

La ville ventriloque

Pierre Guimond and Jean-Claude Marsan

Number 8, 1989

La ville

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/21835ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Productions Ciel variable

ISSN

0831-3091 (print)

1923-2322 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Guimond, P. & Marsan, J.-C. (1989). La ville ventriloque. *Ciel variable*, (8), 25–32.

L a v i l l e

V E N T R I L O Q U E

Photomontages de PIERRE GUIMOND

Textes de JEAN-CLAUDE MARSAN





Pierre Guimond est photographe, travaillant plus particulièrement le photomontage. Il est de plus professeur au département des Communications de l'Université du Québec à Montréal.



Jean-Claude Marsan est architecte et doyen de la faculté de l'Aménagement de l'Université de Montréal.

Ensemble, ils travaillent présentement à une publication sur le thème de l'environnement, associant photomontages et commentaires.



Au cours d'une semaine, d'un mois ou d'une année, on fréquente plusieurs lieux et plusieurs édifices. Ceux que l'on fréquente le plus souvent, comme le foyer, nous sont les plus familiers. Moins un édifice ou un lieu est fréquenté, plus émouvantes sont sa découverte et l'impression qu'il nous laisse. C'est là sans doute un des grands plaisirs des voyages et chacun chérit le souvenir de l'émotion ressentie à l'arrivée dans une gare ou dans un port étranger. Il y a cependant un type de lieu qui nous semble totalement familier même si on le fréquente peu souvent: l'aéroport. Que ce soit à Dorval, à Heathrow (Londres) ou à Kimpo (Séoul), tous les aéroports se ressemblent et le touriste qui arrive dans une ville étrangère commence son voyage avec une pesante impression de déjà vu. C'est sans doute avec ce type d'équipement que le Mouvement moderne a le mieux réussi à asservir l'architecture aux exigences de la machine. Le Corbusier en aurait eu l'intuition dès le départ: le cœur même de son plan magistral (conçu en 1922) de la Ville Contemporaine de 3 000 000 d'habitants était une plateforme pour aéro-taxis insérée au milieu des gratte-ciel.



Page précédente:

Le gratte-ciel contemporain a mauvaise presse: il est devenu le symbole de l'inhumanité des villes. Pourtant les gratte-ciel du début du siècle, ceux qui, à l'exemple du Chrysler de New York ou de l'Aldred de Montréal, épousaient des formes en escaliers pour favoriser l'ensoleillement des lieux publics, semblaient symboliser au contraire la confiance dans l'humanité et dans sa réussite. Ainsi, à Pittsburgh, dans les années 1920, on construisit la Cathédrale du savoir, une

glorieuse tour de style néogothique d'une cinquantaine d'étages pour loger l'université et accroître sa renommée. Geste que les universités de Montréal et de Moscou devaient répéter dans les décennies suivantes. On pourrait multiplier les exemples, mais dans tous les cas la forme de ces édifices était la même: large à la base, étroite au sommet. Une forme naturelle comme celle des montagnes, logique comme celle des ziggurats des Mésopotamiens, des pyramides tron-

quées des Aztèques ou des clochers des cathédrales. Toutes les civilisations ont tenté de se rapprocher physiquement du ciel et la nôtre ne fait pas exception. Ce qui la distingue, c'est sa capacité technologique: un gratte-ciel comme le World Trade Centre de New York monte sur cent dix étages en ligne droite, comme une flèche. C'est peut-être parce qu'il a l'arrogance de défier les lois de la nature que le gratte-ciel contemporain est en partie mal aimé.



«...tous les aéroports se ressemblent...»



«...un espace public essentiel...»

Convenablement aménagée, la rue constitue un espace public essentiel à l'urbanité de la ville. Elle favorise les contacts humains, planifiés ou accidentels et représente pour le piéton une source d'intérêt et de plaisir continuellement renouvelée. Un des principaux ennemis de la ville est le mur aveugle, celui qui coupe toute continuité visuelle entre l'espace rue et l'espace bâti. Aussi loquace soit-il, le mur aveugle emprisonne et écrase la personne.





«...tous les condominiums sont annoncés comme luxueux...»

Aujourd'hui, dans le domaine du marché immobilier de l'habitation, la publicité n'a plus tellement à voir avec la réalité du produit construit qu'avec la promotion du désir du consommateur. En d'autres termes, on ne met pas en lumière le projet réel (qui, souvent, en voudrait?) mais bien l'attente de l'utilisateur. C'est une façon de satisfaire la demande, sans qu'il y ait d'autre part beaucoup de satisfaction. Ainsi tous les condominiums sont annoncés comme luxueux, même les plus ordinaires, et tous sont présumés s'avérer des havres de paix, de sécurité et de rêve, même les plus mal fichus. Renvoyé à son propre désir, le consommateur agit comme Narcisse: il s'y complait.



«...cet équilibre avec la nature nous semble illusoire.»



L'architecture moderne s'est préoccupée d'air, de soleil, de verdure. Elle a ignoré les autres besoins de la personne: besoins de sécurité, de sérénité, de singularité. Le résultat est navrant, même en pleine nature.



De rares villes ont réussi à établir un équilibre avec la nature. C'est le cas de Stockholm, où la campagne pénètre jusqu'au centre-ville. Cette situation a été rendue possible grâce à la vision du Conseil de la ville qui, à partir de 1904, suivit une politique d'achat systématique des terrains non développés en périphérie de l'agglomération. C'est le cas également de la Capitale nationale Ottawa-Hull, grâce notamment aux 35 000 acres du parc de la Gatineau. Encore là, ce fut une question de vision. Le premier ministre Mackenzie King n'écrivait-il pas en 1949, en avant-propos au plan de l'urbaniste Gréber: «Afin d'être digne de la grandeur future du Canada, sa capitale doit être aménagée avec une prévoyance s'étendant à tous les domaines»? Pour la plupart des grandes villes, cet équilibre avec la nature semble illusoire. Pourtant ce photomontage présentant un vaste parc en périphérie du centre-ville montréalais n'a rien d'utopique. À Montréal comme dans la plupart des agglomérations qui ont



connu un développement industriel important à la fin du 19^e siècle ou au début du 20^e siècle, il existe maintenant dans la zone centrale des milliers d'acres de terrains industriels vacants ou en voie de déshérence. Mille hectares à Paris, et beaucoup plus à Londres. Ce sont là les futures réserves de verdure, à condition de le vouloir collectivement, maintenant pour l'avenir. Comme à Stockholm, comme dans la Capitale nationale.





La ville:

source d'énergie

et d'épanouissement?

Lieu de solitude

et de désarroi?

L'un et l'autre:

rien n'y est définitif

et tout y est possible.

Jean-Claude Marsan