

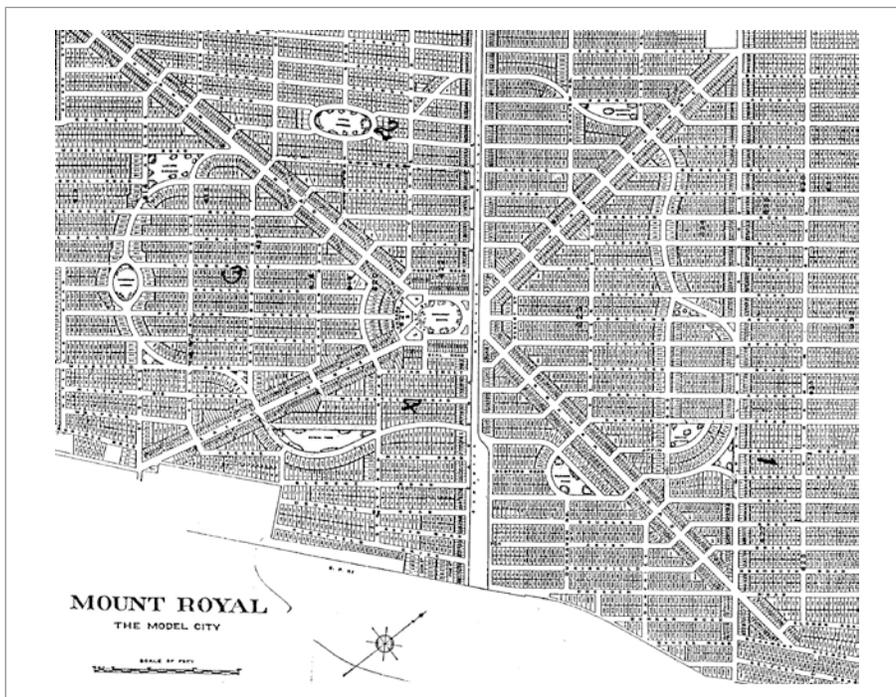
# ÉMERGENCE DE LA PRATIQUE DU DESIGN URBAIN À MONTRÉAL : entre urbanisation traditionnelle et composition savante, le cas de la Ville de Mont-Royal de 1912 à 2014<sup>1</sup>

> FRANÇOIS RACINE

Détenteur d'un doctorat en aménagement, FRANÇOIS RACINE est architecte et urbaniste. De 1993 à 2014, il a enseigné la morphologie urbaine, le design architectural et urbain à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. De 2001 à 2014, il a été l'un des associés principaux de l'Atelier B.R.I.C. architectes + urbaniste, firme spécialisée dans les études morphologiques et patrimoniales et dans l'élaboration de projets de design urbain. Ses recherches et ses travaux professionnels ont porté sur le processus de formation et de transformation des milieux bâtis et ont concerné, plus particulièrement, l'articulation entre l'analyse typo-morphologique et les projets d'intervention. Son engagement à titre de professeur en urbanisme et en design urbain au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal et son implication au sein de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain l'ont amené à concentrer ses recherches plus spécifiquement sur l'émergence et le développement de la pratique du design urbain à Montréal.

Entreprendre cette recherche sur la forme urbaine particulière de la Ville de Mont-Royal est impératif dans un contexte où il existe un consensus sur la nécessité de définir de nouveaux types de tissus qui répondent à l'exigence contemporaine du développement durable. Ces nouveaux tissus ne doivent plus être uniquement modulés en fonction des déplacements véhiculaires, mais être pensés selon des trames plus serrées permettant la mise en place d'une desserte en transport collectif<sup>2</sup>. Cette réflexion doit émerger dès le début du processus de conception du projet urbain comme elle l'a été dans le travail fondateur de l'architecte-paysagiste et urbaniste Frederick G. Todd en 1912 pour la conception de la Ville de Mont-Royal (Ill.1), travail de composition urbaine que l'on peut rattacher à l'art de bâtir la ville de Camillo Sitte<sup>3</sup> et à l'art de dessiner les plans de villes de Raymond Unwin<sup>4</sup>.

Les expériences actuelles d'aménagement de type TOD (*transit-oriented development*)<sup>5</sup> au Québec et au Canada sont trop souvent caractérisées par un degré minime de définition spatiale et morphologique et par une faible qualité des espaces libres devant encourager les déplacements à pied et à vélo vers la desserte en transport collectif. De fait, la question des déplacements en voiture est encore centrale dans la conception des nouveaux quartiers ou dans la transformation d'espaces urbains existants. L'aménagement d'immenses aires de stationnement aux abords de gares de transport collectif résulte en la présence d'espaces vacants au centre des agglomérations desservies par le train



ILL. 1. PLAN DE LA VILLE DE MONT-ROYAL, FREDERICK G. TODD, 1912. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL

de banlieue<sup>6</sup>. Cet article propose de faire un saut dans l'histoire afin de revenir plus en profondeur sur un projet qui a contribué à l'émergence de la pratique du design urbain à Montréal<sup>7</sup>. Mais les enseignements du travail instaurateur de Todd ont-ils tous été mis en lumière ? Comme l'écrit André Corboz, « Le champ reste donc largement ouvert à de nouvelles hypothèses, lesquelles pourraient conférer à la Ville de Mont-Royal un intérêt insoupçonné<sup>8</sup>. » Notre recherche inscrite dans le domaine de la morphologie urbaine offre un angle d'analyse nouveau sur ce projet phare<sup>9</sup>. L'exemple de la Ville de Mont-Royal va nous permettre d'éclairer les choix formels et spatiaux d'un designer urbain de renom, Frederick G. Todd<sup>10</sup>, et d'étudier la mise en place effective de la vision de Todd à travers le temps sur un territoire situé à proximité du flanc nord du mont Royal.

Il est pertinent de revenir sur la définition de design urbain employée pour les fins de notre recherche : « processus de conception et de réalisation d'arrangements physiques permettant de maîtriser l'organisation formelle de la croissance urbaine à travers permanences et changements<sup>11</sup> ». Le design urbain n'est donc pas un outil théorique de connaissance, mais une démarche de conception adaptée à la création d'un objet de grande échelle : la ville. Il est intéressant pour les urbanistes et les designers urbains d'étudier les formes urbaines planifiées afin de comprendre par quelles opérations cognitives sont passés les concepteurs pour concevoir un environnement bâti complexe à l'échelle d'un quartier, d'une ville.

La présente recherche axée sur l'analyse diachronique et synchronique des données liées à la forme urbaine doit nous permettre de comprendre le processus de conception, de formation et de transformation du cadre bâti de la Ville de

Mont-Royal. Pour ce faire, nous devons tout d'abord aborder la question de la dialectique entre le processus spontané, vernaculaire d'édification qui régit la croissance de la ville traditionnelle et celui de la composition savante dont est issue la conception du plan de la Ville de Mont-Royal. C'est cette dialectique qui explique la forme particulière de certaines parties ou de quartiers de l'île de Montréal dont fait partie la Ville de Mont-Royal. Cette dialectique est souvent annonciatrice des mutations qui vont se produire dans le processus de fabrication du tissu et de développement continu des typologies architecturales. Le choix du designer urbain lors de la conception et de la formation d'un nouveau tissu est au cœur de ces mutations de la forme urbaine. Comprendre le processus de formation et de transformation de la forme urbaine, saisir le « rôle de chacune de ses caractéristiques (site, réseau viaire, trame parcellaire, espace bâti et espace libre) peuvent être fort utiles pour comprendre, et donc pour savoir comment aborder, les problèmes des quartiers anciens, qu'il s'agisse de la préservation du patrimoine ou de son évolution, voire de son remplacement »<sup>12</sup>. Ajoutons que les recherches en morphologie urbaine sont essentielles pour comprendre les règles de formation des tissus planifiés afin d'appréhender les méthodes et les pratiques du design urbain.

Que se passe-t-il si un designer urbain choisit un mode de structuration en opposition avec les règles syntaxiques courantes d'une localité et d'une culture bâtie données ? Si un concepteur se voit offrir une plus grande liberté d'action dans l'élaboration de son projet d'aménagement et n'est plus soumis aux règles de structuration courantes dans l'édification des tissus urbains traditionnels ? C'est précisément cette problématique qui peut générer un degré de discontinuité

morphologique dans la croissance des tissus<sup>13</sup> que nous étudions dans cet article. Il s'agit d'une discontinuité sur le plan horizontal lors de la constitution des couches successives de croissance d'une ville, soit le phénomène de formation du tissu. Avec le cas de la Ville de Mont-Royal en particulier, nous allons examiner le passage du processus de formation courant des faubourgs de Montréal à l'émergence de nouvelles façons de faire issues de la composition urbaine savante, annonciatrice des modes de structuration du tissu suburbain.

Il est nécessaire d'examiner et de comprendre le processus spontané et vernaculaire d'édification des villes québécoises et canadiennes, car, selon l'hypothèse adoptée dans la présente recherche, plus le concepteur connaît les caractéristiques courantes du tissu de son époque, plus il travaille à partir d'une réinterprétation de la syntaxe de celui-ci, plus son projet de tissu est susceptible d'atteindre un degré de continuité et de s'arrimer à la forme existante de la ville. Comme nous allons le voir, le concepteur doit se positionner par rapport au processus traditionnel d'édification du tissu urbain. Il va naturellement aussi se situer par rapport aux grands courants de pensée nationaux et internationaux qui ont contribué à façonner la discipline de l'urbanisme depuis la création du terme par Ildefonso Cerda en 1859<sup>14</sup>.

## LE PROCESSUS D'URBANISATION TRADITIONNEL DES VILLES

Le processus d'urbanisation traditionnel dit spontané est le processus d'édification des établissements humains qui repose sur un savoir-faire acquis et développé par de multiples générations de bâtisseurs sur une longue période historique. Ce processus tend à s'adapter à un contexte géographique et culturel donné. Habituellement

et afin d'assurer la croissance des formes urbaines, les couches successives se greffent à l'image des anneaux de croissance d'un arbre. L'illustration 2 montre le processus courant de formation des villes québécoises et canadiennes : il y a tout d'abord la présence d'un noyau d'origine (A), premier stade de formation de l'urbain dans un site spécifique, puis une deuxième strate autour du noyau (B) et, enfin, l'agrégation de la couche de croissance périphérique (C). Si nous examinons, par exemple, la croissance des villes italiennes, nous pourrions constater la mise en place de diverses strates de croissance (Antiquité, Moyen Âge, Renaissance, période classique, moderne, etc.). Au Québec et au Canada, il est possible généralement de repérer les trois strates principales résultant de la mise en place simultanée du type bâti et du tissu, soit : le bourg (A), le faubourg (B) et la banlieue (C).

Notons qu'il s'agit d'un schéma idéal sans indication des déformations induites par le site d'implantation d'une cité. De plus, la répartition uniforme des strates de croissance ne tient pas compte de la conjoncture particulière et localisée dans laquelle se développe une ville. En effet, dépendant des cycles économiques et de la localisation géographique de l'entité urbaine, des couches peuvent être moins étendues que d'autres. Pour l'exemple de Montréal, le boum des faubourgs a fortement influencé la forme urbaine au tournant du dix-neuvième siècle, de sorte que ce type de tissu constitue une large partie de la forme urbaine de la ville.

Suivant la morphologie et la phase de formation de la Ville de Mont-Royal, il s'agit d'un tissu suburbain, soit de type C (ill. 2). Toutefois, bien que la ville fasse partie actuellement de l'agglomération de Montréal, ce projet de tissu a d'abord été imaginé, à cause de la présence de la

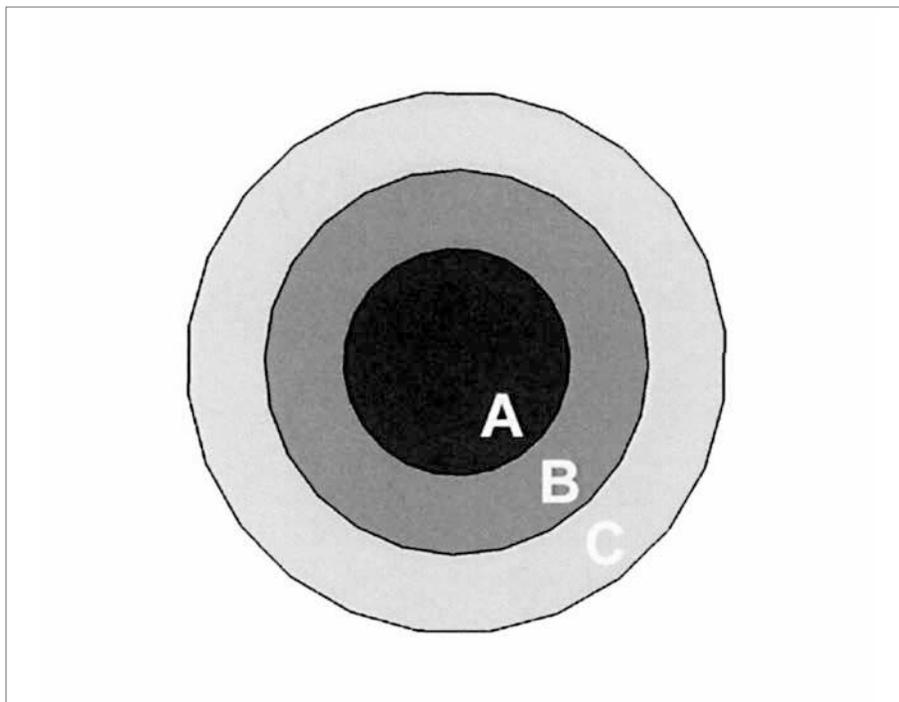
montagne, comme une entité autonome, une cité implantée à distance du noyau de Montréal et des premiers faubourgs<sup>15</sup>. Cette première discontinuité dans la croissance de Montréal est induite aussi par une volonté, une vision urbanistique que l'on peut associer aux mouvements hygiénistes du début du vingtième siècle et à la volonté des tenants de ce discours d'éloigner les populations du cœur des villes, jugé malsain à cette époque. Le mouvement des cités-jardins n'est pas étranger à cette nouvelle vision de la croissance urbaine et Ebenezer Howard, un de ses plus ardents défenseurs, a été l'un des premiers à encourager la mise en place de ces cités dans un cadre naturel afin de « soigner » les populations urbaines<sup>16</sup>.

La fondation de la Ville de Mont-Royal s'inscrit dans les courants d'idées introduits en Amérique du Nord prônant le retour à la nature et une mise à distance des établissements humains de la ville en phase de croissance faubourienne, au début du vingtième siècle<sup>17</sup>. Au cours de la révolution industrielle, le mouvement urbanistique des cités-jardins s'oppose à la ville industrielle où le développement semble incontrôlé. Il s'oppose également à la campagne comme lieu d'établissement, parce qu'elle est considérée comme trop éloignée des villes et des lieux d'emplois des masses laborieuses. Dans son livre paru en 1898 (*To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*) et réédité une première fois en 1902 (sous le titre *Garden Cities of To-Morrow*), Howard<sup>18</sup> présente un diagramme pour illustrer ce concept d'agglomération imaginée à distance de la ville, reliée par un réseau ferroviaire qui entoure et circonscrit la cité-satellite (ill. 3). De grands boulevards convergent vers un jardin central autour duquel sont disposés les équipements publics.

La cité-jardin représente un premier niveau de rejet du mode de croissance

traditionnel de la ville prôné par les tenants de la pensée culturaliste<sup>19</sup>. Elle est annonciatrice des conceptions plus radicales des courants progressistes qui vont marquer la pensée et les théories sur la ville au vingtième siècle<sup>20</sup> dont l'objectif est l'élimination pure et simple de la ville traditionnelle et son remplacement par le modèle de la ville fonctionnaliste. Le modèle de planification proposé par Howard privilégie l'établissement d'une ville comme une entité autosuffisante, implantée à distance du bourg et des faubourgs dans un territoire dominé par l'agriculture<sup>21</sup>. Son utopie de type socialiste suppose l'acquisition des terres au profit de la collectivité et la mise en commun de moyens de production. Dans la cité-jardin, les lieux de travail sont séparés des quartiers résidentiels paisibles (ill. 3). De grands boulevards convergent vers le centre de l'espace public majeur de la cité nouvelle. Howard mentionne que son principe d'organisation doit s'adapter au terrain, qu'il s'agit d'un guide, plutôt que d'un modèle à reproduire, et qu'il vise la combinaison de la vie urbaine et de la campagne dans une ville où le foncier est de propriété collective.

En ce qui concerne l'aménagement de la Ville de Mont-Royal, le contexte social, économique et politique est moins marqué par l'utopie socialiste. La stratégie d'acquisition massive des terrains en vue de la constitution d'une nouvelle cité s'apparente à celle imaginée par Howard; toutefois l'opération réalisée par la Canadian Northern Railway (CNR) n'est pas pour le bénéfice de la municipalité et de sa population. C'est une opération urbanistique capitaliste inscrite dans une optique d'implantation d'une ligne de chemin de fer par la CNR qui désire concurrencer la Canadian Pacific Railway. Le réseau ferroviaire de la CPR, implanté sur le flanc sud de la montagne bloque toute tentative d'installation du réseau concurrent de la



ILL. 2. SCHÉMA DES COUCHES DE CROISSANCE DES VILLES QUÉBÉCOISES. | FRANÇOIS RACINE.

CNR. Les profits de l'opération foncière doivent financer un projet d'envergure : le percement d'un tunnel sous le mont Royal pour faire passer le réseau ferré de la CNR afin d'accéder au centre-ville de Montréal<sup>22</sup>. C'est à ce moment qu'entre en scène un concepteur de renom désigné pour établir le plan d'ensemble d'une nouvelle ville.

### LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE DE MONT-ROYAL

Maintenant que nous avons expliqué le processus courant de formation des tissus à Montréal, montré en quoi le projet de la Ville de Mont-Royal s'en détache et décrit comment il se distingue des fondements sociaux de la cité-jardin, observons le plan d'ensemble du projet imaginé par Todd en 1912 pour étudier en détail ses éléments constitutifs (ill. 1). L'analyse du plan d'aménagement de Todd fait ressortir

qu'il articule de manière cohérente quatre modes de structuration de l'espace :

1. un souci d'établir une continuité avec les modes traditionnels d'édification à Montréal;
2. une révision de ces modes selon des considérations fonctionnalistes du mouvement moderne;
3. une poursuite de l'art de la composition urbaine repris du mouvement City Beautiful;
4. l'adoption du modèle anglais de la banlieue-jardin comme milieu de vie idéal.

#### 1. Le mode traditionnel d'édification au Québec

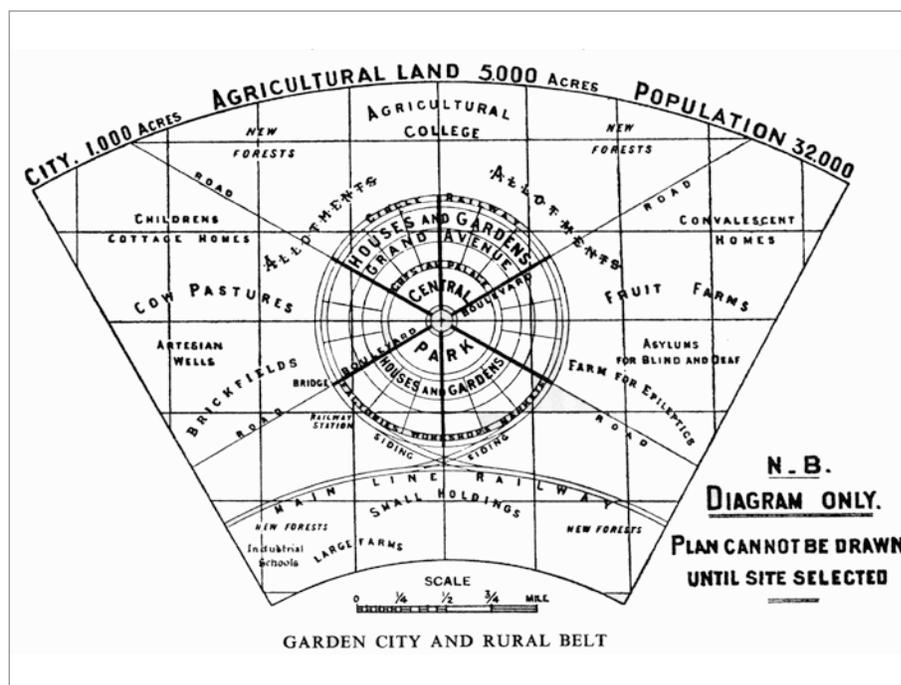
L'organisation spatiale des faubourgs au tournant du dix-neuvième siècle est établie à partir d'une trame orthogonale de voies

délimitant des îlots rectangulaires où sont implantées des constructions mitoyennes. L'ensemble de cette structure typique des faubourgs montréalais est issu du découpage initial des rangs agricoles. La terre agricole est l'unité de base du lotissement des faubourgs. Ces opérations procèdent par le tracé d'une rue au centre d'un lot agricole et par le découpage systématique de parcelles de part et d'autre de cette nouvelle voie. Les ruelles se superposent aux limites des terres agricoles et font la jonction entre les différents lotissements. Ces ensembles fonciers se juxtaposent spatialement et définissent une trame orthogonale de rues et d'îlots rectangulaires orientés nord-sud. Ce mode d'organisation simple assure un degré de continuité dans l'établissement des tissus des faubourgs où le percement de voies de raccordement permet une bonne perméabilité du tissu.

Bien qu'il découle d'une vision d'une cité planifiée géographiquement séparée du centre de Montréal par la montagne, le plan de Todd est partiellement en continuité avec la tradition d'édification des faubourgs. À l'instar du lotissement des faubourgs, Todd s'occupe de tracer les découpages parcellaires sans dessiner aucune masse bâtie sur son plan d'ensemble. De plus, il établit son projet à partir d'une trame orthogonale avec des îlots résidentiels de forme allongée, avec ou sans ruelles, qui se comparent aux îlots montréalais. Toutefois, les îlots résidentiels du plan de Todd pour la Ville de Mont-Royal ne comportent pas systématiquement des têtes, c'est-à-dire des parcelles orientées sur chacune des quatre voies qui délimitent l'îlot. Les têtes d'îlots sont présentes lorsque les îlots bordent les voies majeures du plan comme les boulevards. À la différence des plans de lotissement des faubourgs, le plan de Todd est inscrit dans un espace isotrope où le contexte limitrophe est absent.

En termes de hiérarchie du découpage du parcellaire, Todd prévoit des lots plus étroits aux abords de la place publique centrale, le long des boulevards et le long de l'emprise ferroviaire. La dimension typique de ce parcellaire est d'environ neuf mètres et demi de largeur par trente mètres de profondeur. Le mode de découpage retenu est plus large que celui des faubourgs montréalais où les parcelles ont habituellement sept mètres et demi de largeur et trente mètres de profondeur. Toutefois les découpages parcellaires de neuf mètres et demi indiquent la volonté de Todd de favoriser la construction de bâtiments mitoyens contribuant à la définition de l'espace urbain, à l'image de ceux de la ville traditionnelle. Pour les autres parcelles du projet, le lot type est d'environ quinze à dix-huit mètres de largeur sur trente-cinq mètres de profondeur. Cette dimension de parcelle favorise l'implantation de bâtiments pavillonnaires ou jumelés et assure la présence de marges avant, latérales et arrière plantées.

En ce qui a trait à la relation du tissu au réseau ferroviaire, Todd utilise la voie ferrée comme élément principal de composition urbaine, ce qui diffère du rôle qui lui est habituellement conféré dans la structuration des faubourgs. Bien qu'elle soit le catalyseur du développement du tissu de faubourg et de ses quartiers, la voie ferrée est généralement installée à la périphérie du tissu. Elle y engendre une barrière ou, à tout le moins, une limite d'urbanisation entre les quartiers. Ici, Todd choisit de se servir de la linéarité du réseau, qu'il inscrit comme axe de composition principal découpant symétriquement son projet en deux parties. Le chemin de fer est un élément majeur dans la structuration de ce tissu et confère un équilibre au plan d'ensemble (ill.1). Plutôt que d'être un élément périphérique et secondaire, il influence le paysage de la cité et fixe la hiérarchie de



ILL. 3. ORGANISATION PROPOSÉE POUR LA CITÉ-JARDIN. | HOWARD, GARDEN CITIES OF TO-MORROW.

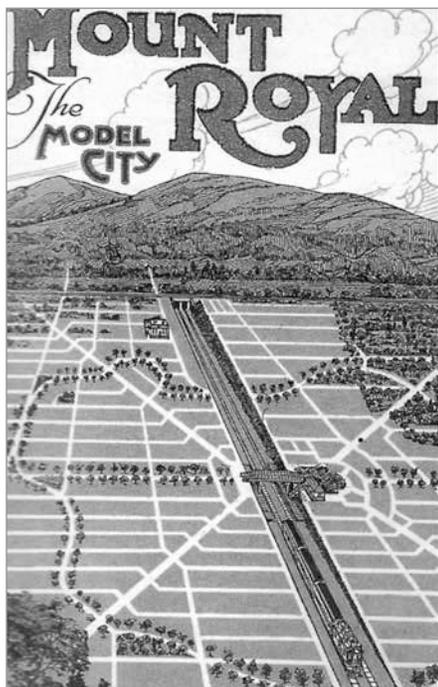
ses espaces publics et de son réseau viaire. La voie ferrée est la véritable colonne vertébrale du concept d'organisation spatiale de Todd.

## 2. Considérations fonctionnalistes du mouvement moderne

La trame du plan de Todd a une parenté morphologique avec le mode de structuration des îlots traditionnels montréalais, mais le concepteur choisit de pivoter la trame orthogonale de quatre-vingt-dix degrés afin d'assurer un ensoleillement optimal. Cela est possible dans la logique d'établissement d'une cité qui n'est plus liée morphologiquement au bourg existant de Montréal et où le tissu n'est plus déterminé par les limites du cadastre agricole et son orientation nord-sud. Le remembrement préalable d'un ensemble de lots agricoles permet une telle intégration des conditions de répartition

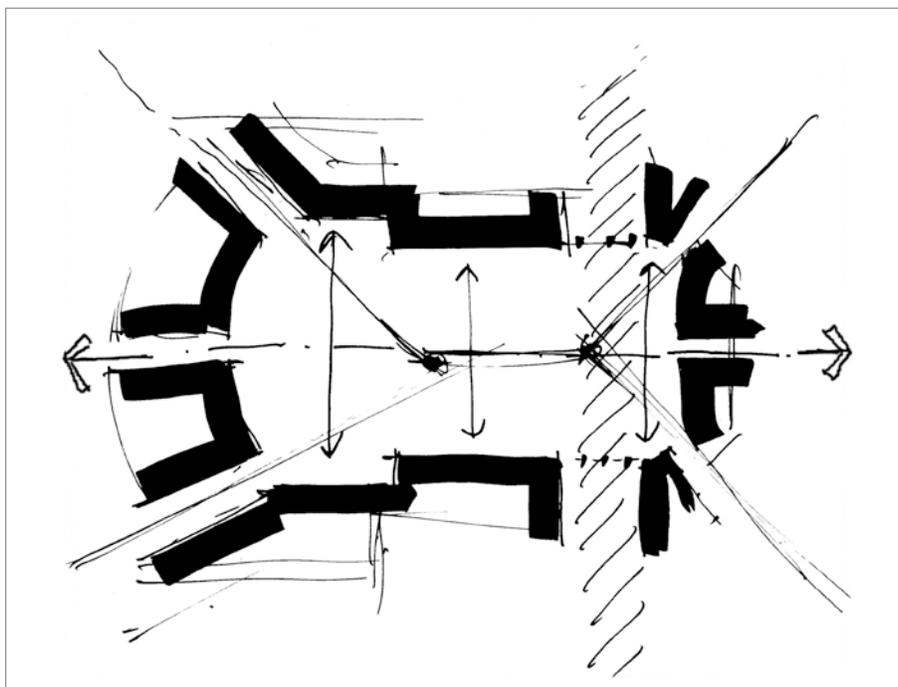
de la lumière sur les habitations dans le concept d'aménagement de Todd. L'orientation de la trame suit les préceptes hygiénistes et fonctionnalistes qui sont diffusés au début du vingtième siècle en urbanisme. En cela Todd est un homme de son époque. La distribution équitable de la lumière est une des considérations de design urbain au centre de l'élaboration de la Cité radieuse de Le Corbusier proposée plus tard, dans les années 1920<sup>23</sup>. Todd ne va pas jusqu'à éliminer la ville traditionnelle, mais il propose des moyens d'améliorer les conditions de vie dans les nouvelles agglomérations.

Un autre élément de la pensée fonctionnaliste, associé aux exigences de la circulation, est la présence d'un mode de transport collectif au centre de l'organisation spatiale de cette cité-satellite. Todd choisit clairement de se distancier de ce qui est proposé dans le schéma



ILL. 4. IMAGE PUBLICITAIRE DE LA VILLE DE MONT-ROYAL, 1911. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.

de Howard (ill. 3) où le chemin de fer se situe à la périphérie de la cité-jardin. Le fait que son client est une compagnie de transport ferroviaire n'est pas étranger au choix de cette option de design. L'organisme urbain imaginé par Todd est relié par un réseau ferré accessible en son centre et non périphérique comme proposé dans le schéma d'organisation privilégié par Howard, option qui se rapproche davantage de sa position dans les faubourgs. Le tissu de la Ville de Mont-Royal est situé de part et d'autre d'un chemin de fer. La gare, à proximité d'un viaduc, agit comme point focal symbolique et confère son identité particulière à la structure urbaine. La trouvaille de Todd dans le développement du plan de sa cité est d'avoir adopté une position axiale centrale de la voie ferrée pour situer cet « organe » de circulation majeur au cœur de la cité. L'encaissement dans le sol de la voie ferrée et son émergence graduelle du sous-sol au sortir du tunnel



ILL. 5. CROQUIS MONTRANT LA FIGURE BASIQUE DE LA PLACE. | FRANÇOIS RACINE.

de la montagne jusqu'au point central qui relie les deux parties de la ville diminue l'impact et l'effet de coupure d'une telle infrastructure (ill. 4).

### 3. Art de la composition urbaine

Todd puise aux sources de la tradition européenne dans la composition des espaces publics de cette cité. L'introduction d'une place, tout comme la superposition de deux boulevards diagonaux qui y convergent, structurent également le plan. Bien qu'elles pourraient s'étendre, ces voies diagonales s'interrompent aux limites du projet dessiné par Todd. Le plan montre que le concepteur a travaillé avec doigté et simplicité le raccordement géométrique entre les boulevards et la trame orthogonale de rues. Les boulevards qui convergent vers un espace public central sont une configuration empruntée à la tradition baroque d'aménagement urbain. Nous

pouvons aussi y voir une parenté avec le schéma de Howard (ill. 3). Les sources de cette organisation urbaine en patte d'oie remontent au dix-septième siècle. La place du Peuple de Rome est le prototype de l'un des motifs des cités baroques : les voies rayonnantes dont la convergence est ordonnée par rapport à un foyer significatif. Cette place, au centre de laquelle se trouve un obélisque, constitue la porte d'entrée à la ville sainte. Versailles est la version française et grandiose de cette configuration visant à mettre en perspective le château et, ce faisant, affirmant le pouvoir monarchique. Cette tradition baroque d'aménagement urbain a été introduite dès 1791 en Amérique avec le plan de la ville de Washington réalisé par Pierre Charles L'Enfant<sup>24</sup>. Ce motif a aussi été utilisé dans le plan de Chicago par Daniel Burnham en 1909. Nous pouvons imaginer l'attrait d'une telle figure urbaine pour une compagnie ferroviaire qui veut promouvoir un projet immobilier



ILL. 6. PLACE DES VOSGES À PARIS. | GOOGLE EARTH.



ILL. 8. PHOTO ILLUSTRANT UNE RUE TYPIQUE ET LA PLANTATION D'ARBRES DE RUES. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 7. ROYAL CRESCENT À BATH. | GOOGLE EARTH.

d'envergure. La connexion directe au centre-ville de Montréal par le train est un atout important pour la commercialisation de cette cité-satellite.

Pour la ville modèle de Mont-Royal, c'est la gare et la place qui deviennent les éléments focaux de convergence des grands boulevards diagonaux Laird et Graham et des avenues Cornwall et Portland, issues de la trame orthogonale. La forme même de la place centrale renvoie à un autre archétype par excellence de la période baroque, celui de la basilique (ill. 5). En effet, le dix-septième siècle consacre l'église comme le bien le plus noble que puisse posséder une cité. À la Ville de Mont-Royal, la place centrale rappelle, par son empreinte au sol, la forme basilicale avec ses trois parties : son parvis (partie commerciale à l'est), sa nef (aire récréative au centre) et son abside en hémicycle (jardin public à l'ouest).

Le plan de 1912 de la place Connaught montre que le découpage parcellaire de Todd se plie à cette forme ou figure idéale. L'étroitesse des parcelles suggère un front bâti continu de façades afin de bien circonscrire l'espace public. L'orthogonalité des parois de la place des Vosges à Paris (ill. 6) et l'aspect curviligne du Croissant royal à Bath (ill. 7) peuvent donner l'effet d'une telle disposition réalisée dans le contexte d'une intervention autoritaire du pouvoir monarchique sur le milieu urbain. Nous verrons dans la section suivante de cet article qu'à la Ville de Mont-Royal, les aléas économiques et fonciers ont donné un front bâti d'une autre nature aux abords de la place Connaught.

#### 4. La banlieue-jardin comme milieu de vie idéal

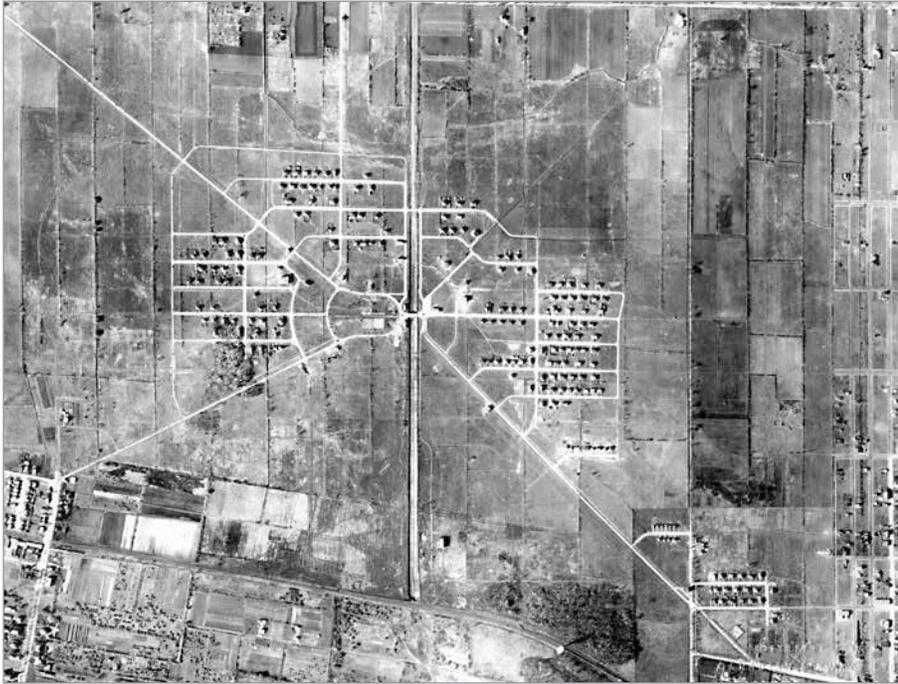
Une autre influence dans le travail de conception et de structuration du tissu urbain de la Ville de Mont-Royal est le modèle de la banlieue-jardin anglaise (*garden suburb*)<sup>25</sup>. La formation en architecture de paysage de Todd n'est pas étrangère à cette vision pittoresque qui caractérise le plan de la ville. Cette influence paysagère est visible de deux manières. Premièrement, Todd ajoute au plan de la ville une promenade en contrepoint à la trame orthogonale d'ensemble. Il s'agit d'une rue sinueuse tracée à l'image d'un sentier dans un jardin pittoresque. Les accidents que ce tracé engendre dans

la trame orthogonale donnent l'occasion au concepteur d'aménager un chapelet de jardins de quartier.

Deuxièmement, cette vision paysagère est aussi fortement lisible dans le gabarit des rues du plan d'ensemble de Todd. Ce dernier apporte un soin méticuleux à la définition des voies publiques avec une plantation régulière d'arbres de rue, ce qui confère une qualité exceptionnelle à l'espace construit de la ville. Les rues résidentielles ont une largeur de six mètres sur une emprise totale de vingt mètres. L'étroitesse de la partie carrossable de l'emprise doit donner au promeneur l'impression de traverser une grande allée de jardin (ill. 8). Le paysage est un facteur de cohésion de la morphologie de la ville avec l'aménagement d'emprises de rues étroites, car, comme nous le verrons en abordant le processus de formation de la Ville de Mont-Royal, malgré le renouvellement des typologies architecturales qui s'opère dans le temps, le gabarit typique des voies bordées par une plantation d'alignement demeure un très fort facteur d'unité spatiale. Cet aménagement de grande qualité de l'emprise publique du plan d'origine de Todd traduit les idéaux de la banlieue-jardin. Nous allons voir plus en détail la mise en place effective de la vision de Todd dans la partie suivante, soit l'analyse diachronique des phases de formation et de transformation de ce projet précurseur du design urbain à Montréal.

#### Analyse des phases de formation

Maintenant que le concept d'organisation spatiale du projet de Todd a été mis en lumière, nous allons observer en détail comment ce concept se met effectivement en place sur le territoire en bordure du flanc nord du mont Royal. Notre recherche, effectuée à partir de photos aériennes trouvées aux archives de la



ILL. 9. PHOTO AÉRIENNE DE LA VILLE DE MONT-ROYAL EN 1924. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL

tranchée qui apparaît sur la photo aérienne de 1924, aménagé à la limite de deux terres agricoles. La voie ferrée émerge progressivement du sous-sol offrant le dégagement nécessaire au passage des trains sous le pont de la Ville de Mont-Royal. Cet unique point de liaison entre les deux parties de la ville est construit durant cette première phase de formation.

#### *Le réseau viaire*

Lors de la première phase de formation s'étalant de 1912 à 1935, l'élément ordonnateur et catalyseur du développement est en place, soit la ligne de chemin de fer de la CNR. La photo aérienne de 1924 montre que le boulevard Graham est tracé, il rejoint au sud-est l'urbanisation de Montréal et au nord le chemin de la Côte-de-Liesse. Le boulevard Laird est quant à lui tracé dans le quadrant sud-ouest et se lie à l'urbanisation du quartier Côte-des-Neiges. Les boulevards diagonaux assurent une connexion au tissu urbain existant au sud, bien que le projet ait été pensé en fonction d'une desserte principalement ferroviaire. Malgré la volonté de Todd de constituer une cité autonome, l'urbanisation des faubourgs de Montréal s'est propagée jusqu'au site de la banlieue-jardin. De plus, le rôle fondamental de la liaison ferroviaire pour cette nouvelle cité est atténué par la présence des grands boulevards offrant une liaison véhiculaire privilégiée entre la cité et le centre de Montréal. À mesure que va s'imposer la voiture comme moyen de transport individuel dans les années 1920 et 1930, la concurrence entre desserte ferroviaire et véhiculaire va s'atténuer au profit du transport individuel : la voiture. Cette tendance est typique dans le phénomène d'émergence du tissu suburbain nord-américain. Nous verrons dans les phases suivantes les effets de cette tendance sur la mise en place du tissu de la banlieue-jardin de la Ville de Mont-Royal.

Ville ainsi que de visites et de relevés de terrain, nous a permis de recenser quatre grandes phases de formation du tissu de la Ville de Mont-Royal :

- phase 1 – 1912-1935 : installation de la gare et établissement des premiers tracés viaires,
- phase 2 – 1935-1955 : consolidation de la place Connaught et des grands boulevards,
- phase 3 – 1955-1975 : modification du plan d'origine de Todd,
- phase 4 – 1975-2014 : réaménagement du centre et protection patrimoniale.

Nous allons pour chaque phase examiner les composantes du tissu, soit le site, le réseau viaire, le parcellaire, les espaces libres et le cadre bâti, et faire ressortir les traits architecturaux et les modes d'implantation des types bâtis les plus courants.

#### ***Phase 1 de 1912 à 1935 : Installation de la gare et établissement des premiers tracés viaires***

##### *Le site*

La photo aérienne de 1924 montre que la Ville de Mont-Royal prend place sur un site plat, dépourvu de toute dénivellation (ill. 9). Le territoire est structuré par un système de rangs doubles avec des terres agricoles disposées de part et d'autre de la Côte-de-Liesse, chemin le long duquel sont implantées des maisons de ferme, visibles au nord sur la photo aérienne (ill. 9). La présence d'un plateau explique le découpage régulier en grands lots agricoles; seules les limites sud des terres sont affectées par la présence de la colline qui marque le début de la topographie de la montagne. À cette époque, le site est défriché dans son entièreté et la présence végétale suit les fossés de drainage délimitant chacune des terres. L'orientation nord-sud des terres a eu un effet sur le tracé du chemin de fer en

Plusieurs rues est-ouest sont aménagées et définissent les premiers îlots. C'est là que l'on trouve les premières parcelles à être construites. Ces îlots ne sont pas hiérarchisés, les parcelles et les bâtiments donnent généralement sur les rues est-ouest. Nous aurons l'occasion de revenir sur les traits volumétriques et le langage architectural des premières maisons construites dans la ville plus loin dans cet article. Élément intéressant à noter, il est possible de remarquer la présence de ruelles dans les îlots primitifs, stigmates hérités de la ville spontanée et incongrus dans le cas d'îlots avec des implantations pavillonnaires, donc n'ayant pas une couronne continue de bâtiments mitoyens. L'implantation pavillonnaire rend les cours arrière facilement accessibles à partir de la rue. Cela dénote un phénomène de persistance à l'œuvre dans les établissements humains. Un nouveau mode de structuration ne s'impose pas immédiatement, il passe auparavant par de multiples adaptations et des retours possibles aux modes de structuration précédents.

#### *Le parcellaire*

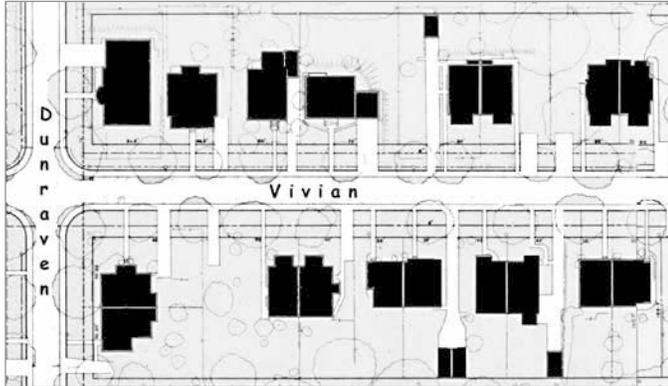
La photo aérienne de 1924 est révélatrice de la présence de deux types de tissus aux logiques d'organisation distinctes (ill. 9). À l'est, l'urbanisation traditionnelle typique de la formation des faubourgs montréalais marque de son empreinte uniforme le territoire. Les lotissements se juxtaposent spatialement, définissant de longs îlots rectangulaires orientés nord-sud. La mise en place du projet d'aménagement de Todd est le résultat d'un autre mode d'urbanisation qui préfigure la définition du tissu suburbain, au début du vingtième siècle (strate C, ill. 2). Cette stratégie débute par le remembrement de vingt-cinq terres agricole acquises par la Canadian Northern Railway<sup>26</sup>. Cette échelle de conception dépasse l'unité régulatrice



ILL. 10. GARE ET CASERNE DE POMPIERS EN 1928. | ARCHIVES DE LA CNR.

de la formation des faubourgs, la terre agricole. L'élaboration et la mise en place d'une vision de composition urbaine sur un territoire montrent la superposition d'un plan, d'un ordre nouveau, qui est l'amorce d'une discontinuité planifiée dans la croissance du tissu urbain de Montréal. Du degré de continuité assez grand présent dans la croissance du bourg et des faubourgs de Montréal, on assiste avec le projet de Todd à l'émergence d'un nouveau type de tissu dont les éléments d'organisation diffèrent de l'édification spontanée codifiée durant le dix-neuvième siècle. Ce système diffère également des projets de tissu réalisés à Montréal par des concepteurs du siècle précédent, par John Ostell notamment. Ce dernier travaille à partir de domaines religieux et opte habituellement pour le système de structuration des faubourgs en l'adaptant et en y ajoutant des éléments d'embellissement urbain, les squares par exemple<sup>27</sup>.

Le plan de 1924 montre bien que le système de découpage agricole n'est plus opérationnel dans la définition du tissu urbain qui se déploie sur une toile libre de toutes contraintes. Pour des raisons hygiénistes et d'ensoleillement que nous avons expliquées au début de cet article, l'orientation de la trame et des îlots est perpendiculaire à l'orientation traditionnelle des îlots montréalais. Les îlots rectangulaires sont découpés en parcelles de quinze mètres de largeur par trente mètres de profondeur afin de permettre des implantations de type pavillonnaire, en accord avec la vision du retour à la nature propre au mouvement cité-jardin et reprise par Todd pour son projet de la Ville de Mont-Royal. Les lots autour de la place Connaught sont peu construits à cette époque. La photo aérienne montre que seulement deux bâtiments mixtes mitoyens sont implantés sur le parcellaire étroit de neuf mètres et demi de largeur ceinturant la place. Les îlots en



ILL. 11. PLAN DU MODE D'IMPLANTATION DES UNITÉS JUMELÉES. | ATELIER B.R.I.C.



ILL. 12. MAISON DE TYPE FAUBOURIEN. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 13. MAISON DE TYPE CITÉ-JARDIN. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 14. MAISON DE TYPE FAUBOURIEN. | FRANÇOIS RACINE.

formation sont situés à distance du nœud central de la place donnant accès à la gare ferroviaire.

### *Les espaces libres*

La voie ceinturant le jardin public central est en place avec l'aménagement dans la partie est de l'espace de deux bâtiments pavillonnaires emblématiques de la cité – la gare et la caserne de pompier – qui dialoguent entre eux sur le plan architectural (ill. 10). Notons que la position stratégique de ces deux pavillons fait en sorte qu'ils forment les aboutissements visuels des boulevards lorsqu'on circule en provenance du sud-est ou du nord-est du territoire. La tour de séchage des boyaux

de la caserne fait office de repère visuel dans l'axe du boulevard Laird.

### *Le cadre bâti*

Le cadre bâti de la première phase de formation est constitué des maisons faubouriennes en brique, à toit plat avec parapet décoratif, reprises des types courants trouvés dans les faubourgs de Montréal. Toutefois leur mode d'implantation diffère : ces maisons souvent jumelées sont implantées en retrait de la voie (ill. 11). Elles comportent des perrons comme ceux que l'on retrouve habituellement à l'avant des maisons de campagne (ill. 12). L'influence du mouvement Arts & Crafts donne l'essor à une nouvelle typologie, la

maison de type cité-jardin, qui est un nouvel apport stylistique dans la composition architecturale des bâtiments de la Ville de Mont-Royal. Les toitures des maisons de type cité-jardin sont à pans multiples et elles enveloppent davantage le volume d'habitation (ill. 13). Dans certains cas, la composition est asymétrique. L'influence du mouvement anglais des cités-jardins se traduit également dans l'emploi des nouveaux matériaux de parement, soit l'insertion de stuc et de colombage en bois au niveau de l'étage et des pignons des maisons<sup>28</sup>. Ces traits stylistiques font référence aux maisons médiévales de la campagne anglaise, exemples pittoresques par excellence pour les tenants

du mouvement des cités-jardins. Les traits stylistiques des maisons cités-jardins vont influencer la conception des bâtiments de faubourg, les modèles construits à la fin de cette phase incorporent de plus en plus des toitures à double ou à quatre pans avec ou sans pignons (ill. 14).

Le nouveau mode d'implantation pavillonnaire offre aux premiers bâtisseurs une liberté volumétrique qui s'exprime dans la composition architecturale des bâtiments construits durant cette phase. Le cadre bâti est marqué par une prédominance d'unités jumelées comportant souvent des entrées latérales. Ces habitations jumelées sont composées comme une grande maison unitaire (ill. 14). Il existe fréquemment des bâtiments de service en fond de cour accessibles par une allée latérale étroite ou une ruelle. La courte largeur de l'allée menant vers la cour arrière, le caractère verdoyant et planté des marges avant, latérales et arrière et la présence d'arbres d'alignement confèrent une grande qualité paysagère et contribuent au pittoresque des ensembles construits lors de la première phase d'édification. L'architecture des premiers bâtiments, influencée par le mouvement Arts & Crafts anglais<sup>29</sup>, participe à l'ambiance champêtre de cette ville.

### **Phase 2 de 1935 à 1955 : Consolidation de la place Connaught et des grands boulevards**

#### *Le site*

En comparant la photo aérienne de 1924 (ill. 9) à celle de 1941 (ill. 15), nous remarquons que, lors de la deuxième phase de formation du tissu, la portion ouest du projet se développe plus rapidement que la partie est. Le territoire à dominance agricole se mue progressivement en banlieue-jardin avec la plantation systématique d'arbres d'alignement le long des rues et le long de l'allée centrale du parc



ILL. 15. PHOTO AÉRIENNE DE LA VILLE DE MONT-ROYAL EN 1941. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.

Connaught. Un large terre-plein apparaît au centre du boulevard Laird, confirmant son statut de voie majeure. À l'extrême est, des terres agricoles marquent encore, à l'époque, la séparation entre l'urbanisation de la Ville de Mont-Royal et celle des faubourgs limitrophes. Ces terres ont toutefois été aménagées en terrain de golf (qui a cessé ses activités à la fin de la période). Au nord, la Côte-de-Liesse est encore un élément marquant du paysage, même si plusieurs maisons de ferme ont perdu leur vocation première. L'ensemble de la plantation d'alignement le long des rues de la Ville de Mont-Royal confère un caractère boisé à la ville qui contraste avec l'aspect dénudé du territoire agricole environnant et traduit la vision de banlieue-jardin imaginée par Todd une trentaine d'années plus tôt.

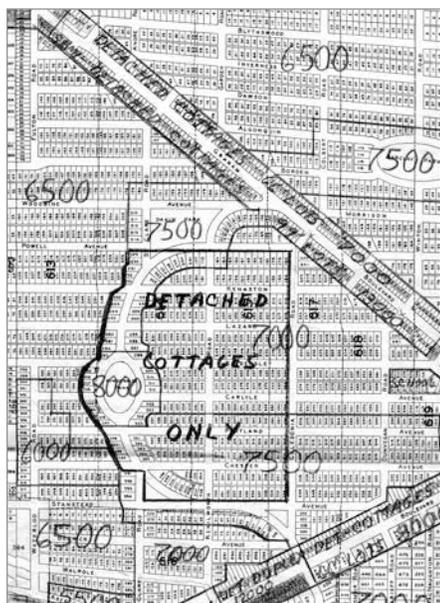
#### *Le réseau viaire*

Un élément marquant du projet de Todd se matérialise durant cette deuxième phase de formation. Il s'agit d'une promenade, voie sinueuse imaginée par l'architecte-paysagiste et urbaniste le long de laquelle sont aménagés des parcs de voisinage et qui doit, à terme, ceinturer

l'ensemble de la ville. Ce dispositif assure la distribution équitable d'un chapelet de parcs aux abords des différentes unités de voisinage du quartier. Ces parcs de forme ovoïde ou triangulaire induisent des irrégularités dans la trame d'îlots rectangulaires du plan d'ensemble du projet. La promenade et son ensemble de jardins sont les éléments de valorisation foncière qui assurent la croissance du quartier ouest de la ville durant la phase de 1935 à 1955. La partie de la promenade située à l'est de la voie ferrée n'est pas encore complétée en 1955.

#### *Le parcellaire*

L'espace urbain défini par la promenade est un élément de valorisation foncière. La présence de parcs fait en sorte que les parcelles limitrophes ont une valeur supérieure à celles situées le long des rues courantes. De plus, Todd a prévu aux abords de la promenade un découpage plus organique avec des parcelles donnant sur la promenade et ses parcs. D'ailleurs, un plan dit de « zonage » de 1946 montre bien l'effet de valorisation foncière associé au passage de la promenade. Les lots en bordure de la voie



ILL. 16. PLAN DIT DE « ZONAGE » DE 1946. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.

et des parcs ont un prix de vente généralement plus élevé que ceux alignés le long des rues orthogonales. Les îlots types de cette période de formation sont dépourvus de ruelle. La parcelle type est de vingt-deux mètres et demi par trente-cinq mètres de profondeur. Le plan de 1946 (ill. 16) confirme que le concept général de Todd sert toujours d'élément ordonnateur à la forme urbaine, bien que les planificateurs de l'époque essaient de favoriser la construction de maisons unifamiliales dans certaines parties de la ville. Les prix fixés pour les terrains qui longent les boulevards sont d'ailleurs supérieurs et on y favorise la construction de bâtiments plus denses, tels les duplex isolés ou jumelés et les cottages jumelés, poursuivant ainsi la volonté de Todd d'établir un front bâti plus soutenu le long des boulevards.

#### *Les espaces libres*

La photo aérienne de 1941 (ill. 15) est aussi révélatrice des adaptations que va connaître le plan de Todd à travers le temps. La vocation des îlots situés au



ILL. 17. HÔTEL DE VILLE DE MONT-ROYAL. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.

sud du parc Connaught va se transformer en plaine de jeux, interrompant la promenade. En comparant la photo aérienne de la ville (ill. 15) au plan de 1912 (ill. 1), nous constatons que trois îlots sont regroupés afin d'aménager une plaine de jeux réunissant terrain de football et piste d'entraînement. La plaine de jeux située au sud de la place Connaught est progressivement ceinturée de bâtiments publics monumentaux : l'hôtel de ville construit en 1946 (ill. 17), la nouvelle caserne de pompier édifée en 1950 et le centre communautaire. Une école est également installée en 1949 à la limite sud du terrain de jeux. Il s'agit d'un vaste îlot carré avec une couronne de bâtiments publics nécessaires à la vie municipale. Les édifices partagent des traits communs comme un vocabulaire architectural d'influence Art Déco ou néoclassique, l'utilisation de la brique de teinte chamois. Des insertions de pierres soulignent les traits horizontaux et verticaux des bâtiments, accentuant ainsi leur monumentalité et affirmant leur caractère civique.

Le parc Connaught combine équipements de loisir, terrain de tennis, une pelouse de boulingrin et une pelouse de croquet. Dans les années 1950, les activités de loisir et de sport sont au cœur du projet d'aménagement de la Ville de Mont-Royal. Ces équipements favorisent le dynamisme de la vie communautaire du quartier. Le centre géographique de la cité s'affirme comme le lieu de connexion aux infrastructures de transport, mais aussi comme le lieu de vie sociale en accord avec le modèle d'aménagement de la cité-jardin prôné par Ebenezer Howard. Notons que la place centrale n'est pas encore complètement circonscrite et qu'un front bâti de deux étages borde la partie est de l'espace, tandis que des immeubles de quatre étages et demi définissent la partie ouest du parc. L'espace public est ainsi marqué par les deux premières phases d'édification de la Ville de Mont-Royal.

#### *Le cadre bâti*

En ce qui concerne le front bâti autour de la place Connaught, une photo aérienne de 1949 montre une transformation du



ILL. 18. PHOTO AÉRIENNE DU PARC CONNAUGHT EN 1949. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.



ILL. 19. IMMEUBLE COLLECTIF AVEC COUR DONNANT SUR LE PARC CONNAUGHT. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.



ILL. 20. MAISON DE TYPE MANOIR ANGLAIS. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 21. MAISON DE TYPE NOUVELLE-ANGLETERRE. | FRANÇOIS RACINE.

plan d'origine (ill. 18). Le nouveau type qui apparaît durant cette phase est l'immeuble collectif, principalement autour de la place Connaught. Les parcelles prévues par Todd de neuf mètres et demi de largeur ont été regroupées afin de mettre en place des bâtiments collectifs de quatre étages pourvus de marges latérales visant à assurer un bon ensoleillement des unités de logements. Ce front bâti ménage des respirations spatiales tout en étant plus imposant que celui constitué de bâtiments mixtes mitoyens de la période précédente. Ces bâtiments collectifs sont implantés aux abords du parc Connaught ponctuellement ou avec une volumétrie en forme de « U » afin

de délimiter des cours avant ou centrales (ill. 19). Les halls d'entrée sont directement accessibles de la place ou situés en retrait dans les marges latérales. Les entrées sont généralement situées au-dessus des socles de stationnement, élément nouveau qui s'intègre à ces immeubles de type conciergerie. Malgré leur caractère austère, ces immeubles ont des caractéristiques intéressantes, tels un socle en pierre englobant les balcons, des appareillages de brique soulignant leur couronnement, des portiques d'entrée monumentaux et des ramparts de fer forgé élaborés. Des bâtiments au gabarit très imposant apparaissent également durant cette phase le long des boulevards

Graham et Laird, principalement dans la portion sud du projet.

En ce qui a trait aux typologies résidentielles, les influences stylistiques se diversifient. L'influence anglaise se fait toujours sentir avec l'apparition du type manoir anglais qui intègre des éléments Arts & Crafts au niveau des matériaux. Toutefois, les maisons de cette phase sont imposantes et empruntent librement au vocabulaire de l'architecture médiévale en introduisant ici et là des tourelles et des ouvertures en meurtrières (ill. 20). La volumétrie fait ressortir la disposition plus irrégulière des pièces de la demeure. L'autre type qui apparaît



ILL. 22. MAISON DE TYPE CANADIEN. | FRANÇOIS RACINE.

durant cette deuxième phase de formation témoigne de l'influence de l'architecture de la Nouvelle-Angleterre. Le trait distinctif de cette typologie est la position des lucarnes, ces dernières faisant la jonction entre le mur de la façade et la toiture (ill.22). Ces maisons de type Nouvelle-Angleterre reprennent un trait régional des bâtiments de la côte est des États-Unis, un léger débord de toiture, caractéristique de l'architecture maritime. Enfin, l'architecture résidentielle de cette phase est marquée par un autre emprunt à l'architecture régionale. Les maisons de type canadien constituent une réinterprétation de la maison québécoise du dix-huitième siècle (ill. 22). La proportion plus accentuée de certains éléments comme les lucarnes et l'introduction du garage à la volumétrie montrent le caractère presque caricatural de cette réinterprétation.

Les trois typologies dominantes répertoriées pour la phase de 1935 à 1955 forment les secteurs d'habitation principalement localisés à l'ouest du territoire de la Ville de Mont-Royal, où l'habitation unifamiliale isolée est la plus répandue. Notons que ces types partagent des traits communs, comme la présence de garage couramment adossé ou intégré au volume d'habitation. De ce fait, les maisons s'étirent davantage en largeur sur

leur parcelle; les parcelles sont généralement plus larges que celles de la période précédente, permettant la plantation de haies ou d'arbres dans les cours latérales (ill. 23). Les marges avant importantes des habitations et la présence de la plantation d'alignement engendrent un brouillage de la distinction entre les espaces publics et privés, renforçant ainsi le caractère verdoyant des ensembles bâtis construits lors de la deuxième phase de formation de la banlieue jardin.

### ***Phase 3 de 1955 à 1975 : Modification du plan d'origine de Todd***

#### *Le site*

La photo de 1959 (ill. 24) montre que c'est lors de la troisième phase que le tissu de la Ville de Mont-Royal est entièrement construit, soit après un processus de formation s'étant étalé sur trois phases et sur une cinquantaine d'années. C'est la partie est de la ville qui a connu la plus grande croissance au cours de cette phase 3. La photo montre également les profonds bouleversements que connaît le territoire limitrophe de la cité. La construction de l'autoroute Métropolitaine constitue une forte limite au nord de la ville et provoque la disparition définitive de la plupart des maisons de ferme implantées le long de

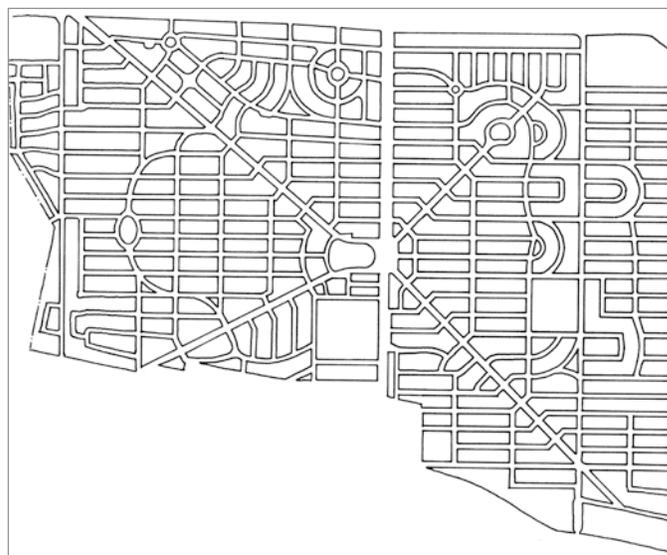
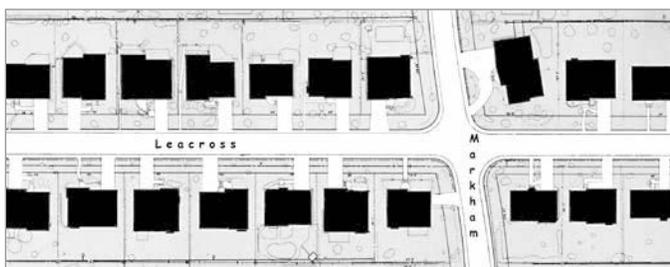


ILL. 23. PLAN DU MODE D'IMPLANTATION DU BÂTI LE LONG DE LA PROMENADE. | ATELIER B.R.I.C.

l'ancien chemin de la Côte-de-Liesse. À l'est, l'ancienne limite constituée par la présence du golf se dissipe au profit de la poursuite de l'urbanisation de la Ville de Mont-Royal avec une trame qui prend certaines libertés par rapport au plan orthogonal de Todd (ill. 24). La disparition du golf ne permet toutefois pas de suture avec le tissu adjacent des faubourgs, car, comme nous l'avons vu au début de cet article, les deux trames urbaines sont disjointes, l'une relevant de la croissance traditionnelle nord-sud des quartiers montréalais et l'autre d'une cité-satellite structurée en son centre par la voie ferrée. L'urbanisation de Montréal encercle maintenant le tissu de la Ville de Mont-Royal, le territoire agricole a disparu. La phase est marquée par la croissance du tissu suburbain des points est et ouest de l'île de Montréal, croissance qui va avoir des impacts sur la morphologie de la banlieue-jardin. La formation du tissu suburbain à l'échelle de la métropole durant la période ne se fait pas comme celle imaginée par Todd, en relation avec le système ferroviaire, mais au profit du réseau autoroutier qui se déploie à l'échelle de la grande région de Montréal. Cela permet la migration des populations de plus en plus loin du centre de Montréal pour rejoindre les banlieues dortoirs.



ILL. 24. PHOTO AÉRIENNE DE LA VILLE DE MONT-ROYAL EN 1959. | ARCHIVES DE LA VILLE DE MONT-ROYAL.



ILL. 25. PLAN ACTUEL DU RÉSEAU VIAIRE. | ATELIER B.R.I.C.

< ILL. 26. PLAN DU MODE D'IMPLANTATION DES TYPES DE BÂTIS DE LA PÉRIODE DE 1955 À 1975. | ATELIER B.R.I.C.

### Le réseau viaire

L'influence des nouvelles façons de faire des tissus suburbains des années 1960, avec la systématisation des tracés curvilignes et des ronds-points afin de dissuader la circulation automobile, ont des conséquences dans la mise en place du projet imaginé par Todd au début de vingtième siècle. Nous avons vu lors de la phase précédente que la promenade se bute à la plaine de jeux de la municipalité, empêchant la poursuite de cette voie de la cité. Durant la période s'étalant de 1955 à 1975, le tracé de la voie sinueuse est définitivement abandonné au profit de voies en boucles et en culs-de-sac. La comparaison du plan de Todd (ill. 1) avec le réseau viaire actuel (ill. 25) montre que la continuité des deux grands boulevards est atténuée par l'aménagement d'un rond-point dans la portion nord-est du boulevard Laird. Les modifications réalisées durant cette période font en sorte que ce boulevard se termine sur une

simple voie résidentielle étroite, affectant de ce fait la hiérarchie du réseau viaire du plan d'origine.

### Le parcellaire

Cette phase est marquée par la mise en place de parcelles beaucoup plus larges afin d'accueillir des habitations aux dimensions plus imposantes au fur et à mesure que les standards de surfaces habitables par famille s'accroissent. Les maisons résidentielles occupent une grande partie des parcelles de vingt mètres de largeur sur trente mètres de profondeur. Compte tenu de la grande largeur des bâtiments, les marges latérales ont tendance à rétrécir, limitant la présence végétale. De plus, la partie avant des parcelles est occupée par une grande part de matériaux minéraux, telle l'allée de garage, souvent de double largeur (ill. 26). Par rapport à l'implantation du bâti des phases précédentes, le bâtiment occupe presque la moitié de la superficie de la parcelle (ill. 26).

### Les espaces libres

La place Connaught est maintenant entourée d'un cadre bâti continu. La place, telle que réalisée, est circonscrite par un ensemble d'immeubles mitoyens de deux à quatre étages, à l'est, et par un ensemble d'immeubles d'appartements isolés de quatre étages, du côté ouest. Il s'agit d'un conglomérat d'immeubles faubouriens des années 1920, d'immeubles locatifs des années 1950 et d'édifices plus récents d'influence moderniste. Un bâtiment au gabarit monolithique monolithique imposant de quatre étages est construit sur l'ensemble d'un l'îlot en pointe de tarte situé au coin nord-est de la place, le Laird Canora Building.

Les ronds-points intégrés dans la partie nord-est du projet de Todd forment de nouveaux espaces libres à l'échelle du voisinage, comparables à ceux situés le long de la promenade.



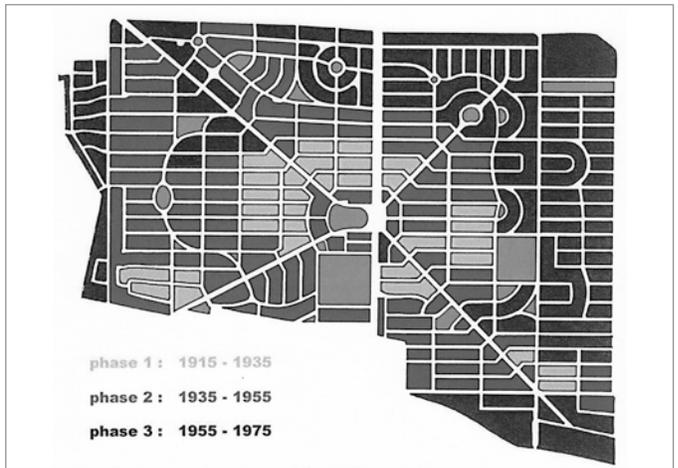
ILL. 27. MAISON DE TYPE BUNGALOW. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 28. MAISON DE TYPE COTTAGE. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 29. MAISON DE TYPE À DEMI-NIVEAUX. | FRANÇOIS RACINE.



ILL. 30. RÉPARTITION DES ENSEMBLES BÂTIS DES TROIS PHASES DE FORMATION. | TIRÉ DU PIAA DES QUARTIERS RÉSIDENTIELS, ATELIER B.R.I.C.

Les principaux équipements publics ne sont pas édifîés autour de la place Connaught comme dans le modèle howardien, mais sont établis au sud de l'espace central de la ville. Notons que l'hôtel de ville, bien qu'implanté sur une rue distincte qui longe la partie nord du grand îlot institutionnel, est visible à partir du boulevard Laird.

### *Le cadre bâti*

Cette troisième phase de formation et de croissance du tissu de la Ville de Mont-Royal voit l'apparition de typologies suburbaines d'influence américaine qui ont déjà commencé à se généraliser

dans les ensembles suburbains situés sur l'île ainsi que sur les rives sud et nord de Montréal. Il s'agit de la typologie bungalow, maison d'un seul étage qui s'étire sur presque toute la largeur de la parcelle et dont la toiture se prolonge jusqu'au-dessus du garage (ill. 27). Le cottage est un autre type de cette période; celui-ci s'apparente au bungalow, mais possède une plus grande superficie habitable avec ses deux étages pleins (ill. 28). Enfin, une innovation architecturale est également fort répandue dans les ensembles bâtis de cette phase, la maison à demi-niveaux (ill. 29). Cette habitation, sorte de croisement entre le bungalow et le cottage,

permet un lien spatial et visuel entre les différents niveaux. Cette stratégie, en plus d'animer la volumétrie de la maison, permet de glisser le garage sous la partie habitable.

Les ensembles de maisons généralement pavillonnaires construites entre 1955 et 1975 se retrouvent aux extrémités est et nord de la Ville de Mont-Royal, là où le tracé orthogonal de la trame de Todd a été délaissé au profit d'une trame de plusieurs rues curvilignes. Les masses bâties sont plus imposantes à cause de la hausse des standards de qualité de vie de l'ère suburbaine et de



ILL. 31. AGRANDISSEMENT D'UNE MAISON JUMELÉE DE TYPE MANOIR ANGLAIS DANS UN ENSEMBLE DE LA PHASE 2 :1935-1955. | SERVICE D'URBANISME, VILLE DE MONT-ROYAL.



ILL. 32. PARTIE EST DE LA PLACE CONNAUGHT RÉAMÉNAGÉE PAR L'ATELIER B.R.I.C. ARCHITECTES + URBANISTE EN 2001. | FRANÇOIS RACINE.

l'importance accrue de la voiture dans les déplacements quotidiens. Malgré la présence de seulement trois typologies courantes construites durant cette phase, il existe une grande variété dans le choix et l'utilisation des matériaux. La partition typique des maisons Arts & Crafts persiste avec des matériaux différents au rez-de-chaussée et à l'étage, mais des matériaux nouveaux apparaissent, notamment la pierre de taille irrégulière et le clin d'aluminium. Bien que les trois typologies soient la norme, chacune des maisons comporte des détails dans la composition architecturale et des variations dans la mise en œuvre des matériaux qui confèrent un degré intéressant d'unité et de diversité à ces secteurs plus récents. Enfin, soulignons que la présence d'arbres d'alignement, de marges avant importantes et l'étroitesse de la chaussée, pour les trois phases, établissent une continuité entre des ensembles construits à une cinquantaine d'années d'intervalle.

#### **Phase 4 de 1975 à 2014 : Réaménagement du centre-ville et protection patrimoniale**

L'ensemble résidentiel de la Ville de Mont-Royal constitue un héritage architectural que la municipalité tente de sauvegarder

par l'adoption d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)<sup>30</sup> en 2001 (ill. 30). Ces mesures poursuivent la tradition de contrôle de la qualité architecturale initiée dès 1912 par la CNR par l'instauration d'un comité d'architecture. Le PIIA permet de gérer les transformations architecturales selon les caractéristiques typo-morphologiques relatives aux mode d'implantation, à la composition architecturale et aux caractéristiques paysagères de chacune des phases de formation du cadre bâti en vue de conserver la cohésion et la qualité de ces ensembles uniques (ill. 31).

En 2001, la municipalité, en association avec un comité de citoyens, a instauré un programme particulier d'urbanisme (PPU) en vue de revitaliser la portion est de la place Connaught. Les connaissances acquises par l'examen des caractéristiques du plan de Todd sont opérationnalisées dans le travail de conception des nouveaux aménagements (ill. 32). Le découpage parcellaire de Todd sert d'élément ordonnateur et de liaison entre les trottoirs élargis attenants aux bâtiments mixtes et la promenade plantée le long de la voie ferrée. La partie asphaltée est minimisée à l'image des rues résidentielles de la ville. L'ajout de terre-pleins et d'une plantation d'alignement restituée

la figure des boulevards au centre-ville. De plus, le rétablissement de la bidirectionnalité des voies permet de clarifier la circulation automobile.

\*\*\*

Nous avons démontré dans cet article que l'étude des formes urbaines fournit aux intervenants des outils de travail précieux permettant d'agir de façon lucide sur le tissu urbain existant. Nous avons exposé également le processus d'évolution de l'architecture résidentielle de Montréal de 1912 à nos jours. Ces connaissances permettent d'offrir des pistes de réflexion pour la définition de formes urbaines répondant aux problématiques actuelles d'aménagement. Ce travail de recherche doit se poursuivre dans l'avenir afin de mieux documenter les pratiques québécoises d'urbanisme et de design urbain. Notre étude a permis de mieux comprendre une grande méconnue : la morphologie de nos établissements urbains, soit des formes et des espaces qui nous enveloppent au quotidien, qui constituent notre cadre de vie et qui répondent à nos besoins, des plus collectifs aux plus intimes.

Le cas de la Ville de Mont-Royal s'avère des plus intéressants, car il représente une démarche culturaliste qui rétablit certains

ponts avec les façons de faire traditionnelles de Montréal, tout en relevant d'une démarche de conception et de mise en œuvre novatrice. Son intérêt réside également dans le fait que sa conception a été réalisée au même moment où naît le mouvement moderniste et parallèlement à la diffusion du mouvement des cités-jardins en Amérique du Nord<sup>31</sup>. Le fait de comprendre les décisions formelles de Frederick G. Todd, ses choix, la synthèse qu'il a effectuée est riche en enseignements pour instaurer un savoir-faire relatif au design urbain, pratique encore jeune au Québec. Les connaissances issues de l'analyse des formes urbaines au Québec et, dans ce cas-ci, des formes planifiées, peuvent informer et guider les interventions contemporaines. Afin de bien saisir les tendances ayant influencé le concepteur de la Ville de Mont-Royal, il faut revenir sur les idées qui circulaient au début du siècle, à la croisée des courants qualifiés par Françoise Choay de progressistes et de culturalistes<sup>32</sup>. À la fois ville-satellite et banlieue-jardin, quartier englobé au tissu urbain montréalais et *transit-oriented development* avant la lettre, la Ville de Mont-Royal est à la croisée de l'édification spontanée et de la composition savante. Cette ville est sans contredit un exemple d'une démarche de design urbain ayant permis la mise en place d'un ensemble de grande qualité. Enfin, notre recherche a montré la flexibilité du plan conçu par Todd et son caractère adaptable à mesure que s'effectuent les transformations de la société québécoise. Comme nous l'avons vu tout au long de cet article, des transformations et des adaptations ont eu lieu à travers le temps sans dénaturer le concept global imaginé par Todd au début du vingtième siècle, ce qui confirme la force de sa vision et ses grandes qualités de designer urbain.

## NOTES

1. Soulignons que cette recherche découle en grande partie du travail d'analyse typomorphologique réalisé par l'Atelier B.R.I.C. (François Racine et Cécile Baird) préalable à l'élaboration du Plan d'implantation et d'intégration architecturale des ensembles résidentiels de la Ville de Mont-Royal adopté en 2001 par la Municipalité.
2. Voir les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal, [<http://pmad.ca/orientations/amenagement/objectifs/orienter-40-de-la-croissance-des-menages-aux-points-d'accès-du-transport-en-commun-metropolitain-structurant/>], et celles du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, [[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3097358&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3097358&_dad=portal&_schema=PORTAL)], sites consultés en septembre 2014.
3. Sitte, Camillo, 1989 [rééd. 1990], *L'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, Livre et communication.
4. Unwin, Raymond, 1909 [rééd. 2012], *Étude pratique des plans de ville. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Marseille, Parenthèses.
5. Voir à ce sujet : *Transit-Oriented Development – Canadian Case Studies / Aménagements axés sur le transport en commun – Études de cas canadiennes* (Société canadienne d'hypothèques et de logement), [[http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/amcodu\\_007.cfm](http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/amcodu_007.cfm)], consulté en septembre 2014.
6. Voir Beaudet, Gérard, 2014, « Produire l'habitat à la petite semaine et à la bonne franquette », *Revue ARQ*, n° 166, février.
7. Ce terme est utilisé depuis la Deuxième Guerre mondiale en Angleterre et il apparaît dès 1956 aux États-Unis. Raynaud, Michel Max et Pauline Wolf, sous la dir. de Gérard Beaudet, 2012, *Design urbain : approches théoriques, vol. 2, Fondements de l'Urban Design*, Montréal, Trames, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal. La notion de design renvoie au dessin, soit à la représentation graphique de l'espace et des formes urbaines, et au dessein de la ville, soit sa représentation idéale, imaginée et désirée par le concepteur.
8. Corboz, André, 2000, « Ville Mont Royal, cité-jardin vitruvienne », *Journal de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, vol. 25, n°s 2-4, p. 3-16.
9. Plusieurs auteurs ont traité de Frederick G. Todd et de la Ville de Mont-Royal sous les angles social, économique, politique et historique, mais peu selon la morphologie ou le design urbain. McCann, Larry D., 1996, « Planning and Building the Corporate Suburb or Mount Royal, 1910-1925 », *Planning Perspective*, n° 11, p. 259-301; Meek, Margaret Anne, 1975, *History of the City Beautiful Movement in Canada 1890-1930*, mémoire de maîtrise, Vancouver, Université de Colombie-Britannique, École de planification régionale; Asselin, Vincent, 1995, *Frederick G. Todd. Une pratique de l'aménagement ancrée dans une époque, 1900-1948*, mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement; Julien, Barbara, 2008, *Entre la rue et le jardin : l'espace public dans la cité-jardin dans les temps de l'espace public urbain*, Québec, MultiMondes.
10. Formé par la firme Olmstead et Eliot, venu à Montréal en 1898 pour superviser les travaux dans le parc du Mont-Royal, Todd s'y installa définitivement en 1900. Voir Asselin, *op. cit.*
11. Choay, Françoise et Pierre Merlin, 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France.
12. Définition de *morphologie urbaine* dans Choay et Merlin, *op. cit.*
13. Racine, François, 1999, *Degré de discontinuité dans la transformation du tissu urbain, l'influence du modèle suburbain*, thèse de doctorat, Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement.
14. A ce sujet, voir Corboz, *op. cit.*
15. Dans sa thèse, Gabriel Rioux (2013, *Le milieu de l'urbanisme à Montréal (1897-1941), histoire d'une « refondation »*), thèse de doctorat conjoint en études urbaines et histoire, Universités du Québec à Montréal et de Paris 1) présente un plan réalisé par Harold Lawson en 1924 définissant un système de nouvelles voies publiques rayonnantes et de parcs à l'échelle de Montréal visant à mieux intégrer la Ville de Mont-Royal au tissu urbain de Montréal. Il tire parti des capacités de croissance des quatre avenues rayonnantes du plan de la Ville de Mont-Royal.
16. Howard, Ebenezer, 1902 [rééd. 1946], *Garden Cities of To-Morrow*, Londres, Faber and Faber.
17. Rioux, *op. cit.*
18. Howard, *op. cit.*
19. Choay, Françoise, 1965, *L'urbanisme, utopies et réalité. Une anthologie*, Paris, Seuil.

20. Voir la classification des courants de pensée en urbanisme dans Choay, *id.*
21. La cité-jardin ne devait pas rester un élément solitaire, mais devait faire partie d'un réseau plus large constitué de cités-jardins identiques, elles-mêmes situées autour d'une cité-jardin plus grande, le tout relié par un réseau de chemin de fer.
22. McCann, *op. cit.*
23. Voir Lucan, Jacques, 1987, *Le Corbusier, une encyclopédie*, Paris, Éditions du Centre Georges-Pompidou.
24. Meek, *op. cit.*
25. Ce modèle se distingue de la cité-jardin puisque nous ne retrouvons pas les idéaux sociaux du modèle de Howard, dont la propriété collective des terrains et le principe d'autosuffisance.
26. Corboz, *op. cit.*
27. Racine, François, 2010, « L'apport de la morphologie urbaine dans une perspective d'intervention sur un secteur historique : Le quartier ouest de l'arrondissement de Ville-Marie à Montréal », *Journal de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, vol. 35, n° 1, p. 57-66.
28. Devey, Peter, 1987, *L'architecture Arts & Crafts*, Bruxelles, Mardaga.
29. Ce courant s'oppose à la production industrielle et prône un retour à la culture manuelle artisanale.
30. Atelier B.R.I.C., 2001, *Plan d'implantation et d'intégration architecturale du tissu résidentiel de la Ville de Mont-Royal*, Services techniques, urbanisme et inspection, Ville de Mont-Royal.
31. Voir à ce sujet Rioux, *op. cit.*
32. Choay, *L'urbanisme, utopies et réalité...*, *op. cit.*