

Montréal et ses voies de circulation Un mariage de raison

Jean-Claude Marsan

Numéro 62, automne 1994

Sur la route

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/17346ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Marsan, J.-C. (1994). Montréal et ses voies de circulation : un mariage de raison. *Continuité*, (62), 27–30.

MONTRÉAL ET SES VOIES DE CIRCULATION

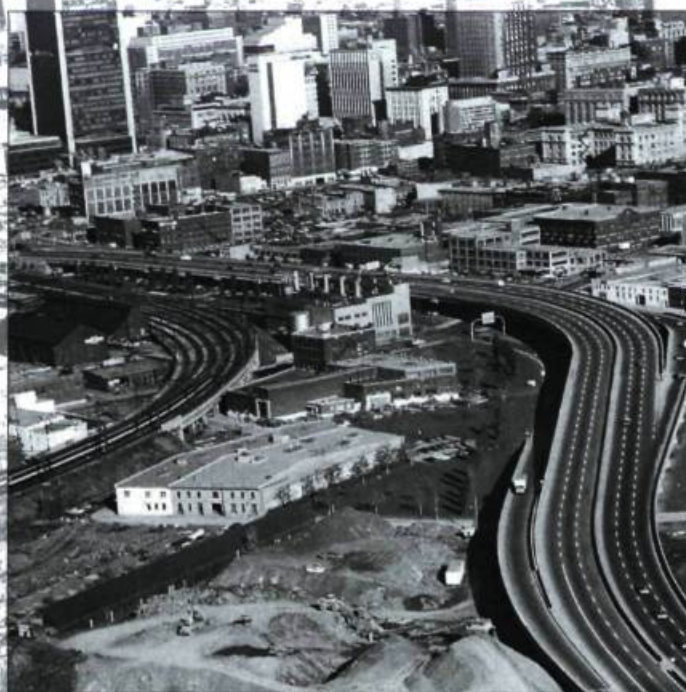
Un *mariage* de raison

Parce

qu'on doit s'y déplacer, la ville doit accepter qu'on altère son tissu en aménageant des voies de circulation. Ces routes peuvent contribuer au dynamisme urbain comme elles peuvent drainer dans leurs sillons ce qui constitue précisément la qualité du milieu.

PAR JEAN-CLAUDE MARSAN,
ARCHITECTE ET URBANISTE

En 1955, la Ville de Montréal élargissait le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) dans le but de créer une artère capable d'orienter et d'encadrer le développement immobilier au centre-ville. Dans les faits, cette opération a eu peu de répercussions sur l'organisation spatiale du nouveau centre des affaires, dont la bougie d'allumage fut la Place Ville-Marie. Pourquoi ? Parce que ce nouveau centre d'activités devait desservir une vaste région urbanisée, ce qu'un boulevard urbain hérité du XIX^e siècle ne pouvait faire. C'est ce qu'a bien compris Vincent Ponte, l'urbaniste en charge de la planification du projet de la Place Ville-Marie, en réclamant un réseau d'autoroutes urbaines pour alimenter le nouveau foyer d'activités.



Autoroute Bonaventure, 1972.
Photo : Jean-Claude Marsan

Ce cas nous rappelle l'importance du réseau de transport des personnes et des marchandises dans la morphologie urbaine. L'évolution des moyens de transport et de communication, combinée à d'autres facteurs déterminants (l'industrialisation des moyens de production, l'augmentation des revenus de la classe moyenne, etc.), a largement contribué, en

effet, à façonner les environnements bâtis caractéristiques des divers stades d'évolution de la ville.

La rue et la ville préindustrielle

L'évolution morphologique d'une agglomération comme Montréal peut être divisée en trois périodes principales : préindustrielle, industrielle et métropolitaine.

Durant la période préindustrielle, le transport des personnes et des marchandises est assuré sur terre par traction animale. L'économie se résume à la production agricole et artisanale ; cette dernière activité est effectuée dans des bâtiments combinant les lieux de travail et de résidence. La ville se présente alors comme un environnement homogène où se côtoient la plupart des fonctions urbaines.

Il en est ainsi de la rue Notre-Dame vers 1849. De part et d'autre de l'artère fréquentée par les piétons et les carrosses à chevaux se succèdent le palais de justice, la prison, des résidences dont les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces et des ateliers d'artisans, la cathédrale anglicane Christ-Church, la basilique catholique Notre-Dame, la Banque de Montréal, le couvent des Récollets, etc. La rue donne également accès au Marché Neuf (aujourd'hui place Jacques-Cartier), signalé par la colonne Nelson, et à la place d'Armes, dominée par les clochers de l'église Notre-Dame. C'est la place publique qui constitue l'élément urbanistique par excellence de la période préindustrielle, elle est le reflet d'un tissu urbain homogène où les lieux d'échanges sont polarisés.

La ville préindustrielle est faite de pleins et de vides, ponctués de repères visuels. Ainsi, les rues sont solidement encadrées par les édifices mais présentent, ici et là, des ouvertures sur des places publiques et des jardins d'institutions. Ce sont les clochers qui fournissent le plus souvent les repères visuels. N'a-t-on pas à l'époque qualifié Montréal de « ville au cent clochers » ?

Le boulevard et la ville industrielle

L'utilisation de la machine à vapeur pour le transport des marchandises et des personnes et pour la production industrielle allait transformer rapidement cette morphologie. L'environnement urbain perd alors l'homogénéité caractéristique de la période préindustrielle ; de vastes secteurs de l'agglomération deviennent identifiables par leurs fonctions spécialisées. Les activités d'administration, de gestion et d'échange se concentrent au centre-ville, celles de la production

dans les quartiers industriels et la majorité des citadins occupent les quartiers résidentiels.

Durant la période industrielle, les artères qui relient ces secteurs urbains spécialisés acquièrent une grande importance : les commerçants, notamment, les investissent pour tirer profit des déplacements quotidiens que nécessite le nouvel ordre urbain. Que ce soit à Paris, à Londres, à Manchester ou à Montréal, le grand boulevard, avec ses activités commerciales et son atmosphère trépidante, devient un élément urbanistique caractéristique de la période.

La rue Notre-Dame, croquée sur le vif vers 1884 par le photographe Notman, reflète bien cette transformation. Elle ne constitue plus un corridor social homogène mais une artère spécialisée. Les commerces et les activités d'administration et de gestion ont chassé les résidents et les artisans. Si la basilique

Notre-Dame est toujours là, le site de la cathédrale anglicane est maintenant occupé par un centre commercial, le Cathedral Block. Le couvent des Récollets a lui aussi disparu au profit de bâtiments commerciaux.

La ville industrielle est une agglomération à forte densité et la compétition pour l'espace a fait disparaître la plupart des espaces libres au centre-ville. Comme le montre la photographie de Notman, la hauteur des constructions bordant la rue est uniforme : les bâtiments ont le nombre maximal d'étages que les clients acceptent de monter à pied, soit de 4 à 5 étages. Le transport des personnes, qui devient collectif, contribue à sa manière à façonner le nouveau cadre construit. D'abord à traction animale puis fonctionnant à l'électricité, le tramway dessert les boulevards et les grandes rues, contribuant à accentuer leur animation et leur densité.

Le boulevard de la ville industrielle possède une esthétique propre, que les réalisations de John Nash à Londres, du baron Haussmann à Paris et de Daniel Burnham à Chicago ont contribué à consacrer. Ces grandes artères se prêtent bien à l'application des principes d'aménagement développés à la Renaissance, avec leur accent mis sur la perspective, l'axe et le formalisme. Ces principes seront actualisés en Amérique du Nord à la fin du XIX^e siècle par le



La rue Notre-Dame, croquée sur le vif vers 1884 par Notman, illustre bien le nouvel ordre urbain de la période industrielle.

Photo : Musée McCord

mouvement d'Embellissement civique (City Beautiful). On retrouve l'influence de ce mouvement à Montréal, notamment à Ville Mont-Royal avec ses boulevards Laird et Graham et à Ville de Maisonneuve avec ses boulevards Pie IX et Morgan.

L'autoroute et l'agglomération métropolitaine

Bien que de taille imposante, la ville industrielle avait néanmoins des limites assez définies à cause de moyens de transport et de communication intra-urbains encore sommaires. Le développement du véhicule à combustion interne, du téléphone, de la radio, de la télévision et de divers moyens de communication, auquel se sont ajoutés d'autres facteurs complémentaires (la prédominance de l'industrie tertiaire, l'augmentation des revenus de la classe moyenne, la généralisation de la semaine de quarante heures, etc.), a fait éclater ces limites. Le nouvel espace métropolitain naît de l'effet combiné de deux forces : une force centripète, qui concentre les activités économiques dans des secteurs privilégiés, et une force centrifuge, qui disperse dans un vaste territoire les occupations de production et de résidence. La ville se dilue désormais dans une région urbanisée.

Le camion, beaucoup plus souple que le train, remplace ce dernier pour le transport des marchandises et l'industrie quitte l'emprise des chemins de fer et des canaux pour celle des autoroutes. L'autoroute transcanadienne sur l'île de Montréal témoigne bien de cette transformation. Mais, contrairement au boulevard qui constituait un corridor servant autant à la circulation des véhicules, des piétons que de cadre aux activités commerciales et de divertissement, l'autoroute est une infrastructure réservée à la circulation de transit. Pour remplir efficacement son rôle, elle doit exclure toute autre fonction. La Charte d'Athènes, en recommandant de faire de la circulation automobile une fonction autonome, en complète ségrégation avec les autres fonctions urbaines, a bien mis en évidence cette réalité.

En fait, il n'existe pas, sur le plan de l'efficacité fonctionnelle, de différence entre le chemin de fer et l'autoroute. L'autoroute, en déchirant le tissu urbain pour aménager ses pistes et ses échangeurs, a repro-

duit au XX^e siècle l'impact désastreux qu'avait eu sur la ville au siècle dernier le chemin de fer avec ses rails et ses cours de triage. Comment se fait-il alors que l'on n'ait guère hésité à faire pénétrer l'autoroute jusqu'au centre des agglomérations urbaines, que ce soit à Bruxelles, à Boston ou à Montréal ? La tragédie est que l'autoroute a été au cœur des opérations de rénovation urbaine des années 1950-1960, lesquelles étaient perçues à l'époque comme indispensables à la construction d'un cadre de vie nouveau, capable d'éliminer les problèmes de fonctionnement que la ville traditionnelle avait accumulés avec les siècles.

Aujourd'hui, à Montréal comme dans l'ensemble des villes occidentales, les projets de construction d'autoroutes urbaines sont arrêtés ou, le déclin démographique aidant, remis *sine die*. On s'emploie désormais, si ce n'est à guérir, du moins à camoufler les blessures trop béantes. Certaines villes ont

entrepris des opérations audacieuses : c'est le cas de Boston qui enfouit actuellement le monstre étagé qui a défiguré son centre-ville pendant près d'un demi-siècle. Pour la plupart des agglomérations, cependant, les solutions envisagées sont plus modestes : on tente notamment de revenir au boulevard du siècle dernier.

L'opération est relativement facile dans le cas d'artères, telles que McGill College à Montréal, qui n'accroissent qu'une circulation locale. Dans le cas de la circulation de transit, il n'y a que des solutions de compromis : l'efficacité du corridor de circulation est conditionnée par le besoin de créer un environnement urbain un peu viable. La rue Notre-Dame, qui prolonge l'autoroute Ville-Marie entre le pont Jacques-Cartier et le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, constitue un exemple de cet aménagement hybride, guère attrayant ni très sécuritaire.

Comme on peut l'observer, chaque période clé d'évolution de la ville est marquée par des changements dans les moyens de transport et de communication, lesquels impriment leur marque dans l'organisation spatiale et les formes mêmes de l'agglomération. La rue de la ville préindustrielle et le boulevard de la ville industrielle ont eu l'avantage d'offrir, en plus d'une infrastructure de circulation, un cadre physique



Aujourd'hui, les projets de construction d'autoroutes urbaines sont arrêtés. On tente de revenir au boulevard du siècle dernier. L'avenue McGill College à Montréal est un exemple de ce type de boulevard.

Photo : Jean-Claude Marsan

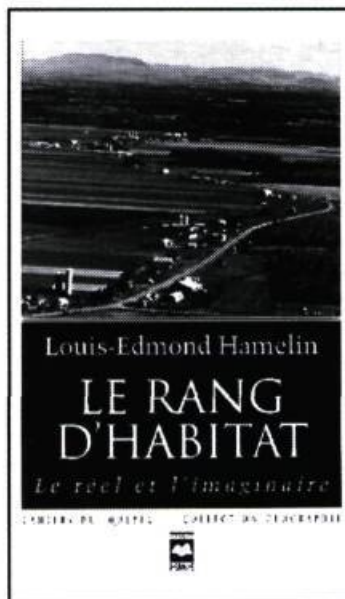
qui a contribué au caractère des milieux urbains. Ce n'est pas le cas de l'autoroute, laquelle, à l'instar du chemin de fer, s'accommode mieux de la pleine campagne et du tunnel que de la ville.

L'autoroute n'est pas pour autant pernicieuse en elle-même. Dans l'état actuel du développement de la motorisation dans les pays d'économie avancée, on voit d'ailleurs mal comment on pourrait s'en passer pour canaliser la circulation de transit. Son impact désastreux sur la ville traditionnelle provient davantage de l'insouciance historique envers cet environnement que d'une impossible intégration. Après tout, l'endroit où l'autoroute Ville-Marie est la plus efficace et a le moins de répercussions fâcheuses sur le milieu urbain est précisément la section en tunnel au centre-ville. Les rares villes qui, à l'exemple de Stockholm, ont réussi à faire un assez bon ménage avec les autoroutes y sont parvenues en poursuivant comme objectif premier non pas la satisfaction des automobilistes mais la qualité de l'environnement bâti.



Le Rang d'habitat

Le réel et l'imaginaire



Collection Cahiers du Québec
Géographie n° 107
332 pages ■ 29,95 \$

En vente
chez votre libraire

Louis-Edmond Hamelin

Le Rang d'habitat est plus qu'une simple image, c'est un élément culturel majeur qui a marqué le paysage, les langues et la vie socio-économique du Québec.

Le Rang d'habitat permet de comprendre l'origine du rang, comment vivaient les habitants qui y résidaient, les origines du mot et comment il a résisté à l'anglophonie.

Le Rang d'habitat, une œuvre majeure sur le Québec profond.

HURTUBISE HMH

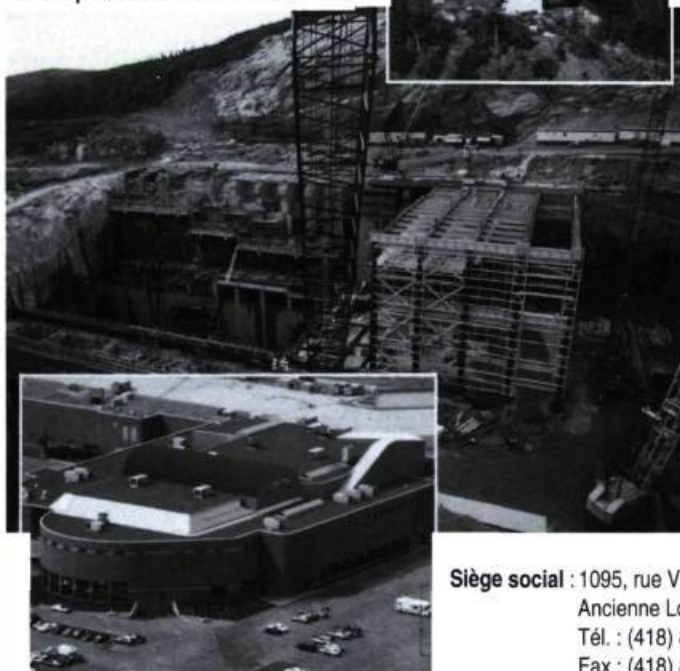
7360, boul. Newman, Ville LaSalle (Québec) H8N 1X2

Téléphones : (514) 364-0323 1-800-361-1664

Télécopieur : (514) 364-7435



ebc
entreprises bon conseil ltée



25 ANS

DE RÉALISATIONS DE QUALITÉ

- BÂTIMENT
- GÉNIE CIVIL
- TERRASSEMENT
- GÉRANCE DE PROJETS
- CLÉ EN MAIN

Siège social : 1095, rue Valet, C.P. 158
Ancienne Lorette, (Québec) G2E 4M7
Tél. : (418) 872-8177
Fax : (418) 872-8177

Bureau de Montréal : 3900, rue Isabelle
Brossard, (Qué.) J49 2R3
Tél. : (514) 444-9333
Fax : (514) 444-9330