

Montréal, espace collectif et liberté individuelle

Alan Knight et Valérie Gravel avec la participation de Annie Lebel

Éric Mumford, dans le livre *Defining Urban Design*¹, décrit les idées urbanistiques de CIAM ainsi que leurs lentes transformations de ce côté de l'Atlantique. Il démontre qu'à partir des années cinquante, un intérêt grandissant se manifeste chez les adeptes de la table rase pour des réponses plus sensibles au contexte existant, notamment les édifices existants, les trottoirs et les « rues traditionnelles ». Mumford met en évidence le souci constant des concepteurs de travailler la ville en relation étroite avec l'espace urbain et ses « principes » de mise en forme. Or, avec la métamorphose du développement urbain « métropolitain » en processus d'urbanisation essentiellement régional propre à notre époque une actualisation des principes de design urbain semble de mise. Cet article s'interroge donc sur les stratégies de design urbain pertinentes pour faire face à la condition post-métropolitaine actuelle.

Même si la critique de l'urbanisme des CIAM précipité par Team X semble familière, certains apports individuels restent encore méconnus, tels ceux de O.M. Ungers. C'est à ce moment précis de l'histoire qu'intervient le texte *Imaginer le néant*². Texte dans lequel Rem Koolhaas parodie Le Corbusier, de façon à peine dissimulée, pour ensuite mettre de l'avant les idées méconnues d'Ungers au sujet de la *ville archipel*.

« Qui n'éprouve pas une intense nostalgie à l'égard de ceux qui pouvaient (...) avec un simple coup de crayon rouge, condamner— ou était-ce libérer, après tout— des quartiers entiers de désespoir urbain, changer des destinées, spéculer sérieusement sur le futur à l'aide de diagrammes totalement absurdes (...) le nœud papillon seul signe extérieur de leur folie »³

IMAGINER LE NÉANT

Les textes toujours provocateurs de Koolhaas, ont souvent un effet à retardement; particulièrement sur notre perception de la vie urbaine. Tel est le cas du texte *Imaginer le néant* qui nous semble aujourd'hui s'appliquer à l'état de la post-métropole.⁴ Ce texte contient trois idées importantes: une nouvelle lecture de la ville de Berlin d'après-guerre, une réflexion issue d'un séminaire mené par Ungers concernant les métropoles en transition et un retour implicite sur le concept de *grossform* développé par Ungers⁵.

(1). Éric Mumford. *Defining Urban Design: CIAM architects and the formation of a discipline*, 1937-69, New Haven: presse de l'université Yale, 2009.

(2). Rem Koolhaas. *Imaginer le néant*, 1985, l'Architecture d'Aujourd'hui, #238, p. 38

(3) : Idem. Koolhaas, *Imaginer ...*
Version originale anglaise:
«Who does not feel an acute nostalgia for the types that could, no more than 15 years ago, condemn [or was it liberate after all?] whole areas of alleged urban desperation, change entire destinies, speculate seriously on the future with diagrams of untenable absurdity (...) bow ties the only external sign of their madness?»

(4). Références au sujet de la *post-métropole* et de la *transition urbaine*, voir :
Soja, E.W. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Basil Blackwell, 2000.

(5). Oswald Mathias Ungers. *Grossform*, Aujourd'hui: Art et Architectures, #57-58, Octobre 1967, p.108-119 (publié en allemand sous le titre *Grossformen im Wohnungsbau*, dans *Zür architektur* en 1966)

Berlin

Après la guerre, Berlin apparaît comme un véritable laboratoire de mutations métropolitaines. La fragmentation de l'espace urbain, figuré par l'image en tête de l'article de Koolhaas montrant *Friedrichstrasse* en ruine, a mené à l'élaboration du concept de *ville archipel*. Cette vision berlinoise propose d'interpréter la ville comme un archipel dont les îles sont les fragments hétérogènes, formés par les « centres historiques », et dont la mer est constitué de vastes parcelles en ruine.

Archipel vert

L'idée de Berlin comme d'un archipel provient d'un séminaire donné par Ungers, en 1977⁶, auquel participa Koolhaas. Ce concept « qui ne semblait pas, jusqu'à présent, avoir été reconnu »⁷ proposait :

«...un Archipel Vert pour un Berlin théorique dont le futur était conçu selon deux lignes d'action diamétralement opposées : le *renforcement* des parties de la cité qui le méritaient et la *destruction* de celles qui ne le méritaient pas. »⁸

En proposant un travail de conservation et d'effacement sur la ville de Berlin Ungers établit aussi les bases théoriques d'une réflexion sur la post métropole qui met l'accent sur la requalification des espaces, en ruines ou en friches, en espaces collectifs.

Grossform

La reconnaissance du rôle d'Ungers dans l'émergence de la notion de *ville archipel* suggère, de façon sous-jacente, un retour sur le concept de *grossform*, datant de 1966⁹. La *grossform* est un concept qui permet de clarifier la relation entre l'espace urbain et le projet architectural dans leur rôle social. Une fois lié à la notion de *ville archipel*, le concept de *grossform* permet de comprendre qu'une intervention ponctuelle (architecturale) peut avoir un rôle important dans la formation d'un nouvel espace collectif urbain. Aldo Rossi, qui partageait les mêmes préoccupations, avait d'ailleurs déjà introduit les idées d'Ungers en Italie dans un article de 1960.¹⁰

Stalking la post-métropole

Berlin, qui connaît après la Seconde Guerre mondiale une décroissance démographique, n'est pas la seule ville à présenter l'aspect de ville en friche ; dans la deuxième moitié du 20^e siècle, toutes les métropoles manufacturières

(6). O. M. Ungers, (Publication complétée en collaboration avec R. Koolhaas, H. Kollhoff, etc.). *City within the city*, lotus #19, 1978, p.82-97

Publié précédemment en allemand dans le cadre de l'académie d'été, 1977, sous le titre *Die Stadt in der Stadt*.

(7). Idem. Koolhaas, *Imaginer le Néant*.

Version originale anglaise :

« ... a concept was launched with as yet unrecognized implications ... »

(8). Idem. Koolhaas, *Imaginer le Néant*.

Version originale anglaise :

«A Green Archipelago» proposed a theoretical Berlin whose future was conceived through two diametrically opposed actions - the *reinforcement* of those parts of the city that deserved it and the *destruction* of those parts that did not.

(9). Idem. O. M. Ungers. *Grossform*.

(10). Aldo Rossi. Italie, Casabella, #244, 1960. Cité en: Schrijver, Lara. *OMA as tribute to OMA: exploring resonances in the work of Koolhaas and Ungers*, *The Journal of Architecture*, 13: 3, 2008, p.235-261.

du 19^e siècle subissent une désindustrialisation. De plus, dès les années cinquante en Amérique du Nord, l'industrie ferroviaire diminue en importance au profit du système autoroutier qui se développe rapidement. L'étalement urbain est attribuable à ce nouveau type d'infrastructure qui facilite l'exode de la population vers la région urbanisée.

Montréal, en pleine transition métropolitaine, se transforme alors en un paysage de friches infrastructurelles marqué par la présence d'édifices industriels désaffectés. C'est en ce sens que le « laboratoire de Berlin » est précurseur de la métamorphose des métropoles. L'expérience de l'espace de la « transition post métropolitain »¹¹ élargit notre compréhension du paysage pour inclure l'espace de la voirie. Manifestement, le paysage et les infrastructures sont étroitement liés. Les espaces qui émergent de cette exploration du paysage de la post métropole, dont les parcs, les jardins et tous les espaces fortuits coexistant le long des canaux, des autoroutes, et des voies ferrées apparaissent comme des ressources essentielles dans l'aménagement futur de la région.

Montréal, dans sa transition métropolitaine, a vu apparaître des enclaves d'habitation ainsi que des « destinations régionales », notamment le centre commercial ou le centre civique. Bref, toute sa périphérie s'est métamorphosée en un vaste tapis urbanisé, où la liberté individuelle et le domaine privé priment sur la liberté collective. Soja, en ce sens reste pertinent:

« ... la recomposition des formes urbaines et des structures sociales, (...) formant la transition post métropolitaine, a sensiblement modifié notre imaginaire urbain, brouillant ses frontières et significations autrefois plus claires tout en créant de nouvelles façons de penser et d'agir dans le milieu urbain. »¹²

(11). Edward Soja, IN : *Post-modern geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Londres, 1989.

(12). Idem. E. Soja. *Post-metropolis*.
Version originale anglaise: (p.324)
«...recomposition of urban forms and social structures, and many other forces shaping the postmetropolitan transition have significantly reconfigured our urban imaginary, blurring its once clearer boundaries and meanings while also creating new ways of thinking and acting in the urban milieu.»

MONTRÉAL : URBANISME ET POST-MÉTROPOLE

De nouveaux modèles d'urbanisme banlieusards ont été introduits au Canada dans le premier quart du 20^e siècle. À Montréal et en périphérie, certains de leurs principes ont été retenus et appliqués de façon pragmatique. Précurseur du développement corporatiste anonyme de la banlieue, le *Canadian Northern Railway* (CN) a planifié une entreprise immobilière, au nord de la montagne, en 1910.¹³ L'objectif de ce projet était de financer les coûts de construction d'un tunnel ferroviaire qui passerait sous le Mont-Royal afin de relier le centre-ville (gare centrale) à cette « ville modèle » aujourd'hui connue sous le nom de ville Mont-Royal.

Voulant prendre en charge ce fait historique, nous avons tracé une ligne à partir du centre-ville afin de donner un vecteur d'exploration à la métropole. Cette ligne suivait avec précision les rails du CN qui partent des actuelles mégastructures souterraines du centre-ville jusqu'au secteur Chabanel — un vaste parc industriel et manufacturier contenant plusieurs noyaux d'habitation, à la lisière de deux autoroutes. (Voir image 1)

Ligne et dérive

L'« errance nomadique » est alors devenue le moyen d'affronter les différents territoires de la ville que traversait la ligne.¹⁴ Cette exploration par la marche, implique une investigation non seulement de la ligne, mais de tous les événements est-ouest qu'elle rencontre. L'errance permet de dériver de la ligne, tout en gardant en tête un objectif, une direction, une destination. En situation urbaine, la dérive permet de percevoir la ville telle qu'elle, plutôt que la ville planifiée, théorique et transcrite sur papier.

«La dérive permet une critique des circonstances contemporaines de la ville, non pas de l'extérieur ou d'en haut (comme dans un *master plan*), mais plutôt d'une participation à l'intérieur même du tissu et des contours de la réalité politique et institutionnelle.»¹⁵

Observer les faits concrets des territoires de la ville par la marche c'est d'ailleurs ce que Francesco Careri suggère dans son livre *Walkscape*. En nous perdant au milieu de l'amnésie urbaine de la post-métropole, nous avons rencontré ces espaces :

« ... que les Dadas définissaient comme banal et que les surréalistes définissaient comme *l'inconscient de la ville*. Mémoire réprimée, rejet et absence de contrôle

(13). L. D. McCann. IN : *Planning and building the corporate suburb of Mount Royal, 1910-1925*, Planning Perspectives, 11:3, 1996, p.259-301.

(14). *Manifeste Stalker* en ligne : <http://digilander.libero.it/stalkerlab/tarkow/sky/tarko.html>
Errance nomadique: terme emprunté

(15). Corner, James. *The agency of mapping*, première publication dans le livre *Mappings*, édité par Denis Cosgrove Londres : Reaktion Books, Ltd. 1999.
Version originale anglaise :
« Moreover, the drift permits a critique of contemporary circumstances, not from outside and above (as a master-plan) but from participation within the very contours and fabric of political and institutional reality. »

ont produit un système d'espaces vides (la mer de l'archipel) à travers lequel il est possible de dériver ... »¹⁶

À Montréal, marcher sous les autoroutes, sur les rails de chemin de fer et aux lisières des quartiers enclavés, c'est voyager dans ces divers « *territoires actuels* » pour en constater l'état réel.

« Les Territoires Actuels forment le négatif de la ville bâtie, les aires interstitielles et marginales, les espaces abandonnés ou en voie de transformation. (...) Traverser est pour nous un acte créatif, il signifie créer un système de relations au sein de la juxtaposition chaotique des temps et des espaces qui caractérisent les Territoires Actuels. »¹⁷

Traverser les lieux abandonnés, lieux de friches et d'infrastructures, est un geste subversif qui permet d'agir autrement sur la métropole en transition. (voir images 2.1-2.4) L'expérimentation du terrain par l'intermédiaire de la dérive a, de ce fait, transformé la ligne de départ en une étude de l'agglomération métropolitaine. (voir image 3)

Montréal, ville de quartiers

«...la plupart des centres historiques flottent dans un champ métropolitain plus large, que les façades urbaines ne masquent que partiellement. (...) La Métropole peut parvenir à une cohérence qui n'est pas celle d'une composition homogène et planifiée, mais plutôt, dans les meilleures conditions, un système de fragments, de réalités multiples dont, les restes du noyau historique peuvent faire partie. »¹⁸

Montréal est une ville de quartiers, véritables noyaux historiques, dont l'autonomie relative réside dans leurs trames orthogonales distinctes. (voir image 4A) Les limites entre les quartiers de Montréal sont souvent marquées par un changement d'orientation de la grille des rues, historiquement introduite par les différentes orientations du cadastre colonial. De plus, ces limites sont consolidées par le tracé des lignes de chemin de fer passant, dès le milieu du 19^e siècle, entre les noyaux bâtis. La trame de Montréal est donc

(16). Careri, Francesco. *Walkscapes, Camminare come pratica estetica*, 2006, Einaudi

Version originale anglaise :

« ... Losing oneself amidst urban amnesias Stalker has encountered those spaces Dada defined as banal and those places the surrealists defined as the uncounscious of the city. Repressed memory, rejection, absence of control have produced a system of empty spaces (the sea of the archipelago) through which it is possible to drift...

(17). Idem. Manifeste *Stalker* en ligne.

Territoires Actuels : terme emprunté au groupe Stalker. Voir aussi notamment la liste des actions du texte *Walkscapes*.

(18). Idem. Koolhaas. *Imaginer le néant*
Version originale anglaise:

« ... that many historic centers float in larger metropolitan fields, that the historic facades of the cities merely mask the pervasive reality of the un-city (...) The kind of coherence that the metropolis cand achieve is not that of a homogeneous, planned composition. At the most it can be a system of fragments. In Europe, the remnant of the historic core may be one of multiples realities.»

un montage de différentes trames apparues dans le temps de façon organique, formant aujourd'hui une apparente homogénéité. L'«archipel» montréalais est essentiellement fondé sur cette structure de rues — armature de la vie collective plus lente, qui fait contraste avec la «supergrille» de voies artérielles. Albert Pope, dans un important article, *Terminal Distribution*, argumente que :

«... cette infrastructure de rues — aussi historique que contemporaine — avait le pouvoir d'imbriquer profondément l'organisation sociale dans notre existence. »¹⁹

Suivant les arguments de Pope et en dehors de toute polémique historiciste, il est possible d'envisager avec que les trames orthogonales des quartiers, sont les structures irréductibles de l'espace collectif. À ce titre, le livre *Ladders*²⁰ est une explication lucide du lien entre les infrastructures et la texture de notre vie quotidienne. Bill Hillier, dans *The social logic of Space*, constate aussi que s'il y a une logique sociale de l'espace, il y a également une logique spatiale de la société.²¹ C'est en ce sens que Pope maintient que les infrastructures ont un profond effet sur la sociabilité des citoyens.

«Nous les designers comprenons la logique cachée des infrastructures urbaines et leur capacité, en dépit de notre propre volonté, à empêcher ou à accélérer le développement de la sociabilité.»²²

Si l'on admet l'importance sociale de ces noyaux, il ne faut pas tomber dans le piège de leurs préservations intégrales. L'insistance montréalaise envers le patrimoine urbain a mis en scène une opposition entre la préservation des quartiers et la nécessité de renouveler la ville.

« Si la conservation occupe depuis quelques décennies une place prédominante dans l'aménagement urbain (...) à Montréal, elle ne fait pas encore l'objet de réflexions quant à son impact par exemple sur le développement et la création. (...) Il nous semble donc pertinent aujourd'hui de questionner, d'une part, des certitudes considérées comme consensuelles, d'autre part, des paradoxes dans les façons de faire.»²³

(19). Pope, Albert. *Terminal distribution*, Architectural Design, volume 78, article 1, janvier/février 2008, première publication en ligne: 24 janvier 2008
Version originale anglaise:

« I would like to argue here that street infrastructure - both historical and contemporary - embeds social organisation at the deepest levels of urban existence.»

(20). Albert Pope IN: *Ladders*, Princeton Architectural Press, 1997, 208 pages
Site internet:
<http://www.rice.edu/~lda/Staging/Ladders/>

(21). Bill Hillier, *The social logic of Space*, Cambridge University Press, New York : 1988, c1984, p.26-27

(22). Idem. A. Pope. *Terminal dist...*
Version originale anglaise:
«This unique understanding comes to us as designers who recognise the concealed logic of urban infrastructures and how it may unwittingly block or accelerate the development of the social.»

(23). Jacques Lachapelle, Brodeur, Mario, *Mémoire sur l'approche patrimoniale montréalaise en 2009* présenté à l'Office de consultation publique de Montréal. 2009.

Brodeur et Lachapelle déplorent ainsi «l'effacement du temps présent». Si tout le centre de Montréal est considéré comme patrimoine, où sont alors les endroits désignés comme secteurs de développement futur? Dans cette optique, il est nécessaire de questionner cette tension entre l'ancien et le nouveau, pour saisir correctement la relation entre la trame orthogonale et son usage par la société.

Dans la recherche du temps présent par la dérive, les espaces entre les trames nous sont apparus avec une toute nouvelle signification. La continuité implicite dans la friche ferroviaire dessine une voie de déambulation possible reliant les quartiers entre eux. Ce projet peut être envisagé, avec Brodeur et Lachapelle, comme un nouvel espace de développement urbain et être actualisé grâce à la notion de ville archipel, qui propose un curetage sélectif des friches infrastructurelles et une requalification de fonctions, dans un horizon de 40 ans.

Montréal, ville d'infrastructures

L'arrivée des autoroutes à Montréal a accentué le développement urbain discontinu de la ville. Il existe peu d'écrits au sujet de l'apparition des autoroutes au Canada à partir des années cinquante.²⁴ Une étude plus approfondie, d'abord des *Interstates* aux États-Unis et une mise en histoire de ce type d'infrastructure au Canada, permettrait de comprendre à quel point Montréal a perdu le contrôle sur le développement et la qualité de son cadre de vie. Montréal est devenu une ville d'infrastructures et de mégaprojets sans que l'on s'en aperçoive.

(24). André Lortie. *Les années soixante, Montréal voit grand*, CCA, Montréal, 2004, 205 pages

Dans *Ladders*²⁵, Pope documente ce mécanisme de la déconstruction de notre vie métropolitaine à partir des années cinquante. Il observe la trame orthogonale comme ayant essentiellement un effet centrifuge pour le développement urbain. Il constate qu'une trame de rues ouverte favorise une organisation spatiale essentiellement sociale et démocratique, en plus d'annuler les différences et de supprimer les hiérarchies. Toutefois, la ville du 19^e siècle, basée sur la grille orthogonale, a été progressivement remplacée par des enclaves corporatives (les super îlots), des unités de voisinage, des centres commerciaux, liés par l'arborescence d'un ensemble d'autoroutes, de bretelles et d'artères associées. Selon Pope, nous n'avons pas aperçu les effets subtils de l'érosion de la grille des rues et de la construction des enclaves autant en ville qu'en banlieue. Pourtant, nous faisons aujourd'hui face à une individualisation radicale de l'habitat par la construction, sans variation, de véritables «enclaves refuges» à l'abri de la vie métropolitaine, et ce, malgré une réflexion constante sur la post-métropole depuis les séminaires d'Ungers sur Berlin.

(25). idem. Pope: *Ladders*

Montréal, ville archipel

«Si aux parcs et aux grands vides urbains, nous ajoutons tous les terrains vagues, les marges abandonnées infestées de ronces, on peut observer comment le vide ne cesse de se ramifier à différentes échelles.»²⁶ (voir images 4B et 4C)

À Montréal, le réseau ferroviaire peut être le lieu d'articulation des espaces limitrophes sous-utilisés. Une requalification de ces friches à l'échelle de la ville, permet d'envisager un nouveau plan pour Montréal proposant un espace collectif urbain à mobilité lente qui assurerait la perméabilité et la connectivité des quartiers tant à l'échelle globale que locale. Ce plan permettrait d'inclure dans ces espaces: des parcs, des bassins de rétention d'eau, des moyens de transport à carbone zéro (tramway, vélo, etc.), des lieux dédiés à l'agriculture urbaine, etc. C'est repenser la ville à travers quatre préoccupations environnementales: l'énergie, l'écologie, la mobilité et l'équité sociale.²⁷

Il s'agit d'inventer de nouvelles infrastructures de rues et de boulevards dans lesquelles on peut tisser, dans un ensemble cohérent, différentes préoccupations d'ordre fonctionnel et environnemental. (voir images 5.1-5.3) Ici, les écrits des dernières années, de Viganò et Secchi sont exemplaires ils proposent une nature qui s'insère à travers la ville comme lieux écologiques et lieux de pratiques sociales.²⁸ Pour emprunter les mots de Bernardo Secchi c'est :

« ... la tentative d'insérer, entre le temps social toujours plus accéléré et le temps lent de la ville physique, un temps intermédiaire, le temps de la nature, des arbres, des pluies, des saisons, du soleil, du vent et des marées ... À ce temps intermédiaire, on assigne le mandat d'établir une liaison entre le rythme de la société et celui de l'espace physique. »²⁹

« ... le projet de la ville contemporaine est en priorité un projet de sol, capable de construire un horizon de

(26). Idem. *Manifeste Stalker* en ligne.

(27). Bernardo Secchi et Viganò, Paola, IN : *Le Grand Paris*. Équipe Studio 09 <http://www.legrandparis.net/actualitedetail/87>

(28). Bernardo Secchi et Viganò, Paulo. Antwerp, paysages of a new modernity, SUN, Amsterdam, 2009, 241 pages

(29). Bernardo Secchi. *De l'urbanisme et de la société*, conférence prononcée à l'Université Pierre Mendès France, Grenoble 2, le 30 juin 2004 à l'occasion de l'attribution du titre de Docteur Honoris Causa

(30). Bernardo Secchi. *Première leçon d'urbanisme*, traduit de l'italien par Patrizia Ingallina Editions Parenthèses, 2006

sens pour une ville inévitablement dispersée, fragmentaire et hétérogène.»³⁰

Il s'agit donc d'imaginer les friches ferroviaires comme un futur réseau de mobilité lente. Plus vite que notre marche nomadique à travers le territoire, mais plus lente que la traversée rapide de l'autoroute.

« Une ville où les *espaces de séjour* sont les îles de la grande mer formée par l'*espace d'aller*. »³¹ (voir images 8.1-8.2)

(31). Francesco Careri. *Walkscapes*
Version originale anglaise:
«A city in which the spaces of staying are the islands in the great sea formed by the space of going. »

Pour paraphraser Secchi et Viganò : l'accessibilité généralisée aux lieux d'emplois, aux centres commerciaux, aux équipements, aux parcs et jardins dispersés, une accessibilité qui irrigue toute la post-métropole implique un grand effort imaginatif: sortir des images figées et envisager la métropole avec un regard nouveau.

«Porosité, connectivité et perméabilité (des tissus) sont des conditions nécessaires, mais pas suffisantes à l'accessibilité.» ...³²

(32) Bernardo Secchi et Viganò, Paola, IN : *Le Grand Paris*. Équipe Studio 09
<http://www.legrandparis.net/atualitedetail/87>

Le travail que proposent Secchi et Viganò pour la réfection des infrastructures de la post-métropole tourne largement autour du concept de l'isotropie. Ce qui décrit « une situation physique dans laquelle on n'a pas de direction privilégiée... », où les gens circulent aussi bien dans le sens est-ouest que nord-sud.

Les trois échelles du travail sur la région

Par définition, lors de la transition post-métropolitaine, l'imaginaire de la ville subit un changement historique, car les citoyens envisagent aujourd'hui l'accessibilité au territoire urbanisé comme autrefois ils envisageaient la ville et sa campagne immédiate. Ainsi, le territoire urbanisé est l'objet d'un travail à trois échelles: régionale, du quartier et du site même. Sur le plan de notre travail, les trois échelles consisteraient en l'élaboration d'un plan structural du territoire, la reprogrammation de segments à l'échelle des quartiers et la conception de projets ponctuels exemplaires s'insérant à l'intérieur du schéma global. Par exemple, dans le projet de la métropole à consommation de carbone zéro, le succès résiderait dans les différents gains d'énergie aux trois échelles. (voir images 6.1-6.4)

Plan structural

Un plan structural pour Montréal consisterait par exemple, à réfléchir sur le réseau de friches infrastructurelles et ses liaisons aux rives et parcs

riverains du fleuve puisqu'il offre le potentiel pour imaginer un *autre Montréal*. (voir images 4.2-4.3)

Segments reprogrammés

À l'échelle intermunicipale par exemple, il y aurait la définition d'une route de tramway entre les quartiers ou par exemple les projets de collecte des eaux de surface — projets de reprogrammation du sol. (voir images 7 et 8)

Projets ponctuels

Enfin, avec le projet démonstrateur, différentes municipalités pourraient comprendre comment contribuer aux buts globaux de la métropole. (voir images 6.1-6.4)

Grossform

«Est-ce que l'espace collectif peut aider à négocier les oppositions inévitables de la métropole contemporaine? (...) Est-ce que l'architecture peut offrir un espace signifiant qui réussit à agir comme médiateur entre les nombreux espaces publics fragmentés et l'espace privé individualisé? »³³

Schrijver parvient ici à nous faire voir la fonction de la *grossform* dans la pensée post CIAM d'Ungers et Koolhaas. Un souci implicite semble être présent dans leurs travaux: l'équilibre entre les espaces collectifs et la liberté individuelle. Comme le souligne Lara Schrijver, les deux architectes admettent «*le pluralisme d'une société individualisée sans rejeter l'idée qu'un cadre cohésif urbain plus large soit possible.*»³⁴

Dans le célèbre dessin *The City of the Captive globe*³⁵, Koolhaas considère que l'unité est atteinte par l'élément neutre de la grille de New York. Koolhaas, tout comme Albert Pope, voit dans la grille une réponse à la tension entre libertés individuelles et liberté collective au sein de la post métropole.

« ... plus de liberté pour les éléments individuels qui pourront être définis par un schéma plus large qui tiendra ces différents éléments individuels en place. (...) Ainsi, la *grossform* contient la problématique que Koolhaas adressera plus tard dans son idée

(33). Schrijver, Lara. *The Archipelago City: Piecing together Collectivities*, Oase 71, Urban formation and collective spaces, édité par Tom Avermaete, Fransje Hooimeijer, 2007, p. 17 à 37

(34): Idem. Schrijver, *The Archipelago City...*

(35). Koolhaas, Rem. *New York Délire*, New York, 1978, p.317 traduction française Catherine Collet, éditions Parenthèses. (projet original 1972)

(36). Schrijver, *The Archipelago City...*

‘Bigness’: il y a une tension constante entre la forme et l’échelle. »³⁶

Le concept de *grossform*, permet de concevoir des interventions ponctuelles découlant du plan spatial de la ville où l’architecture agirait comme point de pivot d’un espace collectif en devenir. La négociation continuelle entre l’architecture et la ville est centrale non seulement pour pouvoir créer des espaces collectifs porteurs de sens, mais aussi dans l’optique de changer les pratiques du design urbain.

* * *

En attendant que la critique de Pope soit reconnue, critique de l’usage d’un unique schéma d’aménagement urbain fondé sur les autoroutes et les enclaves, il est essentiel d’explorer d’autres avenues de la mobilité.

(37). Marc Baraness. *Le paysage de l’infrastructure*, dans: *Infrastructures villes et territoires*, l’Harmattan. Montréal, Qc, Canada, 2000. Page 126.

« L’infrastructure elle-même, spécialement la voirie urbaine, ne peut continuer à être considérée que comme simple élément de « circulation », de « transport ». Chaque élément d’infrastructure – une rue, une autoroute, une ligne de chemin de fer, par exemple – est aussi un lieu. Un lieu de circulation évidemment, mais aussi un lieu avec ses limites et ses qualités que l’on peut saisir de manière statique; (...) comme un espace dans lequel on est. »³⁷

Une attitude pluraliste face au paysage urbain est déjà enracinée dans notre imaginaire post métropolitain. En fait, c’est cette notion de paysage, de variation et de diversité, d’individualité juxtaposée à la collectivité, qui nous semble primer aujourd’hui. À l’origine, le mot «paysage» se renvoyait à l’étendue de pays qui s’offre au regard. Le paysage en tant que panorama visuel – notion qui apparaît dans l’art du 16^e siècle – a été augmenté et diversifié à l’ère moderne pour inclure une série d’espaces urbains et industriels et leurs représentations dans l’art, le cinéma, et la littérature. Du sujet humain idéalisé – un genre étroitement lié au romantisme du 19^e – on a adopté une interprétation plus diversifiée et dynamique de contextes précis dans lesquels des paysages sont produits et seront expérimentés. Il devient alors impératif aujourd’hui de «composer avec la différence» en requalifiant les espaces dysfonctionnels comme lieux de diverses activités collectives. C’est dans ce sens que Secchi entend que les impératifs de densité et d’uniformité ne sont plus pertinents pour la post métropole. Il faut composer avec diverses densités dans la discontinuité. À l’opposé de «l’urbanisme de la continuité»

38). Ce texte n’aurait pu être réalisé sans la collaboration enthousiaste de: Laurence Aubin-Steben, Aurélie Bourassa, Samy Ait Oubelli, Simon Pouliot-Laforte, Martin Paré, Jérôme Glad, Noémie Belanger, Valérie Gravel, Christine Robitaille, Audrey Lavallée, Pauline Butiaux, Martine Vincent-Larocque.

moderne, il faut relier l'individualité des bâtiments avec la vie collective de l'espace public. Voilà la raison d'être de la *grossform*.

Les dessins et propositions qui accompagnent ce texte ont été produits dans l'atelier Architecture Urbaine de la faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal, à l'hiver 2011. L'Atelier était dirigé par Alan Knight et Annie Lebel. Deuxième travail de recherche-création, dans le cadre d'un travail plus long, de l'investigation de la condition des métropoles contemporaines, entamé en 2010. Le premier travail explorait la célèbre ville intérieure de Montréal autour de la Gare Centrale.

Un corpus de textes intégré dans le cadre d'un séminaire a servi de ligne de conduite à l'atelier. Les textes rassemblés de Pope, Ungers, Koolhaas, Secchi et Schrijver ont acquis une cohérence autonome, permettant de traduire une certaine façon de voir et de concevoir des projets critiques. Ce corpus de textes constitue l'armature et le cadre de cet article.³⁸