

**Dagenais, Michèle. *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*. Montréal, Boréal, 2011. 306p.**

**Gabriela da Costa Silva**

Volume 40, numéro 2, spring 2012

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1009198ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1009198ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (imprimé)

1918-5138 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

da Costa Silva, G. (2012). Compte rendu de [Dagenais, Michèle. *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*. Montréal, Boréal, 2011. 306p.] *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 40(2), 49–50.  
<https://doi.org/10.7202/1009198ar>

XXe siècle. La formation d'ordres professionnels a vraisemblablement balisé et harmonisé la compétition entre architectes et ingénieurs. Devant l'audace des ingénieurs, les architectes se sont fait défenseurs des canons esthétiques traditionnels sans pour autant négliger les innovations technologiques, comme l'emploi du béton armé. L'architecte tirait alors son autorité de sa double formation technique et académique, bien qu'aucun diplôme particulier ne fût obligatoire pour exercer la profession. Fort de leur esprit de corps, les architectes ont été en mesure de maintenir une mainmise sur les concours, qui furent un véhicule privilégié pour faire valoir leur expertise et leur doctrine. Le développement d'une critique journalistique indépendante n'a pas vraiment ébranlé le prestige des architectes académiques avant l'émergence du mouvement moderne durant les années 1920.

Bien qu'elle n'explique que les premières étapes de la professionnalisation de l'architecture, l'histoire régionale esquissée par Dave Lüthi possède une résonance universelle. En effet, sa structure thématique pourrait vraisemblablement s'appliquer à d'autres régions occidentales, avec une temporalité et des acteurs différents. Toutefois, la faiblesse principale de cet ouvrage demeure l'absence d'un modèle théorique capable d'expliquer les liens entre la professionnalisation des métiers de la construction et les processus de modernisation politiques, sociaux et économiques qui ont présidé à l'apparition de la figure de l'architecte professionnel durant la première ère capitaliste. Il est aussi décevant que l'auteur accorde si peu d'importance aux composantes de l'érudition architecturale qui furent nécessaires à un individu pour acquérir la distinction symbolique d'architecte professionnel expert. Ainsi, le lecteur cherche en vain pourquoi la connaissance des styles architecturaux, réduits par l'auteur à de courtes définitions, fut déterminante dans la constitution de cette distinction.

Malgré son intérêt indéniable, cette courte synthèse ne fait, en somme, qu'esquisser le potentiel d'une sociologie architecturale qui saurait démontrer comment l'étude de l'architecture peut approfondir notre connaissance de la société et de ses formes bâties.

Louis Martin

Département d'histoire de l'art, UQAM

---

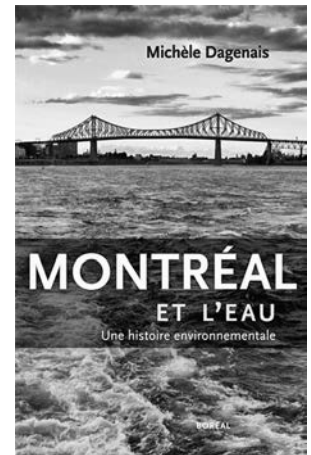
**Dagenais, Michèle. *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*. Montréal, Boréal, 2011. 306p.**

Montréal est connue comme ville où l'eau a depuis toujours joué un rôle central. Plusieurs travaux, notamment des historiens et géographes, ont signalé l'importance de l'hydrologie montréalaise depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Dans cet ouvrage, Michèle Dagenais réussit à nous présenter bien plus que l'histoire environnementale de l'eau à Montréal, comme nous annonce le titre. L'auteure nous explique comment l'eau a influencé le processus d'urbanisation de Montréal et comment les rapports entre les Montréalais et l'eau ont évolué au cours des deux cents dernières années. Dagenais prend pour objet d'étude la

dimension environnementale soit hydrologique pour nous raconter l'histoire urbaine de cette ville insulaire. En effet, c'est la transformation de la ville, de la région et du paysage de Montréal qui sont au cœur de ce livre très bien documenté. L'ouvrage analyse l'histoire de l'aménagement des eaux, spécialement du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, pour nous raconter une histoire d'urbanisation.

Michèle Dagenais utilise l'angle d'analyse historique qui nous est présenté à partir d'une structure quasi-chronologique divisée en sept chapitres. Chacun des chapitres s'ouvre sur un bref résumé qui synthétise les objectifs et les conclusions majeurs, ce qui rend les liens temporels plus faciles à suivre. Le premier chapitre couvre les grands travaux historiques et géographiques publiés sur Montréal aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Ce chapitre est structuré en cinq périodes historiques: le début et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les années 1920-1940, les années 1960-1990 et la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Il nous présente des références scientifiques remarquables sur la centralité des cours d'eau dans la formation du territoire urbain montréalais en examinant l'évolution de Montréal comme espace urbain et insulaire. Le deuxième chapitre suit cette dynamique analytique pour examiner la redéfinition des frontières de la ville et ses rapports avec les eaux. Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'eau est un élément quelques fois négatif puisqu'elle est insalubre et elle devient donc une menace à la santé de la population, mais également positif puisqu'elle est une ressource essentielle à la circulation et au développement socioéconomique de la ville.

Du troisième au sixième chapitre, l'histoire des eaux montréalaises reprend d'avantage l'histoire du Saint-Laurent. En effet, le fleuve nous est présenté comme l'acteur principal des transformations urbaines. Il est vu parfois comme instrument du développement économique, parfois comme ressource naturelle essentielle à la santé humaine. La construction de la ville portuaire s'est faite grâce à la circulation des marchandises, des capitaux et des travailleurs à travers le Saint-Laurent. Le fleuve devient donc un instrument qui favorise l'industrialisation et l'urbanisation de Montréal. La vision de la ville sanitaire émerge dans cette période de forte urbanisation guidée, au XIX<sup>e</sup> siècle, par les ingénieurs et, au début du XX<sup>e</sup> siècle, par les médecins. Le développement urbain intensif apporte des problèmes environnementaux tels que l'inondation des berges et la pollution hydrique par le manque d'assainissement, problèmes qui deviennent objet de stratégies de santé publique. Le changement du rapport à l'eau se fait au moment où l'eau est perçue et utilisée comme ressource essentielle à la vie humaine et au développement socioéconomique de la ville de Montréal. C'est pourquoi, l'ordre du jour devient l'approvisionnement en



eau potable ainsi que l'expansion de la couverture des services d'assainissement. L'expansion urbaine de Montréal depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle s'est faite grâce à l'extension du réseau hydrique ainsi qu'à l'augmentation de la capacité énergétique. L'ouvrage développe également les questions liées à l'intégration de la rivière des Prairies au réseau maritime du Saint-Laurent et aux conflits socio-environnementaux concernant la construction de barrages hydroélectrique sur le réseau. Après la Deuxième Guerre mondiale, la densification résidentielle de la ville transforme le territoire et produit une nouvelle échelle géographique : la région de Montréal. L'expansion des frontières se fait sentir aussi par l'intensification des échanges commerciaux notamment entre le Canada et les États-Unis à travers le Saint-Laurent. En effet, on assiste à la deuxième transformation du fleuve. Si auparavant le Saint-Laurent était un instrument du développement socioéconomique de Montréal, il est devenu un instrument du développement économique à l'échelle nationale. Au cours des années 1970, on assiste à la naissance des enquêtes sur l'état des eaux du Saint-Laurent ainsi qu'à celle des mouvements pour sa reconstruction écologique. Les eaux sont vues comme ressources naturelles à protéger. C'est pourquoi le gouvernement s'attaque à la mitigation des problèmes environnementaux en faveur de la construction d'une « culture de l'eau » qui va au delà de l'approvisionnement en eau potable et de la commercialisation de la voie maritime. Cette période, qui va jusqu'aux années 2000, est marquée par la tentative de réhabiliter le caractère récréatif du Saint-Laurent. Pour terminer, l'auteure souligne l'originalité de cette étude qui a exploré les changements dans les « formes qu'a prise la présence de l'eau dans le paysage montréalais » au fil du temps (p. 230).

Cet ouvrage constitue une référence incontournable pour mieux saisir la place de l'eau dans l'évolution du paysage à Montréal d'hier à aujourd'hui, en nous donnant des pistes pour les transformations à venir. Même si la dimension épistémologique des représentations et de l'imaginaire social sur les eaux urbaines n'est pas clairement abordée, Michèle Dagenais nous indique des pistes pour de futures études. Le livre est très agréable à lire. On y trouve plusieurs photos et cartes historiques, une bibliographie bien organisée par type et un index. Cet ouvrage permet donc au lecteur de mieux comprendre les liens intrinsèques entre l'eau et l'urbanisation dans le cadre montréalais.

Gabriela da Costa Silva  
University of Saskatchewan

---

**Boisvert, Michel. *Montréal et Toronto. Villes intérieures. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal, 2011, 256 pages.***

C'est le développement urbain organique à son meilleur. Depuis près d'un demi-siècle à Montréal, voire un siècle pour Toronto, d'incroyables villes intérieures se sont façonnées dans ces grandes métropoles, livrant aux urbains tunnels piétonniers, centres commerciaux, universités, tours à bureaux, restaurants, cinémas et salles de spectacle, tous reliés à des stations de

métro dans un ensemble réticulaire et tellurique fascinant.

Ces espaces principalement souterrains font aujourd'hui école dans le monde de l'urbanisme. Ils font également l'envie d'autres grandes villes et restent encore et toujours fascinants en raison d'un profond paradoxe qui se trouve à leurs fondations: les 29,7 kilomètres d'espaces protégés montréalais — le RESO, comme on l'appelle —, tout comme les 27 kilomètres du PATH torontois, se sont développés en effet par eux-mêmes, sans plan d'urbanisme particulier, guidés surtout par les intérêts économiques privés des propriétaires d'immeubles qui composent cette mosaïque urbaine, tout comme par quelques coups de pouce administratifs ou fiscaux. Un cadre qu'a décidé de disséquer avec minutie et rigueur Michel Boisvert, professeur d'urbanisme à l'Université de Montréal et créateur de l'Observatoire de la ville intérieure dans cet ouvrage.

L'ouvrage, fruit d'une vingtaine d'années d'observation de la mécanique de développement des espaces urbains protégés, met en parallèle les conditions d'émergence et de fonctionnement de ces deux modèles de villes intérieures afin d'en distinguer les points de convergences, les points de divergence et ce, dans le but d'imaginer, de questionner et d'élaborer le modèle futur à adopter pour valoriser ce type d'urbanisme et assurer sa croissance inévitable.

Bien que les Montréalais, en général, et les Torontois, en particulier, lèvent le nez, parfois même méprisent, ces villes intérieures perçues comme des lieux fonctionnels et touristiques, pour Michel Boisvert, les villes intérieures entrent, au 21<sup>e</sup> siècle, dans une nouvelle logique de ville compacte axée sur la promotion du transport collectif et sur l'urbanisme souterrain.

Pour comprendre cet avenir, l'auteur passe forcément par le passé et surtout par la description des éléments constitutifs de ces vastes réseaux. Dans le cas de Montréal, tout commence avec la Place Ville-Marie, dont la galerie marchande à sa base a été reliée dans les années 1960 à la Gare Centrale par un passage creusé sous le boulevard René-Levesque, anciennement Dorechester. Par la suite, le Montréal intérieur s'est développé en plusieurs stades le long des stations de métro qui alimentent le centre-ville et en faveur de bâtiments publics (la Place-des-Arts, l'Université du Québec à Montréal, le Complexe fédéral Guy-Favreau) qui ont stimulé sa croissance. Les immeubles privés ont également joué un rôle de promotion, mais uniquement lorsque les propriétaires y trouvaient un avantage économique à le faire.

À Toronto, l'idée du PATH remonte à 1900 quand le magasin T. Eaton Co. demande une autorisation pour percer un tunnel sous une voie publique pour relier son immeuble principal de la rue Yonge à quelques annexes des alentours. La construction du métro en 1954 et les Trente glorieuses feront le reste en

