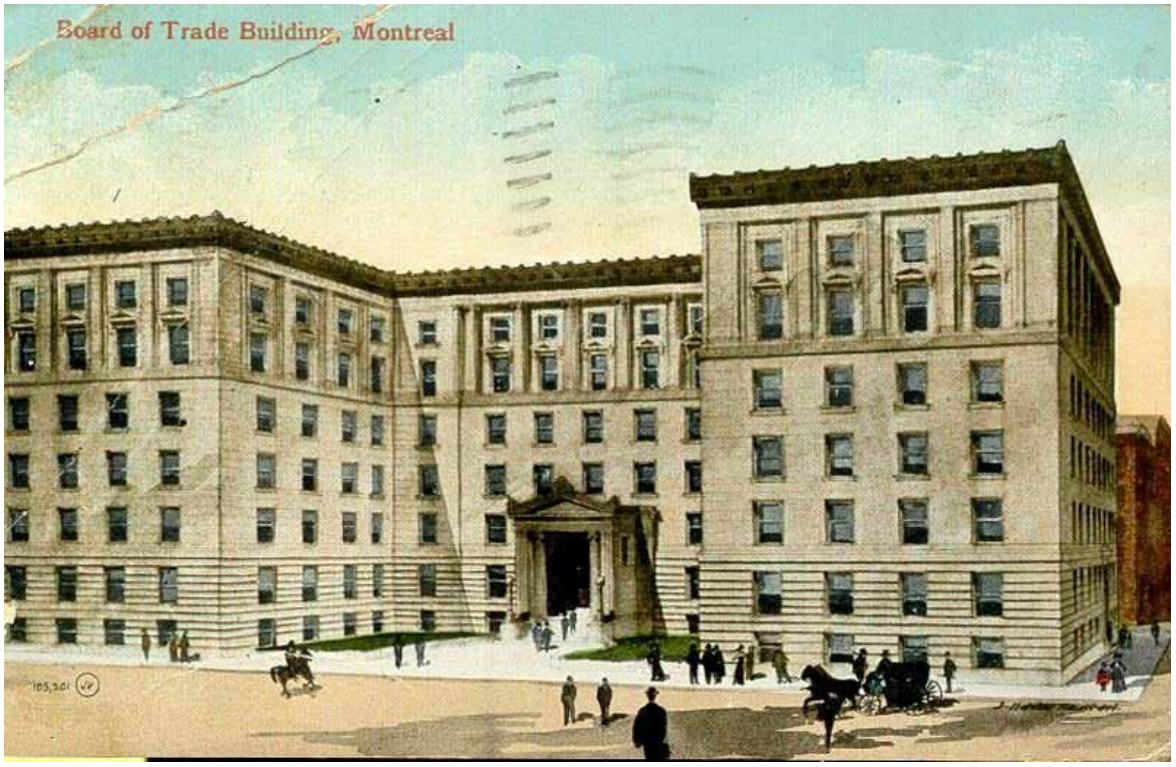

Fig. 22 : Le Board of Trade sur une carte postale du début du XXe siècke. Source : BANQ, Collection Magella-Bureau, P0883R.

3 Les centres d'affaires nord-américains comparables, 1900-1930

En gros, le développement des centres d'affaires nord-américains s'apparente au schéma montréalais. Dans un premier temps, la tertiarisation de l'économie dans les années 1880 et 1890 amène une demande croissante de bureaux. Ces besoins sont comblés par la construction de nouveaux édifices qui intègrent les plus récentes innovations technologiques : l'ascenseur et l'ossature métallique. Malgré ces aspects nouveaux, l'esthétique des nouveaux édifices n'a rien de novateur et repose essentiellement sur un certain éclectisme architectural. L'influence des enseignements beaux-arts sur l'architecture des centres d'affaires nord-américains à la fin du XIXe siècle allait conduire à la naissance d'un prototype de gratte-ciel. Par ailleurs, les grandes institutions bancaires s'inspirent de ce renouveau classique et marquent aussi de leurs empreintes les artères des centres d'affaires. Quelques fois, des projets d'urbanisme d'envergure, de type *City Beautiful*, prennent place au cœur de ces centres-villes. L'influence beaux-arts se trouve cependant confrontée au gigantisme des projets immobiliers des années 1920 où l'Art déco se marie aux formes imposées par les nouvelles réglementations exigeant des marges de recul pour les étages supérieurs.

Règle générale, la constitution des nouveaux centres d'affaires au début du XXe siècle empiète, comme à Montréal, sur le bâti ancien des centres historiques. À New York, Lower Manhattan se retrouve submergé de nouvelles constructions. De façon moins extrême, la plupart des villes connaissent un phénomène similaire. Par exemple, dans le Golden Triangle de Pittsburgh, lieu de fondation de la ville, les édifices de la nouvelle économie tertiaire qui accompagne l'expansion du capitalisme industriel envahissement les rues de la vieille ville dans une cohabitation parfois malaisée. Dans le périmètre de Philadelphie dressé en 1682, les édifices les plus anciens de la ville côtoient les tours récentes. Le patrimoine du début du XXe siècle de Boston se localise lui aussi dans la section de la ville construite 250 ans plus tôt.

La première phase de constitution des centres d'affaires

Dans les années 1880-1890, le besoin de bureaux d'affaires se fait sentir dans tous les grands centres urbains nord-américains. Avec l'introduction de l'ascenseur, des promoteurs font construire des édifices, dont les murs porteurs restent souvent en maçonnerie, à des hauteurs inédites. Des compagnies d'assurance sont parmi les premières à saisir l'opportunité de ce marché, tandis que de riches spéculateurs tentent aussi l'aventure immobilière. Les institutions bancaires semblent, en revanche, nettement moins impliquées dans un premier temps.

La première grande manifestation à Montréal de ce phénomène est l'œuvre d'une compagnie américaine, la compagnie d'assurance New York Life. Cette entreprise entreprend d'ailleurs à la fin des années 1880 une opération spéculative dans différents centres urbains. Ainsi, fait-elle construire un immeuble à Montréal entre 1887 et 1889, pendant qu'elle réalise au même moment la construction de quatre immeubles entre dix et douze étages à Kansas City, Omaha, Minneapolis et Saint-Paul, les deux derniers, aujourd'hui démolis, étant conçus par les architectes Babb, Cook and Willard, ceux-là mêmes qui réalisent celui de Montréal (**fig. 23 et 24**)[24].

Sauf pour les nouvelles hauteurs, le résultat architectural s'inscrit dans la lignée du cadre bâti préexistant. À Montréal, ces immeubles présentent, selon les historiens de l'architecture, les caractéristiques de l'éclectisme victorien. Malgré des similitudes évidentes avec des édifices du même type, cette catégorisation n'est pas retenue aux États-Unis. Les nombreux guides contemporains d'architecture américains catégorisent plutôt ces immeubles à même les grands courants stylistiques à lesquels ils se rattachent. Ainsi, les influences de la Renaissance, de l'Antiquité, du *High Victorian Gothic* et richardsonniennes sont-elles notées dans les descriptions. Fréquemment, on réfère à la nature commerciale de cette architecture pour bien la distinguer des immeubles antérieurs[25]. De ce point de vue, le changement volumétrique définit cette nouvelle architecture commerciale.

Fig. 23 et 24 : Les édifices du New York Life à Saint-Paul (Minnesota, photo de droite) et à Kansas City (à droite) au début du XXe siècle. Source : Historic American Buildings Survey, Prints & Photographs Division, Library of Congress, HABS MINN,62-SAIPA,20-3 et HABS MO,48-KANCI,12-2

Quoi qu'il en soit, ici comme aux États-Unis, il s'agit d'édifices où les étages sont empilés les uns par-dessus les autres avec des décors qui révèlent des influences très diverses. On a ainsi parlé d'une architecture d'ordres superposés[26]. Les pré-gratte-ciel des centres urbains de cette époque, notamment les nombreux exemples new-yorkais[27], illustrent, sauf exception, cette façon de faire. En outre, les immeubles montréalais de ce type sont souvent l'œuvre d'architectes américains.

Les projets poussent les architectes à imaginer des solutions pragmatiques. Dans les faits, aux États-Unis comme ici, la solution la plus simple reste le cumul d'étages aux vocabulaires divers. Cependant, à Chicago et dans certaines villes du Midwest américain – Saint-Louis par exemple – des formules novatrices sont employées. L'«École de Chicago», qui tente d'élaborer un vocabulaire propre aux gratte-ciel, s'affirme à partir de la fin des années 1880, mais aura, somme toute, un impact limité. Pour une solution plus permanente, il faut attendre le milieu des années 1890 avec des solutions d'esprit beaux-arts.

Le nouveau paysage architectural du début du XXe siècle

L'immeuble de bureaux

Comme à Montréal, la plupart des édifices construits à partir de la fin des années 1890 reflètent l'influence de la vague beaux-arts qui déferle en Amérique. L'introduction généralisée des structures d'acier permet en outre des constructions beaucoup plus hautes. Les architectes nord-américains doivent donc composer avec des conceptions beaux-arts en plein cœur des nouveaux centres d'affaires, une contradiction que les lois du marché empêchent d'éviter. Partout, des formules sont employées pour «habiller» des édifices dont le mode d'implantation dans un centre-ville dense correspond peu aux idéaux de compostions beaux-arts. Pourtant, un certain pragmatisme beaux-arts, tel que pratiqué en Amérique du Nord, et le libre marché allaient créer un paysage urbain qui allait s'imprégner durablement dans les mémoires. L'étrange couple alliant la tradition académique au modernisme des nouveaux gabarits était né.

Le modernisme rencontre toutefois des résistances, si bien que quelques villes émettent des règlements pour limiter la hauteur des édifices. Mais les contraintes réglementaires influencent peu la pratique architecturale : il est remarquable de constater à quel point les solutions beaux-arts s'ajusteront aux règlements d'occupation du sol et de volumétrie dans la mesure où des solutions uniformes s'appliquent peu importe la hauteur des édifices.

Le gratte-ciel allait s'avérer la pierre angulaire de ce virage tant esthétique que technologique. D'abord apparu sous une forme qui le distingue peu des autres bâtiments d'époque, il devient une référence architecturale aisément identifiable non seulement en raison de sa hauteur, mais aussi par ses attributs architecturaux. L'architecte new-yorkais George B. Post introduit dès la fin des années 1880 le modèle de la division tripartite des gratte-ciel avec l'Union Trust

Building[28]. Si l'American Surety Building de Bruce Price construit à New York en 1895 (**fig. 25**) est particulièrement prisé par les historiens de l'architecture pour son apparente analogie à la colonne, les gratte-ciel de Post sont nettement plus nombreux. À Pittsburgh, il conçoit le Park Building en 1896, mais la rudesse de la composition rappelle encore l'exubérance new-yorkaise. Le modeste Weld Building, un immeuble de 14 étages construit sur Broadway à New York en 1897, présente cependant une facture moins charnue et une division tripartite que les architectes exploiteront avec diligence. Toutes les grandes firmes d'architectes effectuent graduellement le virage vers le tripartisme au tournant du XXe siècle. La firme bostonnaise Shepley, Rutan and Coolidge conçoit le New England Building à Cleveland dès 1896, un immeuble de bureaux de près de 20 étages où la formule tripartite s'avère déjà bien affinée (**fig. 26**). Mais c'est probablement le réputé architecte Daniel Burnham – celui-là même qui pilote la conception du site de la grande exposition de Chicago en 1893 – qui peaufine le mieux le gratte-ciel qui allait marquer l'architecture des centre d'affaires jusqu'au début des années 1920. L'immeuble Majestic, un édifice de 14 étages réalisé à Détroit en 1896, présente une division tripartite limpide, et ce, sans l'exubérance des couronnements des tours new-yorkaises ou les formules avant-gardistes des gratte-ciel de Chicago dont Burnham fut pourtant l'un des porte-étendards (**fig. 27**). Les nombreux gratte-ciel qu'il conçoit par la suite dans les villes nord-américaines se révèlent avec le recul comme de véritables prototypes imités un peu partout[29]. L'édifice Frick de 15 étages réalisé à Pittsburgh en 1901 affiche une élégante sobriété qui allait se répéter avec différents décors empruntés dans le grand catalogue de l'ornementation classique. L'influence de Daniel Burnham est telle que son illustre collège Louis Sullivan, davantage porté sur des formules plus novatrices, lui reproche de ne pas saisir l'opportunité de création que représentent les gratte-ciel en insistant lourdement sur leur décor classique[30].

Fig. 25 : À gauche, le American Surety Building (Bruce Price, 1894-1895) à New York vers 1920. Source : Irving Underhill collection, Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-USZ62-122687.

Fig. 26 : L'immeuble New England vers 1905 à Cleveland. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-18631.

Fig. 27 : L'immeuble Majestic à Détroit (Daniel Burnham, 1896) au début du XXe siècle. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-71637.

Fig. 28 : L'immeuble Ellicott à Buffalo vers 1900. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-11478.

Comparativement à Montréal, la division tripartite des gratte-ciel apparaît plus tôt dans les grands centres-villes américains. On en compte bien sûr des dizaines à New York avant 1900, mais on peut en repérer déjà quelques-uns en 1897 dans une ville de la taille de Cleveland par exemple[31]. Les formules hésitantes sont toutefois encore bien présentes un peu partout. L'Ellicott Square Building de Daniel Burnham, un immense immeuble érigé à Buffalo en 1895-1896, reflète bien cette transition (**fig. 28**). Mais, comme l'avons vu précédemment, la construction de gratte-ciel à Montréal ne prend son envol qu'au début des années 1910, ce qui constitue un net retard par rapport aux villes nord-américaines comparables qui comptent un parc de gratte-ciel déjà bien constitué à cette date.

Les limites de hauteurs dans les villes nord-américaines

Dans bon nombre des écrits sur les gratte-ciel, on accorde une place prépondérante à la question des hauteurs sans cesse repoussées et, par ricochet, aux techniques qui permettent de telles élévations. Cependant, relativement peu d'auteurs soulignent les effets de la réglementation sur l'architecture de ces édifices. Du moins, est-ce le cas des gratte-ciel érigés avant l'adoption généralisée des formules pyramidales dans la seconde moitié des années 1920.

L'auteur Carol Willis, qui a étudié les gratte-ciel de New York et Chicago, s'y attarde longuement et comble quelque peu cette lacune. Pour celle-ci, trois facteurs expliquent la silhouette du centre d'affaires new-yorkais d'avant la Première Guerre mondiale : la forte demande en bureaux, la petitesse des lots héritée de la trame de rues coloniale et l'absence de réglementation[32]. Les deux premiers facteurs s'appliquant à la quasi totalité des villes échantillonnées, il reste la réglementation pour expliquer le profil vertical des métropoles.

On l'a vu, le règlement de 1901 sur les hauteurs des immeubles façonne la silhouette du centre d'affaires montréalais. Qu'en est-il dans les villes nord-américaines comparables? La peur des hauteurs incontrôlées, si présente dans la presse montréalaise spécialisée, trouve écho un peu partout dans les villes d'Amérique du Nord, mais la réglementation prend des formes très diverses.

Boston est la première ville nord-américaine qui impose une limite de hauteur aux constructions. Dès 1891, les autorités locales établissent à 125 pieds, soit plus ou moins dix étages, la hauteur permise, soit la hauteur que les compagnies d'assurance préconisent à l'époque[33]. Il semble que l'érection de l'Ames Building en 1889, qui atteint 190 pieds de hauteur, ait précipité ce geste (**fig. 29**). Comme à Montréal, ce règlement tient bon jusqu'à la fin des années 1920. La Ville de Chicago adopte un règlement similaire en 1892 en permettant des constructions jusqu'à 130 pieds, mais certains immeubles de bureaux dépassent malgré tout cette limite[34]. La Ville de Washington limite les hauteurs de ces édifices l'année suivante.

Dans l'ensemble, il semble que bon nombre des villes attendent le début du XXe siècle avant d'adopter des règlements sur les hauteurs, mais certaines d'entre elles, telles Pittsburgh,

Philadelphie et Détroit, n'y consentiront que bien plus tard. À New York, aucune réglementation ne vient encadrer l'érection de gratte-ciel avant le *zoning plan* de 1916[35]. Les limites varient aussi d'une ville à l'autre. À Baltimore, on limite la hauteur des édifices à 70 pieds tout de suite après le grand incendie de 1904[36], mais on autorise 175 pieds dans les années 1910. Les autorités locales de Saint-Louis, après d'âpres discussions qui résument bien le débat qui a cours dans toutes les villes à ce sujet, établissent finalement, en 1897, à 150 pieds la hauteur permise. Elles consentent graduellement à élever cette dernière à 250 pieds en 1913[37]. À Saint-Paul, le plafond est aussi établi à 250 pieds, à peine dix pieds de moins que celui permis à Chicago à partir de 1902. Dans les autres villes comparables à Montréal, la plupart de ces limites sont plus élevées que les 130 pieds permis dans la métropole canadienne. Ainsi, on retrouve dans les villes de Cleveland, Cincinnati et Buffalo des exemples d'édifices qui s'élèvent bien au-delà de la taille des gratte-ciel montréalais. Même les autorités locales de San Francisco, pourtant échaudées par le terrible tremblement de terre de 1906, permettent des constructions plus hautes que celles de Montréal[38]. Au Canada, outre Toronto, une ville comme Vancouver possède dans les années 1910 quelques édifices de plus de 13 étages, tandis que Winnipeg permet des constructions jusqu'à 12 étages. Parmi les grands centres urbains d'Amérique, il semble donc que Montréal soit, avec Boston, l'une des villes avec la réglementation la plus restrictive. De timides assouplissements sont consentis dans les deux villes en 1923 et 1924[39].

Fig. 29 : L'Ames Building à Boston en 1902. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-14182.

Le cas de Toronto

Selon certaines sources, la Ville de Toronto légifère aussi à 130 pieds, mais les dérogations sont nombreuses[40], si bien que la silhouette du centre d'affaires présente des hauteurs non uniformes. Probablement avant l'entrée en vigueur du règlement, un édifice de dix étages est construit dès 1896, le Temple Building (démoli). En 1905, les architectes new-yorkais Carrière et Hastings conçoivent le Traders Bank Building, qui culmine à 15 étages, près du carrefour des rues Yonge et King. Trois édifices en hauteur sont ensuite construits autour de ce carrefour entre 1911 et 1915 : le Canadian Pacific Building (1911-1913, quinze étages, Darling and Pearson), le Royal Bank Building (1913-1915, Ross and Macdonald), qui atteint 20 étages, et la Toronto Dominion Bank (1913-1914, Darling and Pearson). En outre, la Ville permet vers le milieu des années 1920 des projets d'envergure, notamment ceux du Royal York avec ses 27 étages (Ross and Macdonald, 1927-1929) et de la Canadian Bank of Commerce à Toronto, dont la formule triangulaire rappelle les édifices hérités du *zoning* new-yorkais, atteint une trentaine d'étages. À cette époque, il semble que la Ville de Toronto n'impose pas de retrait sur les façades, si l'on en juge par de nombreux gratte-ciel, dont l'Old Toronto Star, un immeuble de 22 étages érigé en 1929 (démoli) ou le Victory Building qui culmine à 20 étages (Baldwin and Greene, 1929-1930)[41].

La réglementation sur les hauteurs établit des lignes de crête d'édifices dans certains centres d'affaires. À Chicago, cette ligne s'établit à environ 260 pieds au début du XXe siècle[42] (**fig. 30**), le double de Montréal, alors que celle de Boston se compare à celle de Montréal (130 pieds). La plupart des centres d'affaires comparables présentent cependant, à l'instar de New York, des silhouettes ponctuées d'édifices phares. Même une ville comme Buffalo présente cet aspect (**fig. 31**). Certes, les échelles se révèlent nettement moins spectaculaires que les tours qui découpent le ciel de Manhattan, mais elles dénotent une vision de la ville moins interventionniste que les modèles montréalais et bostoniens.

Les impacts du zonage

Le *zoning ordinance* que la ville de New York adopte en 1916 marque le début d'une nouvelle ère. La grande ville n'autorise désormais que des édifices dont la superficie totale ne dépasse pas 12 fois la superficie du lot. En comparaison, l'Équitable Building, dont la construction en 1915 provoque un tollé général, contenait 30 fois la dimension du lot[43]. Qui plus est, des marges de recul significatives par rapport à la rue sont exigées au-delà d'une hauteur atteignant entre 100 et 150 pieds. Les marges de recul – conçues pour préserver l'apport de lumière naturelle dans les rues – s'établissent selon un angle fixe à partir de centre de la rue[44].

Fig . 30 : Grant Park et l'avenue Michigan, Chicago, vers 1910. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D41-9.

Fig. 31 : Le port et le centre-ville de Buffalo en 1925. Source: Hauser Bob & Sons, Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-500730.

La formule new-yorkaise rencontre un écho presque immédiat dans les grands centres urbains nord-américains. Cependant, les règlements adoptés par les villes, s'ils s'en inspirent, varient. À Chicago, le règlement adopté en 1923 permet d'élever au-dessus de la hauteur maximale permise avant retrait – 260 pieds, soit la plus élevée du genre en Amérique du Nord –, une tour sur 25% de la superficie du lot qui n'excède pas le 1/6 de la masse cubique de l'édifice[45]. La réglementation montréalaise de 1929 s'inspire grandement de celle adoptée par New York, mais la formule diffère. L'ancienne limite de 130 pieds est maintenue pour les élévations à partir du trottoir alors qu'une marge de recul d'un pied à tous les quatre pieds est exigée au-delà de cette limite[46]. La ville de Boston préfère une autre formule : en 1928, elle entérine un règlement qui permet des hauteurs illimitées pourvu qu'après les premiers 125 pieds on retranche un pied par rapport à la rue à tous les deux pieds et demi d'élévation[47].

En Amérique du Nord, le modèle new-yorkais l'emporte sur le modèle de Chicago en raison non seulement des règlements adoptés en ce sens, mais aussi par un effet de mode indéniable : le gratte-ciel new-yorkais a trouvé un public réceptif. Dans beaucoup de cas, le gratte-ciel Art déco apparaît en l'absence d'une réglementation qui le favorise. C'est le cas des gratte-ciel de Philadelphie et de Détroit. Dans d'autres cas, comme à Montréal et Boston, l'adoption tardive des réglementations jumelée à la crise économique des années 1930 explique le nombre relativement peu élevé de gratte-ciels pyramidaux.

Si le contrôle des hauteurs est l'une des mesures réglementaires mises en avant dès le début du XXe siècle dans quelques grands centres urbains, elle n'est toutefois pas toujours intégrée dans un règlement de zonage en bonne et due forme. Avec l'entrée en vigueur du règlement de zonage de New York, adopté en 1916, ce type de politique se multiplie dans les villes nord-américaines. Dès la fin de 1916, huit grandes villes ont emboîté le pas et, à la fin des années 1920, 56 des 68 villes de plus de 100 000 habitants avaient adopté des règlements de zonage[48]. Dorénavant, le gabarit et les usages des édifices seraient strictement contrôlés. Des activités sont dès lors interdites dans certains secteurs où par ailleurs les gabarits autorisés dépendent des fonctions urbaines qui y sont autorisées. Le plan d'occupation du sol, l'outil le mieux connu du règlement de zonage, schématise ce nouvel ordre urbain[49].

Les contraintes réglementaires limitant la hauteur des édifices sont dans la plupart des cas adoptées bien avant l'entrée en vigueur d'un règlement de zonage. Si la Ville de Boston restreint les hauteurs des édifices dès 1892, elle n'adopte son règlement de zonage qu'en 1924. À Montréal, le règlement de 1929 sur les hauteurs des édifices est modifié en 1948[50], mais les premiers règlements de zonage par quartiers ne sont établis qu'en 1953, le processus semblant s'éterniser jusqu'au début des années 1970[51]. Selon Robert Lewis, «before 1929, despite reformers efforts, Montreal, more than other North American cities, remained an unplanned metropolis.»[52] Malgré l'existence de nombreux règlements, la Ville de Toronto n'adopte son règlement de zonage pour tout son territoire qu'en 1954[53]. Dans d'autres villes, la limitation des hauteurs se concrétise seulement lors de l'implantation d'un règlement de zonage. En 1918, la Ville de Saint-Louis adopte son premier règlement de zonage dans lequel elle établit à 150 pieds la hauteur maximale des édifices dans le centre-ville[54]. En 1923, la Ville de Kansas City adhère aux principes des marges de recul lors de l'adoption de son règlement de zonage. La même année, Pittsburgh permet une limite de hauteur de 260 pieds avant de procéder à des reculs. À la fin des années 1920, trois grandes villes américaines, Détroit, Cleveland et Philadelphie, n'ont aucun règlement sur les hauteurs permises[55]. L'architecture pyramidale y foisonne tout de même par mimétisme, et ce, bien avant l'adoption d'un règlement de zonage[56].

Ainsi étaient tracées les grandes lignes de la nouvelle architecture des hauteurs des plus grandes villes nord-américaines. Le choix des matériaux, l'habillement des façades – avec généralement des références classiques –, la forme cadastrale et le règlement municipal limitant les hauteurs maximales s'avèrent les principaux éléments de différenciation des édifices.

Form follows finance… Montréal et Boston

Selon Carol Willis, la multiplication des gratte-ciel et des espaces locatifs dépend de la vigueur de l'économie tertiaire[57]. Une façon simple de mesurer l'ampleur du parc locatif commercial consiste à compter le nombre de gratte-ciel. Vers 1928, Montréal compte 51 gratte-ciel de dix étages et plus. En comparaison, la ville de Boston, dont la réglementation sur les hauteurs d'édifice est similaire, en possède une centaine, une nette différence pour une ville dont la population est moindre[58].

Les deux centres-villes montréalais créent en outre une silhouette discontinue et étendue, en porte-à-faux avec les autres exemples nord-américains. Si, en 1928, les gratte-ciel montréalais se regroupent dans un périmètre d'environ 66 hectares, ceux de Boston, plus nombreux, sont concentrés sur un territoire faisant environ 45 hectares. Ailleurs, l'exemple bostonnais semble être la norme. Cependant, le centre d'affaires dans le Vieux-Montréal, pris isolément, présente une densité comparable aux autres centres d'affaires des métropoles américaines.

Dans la capitale du Massachusetts, le centre d'affaires se développe à même la trame de rues ancienne de type radioconcentrique, alors que le développement du centre d'affaires montréalais s'insère dans la grille orthogonale du Vieux-Montréal. Seuls la rue McGill, la place d'Armes et le secteur des bourses s'ajoutent à la rue Saint-Jacques pour former le centre d'affaires montréalais (carte 1). À Pittsburgh, le centre d'affaires couvre un territoire compact formant un triangle contenu entre les deux principales artères, Grant et Liberty, et la rivière Monongahela. En vérité, le centre d'affaires montréalais – avec la rue Saint-Jacques où se concentrent les immeubles de bureaux et les institutions financières – se comparerait à des centres-villes souvent plus petits dotés d'une ou de deux rues principales. À l'inverse, des villes avec des trames orthogonales comme Philadelphie, Détroit, Baltimore ou Saint-Louis possèdent un centre d'affaires composé de plusieurs rues importantes. À Philadelphie, une quinzaine de longues sections de rues sont garnies de gratte-ciel.

L'architecture bancaire et les projets dans les centres administratifs

Tous les centres d'affaires qui se comparent à Montréal comptent de grandes réalisations d'architecture bancaire. Parmi les constructions marquantes, celle de la Bowery Savings Bank, un édifice conçu en 1894 par McKim, Mead and White (**fig. 32**), établit selon certains un nouveau standard de monumentalité [59]. Charles Belfoure le qualifie aussi de chef-d'œuvre et de premier véritable monument bancaire qui témoigne du retour du classicisme[60]. À l'instar de la Banque de Montréal pour son siège social de la rue Saint-Jacques, de grandes banques américaines font appel à ces architectes. L'agence conçoit entre autres les immeubles logeant la State Savings Bank à Détroit en 1900 (**fig. 33**) et le Girard Trust Company à Philadelphie entre 1905 et 1908 (**fig. 34**). Mais les banques font aussi appel à des architectes locaux pour la conception d'édifices monumentaux. Parmi les nombreux exemples, Daniel Burnham, illustre architecte de Chicago, conçoit l'Illinois Trust and Savings Bank en 1896 sur tout un îlot (**fig. 35**).

Fig. 32 : À gauche, la Bowery Savings Bank vers 1905 (McKim, Mead and White, 1902). Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-18617.

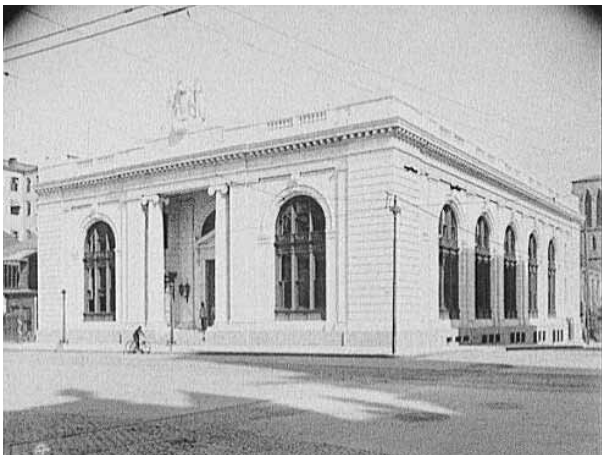

Fig. 33. : La State Savings Bank (McKim, Mead and White, 1900) à Philadelphie vers 1900. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-12372.

Il reste que la plupart des banques choisissent la formule du gratte-ciel pour marquer leur présence dans les centres-villes, préférant les avantages qu'offre la location de bureaux au prestige d'une composition monumentale. Les plus puissantes, comme la Banque Royale à Montréal, s'offrent les deux : le gratte-ciel et le rappel sans équivoque de la puissance du vocabulaire architectural classique. Aussi, il faut rappeler les contraintes qui découragent la mise en œuvre de grands projets : il est en effet difficile de constituer de grandes propriétés dans les centres-villes tant le parcellaire est morcelé et difficile à acquérir. S'accaparer d'un îlot complet demeure une réalité que bien peu de joueurs sont en mesure de se permettre.

Investir dans la création de grands projets demande des capacités financières colossales que bien peu de sociétés privées possèdent. Grâce à leur pouvoir d'aménagement, notamment, les autorités publiques se permettent quelquefois des coups d'éclats architecturaux. À Montréal, la construction du nouveau Palais de Justice entre 1921 et 1926, une œuvre remarquée à laquelle participe l'architecte Ernest Cormier, reconfigure le centre administratif qui borde le centre d'affaires. Un peu partout, ce type d'intervention se concrétise. Les édifices gouvernementaux, parmi lesquels des bureaux de poste, des bibliothèques, des hôtels de ville, des gares et des musées forment les centres civiques qui sont localisés plus ou moins près du centre d'affaires selon les cas. À Chicago, les architectes Holabird and Roche conçoivent un nouvel hôtel de ville en plein centre-ville que l'on inaugure en 1911. Le centre civique new-yorkais, qui se localise au cœur de Lower Manhattan, se dote d'équipements grandioses entre le milieu des années 1890 et le début de la Première Guerre mondiale. Aux édifices affichant une ostentatoire ornementation classique et des volumes proprement colossaux (hôtel de ville, cour de justice, douane, etc.) s'ajoute la construction du Municipal Building entre 1907 et 1914, une annexe à l'hôtel de ville d'une trentaine d'étages signée par la firme d'architectes McKim, Mead and White (**fig. 36**).

Fig. 34 : Le Girard Trust Building (McKim, Mead and White, 1905-1908) à Philadelphie vers 1910. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-500687.

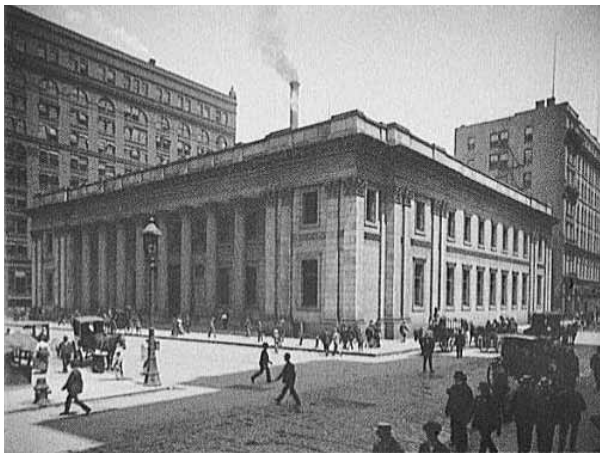

Fig. 35 : L'Illinois Trust and Savings Bank (Daniel Burnham, 1896) à Chicago vers 1900. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-12619.

Fig. 36 : Le centre civique new-yorkais avec en arrière-scène le Municipal Building (McKim, Mead and White, 1907-1914) à New York vers 1915. À droite, en bas, l'hôtel de ville. Source : Detroit Publishing Co., Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-D4-500730.

Les hôtels et résidences

Dans tous les grands centres urbains d'Amérique, de nouveaux immeubles résidentiels inspirés par l'architecture des gratte-ciel fleurissent en plein cœur des centres-villes. À Montréal, ils sont concentrés dans le nouveau centre-ville, où on les aperçoit dès le début des années 1910 sur la rue Sherbrooke. On retrouve à la fois des hôtels, comme le célèbre Ritz-Carlton (Warren and Witmore, 1911-1912), et des grands immeubles résidentiels où loge une partie de la bourgeoisie et des classes moyennes supérieures.

La partie du centre-ville montréalais sise dans le Vieux-Montréal n'inclut guère ce type d'édifice. À New York, il est vrai que les grands hôtels et immeubles résidentiels de prestige se retrouvent surtout dans Upper Manhattan, une tendance amorcée dès les années 1890 avec notamment la construction du Waldorf-Astoria Hotel sur les 33 et 34e rues (Henry Janeway Hardenbergh, 1897)[61]. Entre Lower Manhattan et les gratte-ciel compris entre la 30e rue et Central Park, des «apartment hotels», plus modestes, desservent une clientèle moins fortunée. Qu'en est-il ailleurs, dans les centres-villes plus compacts? À Boston, ces immeubles sont aussi érigés en périphérie du centre d'affaires, entre autres dans le secteur des théâtres et sur les rues Boylston et Providence. Le processus culmine avec l'érection de l'hôtel Ritz-Carlton en 1927, un immeuble de 16 étages situé devant le vieux jardin botanique, rue Arlington. Tout semble indiquer que ce schéma d'implantation se répète dans les autres grands centres-villes nord-américains.

Les bourses

Bourses de commerce et bourses de valeurs coexistent dans les plus grandes villes américaines à la fin du XIXe siècle. Cependant, l'émergence des sociétés par actions amène surtout la construction de bourses de valeurs entre 1890 et 1910. Des organisations d'hommes d'affaires participent activement à l'organisation de ces bourses, qu'elle soit d'envergure nationale ou régionale. New York possède même des bourses concurrentes, bien que la suprématie du New York Stock Exchange ne soit jamais en danger.

Les édifices boursiers des villes nord-américaines affichent une architecture qui épouse les grands courants de l'époque. On retrouve d'abord des gratte-ciel de première génération élevés dans les années 1880-1890. C'est le cas du Philadelphia Stock Exchange, un édifice de dix étages avec 500 locaux construit en 1887-1888[62], du Boston Stock Exchange érigé en 1891 et du San Francisco Merchant's Exchange édifié en 1893. À la même époque, Chicago fait les choses autrement. Le Chicago Stock Exchange, réalisé en 1893 selon les plans des architectes Sullivan et Adler, se veut un digne représentant de l'École de Chicago par son modernisme (démoli en 1972).

Le renouveau classique qui frappe l'Amérique au début du XXe siècle trouve un écho favorable chez les concepteurs de ces nouveaux temples de la finance. La construction du New York

Stock Exchange sur Wall Street en 1903, selon les plans de George B. Post, marque de façon spectaculaire cette étape. La bourse de New York est à peine terminée que le même architecte est engagé pour réaliser la bourse de Montréal. Encore là, Post puise dans le langage de l'Antiquité pour conférer à l'institution son image d'autorité. La nouvelle bourse de Baltimore, érigée en 1904, est aussi tributaire de ce renouveau classique. À Pittsburgh, la bourse investit plutôt, en 1903, un édifice néoclassique de taille modeste construit dans la première moitié du XIXe siècle, alors que la bourse de Cleveland se contente de louer des locaux dans un immeuble de bureaux. Le principal concurrent du New York Stock Exchange, le Consolidated Exchange, une bourse moins prestigieuse que la première s'adressant aux «petits» investisseurs, se dote lui aussi d'un monumental temple néoclassique en 1906-1907 (démoli en 1927). Toujours à New York, le New York Curb Marquet fait construire en 1921 (Starrett and Van Vleck) un temple néoclassique[63] (toujours présent) dont les architectes montréalais allaient s'inspirer lors de la construction du Curb Market à la fin des années 1920. Au Canada, le Toronto Stock Exchange construit son propre édifice dès 1913 sur Bay Street. En 1937, l'organisme fait construire un nouvel édifice sur Bay Street.

On construit aussi des bourses de commerce à cette époque, surtout des bourses de grains. Le New York Produce Exchange, œuvre marquante de George B. Post inspirée de la Renaissance italienne[64], est construit entre 1881 et 1884 (démoli). C'est également George B. Post qui conçoit le New York Cotton Exchange (1883-1885), un immeuble de neuf étages librement inspiré de la Renaissance française (démoli). À Chicago, le Chicago Board of Trade, le grand lieu d'échanges pour le commerce des grains, se dote d'un édifice prestigieux de dix étages dès 1885 sur LaSalle Street. Démoli en 1929, il est remplacé par un gratte-ciel Art déco de quarante étages qui domine alors la silhouette de Chicago. L'édifice du Corn Exchange de la rue Saint-Sacrement dans le centre d'affaires montréalais (John W. Hopkins ; 1865-1866) apparaît dans ce contexte une œuvre modeste mais dont la précocité témoigne du rôle important que joue Montréal dans le commerce céréalier.

La tentation *City Beautiful*

Certaines villes vont beaucoup plus loin. Dans la foulée de l'exposition universelle de Chicago de 1893, de véritables projets d'esprit *City Beautiful* voient le jour. Daniel Burnham participe à l'élaboration du Mall de Washington en 1901, conçoit le plan du Mall de Cleveland en 1903, puis propose son projet le plus ambitieux en 1909 avec son *Plan of Chicago*. Ces grandes villes optent donc pour l'intégration des nouveaux concepts urbanistiques à même l'armature de leur centre-ville. Le Cleveland Mall de Daniel Burnham que l'on construit jusque dans les années 1920, auquel participent aussi le réputé architecte John Carriere et l'urbaniste Arnold Brunner, entaille le centre-ville en formant une longue bande verdoyante bordée d'édifices monumentaux à partir du lac Érié[65]. La grande réalisation de Burnham reste cependant son plan global pour le développement de la ville de Chicago et dont le centre-ville actuel porte toujours les traces, notamment le parc Grant[66] (**fig. 30**). À Philadelphie, l'aménagement du Fairmount Parkway – actuel Benjamin Franklin Parkway – entre 1917

et 1926, une longue avenue monumentale traversant diagonalement le plan rectiligne de la ville conçu par l'architecte français Jacques Gréber, s'inscrit aussi dans cette grande vague d'aménagements nouveaux. La Ville de Détroit entreprend entre autres de son côté le réaménagement monumental du boulevard Washington dans le centre-ville où se greffent de nombreux équipements culturels dans les années 1920[67]. Après le grand incendie qui ravage son centre-ville en 1904, les réformateurs de Baltimore plaident pour une mesure que tiennent à cœur les partisans du nouvel ordre urbain : l'élargissement substantiel des rues. Cette politique heurte toutefois de plein fouet les grands propriétaires qui redoutent les coûts que nécessite la reconstruction de leurs bâtiments expropriés[68]. Dans le secteur de l'hôtel de ville du Vieux-Montréal, un projet inspiré du mouvement *City Beautiful* voit le jour au début des années 1910, mais restera largement lettre morte[69].

Mais ce ne sont pas toutes les villes qui intègrent la grandeur civique à même leur centre-ville. À Pittsburgh, les grands projets sont délocalisés vers la banlieue d'Oakland où de riches financiers tels Andrew Carnegie favorisent l'implantation de grands établissements culturels. Les projets urbanistiques de type *City Beautiful* à San Francisco, auquel Daniel Burnham participe, avec entre autres la construction d'un gigantesque hôtel de ville, se localisent aussi à l'extérieur du centre d'affaires (**fig. 37**). Autre exemple, la Ville de Boston unifie plutôt, dans les années 1890, son grand réseau de parcs qui relie le Boston Commons et l'ouest de la ville. L'Emerald Necklace, œuvre majeure de l'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted, demeure un projet qui traverse essentiellement des quartiers résidentiels. À Montréal, le seul projet important que l'on puisse associer à ce mouvement se concrétise dans une nouvelle ville de banlieue accueillant de nombreuses usines, Maisonneuve[70].

Fig . 37 : L'hôtel de ville de San Francisco et les grands aménagements inpirés des idéaux du mouvement *City Beautiful* en 1926. .Source : Keystone View Company, Prints & Photographs Division, Library of Congress, LC-USZ62-98858.

Montréal sur l'échiquier nord-américain

Le centre d'affaires du Vieux-Montréal présente plusieurs similarités avec ses principales villes nord-américaines du premier quart du XXe siècle. Comme la plupart de celles-ci, sa nouvelle architecture remplace le cadre bâti ancien, sans aucune considération pour le patrimoine ancien. Notre étude indique toutefois que le périmètre du centre d'affaires montréalais se révèle l'un des plus restreints parmi les villes comparables.

Comme ailleurs, le centre d'affaires du Vieux-Montréal connaît deux phases architecturales qui marquent son évolution. Avant l'avènement d'une architecture plus formelle au début des années 1900, huit pré gratte-ciel sont érigés dans le Vieux-Montréal entre 1887 et 1902, la plupart étant le fait d'architectes américains. Un de ces derniers est toutefois démoli dès 1907, l'édifice Temple. Dans les villes nord-américaines comparables, il semble que ce nombre soit plus élevé. À Boston, en 1902, on compte pour la seule rue State près d'une douzaine d'édifices de plus de neuf étages[71]. Le centre-ville de Saint-Louis en compte aussi beaucoup, bien que certains d'entre eux présentent une architecture novatrice du type «École de Chicago»[72]. Bref, tout indique qu'à la lecture des sources diverses que leur nombre soit partout plus élevé qu'à Montréal, et ce, même si les compositions clairement tripartites apparaissent plus tôt.

L'engouement général pour les compositions héritées de l'esprit beaux-arts marque toutes les villes nord-américaines de la fin du XIXe siècle jusqu'à l'avènement des formules Art déco des années 1920. Le centre d'affaires montréalais se caractérise à cet effet par un développement tardif, la tertiarisation de l'économie ne forçant pas la construction de gratte-ciel avant le début des années 1910. Comme la Grande Guerre allait démarrer quelques années plus tard, le parc de gratte-ciel montréalais n'a eu que peu de temps pour se constituer. Isabelle Gournay note aussi le même phénomène : «à Montréal, l'avènement du gigantisme commercial est relativement plus lent que dans les villes nord-américaines d'égale importance, car il se heurte à d'importants obstacles d'ordres physique, économique, législatif et culturel.»[73] En outre, la construction d'immeubles de bureaux hors du Vieux-Montréal, parfois à plus d'un kilomètre des limites de ce dernier, entrave la naissance d'un centre d'affaires plus dense. C'est là un phénomène que connaissent sans doute peu les centres urbains comparables.

Quant à l'héritage Art déco qui marque l'architecture des gratte-ciel nord-américains des années 1920 et 1930, Montréal fait figure de parent pauvre. Ses beaux exemples – l'Aldred dans le Vieux-Montréal notamment –, restent en effet rarissimes. Encore là, cette situation s'explique par un événement : la grande crise des années 1930. Elle freine en effet les projets de construction que la réglementation municipale encourageait seulement depuis 1929 en permettant des compostions étagées ou pyramidales.

Les banques du centre d'affaires montréalais semblent moins souffrir du jeu des comparaisons. Bien qu'il soit pour le moins difficile de dresser un portrait convenable des établissements bancaires des villes comparables, il semble que le parc bancaire montréalais soit relativement important, ce qui reflèterait son rôle de plaque tournante dans l'économie transatlantique.

C'est en tout cas ce que nous suggère une lecture empirique des sources consultées qui, outre New York et, dans une moindre mesure, Boston, ne présentent pas des listes infinies de temples de la finance. Cependant, ces sources ne sont pas exhaustives et les démolitions semblent avoir été nombreuses. Néanmoins, la liste des temples bancaires montréalais est éloquente. La question d'un parc bancaire remarquable pour cette époque est donc posée.

Enfin, le centre d'affaires montréalais ne se distingue pas par des interventions urbanistiques inspirées du mouvement *City Beautiful*. En revanche, le maintien de sa trame de rues coloniale lui confère une originalité certaine que peu de villes conservent. Il faut cependant rappeler qu'il repose sur deux artères principales. La rue Saint-Jacques est d'ailleurs agrandie à la fin des années 1860 et la rue McGill, qui date du début du XIXe siècle et mesure 80 mètres de largeur, est postérieure à la ville fortifiée. Il n'en reste pas moins que leur imbrication dans l'ancienne ville fortifiée demeure manifeste. Dans ce domaine, les villes de Boston et de Philadelphie, les plus sérieuses concurrentes de Montréal en la matière, offrent aussi un riche héritage. Selon Susan et Michael Southworth, le centre d'affaires actuel de Boston se caractérise fortement par son réseau viaire hérité du XVIIe et XVIIIe siècles[74]. Bref, en amont de son histoire, le centre d'affaires montréalais jouit au mieux d'un parc bancaire au-dessus de la moyenne et d'une trame de rues singulière.

4 Les témoins architecturaux des centres d'affaires aujourd'hui

Le perpétuel renouvellement des centres-villes

Cette partie du rapport vise à élargir la compréhension des processus qui ont contribué à redéfinir la forme et la fonction des centres d'affaires nord-américains depuis la Seconde Guerre mondiale. En comparaison avec Montréal, quel est le développement type des centres-villes depuis l'après-guerre et quelles ont été ses répercussions sur les bâtiments historiques, en particulier les immeubles de bureaux? Quelles ont été les causes de l'abandon des centres-villes historiques? Quelle est la part du patrimoine sauvegardé témoignant des activités du centre d'affaires des années 1880 à 1930? Quels édifices phares ont disparu? Quels sont les centres d'affaires ou les secteurs de centres d'affaires ayant un statut de reconnaissance patrimoniale? Dans le cas des centres d'affaires ayant connu un redéploiement substantiel de leurs activités économiques, quel patrimoine architectural reste-t-il des années 1880 à 1930? Rappelons que notre échantillon de villes américaines comparables au cas montréalais comprend Chicago, Philadelphie, Saint-Louis, Boston, Cleveland, Baltimore, Pittsburgh, Détroit et Buffalo. Nous avons également tenu compte de la situation torontoise pour avoir un exemple canadien. Compte tenu des ressources limitées du mandat, nous n'avons pas pu faire de relevé systématique des bâtiments témoignant des activités financières du tournant du XXe siècle et qui subsistent dans les villes. Malgré cela, le recours à différences sources comme les guides publiés par l'American Institute of Architects, les monographies traitant des villes ou encore les répertoires des biens culturels et des secteurs protégés (*historic districts*) nous a permis d'établir un bilan satisfaisant. De plus, des séjours réalisés au cours des dernières années dans quelques unes de ces villes – Chicago, Boston, Cleveland, Baltimore, Pittsburgh, Détroit et Toronto – nous permettent de dresser un portrait assez juste de l'état de la situation. Finalement, les ressources visuelles disponibles en ligne comme les photographies aériennes contemporaines des centres-villes nous procurent une image suffisamment nette pour repérer les ensembles de bâtiments témoignant de l'émergence des activités financières au cœur des grandes villes nord-américaines.

Un premier constat global s'impose : le cadre bâti des quartiers d'affaires historiques de l'échantillon est très diversifié d'un point de vue des types d'édifice et des périodes de construction. On retrouve des immeubles de bureaux en hauteur érigés entre les années 1880 jusqu'à nos jours, des succursales bancaires monumentales, des grands hôtels, des grands magasins ou encore des établissements publics et civiques (bureaux de poste, hôtels de ville, palais de justice, salles de concert et autres édifices culturels). Un deuxième constat concerne l'implantation des activités financières dans les centres historiques des villes. Contrairement à ce qui s'est produit à Montréal, le redéploiement des activités financières au lendemain de la Seconde Guerre mondiale ne s'est pas effectué à l'extérieur du coeur historique de la ville. Dans la grande majorité des cas, nous sommes plutôt devant une dynamique de reconstruction de la ville sur elle-même. Ce phénomène s'explique surtout par la forte demande de bureaux, par des programmes urbanistiques visant à moderniser les quartiers d'affaires et à les faire entrer dans l'ère de l'automobile et, moins souvent, par des incendies. Ce processus de reconstruction a entraîné la disparition de nombreux bâtiments de la fin du XIXe siècle. À Montréal, la constitution de l'arrondissement historique en 1964, dont le périmètre intégrait le premier lieu d'implantation des activités financières, a mis un frein à la construction de grands bâtiments modernes dans le centre ancien. Il a ainsi favorisé le déplacement des activités tertiaires – certaines composantes clés des activités commerciales comme les grands magasins avaient déjà ouvert la marche – vers le nouveau centre-ville, notamment à proximité des squares Phillips et Dorchester. Qui plus est, à une échelle supra-régionale, la consécration de Toronto comme capitale financière du Canada dans la seconde moitié du XXe siècle a accéléré le déclin de l'économie montréalaise, en particulier ses activités liées au secteur tertiaire supérieur (finances, assurances, services spécialisés). Bref, ces éléments contextuels ont certes nuit à la vitalité économique locale mais ils ont été relativement salutaires pour la sauvegarde du cadre bâti ancien du centre d'affaires.

Chicago

Ville reconstruite après le grand feu de 1871, Chicago représente l'archétype du centre-ville d'affaires américain avec des dizaines de gratte-ciel. De nos jours, il n'existe aucune restriction quant à la hauteur des immeubles. Le centre d'affaires de Chicago est connu sous le nom du *Loop*. Encerclé par des voies surélevées de transport collectif qui reliaient – et relient toujours – le centre aux quartiers environnants, ce secteur constitue également le noyau historique ou fondateur de la ville. Deux secteurs rappellent en particulier l'importance des activités d'affaires : le Historic Michigan Boulevard District (secteur patrimonial protégé) et LaSalle Street dont les gratte-ciel forment une rue canyon.

L'héritage du Plan of Chicago de 1909

Co-rédigé en 1909 par l'architecte Daniel Burnham et le planificateur urbain Edward Bennett en collaboration avec un groupe d'hommes d'affaires (le Commercial Club of Chicago) parmi lesquels on comptait les propriétaires des grandes entreprises qui ont fait la renommée de la ville, le *Plan of Chicago* a fourni les principales orientations d'aménagement de la ville à partir des principes du mouvement *City Beautiful*[75]. Visant à faire de la métropole du Midwest un lieu favorable à l'épanouissement des activités économiques et au bien-être de ses habitants, le *Plan of Chicago* a proposé le réaménagement de la ville à partir d'un système de grands boulevards, la création d'un réseau de parcs, la préservation du rivage du lac Michigan à des fins de parc et d'activités culturelles. Commanditaire du plan, l'association de gens d'affaires a incité les autorités municipales à adopter les mesures nécessaires à la réalisation des grands objectifs visant à réduire la congestion urbaine et les émissions polluantes afin de permettre aux activités commerciales de prendre de l'expansion dans un milieu urbain assaini. Parmi les réalisations du plan qui ont été achevées entre 1909 et 1930, on compte le parc Grant aménagé en bordure du lac (**fig. 30**) et le campus des musées (l'Art Institute et le Field Museum), l'élargissement de la partie nord du boulevard Michigan et l'aménagement de Wacker Drive en bordure de la rivière Chicago. Véritable casse-tête à la fin du XIXe siècle, la gestion du transport ferroviaire des marchandises et des personnes à l'échelle régionale a également été améliorée. Cent ans après sa conception, l'ambitieux *Plan of Chicago* demeure une référence[76] pour les élites économiques de la région de Chicago qui, en 1996, se sont regroupées sous l'appellation de Chicago Metropolis 2020 en vue d'assurer le rayonnement de la métropole du Midwest. En outre, la coopération entre les élus locaux et les élites d'affaires se maintient encore de nos jours, ce qui contribue assurément à la mise en valeur du centre d'affaires et au maintien de son attractivité.

Le départ des activités commerciales et manufacturières

À compter des années 1950, alors que l'automobile devient le mode de transport dominant, le centre-ville de Chicago subit la concurrence des sous-centres localisés en banlieue ou en périphérie[77]. Les activités commerciales sont particulièrement touchées. Ainsi, les grands magasins de la rue State notamment n'attirent plus autant de clients que par le passé. Depuis quelques années, avec l'expansion des activités commerciales et tertiaires en périphérie, le centre-ville a vu sa vocation de quartier résidentiel se développer. L'habitation y a pris une nouvelle importance et les promoteurs de tours résidentielles se disputent désormais des emplacements de choix, au cœur des zones auparavant réservées au commerce et aux affaires.

À l'instar du Vieux-Montréal jusque dans les années 1940, le centre de Chicago regroupait aussi une multiplicité d'activités industrielles et commerciales. À cet égard, trois secteurs protégés permettent de rappeler l'importance de la production manufacturière et de la vente au détail dans l'économie de la deuxième ville d'importance aux États-Unis : le Printing House Row District (désignation municipale), le Jewelers Row District (désignation municipale) et

le Loop Retail Historic District créé en 1998 par le gouvernement fédéral pour préserver les édifices clés comme les anciens grands magasins (Carson, Pirie, Scott et Marshall Field and Company) situés sur la rue State. Le secteur comprend également des magasins de plus petite taille, des hôtels, des théâtres, des restaurants et des établissements financiers[78].

Le Historic Michigan Boulevard District. Un secteur protégé incontournable

Par rapport au thème du centre d'affaires, le Historic Michigan Boulevard District (désignation municipale) est sans conteste le plus important secteur patrimonial protégé tant par sa taille que par la représentativité des activités qui s'y sont déployées. S'étalant sur le côté ouest de l'avenue Michigan, entre la 11e rue et la rue Randolph sur une distance d'environ 1,5 km, ce secteur comprend un alignement remarquable de gratte-ciel (*streetwall*) (**fig. 38)** construits entre 1885 et 1930[79] et ayant comme vis-à-vis, en bordure du lac Michigan, le parc Grant et de grands équipements culturels comme l'Art Institute. Ayant obtenu le statut de secteur protégé en 2002, il témoigne de la vitalité économique et culturelle de la ville au tournant du XXe siècle alors que les élites économiques et culturelles y aménagent des cercles privés, des hôtels, des établissements culturels et des immeubles d'affaires prestigieux. La plupart des grandes firmes d'architectes ayant fait la renommée de Chicago au tournant du XXe siècle y ont signé des édifices : Adler and Sullivan, Louis Sullivan, Daniel H. Burnham, Holabird and Roche, Marshall and Fox, Henry Ives Coob, Probst and White. L'intérêt de ce boulevard historique repose à la fois sur sa qualité d'ensemble et sur l'apport d'édifices spécifiques comme l'hôtel Blackstone (1908-1910), l'Auditorium Building (Alder and Sullivan, 1886-1889) (**fig. 39),** le Sante Fe Building, le Blackstone Theater, le Chicago Public Library Cultural Center, le Fine Arts Building ou le University Club[80]. Sur les 45 propriétés s'y trouvant, 14 bénéficient d'un statut de protection au niveau fédéral ou municipal. Le Michigan Boulevard n'a toutefois pas accueilli les bureaux des grandes institutions financières, ces dernières étant plutôt situées dans le South Loop, aux alentours de la rue LaSalle.

La rue LaSalle, la Wall Street de Chicago

La rue LaSalle à Chicago est considérée comme le coeur financier historique de la ville ou la *Wall Street*[81] de la capitale économique du Midwest. Qui plus est, la présence d'agences gouvernementales locales et fédérales lui a conféré un statut de lieu du pouvoir politique. Des dizaines de gratte-ciel construits à compter de fin des années 1880 s'y trouvent. S'étalant sur sept îlots, un alignement serré de gratte-ciel contribue à l'effet canyon de la rue. Orientée dans un axe nord-sud, la rue se termine sur le gratte-ciel monumental du Chicago Board of Trade (45 étages, construit en 1928-1930) (**fig. 40**). Cette institution a joué un rôle clé dans le développement des bourses de commodités comme le grain, la viande et le bois qui ont fait la renommée des activités économiques de ville au XIXe siècle[82]. De part et d'autre de la rue on retrouve des édifices ayant logé des bourses (Lumber Exchange ou l'édifice Roanoke, Holabird and Roche, 1915 et agrandi en 1925) et des établissements financiers (Continental

Fig. 38 : Alignement de gratte-ciel, Historic Michigan Boulevard District Chicago. À noter, la surhauteur des édifices plus récents en arrière-plan. Source : Claire Poitras, 2009.

Fig. 39 : L'Auditorium Building sur Michigan Avenue abritant aujourd'hui la Roosevelt University. Source : Claire Poitras, 2009.

Fig. 40 : Extrémité sud de la rue LaSalle dont la perspective se termine sur le gratte-ciel du Chicago Board of Trade complété en 1930 (Holabird & Root). À droite, on voit la façade de la Federal Reserve Bank avec sa colonnade classique. Source : Claire Poitras, 2009.

and Commercial National Bank). Des immeubles de bureaux aménagés autour d'une cour centrale pour procurer de la lumière et de la ventilation aux occupants y ont aussi pignon sur rue. L'exemple le plus connu est sans aucun doute le Rookery Building (Burnham and Root, 1888) dont une partie de l'intérieur a été réaménagée en 1907 par Frank Lloyd Wright. La rue a connu une deuxième phase de développement au début du XXe siècle. Ainsi, quelques gratte-ciel de l'École de Chicago ont été démolis pour faire place à des bâtiments en hauteur à la composition tripartite. Dans les années 1920, de nouveaux gratte-ciel ont introduit l'Art déco. Parmi les autres édifices phares, on compte l'hôtel de ville de Chicago – d'esprit néoclassique – qui est jumelé au bureau du comté de Cook (Holabird and Roche, 1909-1911 et 1905-1908) et la Federal Reserve Bank of Chicago (Graham, Anderson, Probst and White, 1922).

Quelques immeubles monumentaux érigés au tournant du XXe siècle ont été remplacés par des bâtiments modernes comme le Chicago Federal Centre auquel a participé la firme de Mies van der Rohe à partir de la fin des années 1950. Cette tour en acier et en verre est construite dans les années 1960 sur l'emplacement du Federal Building (Henry Ives Cobbs, construit de 1898 à 1905 et aujourd'hui démoli) qui occupait tout un îlot. S'appuyant sur les préceptes des beaux-arts, le premier édifice avait été conçu pour loger la cour fédérale, le bureau de poste central de la ville et différents bureaux gouvernementaux. L'arrivée du Chicago Federal Centre dans le paysage urbain de la rue LaSalle permet de mesurer les effets de la juxtaposition de deux générations de gratte-ciel à Chicago. Qui plus est, avec sa *plaza*, le Chicago Federal Center introduit des éléments de la modernité urbanistique dans le tissu urbain de la ville.

Depuis une dizaine d'années, la rue LaSalle subit la concurrence de Wacker Drive longeant la rivière Chicago où de nouvelles tours de bureaux répondant aux standards architecturaux contemporains ont été construites[83]. Ainsi, les mètres carrés autrefois réservés à des fins de bureau sont réaménagés pour accueillir des locaux commerciaux, des appartements en copropriété ou des chambres d'hôtels. En d'autres mots, le centre-ville de Chicago ou le Loop continue de connaître des transformations majeures en ce début de XXIe siècle. Il s'agit d'une ville dont le patrimoine architectural et urbain est certes valorisé mais où la construction de nouveaux édifices spectaculaires dépassant les hauteurs des gratte-ciel existants et dont la conception et la réalisation permettent d'accomplir des prouesses techniques est encouragée. L'exemple le plus récent est la tour érigée par le promoteur Donald Trump (**fig. 41**) sur un site longeant la rivière Chicago et voisin du célèbre IBM Building dessiné par l'agence de Mies van der Rohe et du complexe résidentiel Marina City. Le nouveau gratte-ciel à usage résidentiel et hôtelier se trouve à proximité du Michigan-Wacker Historic District – tout juste au nord du Michigan Boulevard Historic District – constitué en 1975 par le gouvernement fédéral qui regroupe des gratte-ciel iconiques érigés dans les années 1920, notamment le Wrigley Building et celui du journal *Chicago Tribune*.

Fig. 41: De gauche à droite : le Marina City (Bertrand Goldberg, 1964), le IBM Building (Mies van der Rohe, 1971) et le Trump International Hotel and Tower en voie d'être complété en bordure de la rivière Chicago. Source: Claire Poitras, 2009.

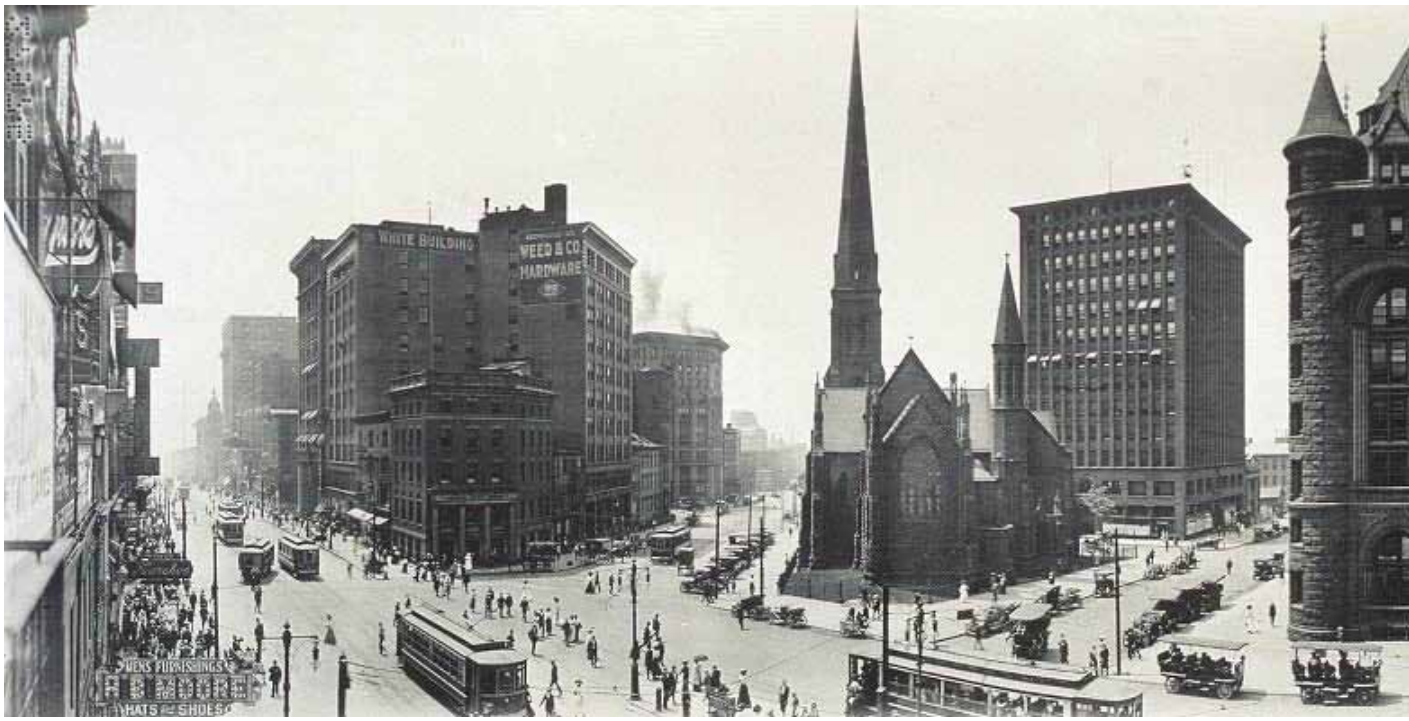

Fig. 42 : Vue panoramique du Shelton Square à Buffalo en 1911. On voit derrière la cathédrale St. Paul's (1849-1851) le Guarantee Building (renommé Prudential) et au centre la Erie County Savings Bank (1890-1893). Source : Library of Congress, Images of America.

Maintenir l'attrait du centre grâce au patrimoine et à l'innovation

Après New York – que nous n'examinons pas dans cette partie de l'étude – Chicago est sans conteste la ville dont le patrimoine rattaché au secteur financier est le plus riche et le plus opulent. Plusieurs innovations techniques, architecturales et urbanistiques ont fait la renommée de la métropole du Midwest. C'est aussi une ville dont les élites locales ont constamment cherché à maintenir et renouveler une image innovante, tout en s'appuyant sur les acquis du passé. Le plan de Chicago réalisé par Daniel Burnham en 1909 est exemplaire à cet égard. Cent ans plus tard, les planificateurs de la ville et les élites économiques poursuivent les grandes lignes suggérées par Burnham, notamment en ce qui a trait à la préservation d'espaces libres en bordure du lac Michigan, le maintien des grands musées et la sauvegarde du prestige associé au boulevard Michigan et à Wacker Drive qui longe la rivière Chicago.

Buffalo

Des bâtiments remarquables regroupés autour d'espaces publics

Le centre-ville de Buffalo et son centre d'affaires (*business district*) constituent un lieu incontournable des innovations architecturales du tournant du XXe siècle aux États-Unis. Avec son statut de port intérieur rendu possible grâce au canal Érié (inauguré en 1825) la

Fig. 42 : Vue panoramique du Shelton Square à Buffalo en 1911. On voit derrière la cathédrale St. Paul's (1849-1851) le Guarantee Building (renommé Prudential) et au centre la Erie County Savings Bank (1890-1893). Source : Library of Congress, Images of America.

reliant à New York, la ville de Buffalo a connu une importante croissance économique et démographique au XIXe siècle. Aménagé à même le noyau historique de la ville constituée en 1832, le centre d'affaires a préservé les traces de la structure initiale du centre fondateur. À la fin du XVIIIe siècle, le cœur de la ville en émergence a été planifié à partir de deux grilles de rues superposées ayant donné naissance à une vaste place (*plaza*) depuis laquelle rayonnent huit rues[84]. Nommée Niagara Square, cette place constitue le centre civique de la ville et elle est aujourd'hui dominée par l'hôtel de ville Art déco érigé en 1929-1930. À quelques pâtés de maison du centre civique, un espace polarise, à compter de la seconde moitié du XIXe siècle, les activités reliées aux affaires. Il s'agit des alentours du Shelton Square (**fig. 42**) où est érigé notamment le Guarantee/Prudential Building (1895-1896) haut de 13 étages et conçu par Adler et Sullivan (désigné monument historique national). Ce secteur est radicalement transformé dans les années 1970 lors de la reconfiguration des rues pour faciliter la construction de nouvelles tours de bureaux. L'imposante banque qui dominait l'espace public est alors démolie.

Un autre célèbre architecte de Chicago, Daniel Burnham, a également laissé sa marque dans le paysage de la ville en concevant, en 1895-1896, l'Ellicott Square Building, un vaste immeuble de dix étages comprenant des bureaux et des commerces (**fig. 28**). Dans le centre d'affaires, il subsiste ici et là d'autres bâtiments d'importance témoignant de la période des années 1900-1930 dont le Niagara Mohawk Building (auparavant le General Electric Tower) (**fig. 43**), une tour de forme octogonale revêtue de terre cuite vernissée blanche et complétée

en 1912 (Esenwein and Johnson). Ce gratte-ciel a comme voisin la Buffalo Savings Bank (Green and Wicks, 1900-1901), une banque néoclassique monumentale (**fig. 44**) qui a été réalisée à la suite d'un concours d'architecture. Quelques grands hôtels construits dans les années 1910 et 1920 ponctuent également le paysage du centre d'affaires. En bref, le centre d'affaires de Buffalo est caractérisé par une superposition de plusieurs périodes de développement et différentes générations de gratte-ciel s'y côtoient. En outre, la présence de nombreux parcs de stationnement à ciel ouvert dans l'ancien quartier financier témoigne du processus inachevé de reconstruction qu'a connu le centre après la Seconde Guerre mondiale. Il subsiste quelques monuments (*landmarks*) mais l'ensemble du centre d'affaires a été considérablement transformé par, d'une part, la reconstruction du centre-ville et, d'autre part, le déclin économique et démographique de la ville manufacturière au XXe siècle. À titre indicatif, la population de la ville-centre de Buffalo est passée de 573 000 habitants en 1930 à 356 000 habitants en 1980. Ce déclin s'est poursuivi depuis. Malgré cela, quelques sièges sociaux de grandes banques ont toujours pignon sur rue dans le centre d'affaires de Buffalo, ce qui confirme sa vocation de centre d'affaires régional.

Fig. 43 : Electric Tower à Buffalo complétée en 1912 et agrandie en 1924 et 1927. Source : Buffalo as an Architecture Museum. http://www.buffaloah.com/a/washngtn/535/ext/source/1.html

Fig. 44 : Buffalo Savings Bank. Source : Buffalo as an Architecture Museum. http://www.buffaloah.com/a/main/545/fac/source/1.html

Cleveland

Les espaces publics au cœur de la structuration du centre d'affaires

À titre de sixième plus grande ville des États-Unis durant la période que nous examinons, Cleveland comprend un nombre notable de bâtiments ayant accueilli des activités financières. La ville affiche une organisation semblable à celle de Buffalo où les bâtiments d'importance sont regroupés autour d'espaces publics au lieu de former des alignements de façades sur une ou plusieurs artères de prestige. Ainsi, à partir de la fin du XIXe siècle, plusieurs bâtiments entourent le Public Square, désigné monument historique national en 1975 (**fig. 45**), qui constitue le centre historique de la ville et dont l'espace fut préservé à des fins publiques à la fin du XVIIIe siècle. De ceux-ci, il subsiste le premier gratte-ciel de la ville, la Society for Savings Bank (**fig. 46**) (1889-1890, désigné monument historique national) dessiné par John Wellborn Root, l'associé de Daniel Burnham. S'élevant sur une dizaine d'étages, cet immeuble de bureaux au parement en grès rouge a dorénavant comme voisin le plus imposant gratte-ciel de la ville complété en 1991 et haut de 57 étages. D'autres bâtiments érigés au cours de la période nous intéressant et nous rappelant les activités financières s'y trouvent dont un gratte-ciel de plus de 200 pieds complété en 1896 (converti en hôtel en 1999 et désigné monument historique national l'année suivante), un ancien grand magasin conçu par Burnham and Root (1913-1914 et agrandi subséquemment) et l'imposant gratte-ciel Terminal Tower haut de 52 étages terminé en 1930 et qui intègre une gare ferroviaire. Un hôtel inauguré plus tôt, en 1918, offre toujours des services d'hébergement. À partir des années 1950, le Public Square sert surtout de plaque tournante pour les services de transport collectif; il connaît alors une certaine détérioration physique. Deux décennies plus tard, une association de gens d'affaires du centre-ville lance une démarche visant à le revitaliser[85]. C'est le début de la transformation radicale des abords du Public Square qui accueillent de nouvelles tours en verre et en acier. Pour ce faire, plusieurs bâtiments historiques sont démolis dont le Cuyahoga Building (Daniel Burnham, 1893) ayant abrité des bureaux aux étages et des commerces au rez-de-chaussée.

Au début du XXe siècle, les rues à proximité du Public Square sont aussi choisies par les sociétés publiques et privées pour y construire des immeubles de bureaux et des banques monumentales. Le dynamisme industriel et économique de la ville se manifeste alors par l'implantation de plusieurs sièges sociaux[86], ce qui implique la présence de milliers de travailleurs de bureau, incluant des avocats, des comptables, des banquiers et des experts en marketing. La vocation financière de la ville du Midwest s'affirme également lors de l'implantation de la Federal Reserve Bank en 1914. De même, dans les années 1900, la Cleveland Trust Company fait ériger sur l'avenue Euclid un édifice néoclassique auquel une tour moderne dessinée par Marcel Breuer est adjointe au début des années 1970 (**fig. 47**). À quelques centaines de mètres du Public Square, la Federal Reserve Bank inaugure en 1923 son somptueux bâtiment inspiré de la Renaissance italienne (désignée monument historique national). D'autres gratte-ciel des années 1920 marquent toujours le paysage du centre-ville dont l'Union Trust Building qui impressionne non pas tant par sa hauteur (21 étages) que par son emprise au sol qui lui donne l'aspect d'un gratte-ciel horizontal.

Fig. 45 : Vue panoramique du Public Square à Cleveland en 1916. L'église érigée dans les années 1850 et le bâtiment à sa droite subsistent. Source: Library of Congress.

Fig. 46 : Bâtiments bordant le Public Square à Cleveland dont le Society for Savings Bank avec un parement en grès rouge et le gratte-ciel contemporain Key Tower. Source : Claire Poitras, 2003

Fig. 47 : L'édifice de la Cleveland Trust Company sur l'avenue Euclid avec la nouvelle tour de Marcel Breuer, photo prise en 1970. Source : Cleveland State University, Michael Schwartz Library, Special Collections, Cleveland Press.

Fig. 45 : Vue panoramique du Public Square à Cleveland en 1916. L'église érigée dans les années 1850 et le bâtiment à sa droite subsistent. Source: Library of Congress.

Certes Cleveland comprend des bâtiments remarquables témoignant des activités du centre d'affaires telles qu'elles se sont déployées au début du XXe siècle. Malgré cela, quelques bâtiments clés sont tombés sous le pic des démolisseurs pour faire place à des gratte-ciel plus hauts et offrant des locaux correspondant aux standards modernes de confort. Parmi les bâtiments disparus, on dénombre l'opulent édifice de la Chamber of Commerce (1898-1955) ayant façade sur un des côtés du Public Square et quatre gratte-ciel construits entre 1893 et 1916 et signés par des architectes dont Burnham and Root et George B. Post.

La portée du courant City Beautiful

À l'instar de Chicago, Cleveland est transformé au début du XXe siècle par le courant *City Beautiful* visant à donner de l'ordre, du prestige et de la magnificence au centre-ville. Réalisé au début du XXe siècle, The Mall est bordé par des bâtiments publics et civiques – faisant en quelque sorte contrepoids aux gratte-ciel logeant les activités d'affaires – et il a conservé sa forme et ses composantes clés dont les édifices abritant les bureaux du comté et de la municipalité.

Le centre-ville de Cleveland comprend un autre secteur historique protégé à l'échelle nationale : le Lower-Prospect-Huron Historic District. Avec la rapide croissance économique liée à l'industrialisation et à l'expansion des réseaux de transport continentaux que connaît la

Fig. 48 : Vue panoramique du centre de Baltimore en 1905 après le grand incendie de 1904. On voit à gauche les bâtiments du centre d'affaires. Source : Library of Congress, Images of America.

ville au tournant du XXe siècle, les entreprises situées au centre-ville se trouvent à l'étroit aux abords du Public Square. Par conséquent, les autorités de la ville encouragent la constitution d'un nouveau centre-ville – le *New Center* – situé à quelques rues du noyau initial. Localisé au carrefour de trois rues, le secteur permet l'implantation de bâtiments aux angles coupés. S'y trouve également le gratte-ciel à gradins de l'entreprise de téléphone Ohio Bell construit dans les années 1920.

Baltimore

Un centre-ville re-développé après l'incendie de 1904

À Baltimore, avec l'expansion des activités financières au tournant du XXe siècle, les élites économiques et les décideurs publics privilégient le re-développement du centre-ville à même le noyau initial. L'incendie en 1904 laisse en ruines une portion substantielle du cœur de la ville portuaire qui, à partir du XIXe siècle, joue un rôle important dans le domaine des activités financières et bancaires alors que plusieurs sociétés d'investissement s'y établissent (**fig. 48**). Dans les années 1920, avec le boom de nouveaux immeubles de bureaux, certaines entreprises décident de quitter la zone initiale d'implantation du secteur financier et optent plutôt pour une localisation un peu plus à l'ouest, dans les environs de la rue Charles[87].

Fig. 48 : Vue panoramique du centre de Baltimore en 1905 après le grand incendie de 1904. On voit à gauche les bâtiments du centre d'affaires. Source : Library of Congress, Images of America.

Le Baltimore's Business and Government Historic District

Le centre d'affaires de Baltimore est contigu au centre civique où l'on retrouve notamment l'hôtel de ville et la cour municipale. Ce secteur est constitué en arrondissement historique : le Baltimore's Business and Government Historic District[88]. Délimité par les rues Park, Orleans, Lombard et Gay et couvrant plusieurs dizaines d'îlots, il est un témoin clé de la croissance de la ville à la fin du XIXe siècle jusqu'au années 1920. Plusieurs édifices s'y trouvant ont été érigés entre 1900 et 1925. Comprenant le cœur historique de la ville établie au début du XVIIIe siècle, le secteur protégé reflète l'apport des sociétés financières et d'investissement, des compagnies d'assurance et de transport ferroviaire dans le développement de la ville à cette époque. Quelques firmes d'architectes de réputation nationale y ont signé des édifices dont McKim, Mead and White et Daniel Burnham qui y a notamment dessiné un gratte-ciel de 13 étages, le Continental Trust Building érigé entre 1899 et 1901 et dont l'extérieur a résisté à la conflagration de 1904. Parmi les autres exemples notables de la vocation financière de la ville et qui ont été préservés de l'incendie on peut mentionner : le bâtiment Alexander Brown and Sons érigé en 1901 et toujours utilisé à des fins bancaires et la Provident Savings Bank construite en 1903-1904 d'après les plans des architectes new-yorkais York and Sawyer et d'un architecte de Baltimore J. E. Sperry. Même s'il est peu élevé, le bâtiment – qui sert également de siège social – s'impose par sa monumentalité. Son implantation au carrefour de deux rues lui donne une présence forte dans le paysage urbain[89]. Parmi les autres édifices du centre d'affaires et qui ont contribué à son rayonnement national, on retrouve le Furness House (1917-1918, architecte Edward H. Glidden) abritant le siège social d'une société anglaise d'armateurs. De petite taille et revêtu de brique rouge, le bâtiment de bureaux s'apparente à une demeure de style néoclassique typiquement britannique, à savoir le style Adam.

Fig. 49 : Baltimore & Ohio Railroad Company Headquarters Building érigé en 1906. Source: Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record.

Un bâtiment iconique des activités d'affaires qui définit le paysage urbain de la ville au début du XXe siècle est le siège social de la Baltimore and Ohio Railroad Company (**fig. 49**), la première entreprise à construire une voie ferrée aux États-Unis en 1828. Érigé en 1906, l'immeuble de bureaux haut d'une douzaine d'étages affiche une composition tripartite. Il symbolise en quelque sorte la relance du centre-ville après l'incendie de 1904. Lors de la période de reconstruction suivant la catastrophe, les promoteurs et les propriétaires font appel à des architectes qui conçoivent des immeubles de bureaux de taille moyenne (une dizaine d'étages) et dont la composition respecte les règles du classicisme[90]. En d'autres mots, les élites économiques de Baltimore sont plutôt conservatrices dans leurs choix architecturaux.

Dans les années 1910 et 1920, d'autres immeubles de bureaux d'envergure sont érigés dans le centre d'affaires de la ville. Ils abritent des grandes sociétés actives notamment dans le domaine de l'énergie dont le Baltimore Gas and Electric Building érigé en 1916 et haut de 21 étages. Classé monument historique national en 2003, il se démarque par sa façade en terre cuite (**fig. 50**). Finalement, le centre d'affaires de Baltimore comprend un gratte-ciel Art

déco remarquable dont le couronnement coloré et aux formes inusitées est évoqué par des tours plus récentes. Complété en 1929 et haut de 34 étages, l'édifice qui abrite aujourd'hui les bureaux de la Bank of America est le seul gratte-ciel à gradins à Baltimore dont la conception a été influencée par la réglementation new-yorkaise de 1916 et par le mouvement Art déco (**fig. 51**). Il demeure de nos jours l'un des plus élevés de la ville. Sa construction a exigé la démolition d'un immeuble de bureaux construit en 1901. Il témoigne du processus de spéculation immobilière qui touche les centres d'affaires à la fin des années 1920.

Le maintien des grands hôtels

Importante ville portuaire, Baltimore a également abrité plusieurs grands hôtels construits au début des années 1900. La plupart se trouvaient dans le centre d'affaires. Certains d'entre eux sont tombés sous le pic des démolisseurs dont le Southern Hotel (1917, Otto. G. Simonson, démoli en 2000) et le Emerson Hôtel (1911, démoli en 1971). Quelques bâtiments ont résisté à la vague de modernisation du centre-ville et continuent d'accueillir les visiteurs – dont le Lord Baltimore qui est un hôtel gratte-ciel de 22 étages ayant le statut de monument historique national et faisant partie du Baltimore's Business and Government Historic District– tandis que d'autres ont été transformés en habitation.

Fig. 50 : Baltimore Gas and Electric Building. Derrière la tour érigée en 1966, on voit le premier gratte-ciel tripartite avec une façade en terre cuite et complété en 1916. Source : An Engineer's Guide to Baltimore, http://www.ce.jhu.edu/baltimorestructures/Home.php

Fig. 51 : Baltimore Trust Company Building dont la construction a débuté en 1928. Source: Library of Congress Historic American Buildings Survey/ Historic American Engineering Record, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/hhh.md1566

Fig. 52 : Une vue de Philadelphie en 1913. On distingue, au centre de l'image, le campanile de l'hôtel de ville sur lequel trône une statue de William Penn. Jusqu'au début des années 1980, aucun édifice ne dépassait ce point de repère. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record.

Philadelphie

Un patrimoine diversifié reflétant 300 ans d'histoire

À la fin du XIXe siècle, Philadelphie a une population de plus de 1,3 million d'habitants. Cette ville portuaire de la côte Est constitue un important centre financier et manufacturier (**fig. 52**). En outre, sur le plan culturel, elle rayonne compte tenu de ses nombreux musées et de ses universités prestigieuses. En raison de la relative ancienneté de la ville qui a plus de 300 ans d'histoire, le patrimoine de Philadelphie est très diversifié. Les éléments du cadre bâti qui témoignent de l'importance des activités financières sont toutefois peu substantiels et ce malgré le fait que c'est à Philadelphie qu'a été érigée, en 1781, la première banque à ouvrir ses portes aux États-Unis[91]. Qui plus est, c'est dans cette ville que la première bourse établie aux États-Unis a débuté ses activités. L'intensité prodigieuse avec laquelle ont été réalisés des programmes de rénovation urbaine dans les années 1950 et la volonté des autorités locales à résoudre les problèmes urbains qui minaient la ville au lendemain de la Seconde Guerre mondiale ont occasionné la démolition de nombreux bâtiments du XIXe siècle dont des spécimens de petits immeubles de bureaux très typés par leur composition inédite et conçus par l'un des architectes locaux les plus réputés, Frank Furness (**fig. 53**). Malgré cela, les responsables de l'aménagement de la ville ont, dès les années 1950, entrepris de sauvegarder les monuments clés du centre-ville mais en mettant d'abord l'accent sur les bâtiments érigés au XVIIIe siècle.

Fig. 52 : Une vue de Philadelphie en 1913. On distingue, au centre de l'image, le campanile de l'hôtel de ville sur lequel trône une statue de William Penn. Jusqu'au début des années 1980, aucun édifice ne dépassait ce point de repère. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record.

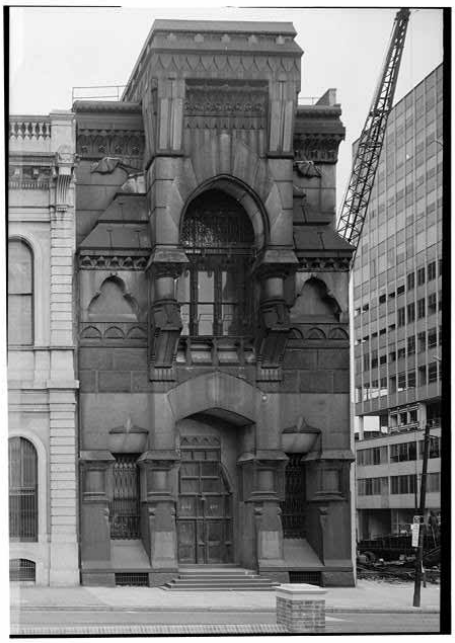

Fig. 53 : L'édifice de la Provident Life & Trust Company Bank de la rue Chestnut à Philadelphia démoli en 1959. Source: Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record, Theodore F. Dillon, Photographer December, 1959. Cote 51-PHILA,256-1.

Le Center Square, un espace civique polarisant

Le centre d'affaires se trouve à proximité de l'hôtel de ville[92]. La constitution d'un espace civique nommé Center Square qui accueille le nouvel hôtel de ville de Philadelphie à partir de 1870 entraîne la concentration de bureaux et de commerces au carrefour de deux artères importantes, les rues Broad et Market (**fig. 54 et 55**). Ce secteur est quelque peu excentrique par rapport au site initial d'implantation de la ville historique. Outre le nouvel hôtel de ville monumental de style Second Empire, on y retrouve des commerces – dont des anciens grands magasins – et des immeubles de bureaux construits à partir des années 1870. Depuis 1984, les environs du Center Square sont constitués en arrondissement historique comprenant une quarantaine d'édifices : le Broad Street Historic District. Ce dernier est contigu à un autre secteur protégé, le Center City West Commercial Historic District qui compte plus de 200 bâtiments.

Fig. 54 : Vue aérienne de l'hôtel de ville de Philadelphie et de ses abords en 1965, incluant les nouveaux bâtiments civiques et les rues Broad et Market. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record, HABS PA,51-PHIL,327-6. cember, 1959. Cote 51-PHILA,256-1.

Fig. 55 : Vue de la rue Broad depuis l'hôtel de ville de Philadelphie dans les années 1950. Source : City of Philadelphia Archives, Public Works Collection, ID 42196-4, 27208 http://www.phillyhistory.org/PhotoArchive/

Une diversité de types de bâtiments représentant la vocation financière de la ville

Parmi les principaux édifices ayant été construits pour accueillir des activités financières et qui subsistent dans le paysage urbain, on compte une succursale de la New York Life Insurance Company, le Victory Building, érigé en 1873-1875. À l'origine, il comprenait trois étages[93] et fut par la suite rehaussé. La Federal Reserve Bank est érigée en 1931-1935 à côté du Victory Building d'après les plans de l'architecte d'origine française Paul Cret formé à l'École des beaux-arts de Paris. Les autres témoins clés de la vocation financière de la ville sont The Bourse (1893-1895) conçu selon le modèle européen des bourses où s'échangent des titres de denrées (*commodities*) (**fig. 56**). Avec la relocalisation des services financiers dans le secteur de l'hôtel de ville, The Bourse vit des années difficiles et ferme éventuellement ses portes. Parmi

les autres édifices dignes de mention, on compte notamment la banque du Girard Trust Corn Exchange (1900-1901 ; **fig. 34**) et le Land Title Building (1897) dessiné par Daniel Burnham, un gratte-ciel haut de 15 étages construits à des fins spéculatives.

Fig. 56 : The Bourse, Philadelphie. 11-21 South Fifth Street. Photo prise dans les années 1970. Reconnue monument historique national dans les années 1980. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record HABS PA,51-PHILA,651-1.

Deux gratte-ciel à structure d'acier du tournant des années 1920-1930 valent qu'on s'y attarde : l'hôtel Drake (1929) et le gratte-ciel Art déco One East Pennsylvania Square construit en 1930 à côté de l'hôtel de ville. Ce dernier sert notamment à accueillir les activités d'une banque (**fig. 57**). Les concepteurs de ces deux gratte-ciel y appliquent des retraits pour les étages supérieurs, et ce, malgré l'absence d'une réglementation en ce sens. Ces deux bâtiments ont été conçus par des firmes locales d'architectes.

Pour compléter cette présentation des bâtiments de bureaux qui ont fait la renommée financière et architecturale de Philadelphie, il faut signaler le célèbre Philadelphia Saving Fund Society (PSFS) érigé entre 1929 et 1932 selon les plans de George Howe et l'architecte suisse William Lescaze. Il s'agit du siège social d'une banque d'épargne. De nos jours, il abrite un hôtel. Considéré comme le gratte-ciel ayant contribué à introduire le Style International dans

les villes américaine, le bâtiment bénéficie d'un statut de protection municipal et national.

Après une importante phase d'expansion verticale, le centre de Philadelphie connaît une période difficile au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Le déclin industriel qui touche les quartiers situés en périphérie du centre affecte les entreprises actives dans le secteur des services. Pour relancer et renouveler le centre-ville, les instances locales, avec l'aide des paliers gouvernementaux supérieurs, mettent alors en place un programme de rénovation urbaine visant, d'une part, à re-développer le centre-ville en y favorisant la construction de nouveaux gratte-ciel et, d'autre part, à sauvegarder et à mettre en valeur les bâtiments érigés au XVIIIe siècle. Dès lors, plusieurs immeubles érigés à la fin du XIXe siècle et dans les premières décennies du XXe siècle sont démolis.

Fig. 57 : One East Penn Square Building, 1930. Gratte-ciel Art Déco construit par la Market Street National Bank, photo prise en 1973. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record HABS PA,51-PHILA,484-1.

Fig. 58 : Pittsburgh vu dans les années 1910-20. Source : Library of of Congress Prints and Photographs Division Reproduction Number: LC-D4-73248. Detroit Publishing Co.

Pittsburgh

La destruction créative d'un centre

L'autre grande ville de la Pennsylvanie, Pittsburgh, connaît également un processus majeur de re-développement au XXe siècle. Le cœur de la ville a toujours occupé le même espace sur une pointe de terre à la confluence de deux rivières. Comme nous l'avons déjà mentionné, le secteur est connu sous le nom de Golden Triangle et ce dernier a fait l'objet de transformations majeures au cours du XXe siècle.

Déjà dans les années 1910 et 1920 le paysage urbain de Pittsburgh était marqué par une importante concentration de gratte-ciel (**fig. 58**). L'expansion des activités manufacturières et la mise en place de grandes entreprises dans les secteurs de l'acier, de l'aluminium et de l'énergie donnent en effet lieu à la construction de plusieurs édifices en hauteur qui abritent des sièges sociaux et des services aux entreprises. En 1932, le centre-ville compte des dizaines d'immeubles en hauteur dont deux imposants gratte-ciel à gradins (**fig. 59**). Au cours des décennies suivantes, le centre-ville et le cœur financier de la ville connaissent d'importantes transformations. Dans les années 1950 et 1980, deux phases de construction de tours de bureaux vont changer la silhouette du centre qui accueille les sièges sociaux de plusieurs grandes entreprises. Durant les années 1980, l'érection de plusieurs nouveaux gratte-ciel de verre et d'acier exprime la conversion de l'économie de la ville vers le secteur tertiaire supérieur (finances, services aux entreprises, assurance, immobilier). Afin de donner une nouvelle image au centre de Pittsburgh qui souffrait notamment des rejets polluant provenant des aciéries implantées le long des rivières sillonnant la région métropolitaine, les autorités locales ont entrepris un ambitieux programme de réinvention du centre-ville.

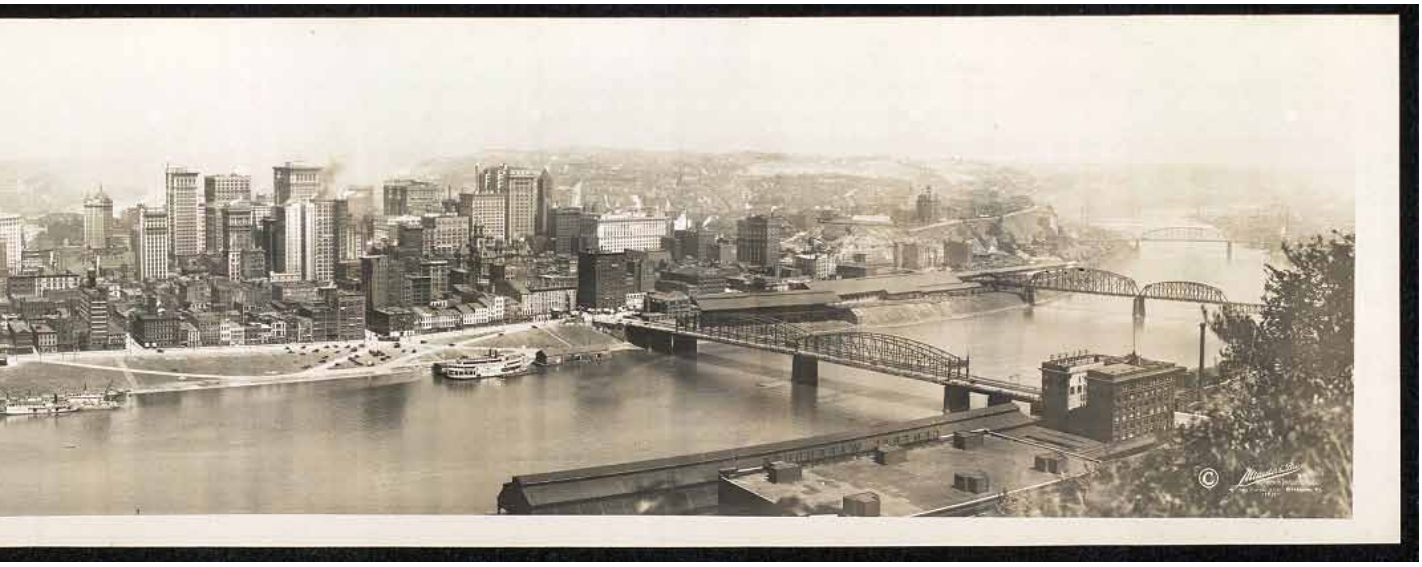

Fig. 58 : Pittsburgh vu dans les années 1910-20. Source : Library of of Congress Prints and Photographs Division Reproduction Number: LC-D4-73248. Detroit Publishing Co.

Fig. 59 : Pittsburgh, The Point vu depuis le mont Washington, 20 août 1932. On voit que des activités industrielles sont toujours présentes le long des berges. Source: Pittsburgh City Photographer, Collection: Pittsburgh City Photographer Collection, 1901-2002, AIS.1971.05, Archives Service Center, University of Pittsburgh

Traditionnellement, les activités financières étaient concentrées sur la Fourth Street. Au début du XXe siècle, ce secteur occupait la deuxième place en termes de capitaux après Wall Street[94]. Seule la Dollar Savings Bank subsiste comme témoin de l'importance financière de la ville avant 1910. Parmi les bâtiments qui ont été démolis, on peut noter des réalisations de George Post et de Frank Furness.

Des secteurs patrimoniaux protégés

Le centre-ville comprend cinq secteurs patrimoniaux protégés dont le plus grand est le Central Downtown Historic District reconnu à l'échelle nationale en 1985. Se trouvant aux alentours de Mellon Square Park aménagé au début des années 1950[95], il était à l'origine un secteur résidentiel, ce qui explique la présence de lieux de culte construits au XIXe siècle. Pour permettre l'aménagement du Mellon Square Park, plusieurs édifices ont été démolis, dont le Carnegie Building érigé en 1893-1895 et qui était le premier de la ville à avoir une structure d'acier. Complété en 1955, le nouvel espace public sert de lieu d'implantation de grandes entreprises comme la banque Mellon et l'Alcoa. Il permet également de donner un certain dégagement à d'imposants édifices commerciaux et de bureaux du centre dont l'ancien grand magasin Gimbels érigé en 1914 et haut de 13 étages et l'édifice Oliver dépassant 20 étages construit en 1908-1910 selon les plans de Daniel Burnham (**fig. 60**).

Fig. 60 : Démolition de l'hôtel Henry à Pittsburgh pour permettre la construction du U.S. Steel Mellon Building, 16 juillet 1956. Photographes : Newman-Schmidt Studios. Sur la photo, on voit à droite en arrière-plan le Park Building et au centre l'Oliver Building. Source : University of Pittsburgh Library Digital Collection. Collection Number: MSP285.B002.F40.I04. Collection: Allegheny Conference on Community Development, Historical Society of Western Pennsylvania.

Le secteur protégé, qui couvre une partie du centre d'affaires et dont la trame de rues dessinée en 1784 par William Penn est toujours lisible, comprend une importante concentration de bâtiments commerciaux et civiques érigés au tournant du XXe siècle. Le secteur comprend également des bâtiments ayant logé des cercles privés comme le Duquesne Club et le Harvard-Yale-Princeton Club. Outre les bâtiments mentionnés ci-haut, parmi les plus notables et qui ont été conservés on retrouve : le Granite Building (1889-1890) haut de huit étages, le Park Building (1896) (**fig. 60**) conçu par George Post, le grand magasin Kaufmann (1898 et agrandi en 1913), le Frick Building (1901-1902) (**fig. 61**) également conçu par Daniel Burnham, l'Union Trust Building (1915-1917) de l'architecte de Pittsburgh Frederick J. Osterling, la banque Mellon (1923-1924), l'hôtel William Penn (1914-1916 et agrandi en 1928), le Koppers Building, un gratte-ciel à gradins (1928), le Gulf Building (1930-1932) (**fig. 62**) conçu pour abriter le siège social de la société pétrolière – haut de 44 étages, il est resté le plus élevé de la ville jusqu'en 1970 – et la Federal Reserve Bank (1930-1931).

Fig. 61 : Le Frick Building construit en 1901-1902 conçu par Daniel Burnham et qui se trouve dans le coin à droite de l'image, entre le palais de justice et la prison du comté d'Allegheny et l'Union Trust Building. Photographie prise vers 1950 par John R. Shrader. Source : University of Pittsburgh Library Digital Collection Collection Number: MSP285.B001.F13.I02. Collection: Allegheny Conference on Community Development, Historical Society of Western Pennsylvania.

Fig. 62 : Le Gulf Building (1930-1932) conçu par la firme Trowbridge & Livingston. Haut de 44 étages, il est demeuré le gratte-ciel le plus élevé de Pittsburgh jusqu'en 1970. Depuis quelques années, il ne sert plus de siège social pour la société pétrolière. Source : University of Pittsburgh Library Digital. MSP285.B002. F17.I03. Collection: Allegheny Conference on Community Development, Historical Society of Western Pennsylvania.

Bien que certains entrepreneurs industriels de Pittsburgh ont fait appel à des architectes de renommée nationale de New York et de Chicago comme George Post ou Daniel Burnham et ses successeurs Graham, Anderson, Probst and White pour dessiner leurs lieux de travail, plusieurs architectes locaux ont aussi été sollicités pour participer à la transformation du centre-ville. Le plus important est sans conteste Frederick J. Osterling à qui les dirigeants d'entreprises ont confié la conception de bâtiments du centre d'affaires et qui subsistent dans le paysage urbain contemporain. Avec ses sept étages et sa structure en maçonnerie, l'ancien

Bell Telephone of Pennsylvania Building (aujourd'hui Verizon) érigé en 1890 est l'un des plus hauts du centre d'affaires au moment de son inauguration (**fig. 63**).

Fig. 63 : Le Bell Telephone of Pennsylvania Building, Pittsburgh érigé en 1890 et conçu par Frederick J. Osterling. La photographie a été prise en 2005 et on y voit, à gauche, une annexe terminée en 1931. Le bâtiment plus ancien ne repose par sur une structure auto-portante mais plutôt sur des murs porteurs en maçonnerie. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record.

En bref, même si le centre de Pittsburgh a été considérablement transformé par des vagues d'expansion des activités d'affaires dans les années 1950 et 1980-1990[96], il y reste d'importants témoins de la vitalité économique des grandes entreprises et des institutions bancaires qui ont fait la renommée de la ville au XXe siècle. Des spécimens de tous les types de bâtiments caractéristiques des centres d'affaires de cette période s'y trouvent : gratte-ciel beaux-arts et Art déco, grands magasins, banques monumentales, grands hôtels et cercles privés. L'intérêt du centre d'affaires de Pittsburgh ne repose pas tant sur sa qualité d'ensemble ou sa cohérence par rapport à une période donnée ; il s'exprime plutôt par la valeur individuelle des immeubles s'y trouvant et qui fournissent un panorama très diversifié des courants et des types architecturaux caractéristiques des centres d'affaires américains des décennies 1890-1930 dans lequel sont enchâssés de nombreux gratte-ciel modernes et contemporains.

À l'instar des autres villes de la côte Est ou du cœur industriel des États-Unis, Pittsburgh a connu son apogée à titre de centre manufacturier entre les années 1875 et 1914. Les fortunes colossales que les grands patrons des entreprises ont pu accumuler, notamment dans le domaine de l'acier, ont contribué à enrichir le patrimoine architectural de la ville. Des villes de notre échantillon, Pittsburgh est fort probablement celle dont le processus de reconstruction du centre a été le plus vigoureux[97]. La période des années 1945-1969 a été particulièrement marquante pour le Golden Triangle alors qu'un programme de rénovation urbaine fait disparaître plusieurs immeubles de bureaux du tournant du XXe siècle (**fig. 64 et 65**). Ainsi, des témoins clés des activités qui ont fait de cette ville, en 1910, la deuxième en importance après New York pour ce qui est de la taille de son centre d'affaires ont été remplacés par de nouveaux gratte-ciel.

Fig. 64 : Vue aérienne du Golden Triangle de Pittsburgh, vers juin 1969. Les usines sont disparues, des voies rapides ceinturent le secteur et un parc a été aménagé sur la pointe. Auteur: A. Church Photograpers. Source: University of Pittsburgh Library Digital. MSP285.B006.F05. I02. Collection: Allegheny Conference on Community Development, Historical Society of Western Pennsylvania

Fig. 65 : The Golden Triangle de Pittsburgh vers 1985. Source: University of Pittsburgh Library Digital Collection. Collection: Point Park University Archives .

Saint-Louis

La porte d'entrée vers l'Ouest

Le centre-ville de Saint-Louis a été aménagé à même le noyau fondateur de la ville. Imaginée par les Français dans les années 1740, la trame des rues formant des îlots rectangulaires plus larges que longs est toujours visible dans le tissu urbain[98]. Important comptoir d'échange pour la traite des fourrures au XVIIIe siècle, Saint-Louis bénéficie du statut de porte d'entrée (*gateway*) vers l'Ouest au XIXe siècle. Ce rôle est rappelé avec éloquence par l'arche conçue par Eero Saarinen et construite dans les années 1960. Ce monument est devenu depuis l'emblème territorial de la ville (**fig. 66**). Située sur les rives du Mississipi, Saint-Louis est au XIXe siècle un important centre d'échange et une plaque tournante ferroviaire. Quatrième plus grande ville manufacturière des États-Unis au début du XXe siècle, sa population atteint plus de 800 000 habitants en 1930.

Au cours des années 1870, l'implantation des premiers immeubles de bureaux se fait dans les alentours du vieux palais de justice qui constitue alors le coeur de la vie civique urbaine. Durant les décennies suivantes, les activités tertiaires se déplacent un peu plus vers l'ouest et s'éloignent des rives du fleuve. Le centre d'affaires, dont la vocation s'exprime notamment par des immeubles de bureaux, des grands magasins et des grands hôtels, se développe en

Fig. 66 : Vue aérienne de l'arche de Saint-Louis et de son site. On voit en arrière-plan le immeubles du centre-ville. Source : http://stlouis.missouri.org/neighborhoods/history/cbd/architecture7.htm

lien avec le déploiement de nouveaux secteurs manufacturiers dont l'expansion exige des services financiers et des services aux entreprises. La ville du Missouri est alors reconnue pour ses nombreuses brasseries, ses manufactures de chaussures et de matériel roulant. À partir des années 1890, plusieurs bâtiments en hauteur sont construits afin de loger les milliers de travailleurs du secteur tertiaire. Les propriétaires et les promoteurs de ces bâtiments font entre autres choses appel à des firmes d'architectes de réputation nationale pour dessiner le nouveau paysage architectural du centre-ville. Il subsiste de cette période d'expansion un important patrimoine mais qui est, depuis plusieurs décennies, considérablement menacé compte tenu du déclin économique que vit la ville-centre de Saint-Louis.

De nombreux témoins architecturaux disparus

Il est peu utile de dresser la liste des immeubles disparus du centre d'affaires compte tenu de leur grand nombre. Déjà, dans les années 1910 et 1920 plusieurs bâtiments construits 20 ou 30 ans plus tôt ont fait place à des nouveaux immeubles de bureaux beaucoup plus vastes et confortables. Quelques exemples des immeubles de bureaux construits dans les années 1880 et 1890 ont survécu à cette première phase de re-développement du centre. Jusque dans les années 1930, le centre de Saint-Louis comprenait des dizaines d'immeubles de bureaux, des banques et de nombreux grands hôtels répartis sur une quarantaine d'îlots. Ces bâtiments cohabitaient avec le centre civique formé de l'hôtel de ville, du palais de justice et du bureau de poste. Un témoin de l'importance des activités tertiaires et financières était l'ensemble surnommé le Real Estate Row (**fig. 67**). Le seul survivant de ce noyau d'immeubles de bureaux érigés durant les premières décennies du XXe siècle est le célèbre Wainwright Building (**fig. 68**), un gratte-ciel typique de l'École de Chicago construit par le fils de l'un des premiers brasseurs de la ville. Bénéficiant d'un statut de protection à l'échelle nationale depuis le milieu des années 1970, ce gratte-ciel iconique a été réhabilité au cours de la même décennie pour accueillir des bureaux du gouvernement de l'état du Missouri. Les pouvoirs publics de l'état du Missouri – l'instance propriétaire de l'ensemble des bâtiments de l'îlot en 1975 – entreprennent alors un vaste programme de transformation de l'îlot qui vise à démolir les autres immeubles vacants et de permettre la construction de tours modernes[99]. Parmi les composantes architecturales notables du centre d'affaires et qui ont disparu on dénombre le Century Building érigé en 1912 et démoli en 2004-2005 (**fig. 69**). Les îlots occupés par les immeubles de bureaux historiques ont par la suite soit accueilli de nouvelles tours de verre et d'acier, soit été laissés vacants en raison du manque de dynamisme économique qui a caractérisé la ville-centre de Saint-Louis à partir des années 1950 alors que plusieurs entreprises et établissements commerciaux quittent le centre. De nombreuses démolitions ont également eu lieu pour faire place à des parkings à ciel ouvert et étagés ou à des espaces libres aménagés notamment à des fins de parc.

Fig. 67 : La concentration d'immeubles de bureaux surnommée «Real Estate Row» à Saint-Louis. Regroupés sur la 7e rue et la rue Chestnut, ces bâtiments photographiés au tournant des années 1970 sont presque tous disparus du paysage du centre-ville. Il ne subsiste que le Wainwright Building qui est le troisième à droite qu'on aperçoit en avant-plan. Source : Harry Hagen, This Is Our St. Louis, Harry Hagen, Knight Publishing Co, St. Louis, 1970. Source: Built St. Louis, http://www.builtstlouis.net/opos/index1.html, consulté en novembre 2009-11-13.

Fig. 69: Le Century Building à Saint-Louis construit en 1912 et démoli en 2004-2005. Source : http://www.builtstlouis.net/syndicate1.html.

Fig. 68 : Le Wainwright Building à Saint-Louis complété en 1891 d'après les plans de l'architecte Louis Sullivan. Il serait l'un des premiers immeubles à structure d'acier aux Etats-Unis. Source : Library of Congress, Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record, HABS MO,96-SALU,49-42.

De dignes représentants de la vocation d'affaires de la ville

Malgré les importants bouleversements urbanistiques et architecturaux que subit le centre-ville, il y subsiste de précieux témoins de l'époque des immeubles de bureaux en hauteur du début du XXe siècle. C'est le cas de l'ensemble formant une rue canyon au début du siècle dernier en raison de l'alignement de gratte-ciel s'y trouvant. La rue Olive à proximité de la 7th Street affiche toujours quelques exemples architecturaux rappelant l'importance des activités tertiaires de la ville, bien que le regroupement ne soit plus intact. On y retrouve ainsi le premier siège social de Bell Telephone (1889) conçu par Shepley, Rutan et Coolidge et l'ensemble formé par le Wright Building (1906) et l'Arcade Building (1918). L'imposant Syndicate Trust Building (1906, H.E. Roach) occupé à l'origine par un grand magasin constitue un autre digne représentant de la contribution de l'École de Chicago au paysage du centre-ville de Saint-Louis (**fig. 70**). En outre, une portion de la rue Olive a été constituée en secteur protégé, l'Olive Street Terra Cotta District qui était composé de quatre immeubles commerciaux et de bureaux construits entre 1910 et 1921[100]. Un seul exemplaire de l'ensemble subsiste, les autres ayant été démolis à la fin des années 1980. Il s'agit d'une protection, somme toute, bien inefficace.

Fig. 70 : L'imposant Syndicate Trust Building à Saint-Louis. Construit en 1906, son architecte est H.E. Roach. Source : Built Saint-Louis, http://www.builtstlouis.net/syndicate1.html, consulté en novembre 2009.

Parmi les immeubles majeurs de la ville, il faut également noter le Chemical Building haut de 16 étages (**fig. 71**). Construit en 1896 d'après les plans de Henry Ives Cobb et agrandi en 1902, il bénéficie d'un statut de protection à l'échelle locale et nationale. Peu de temps après son inauguration, il abrite plusieurs courtiers d'assurance, des avocats et des architectes.[101] Le Railway Exchange achevé en 1914 est aussi représentatif de la démesure qui gagne les centres d'affaires des grandes villes américaines au début du XXe siècle. Finalement, de nos jours, les activités financières demeurent représentées par la Federal Reserve Bank of St. Louis érigée en 1925 (architectes Mauran, Russell and Crowe). À l'instar des autres édifices abritant cette institution, ce bâtiment affiche un caractère austère qui lui donne des allures de forteresse. Deux banques monumentales – le Mercantile Trust inauguré en 1904 et la Republic National Bank érigée en 1917 – attestent également du dynamisme économique de la ville au début du XXe siècle.

Fig. 71 : Le Chemical Building de la rue Olive à Saint-Louis. Il est complété en 1896 d'après les plans de Henry Ives Cobb de Chicago. Source: Mound City on the Mississipi. A History of St. Louis http://stlcin.missouri.org/history/displayimage.cfm?Image_ID=41, consulté en novembre 2009.

Un autre bâtiment d'importance est le gratte-ciel à gradins conçu pour accueillir le siège social de l'entreprise de télécommunications Southwestern Bell (1926, Mauran, Russell and Crowell). Il constitue l'un des seuls gratte-ciel de la période étudiée ayant maintenu sa vocation avec son occupant d'origine. Il a été construit pour remplacer le premier siège social de la société de téléphone dont nous avons fait mention plus haut et qui a été récemment converti à des fins résidentielles.

Un centre évidé

À l'instar de ce qui prévaut à Détroit comme nous le verrons subséquemment, plusieurs bâtiments en hauteur construits durant les trois premières décennies du XXe siècle et se

trouvant au cœur du centre-ville de Saint-Louis sont vacants, parmi lesquels on compte l'Arcade Building. Composant un ensemble avec le Wright Building construit en 1907, l'Arcade Building s'élève sur une quinzaine d'étage. Il a été nommé ainsi en raison de sa galerie marchande aménagée sur les deux premiers niveaux. Des grandes vitrines donnant sur la rue servaient aussi à attirer les consommateurs et les consommatrices.

À Saint-Louis, le centre de gravité des activités financières a changé depuis la fin du XIXe siècle, pour se redéployer plus à l'ouest. Qui plus est, un nouveau sous-centre dénommé Midtown a émergé à quelques kilomètres de distance du centre-ville, à proximité de deux universités. Constitué en secteur protégé, il comprend plusieurs bâtiments construits entre les années 1880 et 1930[102], incluant un imposant gratte-ciel Art déco, le Continental Building, visible de très loin.

Détroit

Le plan du centre de la ville a été imaginé et en partie réalisé par le juge Augustus Woodward à une époque où la ville de Washington fait l'objet d'une importante configuration dictée par le plan de Pierre Charles L'Enfant[103]. Une partie des idées mises en avant à la fin du XVIIIe siècle est inscrite dans le paysage de la ville, notamment une grille de rues inhabituelle caractérisée par la superposition d'une trame orthogonale à des rues qui rayonnent en éventail depuis un espace public central, le Grand Circus Square. Les îlots qui en découlent ont favorisé la conception de grands immeubles de bureaux qui rompt avec l'alignement de façades qui caractérise plusieurs rues des centres d'affaires. Un autre trait marquant du centre d'affaires de Détroit est l'apport de l'industrie de l'automobile. Ayant défini l'identité de la ville et bâti sa renommée, cette industrie prend son envol au lendemain de la Première Guerre mondiale et elle donne lieu à une véritable explosion de gratte-ciel (**fig. 72**). Témoin des capitaux substantiels que génère et qu'exige l'industrie automobile naissante, ce boom immobilier se termine abruptement avec le krach boursier de 1929. La région de Détroit devient un centre manufacturier incontournable au début du XXe siècle, grâce à l'invention de la chaîne de montage qui permet notamment la production rapide d'automobiles qui sont accessibles à un nombre accru de consommateurs. Au début du XXe siècle, les sièges sociaux des entreprises actives dans le secteur de l'automobile y sont construits. En plus des trois grandes sociétés que sont Ford, Chrysler et General Motors, une multitude de petites entreprises fabriquant différentes composantes entrant dans l'assemblage des automobiles participent également à faire de la ville le plus important producteur de véhicules moteurs. Il reste que le boom immobilier est relativement tardif à Détroit à cause de son association étroite avec l'épanouissement de l'industrie de l'automobile. Par conséquent, contrairement aux autres villes de l'échantillon, le centre d'affaires de Détroit comprend peu de pré gratte-ciel ou de gratte-ciel tripartites typiques des années 1890 à 1910. Parmi les rares survivants de cette période on compte le Wright-Kay Building (Schwankovsky Temple of Music) complété en 1891 (**fig. 73**).

Fig. 72 : Vue de Detroit à la fin des années 1920. On voit en avant-plan l'ancien hôtel de ville construit en 1871 et démoli en 1961. Parmi les quelques gratte-ciel clés implantés sur la rue Griswold en arrière-plan sur la photo, on retrouve de gauche à droite le David Stott Building, le Penobscot Building qui atteint 38 étages et le Dime Building terminé en 1910. Source : Michigan Consolidated.

Fig. 73 : Le Detroit Wright-Kay Building vu dans les années 1970. Detroit; Streets; Woodward; Downtown At John R; Looking N. East side (5591). Source: Wayne State University, Virtual Motor City Collection.

Plusieurs architectes américains importants ont contribué à définir le caractère typiquement américain du centre-ville de Détroit, dont Stanford White (qui a conçu une banque d'esprit beaux-arts), Cass Gilbert et Paul Cret. Daniel Burnham a également été sollicité, entre la fin des années 1890 et les années 1910, pour y concevoir quatre immeubles de bureaux. Le premier a été complété en 1896 et il a été démoli depuis. Il en subsiste donc trois dont le Ford Building construit en 1909 sur la rue Griswold, le David Whitney Building ayant façade sur le Grand Circus Park et le Dime Building (**fig. 72**). Deux architectes originaires de Détroit ont donné une coloration particulière à la métropole du Michigan. Ainsi, Albert Kahn a marqué le paysage urbain par de massifs immeubles à structure de béton armé. Il en va de même de Wirt Rowland qui a conçu les gratte-ciel Art déco parmi les plus remarquables de la ville : les édifices Buhl (1925), Penobscot (1928) et Guardian (ou Union Trust ; terminé en 1929 ; **fig. 74**). Occupant tout un îlot du centre-ville, ce dernier est protégé à titre de bien culturel à l'échelle nationale et de l'état. Il témoigne de la frénésie immobilière dont sont pris les investisseurs à la fin des années 1920. Ces trois gratte-ciel à gradins, dont le plus élevé atteint 47 étages, se trouvent sur la rue Griswold, une artère qui exprime avec éloquence les capitaux substantiels générés par les entreprises de la région.

Fig. 74 : Vue aérienne du Detroit United Trust ou Guardian Building, rue Griswold à Détroit. Source: Library of Congress, Historic American Buildings Survey (Library of Congress) HABS MICH,82-DETRO,42- Survey number HABS MI-273.

Un deuxième centre-ville

En même temps que le centre d'affaires prend forme à proximité de la rivière Détroit, dans les années 1920, un sous-centre émerge à l'initiative de dirigeants de grandes entreprises comme General Motors qui y fait construire son gigantesque siège social en 1923 selon les plans d'Albert Kahn. Se trouvant à environ cinq kilomètres du centre d'affaires initial, le secteur dénommé New Center Area ou Detroit Uptown accueille également le Fisher Building, un gratte-ciel à gradins de 28 étages qui abrite les bureaux d'une entreprise familiale active dans l'industrie de l'automobile. Bref, dès les années 1920, certains acteurs clé de l'industrie automobile préfèrent déjà s'implanter à l'extérieur du centre-ville. Dans la région de Détroit, cette déconcentration des activités tertiaires va se maintenir, voire s'amplifier, après la Seconde Guerre mondiale.

Une ville en déclin et un cimetière de gratte-ciel

Dans les années 1960, Détroit a été particulièrement touché par la crise urbaine qui marque les villes américaines comme Saint-Louis, Chicago, Philadelphie, Milwaukee, Washington et Baltimore. On peut faire remonter les origines de cette crise urbaine aux années suivant la Seconde Guerre mondiale caractérisées par la fuite des classes moyennes blanches vers les villes de banlieue, une ségrégation raciale accrue, le départ de plusieurs entreprises vers les villes du Sud ou de l'Ouest du pays afin de réduire les coûts de production, la construction de voies rapides entraînant la démolition de quartiers défavorisés, ou encore les émeutes urbaines témoignant des injustices que subit la populaire noire. Ce processus de déclin urbain a eu pour effet de faire fuir plusieurs entreprises qui avaient fait la renommée des centres-villes.

Quant à Détroit, afin de redynamiser une ville-centre qui a perdu plus de 800 000 habitants notamment au profit des villes de banlieue depuis les années 1950, les acteurs du développement urbain ont tenté de relancer le centre-ville. L'exemple le plus spectaculaire est l'imposant complexe Renaissance Center (**fig. 75**) érigé au tournant des années 1970-1980 et situé en bordure de la rivière. Mis à part cet exemple, par rapport aux autres villes examinées dans ce rapport, on peut dire que Détroit a été moins affecté par la vague de démolition-reconstruction du centre au cours des années 1970 et 1980, et ce par manque de projets et de capitaux pour les réaliser. Ainsi, son centre d'affaires est demeuré plus intact[104] que celui d'autres villes traitées dans cette étude. Plusieurs immeubles de bureaux historiques ont été épargnés de la démolition mais leur avenir demeure toutefois incertain compte tenu du désinvestissement qui les touche. Ainsi, ce sont actuellement une quarantaine d'immeubles de bureaux ayant plus de cinq étages – dont certains atteignant 40 étages – qui seraient vides[105], ce qui contribue à attribuer au centre-ville de Détroit la vocation de cimetière de gratte-ciel.

Fig. 75 : Le Renaissance Center à Detroit érigé entre 1976 et 1981. Le complexe comprend un hôtel et des tours de bureaux. Source: Wayne State University, Virtual Motor City Collection, The Detroit News, ID 17586_6.

Fig. 76 : Vue aérienne de Boston au début du XXe siècle. On voit que la tour surplombant la Maison des douanes domine le profil urbain. Source : Library of Congress, American Landscape and Architectural Design, 1850-1920 et Frances Loeb Library, Graduate School of Design, Harvard University, cote numérique: mhsalad 120076 http://hdl.loc.gov/loc.award/mhsalad.120076.

Boston

Un profil urbain respectant les bâtiments historiques

Clairement délimité et relativement de petite taille car coincé entre les quais et le Boston Commons (**fig. 76**), le centre d'affaires de Boston a maintenu sa vocation qui a en fait sa renommée à partir du début du XIXe siècle. Riche en histoire, il est aménagé à même la trame de rues irrégulière tracée aux XVIIe et XVIIIe siècles et qui donne lieu à des îlots aux formes inusitées. La présence d'espaces publics de prestige comme le Liberty Square a attiré plusieurs sociétés dont la compagnie d'assurance Appleton qui y fait construire son immeuble de bureaux éponyme au milieu des années 1920 selon les plans de Coolidge and Shattuck. Des immeubles de bureaux y cohabitent donc avec des institutions publiques comme l'hôtel de ville et la State House.

Le premier gratte-ciel de Boston, l'Ames Building (protégé à titre de monument historique à l'échelle nationale) est complété en 1889 et il reste longtemps l'édifice de bureaux le plus haut de la ville avec sa dizaine d'étages (**fig. 29**). Pour des raisons esthétiques et de préservation de la silhouette de la ville, les dirigeants de Boston hésitent longtemps avant de permettre la

construction de bâtiments dont la hauteur dépasserait les tours et les flèches des lieux de culte ou les dômes des bâtiments publics[106]. En fait, le premier gratte-ciel de Boston dépassant largement la limite permise par le règlement municipal est la tour rajoutée à la maison de la douane dans les années 1910. Propriétaire de l'immeuble, le gouvernement fédéral décide d'outrepasser le règlement pour répondre à ses besoins en termes d'espace.

Outre l'Ames Building, parmi les édifices de bureaux phares de la période des années 1880 à 1930 et qui sont toujours présents dans le paysage urbain on compte l'International Trust Company Building (**fig. 77**) (érigé en 1893 et agrandi une dizaine d'années plus tard) conçu par William Gibbons. De composition tripartite, ce bâtiment bénéficie d'un statut de protection à l'échelle locale et nationale. Jusque dans les années 1930, les établissements financiers, en particulier les banques, sont concentrés sur State Street. On y retrouve aussi le Stock Exchange Building (Peabody and Stearns, 1889-1891), un immeuble de bureaux de neuf étages auquel une nouvelle tour d'une quarantaine d'étages est ajoutée au début des années 1980. Cette superposition de deux échelles et d'intégration des façades historiques à des gratte-ciel contemporains n'est pas sans rappeler une pratique qu'on retrouve notamment à Toronto et qui consiste à préserver des bâtiments, tout en exploitant le site sur lequel ils se trouvent.

Fig. 77 : International Trust Building Company Building de la rue Milk à Boston, photographié vers 1900. Source: Bostonian Society, Boston Streets photograph collection, no de l'item 000841.

Fig. 78 : L'United Shoe Machinery Building photographié vers 1980. Dessiné par les architectes Parker, Thomas & Rice, il est érigé entre 1928 et 1930. Source : Bostonian Society, Boston Streets photograph collection, no de l'item 000655.

Fig. 79 : Le State Street Trust Building photographié vers 1980. Il est complété en 1929 et son concepteur est l'agence Thomas M. James. Source : Bostonian Society, Boston Streets photograph collection, no de l'item 000652.

Les autres bâtiments clés témoignant de la vocation financière de Boston et qui ont survécu aux transformations que connaît la ville après la Seconde Guerre mondiale sont le Grain Exchange (construit en 1891-1893) dessiné par les architectes bostonnais Shepley, Rutan, and Coolidge qui ont réalisé l'Ames Building (**fig. 29**). L'édifice du Board of Trade terminé en 1901 subsiste également, bien qu'il ait perdu sa vocation initiale. Il en va de même de l'immeuble de la Federal Reserve Bank. Reconnu monument historique à l'échelle locale, il a été construit en 1922 et a été depuis converti en hôtel.

Le mouvement Art déco marque aussi, bien que timidement, le paysage bostonien à la fin des années 1920. Il donne lieu à des immeubles de bureaux dont l'échelle est beaucoup plus imposante que celle des gratte-ciel des décennies antérieures. Deux immeubles sont incontournables : l'United Shoe Machinery Building (**fig. 78**) (protégé à l'échelle locale et nationale) et le State Street Trust Building (**fig. 79**) érigé entre 1928 et 1930. Les retraits pour les étages supérieurs témoignent de l'adoption d'un nouveau règlement permettant plus d'étages, à condition que les rues avoisinantes puissent bénéficier de l'ensoleillement.

La densification du centre d'affaires

Avant la Seconde Guerre mondiale, les autorités locales de Boston sont assez conservatrices quant aux hauteurs permises, ce qui permet d'assurer que les monuments clés de la ville ne deviennent pas dominés par des nouveaux immeubles de bureaux. À partir des années 1950, la stratégie change avec l'entrée en scène d'un nouvel acteur dans le re-développement du centre d'affaires : la Boston Redevelopment Authority. Cette agence publique s'occupe notamment de la planification du centre-ville et de développement économique. Elle veille aussi à maintenir la vocation du secteur en permettant notamment l'érection de tours de bureaux modernes en béton, en verre et en acier. Encore de nos jours, la ville de Boston comprend d'importants joueurs dans le secteur de l'assurance, de l'immobilier et des finances (sociétés d'investissement).

Étant donné que les activités financières ont pris de l'envergure et qu'elles ont été redéployées au sein même de leur lieu originel d'implantation, le patrimoine immobilier du centre d'affaires des années 1880 à 1930 n'est pas le mieux préservé de Boston. Les quartiers résidentiels entourant le centre ont fait l'objet d'une attention plus soutenue. Pour permettre l'entrée de la capitale du Massachusetts dans l'économie financière mondialisée, les élites économiques et politiques ont opté pour une reconstruction du centre d'affaires à même son noyau initial.

Toronto

La cohabitation des périodes de développement

Le centre d'affaires de Toronto se situe dans la partie sud du centre-ville. Formant plus un moins un carré dont les côtés ont environ 500 mètres de long, il est délimité par les rues Front au sud, University à l'ouest, Queen au nord et Yonge à l'est. Les rue Bay et King accueillent les principales composantes des centres d'affaires, comme les bureaux de direction des grandes banques, des compagnies d'assurance et d'autres institutions financières, la bourse et des bureaux d'avocats. Depuis sa mise en forme à compter de la fin du XIXe siècle, ce secteur est demeuré le lieu d'implantation des activités financières qui s'y sont redéployées d'une manière spectaculaire au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Différentes phases de développement s'y sont succédées, laissant dans le paysage urbain une juxtaposition de bâtiments érigés entre les années 1880, comme l'ancienne Bank of Montreal, jusqu'à nos jours.

Les pré gratte-ciel

Parmi les bâtiments clés ayant fait la renommée du centre d'affaires à compter des années 1890 et qui ont été démolis, on retrouve le Temple Building – celui érigé à Montréal a connu le même sort – ayant plus de dix étages, considéré au moment de sa construction en 1896 comme l'un des premiers gratte-ciel de la ville. Situé au carrefour des rues Queen et Bay, il

abritait les bureaux d'un ordre fraternel, ce dernier constituant également une institution financière. Dans les années 1890, quatre bâtiments atteignant sept étages sont érigés : le Canada Life Building sur la rue King West, the Board of Trade Building sur la rue Front East, la Canadian Bank of Commerce sur la rue King West et le Confederation Life sur la rue Richmond East. Seul le dernier de cette liste subsiste[107].

Un paysage architectural composite

Comme nous l'avons souligné dans le chapitre 3, le centre d'affaires affiche un profil diversifié quant aux hauteurs et ce dès le début du XXe siècle. Le caractère composite du visage architectural du centre d'affaires torontois s'est accentué au fil des décennies, alors que des gratte-ciel des années 1910, des gratte-ciel Art déco à gradins, des tours du Mouvement Moderne, des gratte-ciel post-modernes en verre scintillant – dont certains comportent des vestiges des façades de pierre des bâtiments ayant antérieurement occupé les lots – se côtoient.

Des bâtiments importants de la période qui nous intéresse subsistent, dont le Trader's Bank Building (1905, Carrère and Hastings), un gratte-ciel tripartite de 15 étages sur la rue Yonge à l'angle de Colborne, l'édifice du Canadian Pacific Railway (également sur la rue Yonge), le Canada Permanent Trust Building qui est un gratte-ciel Art déco de 18 étages situé sur la rue Bay (1928-1930) (**fig. 80**), le Canada Life Building, à l'angle des rues University et Queen un gratte-ciel beaux-arts de 15 étages (1929-1931) et le siège social de la Banque de Commerce qui fait maintenant partie du complexe Commerce Court (**fig. 81**). Cette liste est loin d'être exhaustive car le centre d'affaires de Toronto contient plusieurs immeubles de bureaux érigés dans les années 1920 et qui témoignent de l'importance qu'occupent les activités financières dans l'économie de la ville.

Une autre fonction qui a fait la renommée des centres d'affaires au tournant du XXe siècle, est celle des grands hôtels. À Toronto, deux bâtiments historiques monumentaux continuent d'assurer cette fonction : le Royal York connecté par un passage souterrain à la gare Union et le King Edward sur la rue King.

Une transformation spectaculaire du centre d'affaires

Des photographies du centre d'affaires de Toronto du milieu du XXe siècle (**fig. 82**) nous permettent de mesurer l'envergure des transformations qu'a connues le secteur depuis. Toutes ses principales artères comme les rues Bay, King et Yonge sont dorénavant ponctuées de tours modernes logeant des dizaines de milliers de mètres carrés de bureaux. Plus récemment, des tours résidentielles ont été ajoutées au cadre bâti. La densification du centre d'affaires s'est parfois accompagnée de l'intégration de façades de bâtiments plus anciens aux tours contemporaines (**fig. 83 et 84**). Un autre exemple représentatif de la manière torontoise de relier le passé au présent est le complexe Brookfield Place (anciennement BCE Place). Érigé

dans un secteur qui avait été durement touché par l'incendie de 1904, il intègre à une galerie marchande contemporaine une douzaine de façades d'immeubles érigés au XIXe siècle.

Fig. 80 : Le Canada Permanent Building de la rue Bay à Toronto, érigé en 1928-1930. Source: Claire Poitras, 2009.

Fig. 81 : Tour de la Canadian Imperial Bank of Commerce sur la rue King West à Toronto (1929-1931 ; York & Sawyer avec Darling & Pearson). Source : Claire Poitras, 2009.

Fig. 82 : Vue de la rue Bay vers le nord dans les années 1950. Source : City of Toronto Archives, Fonds 1257 f1257_sl057_it0033.

Fig. 83 : Vue de la rue Bay à Toronto vers le nord avec la tour de l'ancien hôtel de ville fermant la perspective de la rue. Les bâtiments de trois étages ont disparu du paysage de la rue. Source : Claire Poitras, 2009.

Fig. 84 : Un exemple de superposition de tours modernes d'acier et de verre et de bâtiments en maçonnerie sur la rue Adelaide dans le centre financier de Toronto. Source : Claire Poitras, 2009.

Conclusion

Après avoir examiné le patrimoine bâti témoignant des activités financières dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XXe siècle, nous pouvons avancer quelques constats sur la particularité du cas montréalais. Il nous est aussi possible de dégager des traits communs ayant marqué la quasi-totalité des villes à l'étude. Finalement, nous pouvons réaliser des recoupements quant aux facteurs ou processus qui ont contribué au maintien ou à la transformation profonde du cadre bâti rattaché à l'expansion des activités tertiaires.

Le centre d'affaires de Montréal. Un patrimoine bâti très bien préservé

Notre analyse comparative permet d'affirmer que le Vieux-Montréal, et plus particulièrement son cœur financier représenté par la rue Saint-Jacques, est le seul centre d'affaires nord-américain dont le paysage est resté libre des grandes tours postérieures aux années 1950, à l'exception du 500, place d'Armes.

Trois processus ont permis la préservation de parc architectural du premier quart du XXe siècle. Le premier mouvement est le déplacement des activités dans le nouveau centre-ville. Contrairement à la plupart des grandes villes nord-américaines ayant vu leur centre ancien effacé après la Seconde Guerre mondiale, Montréal va bénéficier d'un destin différent pour son «Vieux-Montréal» : le nouveau centre-ville, en gestation dès la fin du XIXe siècle, à distance de marche du vieux centre (vers le nord-ouest, en direction du mont Royal), va absorber la grande majorité des transformations modernes d'après-guerre, contribuant ainsi à la conservation du centre ancien. Par conséquent, sur les sept pré gratte-ciel construits dans le Vieux-Montréal entre 1887 et 1902, il en reste aujourd'hui cinq. Les deux manquants sont démolis respectivement en 1907 (Temple) et en 1965 (Liverpool London Globe Insurance Co.), lors de la construction de la tour du 500, place d'Armes. Sur la vingtaine de gratte-ciel construits entre 1904 et 1931, il ne manque pour ainsi dire que deux bâtiments. l'édifice Transportation, un gratte-ciel de dix étages érigé entre 1909 et 1912 et conçu par les architectes américains Carrère and Hasting. Il est également détruit pour permettre la construction de la tour du 500, place d'Armes en 1965. Le second est celui de la banque de Toronto, un gratte ciel de dix étages construit sur la rue Saint-Jacques dans les années 1910 et démoli à la fin des années 1950 pour permettre l'érection de la tour actuelle de la banque Toronto Dominion. La qualité d'ensemble qui se dégage de cette relative intégrité architecturale et urbaine est remarquable. Aucune des villes examinées n'atteint ce niveau de cohérence, sans compter qu'après quelques années de partiel abandon ou de sous-utilisation, les anciens immeubles de bureaux du centre d'affaires montréalais revivent grâce à l'implantation de nouveaux usages et activités.

Le second processus qui a favorisé le maintien du cadre bâti de l'ancien centre d'affaires est le lent déclin économique de la métropole québécoise et la «provincialisation» de son économie. Alors qu'au début du XXe siècle Montréal avait un rayonnement pancanadien

et une emprise considérable sur l'économie du Canada, à la fin de la période étudiée, c'est dorénavant Toronto qui voit sa vocation de métropole économique s'affirmer. Dès lors, la capitale de l'Ontario attire de plus en plus de sièges sociaux, dont ceux des grandes banques du pays. Le centre d'affaires de Montréal devient en quelque sorte un joueur de deuxième ligue et les investissements immobiliers ralentissent. À cet égard, l'échelle relativement petite du cadre bâti du centre d'affaires montréalais reflète la modestie des capitaux qui y sont investis. À titre comparatif, les investissements générés par le capitalisme industriel dans les villes américaines donnent lieu à des immeubles de bureaux titanesques; on n'a qu'à évoquer l'exemple des retombées du secteur de l'automobile sur le centre-ville de Détroit.

Le troisième et dernier développement ayant été bénéfique pour la sauvegarde des témoins architecturaux du centre d'affaires est la constitution, en 1964, de l'arrondissement historique de Montréal. Ce décret a joué sans conteste un rôle de protection important à un moment où des démarches de planification urbaine visant à moderniser le centre de la ville – pensons, par exemple, au projet de faire passer des voies rapides dans l'axe de la rue de la Commune – auraient pu être dommageables quant au maintien du cadre bâti de la vieille ville. En ce sens, dans plusieurs villes examinées, si un certain nombre de bâtiments individuels représentatifs des centres d'affaires ont été préservés, c'est fort probablement parce qu'on leur a octroyé un statut de protection; c'est vraisemblablement ce qui les a sauvé de la démolition. Il en va de même des secteurs protégés couvrant en partie la thématique du centre d'affaires comme on en retrouve à Baltimore, Pittsburgh ou Chicago.

Différents facteurs ont influé l'intensité avec laquelle les centres d'affaires anciens ont été transformés en profondeur, au point d'afficher un visage presque totalement remodelé. Par exemple, les centres des villes du coeur industriel des États-Unis comme Cleveland, Détroit, Buffalo, Saint-Louis, Philadelphie et Pittsburgh ont été plus durement touchés par le déclin industriel. Ainsi, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, leur cadre bâti historique a fait les frais notamment des différents programmes de rénovation urbaine visant à relancer les centres-villes. De plus, dans les années 1950, le programme américain visant à doter le pays de voies rapides reliant entre elles les grandes villes a eu des répercussions sur la vitalité des centres d'affaires. Les centres d'affaires sont dorénavant entourés ou traversés par des autoroutes urbaines visant à faciliter leur accès. Contrairement à la majorité des villes étudiées, bien que ceinturé au nord par des voies rapides en dépression ou en tunnel, l'ancien cœur financier de Montréal n'a pas été rongé par les infrastructures autoroutières.

Au début des années 1980, la reprise économique qui suit deux courtes récessions a également donné lieu à des plans de revitalisation des centres-villes. Une nouvelle phase de construction de tours de bureaux a eu pour effet de faire disparaître un certain nombre d'immeubles historiques. Plus récemment, l'établissement de nouvelles unités de logement ou de chambres d'hôtels au cœur des centres d'affaires a permis la conversion d'anciens immeubles de bureaux. En bref, la forme et la fonction des centres d'affaires n'ont jamais été immuables et elles reflètent des changements économiques et socioculturels plus larges.

Il suffit de déambuler dans le Vieux-Montréal pour constater que la trame des rues héritée du XVIIe siècle est restée presque intacte. Les trames anciennes de quelques villes comme Saint-Louis et Boston ont aussi été maintenues, quoique les campagnes d'élargissement des rues visant notamment à améliorer la fluidité des déplacements y aient été sans doute été plus vigoureuses. Subsiste ainsi, le seul témoin quasi intégral de ce qu'était le centre d'affaires d'une métropole nord-américaine au début du XXe siècle. Ce centre d'affaires ancien, ou cette Cité, comme on dirait en Europe, est historiquement indissociable du port et, plus généralement, du rôle de Montréal comme plaque tournante ferroviaire et portuaire. En témoignent très explicitement de nombreux édifices destinés à l'origine à la gestion des entreprises de transport et de communication : par exemple, l'ancien siège social de la compagnie ferroviaire du Grand Tronc et l'édifice de sa filiale, le Canadian Express. Le Canadien Pacifique est également présent notamment avec sa messagerie, sa télégraphie et ses deux gares situées à l'extrémité est du quartier. Cette influence n'est toutefois pas exclusive à Montréal. D'autres villes comme Chicago, Philadelphie, Baltimore et Saint-Louis ont aussi assuré le rôle de plaque tournante ou de porte d'entrée vers le continent.

Des traits communs

Les centres d'affaires des villes de notre échantillon ont été développés et aménagés par des acteurs similaires. Ceux-ci sont pratiquement les mêmes dans toutes les villes : sociétés de financement, bourses, institutions bancaires, compagnies d'assurance, regroupements de gens d'affaires, etc. Les entreprises dans le domaine des communications, des transports et de l'énergie ont aussi joué un rôle majeur dans l'expansion horizontale et verticale des centres d'affaires. Les sociétés ferroviaires y construisent d'imposants sièges sociaux jusqu'au début du XXe siècle, tandis que les entreprises de télécommunications, de téléphone en particulier, font ériger des gratte-ciel à la fin des années 1920 pour y loger les milliers de travailleurs – à l'exception des téléphonistes – essentiels au bon fonctionnement du nouveau service. Les grandes entreprises caractéristiques du capitalisme industriel de la fin du XIXe siècle et du XXe siècle y installent leurs sièges sociaux. Dans le cas de villes qui assument le rôle de capitale comme Boston et Toronto, la contribution des autorités publiques locales et supérieures à l'expansion des centres d'affaires n'est pas négligeable. Elle se manifeste par leur présence matérielle et symbolique au cœur des centres historiques souvent à proximité d'espaces publics de prestige autour desquels sont construits des édifices de bureaux de grande valeur architecturale.

Sur le plan architectural, d'une ville à l'autre, on retrouve les mêmes courants qui circulent vraisemblablement avec les concepteurs qui sont sollicités pour dessiner des bâtiments dont on reconnaît aisément la signature. Ainsi, les modèles développés à New York et Chicago se retrouvent-ils dans des villes d'envergure plus réduite comme Saint-Louis et Buffalo. Par exemple, le Vieux-Montréal possède plusieurs beaux exemples de pré gratte-ciel des années 1880 et 1890, la plupart étant le fait d'architectes américains. Il n'en reste pas moins que des architectes locaux ont aussi laissé leur marque. À cet égard, la situation montréalaise ressemble

à celle d'autres villes où des concepteurs de réputation continentale et locale participent à la fabrication du paysage du centre d'affaires typiquement nord-américain. Cela étant dit, sur le plan des innovations architecturales, Montréal n'est pas une ville où les concepteurs et les promoteurs immobiliers définissent de nouvelles tendances. En ce sens, Montréal est plutôt à la remorque des autres villes des États-Unis. Le cadre bâti de son centre d'affaires comprend des contributions réalisées par des architectes de réputation nationale et signées par des architectes locaux. Les architectes introduisent des éléments de nouveauté tout en répondant à la commande des clients qui souhaitent probablement avoir des bâtiments signatures – pour reprendre une notion actuellement en vogue – pour y loger leurs employés.

Trois scénarios de re-développement des centres d'affaires

Si on s'en tient à ce qui subsiste dans le tissu urbain des centres-villes nord-américains, notre étude permet de dégager trois types ou scénarios de re-développement depuis la Seconde Guerre mondiale auxquels correspondent les cas examinés. Ces scénarios ne sont pas mutuellement exclusifs; c'est dire qu'une ville peut être à la fois caractérisée par la reconstruction quasi complète de son centre, tout en ayant conservé des morceaux de son secteur financier édifié entre 1880 et 1930.

(1) L'aménagement d'un nouveau centre d'affaires qui se superpose à l'ancien. Bien que la plupart des villes de l'échantillon aient vu leur centre-ville se redéployer dans l'espace initial ou fondateur, certaines d'entre elles comprennent toujours d'importants pans de leur vieux centre d'affaires comme en témoignent notamment Chicago, Toronto, Boston, Saint-Louis, Buffalo, Baltimore, Cleveland, Pittsburgh et Philadelphie. La juxtaposition ou l'imbrication d'édifices construits au tournant du XXe siècle à ceux érigés à partir des années suivant la Seconde Guerre mondiale constitue la forme la plus habituelle d'évolution qui caractérise les centres d'affaires nord-américains. Une reconstruction substantielle du centre d'affaires à partir de son site initial d'implantation a donc eu lieu

(2) La construction d'un nouveau centre d'affaires à proximité du centre historique. Les cas les plus éloquents de ce scénario – auquel correspond Montréal – sont les villes de Détroit et en partie de Saint-Louis et de Cleveland. En d'autres mots, Montréal n'est pas la seule ville dont le centre d'activités économiques s'est déplacé au début du XXe siècle, voire avant. Cleveland, Saint-Louis et Détroit ont connu ce type de processus. Il semble toutefois assez rare que le centre-ville se déplace lors de sa période de consolidation, c'est-à-dire entre 1900 et 1950.

(3) L'abandon du centre d'affaires historique au profit d'un ou de plusieurs sous-centres situés à l'extérieur de la zone centrale de la ville. La concurrence intra-urbaine et intra-régionale que se livrent les villes d'une même région métropolitaine pour attirer sur leur territoire des entreprises dans le secteur tertiaire a des effets sur le dynamisme des centres-villes dès les années 1950. Le cas de Détroit et, dans une moindre mesure celui de Saint-Louis, sont

aussi exemplaires des effets de la crise urbaine et de la fuite des entreprises et des ménages qui touchent les villes-centres dans la seconde moitié du XXe siècle.

Pour terminer, cette analyse comparative permet de faire ressortir l'intérêt premier de l'ancien centre d'affaires de Montréal, à savoir son caractère quasi intact. Cependant, il n'est pas inutile de rappeler que le centre d'affaires initial montréalais est aussi celui qui présentait, parmi les villes comparables, la plus faible évocation d'un capitalisme triomphant. Malgré les dimensions relativement réduites du centre d'affaires, le maintien de sa qualité d'ensemble lui confère néanmoins une très grande valeur patrimoniale à l'échelle canadienne, voire nord-américaine. Même s'il ne se démarque pas par des bâtiments exceptionnels comme on peut en retrouver dans les autres villes examinées et qui ont marqué l'histoire architecturale des immeubles de bureaux ou encore des établissements banquiers et financiers, l'ancien centre d'affaires de Montréal fait partie des dix plus importants en Amérique du Nord.

NOTES

1 Bernard Gauthiez, Sous-direction des Études, de la Documentation et de l'Inventaire, *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*, Paris, Éditions du patrimoine, 2003, p. 30.

2 Antoine Bailly et Hubert Béguin, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 1993, pp. 161-162

3 Selon Isabelle Gournay, le nouvel immeuble ne serait en fait que le recyclage de l'édifice antérieur, l'édifice City Bank, auquel on ajoute trois étages. Isabelle Gournay, «Manifestations du gigantisme au centre-ville», dans Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal Métropole,* Montréal, CCA/ B o r é a l , 1998, p. 173.

4 Sans l'appeler ainsi, Jacques Lachapelle y fait référence dans l'étude qu'il consacre à la Banque du Peuple. Jacques Lachapelle et Louise Hogues, *La Banque du Peuple,* Montréal, 1981, p. 42.

5 Post privilégiait à cette époque la technique dite de la cage métallique où l'ossature métallique assurait uniquement le support des planchers et du toit. Conséquemment, les murs de façade supportaient leur propre masse et nécessitaient donc une base aux assises très larges. Sara E. Wermiel, *The Fireproof Building,* Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 149.

6 Les architectes new-yorkais utilisent encore largement des colonnes de fonte pour soutenir murs et planchers. Sara E. Wermiel, *op. cit.,* pp. 156-157.

7 Isabelle Gournay, *op. cit.*, p. 216, note 21.

8 François Rémillard, *L'architecture de Montréal. Guide des styles et des bâtiments*, Montréal, Méridien, 1990, pp. 54 et 90.

9 Claire Poitras, «Tertiarisation et transformation de l'espace urbain : la rue McGill à Montréal (1842-1934)», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 31, no 2, 2003. pp. 3-17.

10 La Quebec Bank est absorbée par la Banque Royale en 1917.

11 Son plan intérieur correspond davantage aux idéaux beaux-arts.

12 Cité par Isabelle Gournay, *op. cit.*, p. 173. Il semble que le feu soit l'une des principales raisons évoquées pour limiter la hauteur des édifices. À Montréal, on adopte le règlement après un immense incendie survenu dans le quartier Ouest du Vieux-Montréal.

13 Guy Mongrain, Claire Poitras avec la collaboration de Gina Garcia, *Les immeubles de bureaux du Vieux-Montréal, 1880-1930 : analyse architecturale,* Montréal, Ville de Montréal, rapport de recherche non publié, 2007, p. 40.

14 Avec ses treize étages, le World Pullitzer Building, réalisé selon les plans de George B. Post à New York en 1889-1890, est considéré comme un exemple extrême de ce type de construction.

15 Sara E. Wermiel, *op. cit.*, pp. 156-183.

16 Texte du règlement cité dans Isabelle Gournay, *op. cit.*, p. 187. Plus loin dans le même ouvrage, on note une clause similaire : «la superficie totale des planchers, y compris le rez-de-chaussée, ne doit pas dépasser douze fois la superficie de la partie du terrain réglementaire bâtissable» (p. 194).

17 Au même moment, on construit l'Insurance Exchange Building à Boston, un édifice de onze étages

étrangement similaire. Voir Susan Southworth et Michael Southworth, *AIA Guide to Boston,* Boston, The Globe Pequot Press, p. 76.

18 L'édifice Transportation, construit en 1912, et la Banque Royale, construite en 1926-1928, constituent les deux meilleurs exemples. L'édifice Transportation est démoli en 1965.

19 Isabelle Gournay, *op. cit.,* p. 194.

20 Gilles Lauzon et Jean-François Leclerc, «Le cœur de la métropole dans le Vieux-Montréal, 1880-1950», dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *op. cit.*, p. 208.

21 La Corn Exchange Association est au départ une filiale du Montreal Board of Trade. Ses activités se terminent dans les années 1880.

22 Quelques Board of Trade d'Amérique tiennent lieu de bourses. À Montréal, l'association est étroitement liée au Corn Exchange.

23 Guy Mongrain, Claire Poitras avec la collaboration de Gina Garcia, *op. cit.,* p. 72.

24 Ceux de Kansas City et de Omaha, toujours en place, sont l'œuvre de la célèbre agence d'architectes McKim Mead and White.

25 Voir entre autres Sarah Bradford Landeau et Carl W. Condit, *Rise of the New York Skyscraper, 1865-1913*, New Haven, Conn./London, Yale University Press, 1996, p. 123. Par ailleurs, ce que l'on désigne comme le «style commercial» dans les guides d'architectures américains relève davantage de l'architecture développée à Chicago lors de l'introduction des structures d'acier dans les années 1880 et 1890.

26 François Rémillard, *op. cit.*, p. 54.

27 Même la firme d'architectes McKim Mead and White, pourtant très portée vers l'académisme classique, conçoit l'édifice new-yorkais du New York Life selon cette esthétique des sections horizontales distinctes entre 1896 et 1899. Robert A. Stern, Gregory Gilmartin et John Massengale, *New York 1900. Metropolitan Architecture and Urbanism, 1890-1915*, New York, Rizzoli, 1995, p. 163.

28 Du moins, est-ce là l'opinion du critique d'architecture de l'époque Montgomery Schuyler. Robert A. Stern, Gregory Gilmartin et John Massengale, *op. cit.*, p. 148.

29 En outre, la réputation de Burnham dépasse sa pratique en architecture. Il est d'ailleurs surtout reconnu comme planificateur urbain de premier plan, réalisant des projets urbanistiques d'envergure dans de nombreuses villes. De dire un auteur, Burnham "put his imprint on many city plans during the early twentieth century, marked an era in which large-scale design proposals were initiated as a response to the chaos and disorder of the growing industrial city". Anastasia Loukaitou-Sideris, avec la collaboration de Tridib Banerjee, *Urban Design Downtown: Poetics and Politics of Form,* Berkeley, University of California Press, 1998, p. 40.

30 Cette critique est à la base d'un film, «Make No Little Plans: Daniel Burnham and the American City», que l'on tourne en 2008 sur le sujet. Voir un article de Patricia Lowry dans le *Pittsburgh Post Gazette*, «Places: City buildings play role in movie on architect», 8 avril 2008.

31 Voir The Mercantile Advancement Company, *Cleveland, its aim: progress, perseverance and public spirit. Cleveland : the metropolis of Ohio*, Cleveland, The Mercantile Advancement Company, 1897, 186 p.

32 Carol Willis, *Form Follows Finance. Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago*, New York, Princeton Architectural Press, 1995, p. 111.

33 Michael Holleran, «Boston's Sacred Skyline. From Prohibiting to Sculting Skyscraper's, 1891-1928», *Journal of Urban History*, vol. 22, no 5, July 1996, p. 561; Robert M. Fogelson, *Downtown. Its Rise and Fall, 1880-1950*, New Haven (Connecticut), 2001, pp. 139-141.

34 Sur les circonstances entourant le nouveau règlement de Chicago adopté en 1892, voir Robert Bruegmann, *The Architects and the City: Holabird & Roche of Chicago, 1880-1918,* Chicago, University of Chicago Press, 1997, pp. 108-110.

35 Robert M. Fogelson, *op. cit.*, pp. 151-152.

36 Keith D. Revell, in Roberta Moudry (ed.), «Law Makes Order. The Search for Ensemble in the Skyscraper City, 1890-1930», *The American Skyscraper. Cultural Histories*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p. 43.

37 Pour un très bon résumé de ce cas, voir Robert M. Fogelson, *op. cit.*, pp. 146-147 et p. 167.

38 Le Merchant's Exchange Building, un édifice de 16 étages construit en 1905, résiste d'ailleurs à la catastrophe.

39 La Ville de Boston permet alors des constructions allant jusqu'à 155 pieds. Robert M. Fogelson, *op. cit.*, p. 168.

40 Jacques Lachapelle, *Le fantasme métropolitain. L'architecture de Ross et Macdonald,* Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2001, p. 29.

41 Une bonne partie de ces observations provient du livre de Patricia McHugh, *Toronto Architecture. A City Guide,* Toronto, McClelland and Stewart, 1989, pp. 85-98.

42 La limite est ramenée à 200 pieds en 1911. Voir Homer Hoyt, avec la collaboration de Harry A. Millis, *One Hundred Years of Land Values in Chicago: The Relationship of the Growth of Chicago to the Rise of Its Land Values, 1830-1933*, Chicago, Beard Books, 2000, pp. 53, 211 et 224.

43 Paul Goldberger, *The Skyscraper*, New York, Alfred A. Knopf, 1981, p. 15.

44 Carol Willis, *op. cit.,* p. 67.

45 Carol Willis, *op. cit.*, p. 111.

46 Isabelle Gournay, *op. cit.,* p. 194.

47 Robert M. Fogelson, *op. cit.*, p. 168.

48 Seymour I. Toll, *Zoned America,* New York, Grossman Publishers, 1969, p. 193.

49 Sur le zonage, voir l'excellent résumé de Jacques Lachapelle, *op. cit.,* pp. 26-29.

50 Isabelle Gournay, *op. cit.,* p. 194.

51 Il semble qu'à ce moment, tous les quartiers de la Ville soient soumis à un règlement de zonage. Tel est notre impression lorsque nous avons consulté l'outil de recherche des règlements sur le site Web de la Ville de Montréal (http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=3619,4034063&_schema=PORTAL- consulté le 5 septembre 2009).

52 Robert Lewis, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 154. L'auteur indique d'ailleurs plutôt l'année 1929 comme date d'adoption du premier règlement de zonage (p. 153).

53 Voir Raphaël Fischler, «Development Controls in Toronto in the Nineteeth Century», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine,* vol. XXXVI, no 1, 2007, pp. 16-31.

54 En 1923, la cour suprême du Missouri déclare inconstitutionnel le code de zonage de la ville de Saint-Louis. Robert M. Fogelson, *op. cit.,* pp. 167-168.

55 Robert M. Fogelson, *op. cit.,* pp. 170-172.

56 Philadelphie et Détroit adoptent respectivement leur code en 1933 et 1940.

57 Carol Willis, *op. cit.*

58 Carte de la ville de Boston de 1928 consultée sur le projet web *The Boston Atlas* de la Boston Redevelopement Autorithy (http://www.mapjunction.com/bra/; consulté en janvier 2010).

59 Voir Robert A. Stern, Gregory Gilmartin et John Massengale, *op. cit.*, p. 178.

60 Charles Belfoure, *Monuments to Money. The Architecture of American Banks*, Jefferson (North Carolina), McFerland & Company, Inc., Publishers, 2005, pp. 148-149.

61 Robert A. Stern, Gregory Gilmartin et John Massengale, *op. cit.*, p. 254.

62 *New York Times*, 27 octobre 1888. Le Philadelphia Stock Exchange occupe le deuxième étage. En 1902, l'organisme regagne le Merchant's Exchange Building (*New York Times*, 28 décembre 1902). Il semble que la bourse de Philadelphie déménage ensuite plusieurs fois.

63 *New York Times*, 5 décembre 1920.

64 Post décrivait son oeuvre «as modified Italian Renaissance, with strongly developed horizontal cornices». Sarah Bradford Landeau et Carl W. Condit, *op. cit.*, p. 123.

65 Sur ce sujet, voir Arnold Brunner, «Cleveland Group Plan», In *Proceedings of the Eighth National Conference on City Planning, Cleveland,* New York, National Conference on City Planning, June 5-7, 1916, pp. 14-34.

66 Pour un bon résumé du plan de Burnham pour Chicago et ce qui en reste, voir Cinthia R. Field, «Burnham Plan», dans James R. Grossman, Ann Durkin Keating et Janice L. Reiff (dir), *The Encyclopaedia of Chicago*, Chicago, The University of Chicago Press, 2004, p. 108-109.

67 Voir Daniel Bluestone, "Detroit's City Beautiful and the Problem of Commerce", *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 47, no 3, pp. 245-262, 1988.

68 Christine Meisner Rosen, *The Limits of Power: Great Fires and the Process of City Growth in America*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, pp. 281-288.

69 Gilles Lauzon et Jean-François Leclerc, «Le cœur de la métropole dans le Vieux-Montréal, 1880-1950», dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *op. cit.,* p. 234.

70 Voir Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville (1883-1918),* Montréal, Boréal Express, 1981.

71 *Boston Bromley Atlases*, 1902, consultée sur le projet web *The Boston Atlas* de la Boston Redevelopement Autorithy (http://www.mapjunction.com/bra/; consulté en janvier 2010)

72 Pour un aperçu du patrimoine ancien et présent de la ville de Saint-Louis, voir l'excellent site Web *Built St. Louis*, en particulier la section qui traite du centre-ville : http://www.builtstlouis.net/opos/downtown.html (site consulté en janvier 2009).

73 Isabelle Gournay, *op. cit.,* pp. 171-172.

74 Susan Southworth et Michael Southworth, *AIA Guide to Boston*, Guilford (Connecticut), The Globe Pequot Press, 1992, p. 87.

75 Carl Smith, *The Plan of Chicago. Daniel Burnham and the Remaking of the American City*, Chicago, The University of Chicago Press, 2006.

76 Voir le site consacré au centenaire du plan: http://burnhamplan100.uchicago.edu/

77 Entrée "The Loop", Encyclopedia of Chicago, consulté en ligne en août 2009. http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/764.html

78 Raymond Terry Tatum (1998-06-01), *National Register of Historic Places Registration: Loop Retail Historic District*, National Park Service http://gis.hpa.state.il.us/hargis/PDFs/205556.pdf, consulté en août 2009.

79 http://webapps.cityofchicago.org/LandmarksWeb/districtDetail.do?disID=12, consulté en mars 2009.

80 City of Chicago, communiqué de presse, "City Council Designates Historic Michigan Boulevard Streetwall a Chicago Landmark District", mercredi, 27 février 2002.

81 Robert Sharoff, "Renovation Brings New Vigor to Chicago's LaSalle Street", 2008. *New York Times*, 5 août, p. C-7.

82 William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York, W. W. Norton & Co., 1991.

83 Robert Sharoff, *op. cit.*, *New York Times*, 5 août, p. C-7.

84 *Buffalo Architecture : A Guide*, Introduction by Reyner Banham, Charles Beveridge, and Henry-Russell Hitchcock, Cambridge and London, MIT Press, 1999 (8e edition).

85 *The Encyclopedia of Cleveland History*, entrée «Public Square», consulté en ligne en août 2009.

86 *The Encyclopedia of Cleveland History*, entrée «Economy», consulté en ligne en août 2009.

87 *Built to Last: Ten Enduring Landmarks of Baltimore's Central Business District*, Historic American Building Survey, no 8, Washington, DC, May 2002, 2 p.

88 National Park Service, Baltimore: A National Register of Historic Places Travel Itinerary, Business and Government Historic District, http://www.nps.gov/history/nr/travel/baltimore/b23.htm, consulté en ligne septembre 2009.

89 Charles Belfoure, *op. cit.*, p. 159.

90 *Built to Last: Ten Enduring Landmarks of Baltimore's Central Business District*, Historic American Building Survey, no 8, Washington, DC, May 2002, 2 p.

91 Charles Belfoure, *op. cit.*, p. 10.

92 Mentionnons toutefois que les bâtiments clés subsistant qui rappellent la vocation financière de Philadelphie ne sont pas tous forcément concentrés dans le voisinage de l'hôtel de ville.

93 Foundation for Architecture, *Philadelphia Architecture. A Guide to the City*, Philadelphie, Foundation for Architecture, 1994, 2e edition.

94 Franklin Toker, *Buildings of Pittsburgh*, Chicago, Society for Architectural Historians, 2007, p. 18.

95 Mellon Square est un espace public aménagé au début des années 1950. Il a été donné à la Ville de Pittsburgh par Richard et Paul Mellon qui y ont fait ériger sur son pourtour deux gratte-ciel.

96 Par exemple, un imposant gratte-ciel érigé au début du XXe siècle, le Farmers Deposit National Bank Building, a été démoli en 1997.

97 Franklin Toker, *Buildings of Pittsburgh*, Chicago, Society for Architectural Historians, 2007, p. 8.

98 Eric Sandweiss, *St. Louis. The Evolution of an American Urban Landscape*, Philadelphie, Temple University

Press, 2001, p. 26.

99 United States Department of the Interior, National Park Service. National Register of Historic Places Inventory – Nomination Form, Wainwright Building, 10 avril 1975, 7 p. http://www.dnr.mo.gov/shpo/nps-nr/68000054.pdf, consulté en novembre 2009.

100 United States Department of the Interior, National Park Service. National Register of Historic Places Inventory – Nomination Form, Olive Street Terra Cotta Historic District, 21 mars 1985, 29 p. http://www.dnr.mo.gov/shpo/nps-nr/86000006.pdf, consulté en novembre 2009.

101 United States Department of the Interior, National Park Service. National Register of Historic Places Inventory – Nomination Form, Chemical Building, 19 p. http://www.dnr.mo.gov/shpo/nps-nr/82004734.pdf consulté en novembre 2009.

102 United States Department of the Interior, National Park Service. National Register of Historic Places Inventory – Nomination Form, Midtown Historic District, 7 juillet 1978, 121 p. http://www.dnr.mo.gov/shpo/nps-nr/78003392.pdf, consulté en novembre 2009.

103 Robert Sharoff, *American City. Detroit Architecture 1845*-2005, Detroit, Wayne State University Press, 2005, p. xiii.

104 *Ibid.,* p. xx.

105 Brandy Baker, « 48 Vacant Buildings Blight Downtown Detroit », *The Detroit News*, 17 août 2009, http://multimedia.detnews.com/pix/photogalleries/newsgallery/08162009DeadBuildings/ consulté en novembre 2009.

106 Michael Holleran, *op. cit.*, p. 552-585.

107 Patricia McHugh, *Toronto Architecture. A City Guide*, Toronto, McClelland & Stuart Inc., 1989, pp. 82-83.