

PER

A-799

BAnQ

ALBO

ARCHITECTURE-QUÉBEC

VAN GINKEL ASSOCIATES

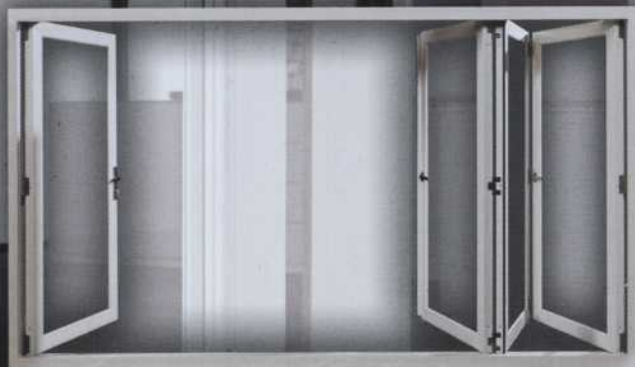
A R C H I T E C T E S E T U R B A N I S T E S

VAN GINKEL ASSOCIATES EST UNE PETITE FİRME D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME AYANT CÉUVRÉ À MONTREAL ENTRE 1957 ET 1977. MENEÉ PAR H.P. DANIEL (SANDY) VAN GINKEL ET BLANCHE LEMCO VAN GINKEL, DES MEMBRES ACTIFS DES CIAM ET DE TEAM X (BLANCHE A NOTAMMENT TRAVAILLÉ AVEC LE CORBUSIER ET SANDY A PARTICIPÉ À L'ÉLABORATION DU MANIFESTE DOORNI), ELLE A DÉVELOPPÉ UNE EXPERTISE AXÉE SUR LA PLANIFICATION URBAINE ET LE TRANSPORT AVEC UN INTÉRÊT PARTICULIER POUR L'ESPACE PUBLIC PAR SES ENSEIGNEMENTS UNIVERSITAIRES À MONTREAL, PHILADELPHIE ET TORONTO. BLANCHE VAN GINKEL ÉTAIT IMPLIQUÉE D'AVANTAGE DU CÔTÉ ACADEMIQUE ALORS QUE SANDY VAN GINKEL ÉTAIT PLUS PRÈS DU PROJET. « IL ÉTAIT BEAUCOUP PLUS DANS LA PRODUCTION. IL ÉTAIT TRÈS IMPLIQUÉ DANS LES CHOSES QUE L'ON CARACTÉRISE À L'HEURE ACTUELLE COMME ÉTANT DU DESIGN INDUSTRIEL ». « IL Y AVAIT UNE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE EUX. BLANCHE [...] AVAIT UNE CONCEPTION PLUS THÉORIQUE, PLUS INTELLECTUELLE. LES EXPRESSIONS, LES PRÉOCCUPATIONS (DE SANDY) ÉTAIENT BEAUCOUP PLUS TERRE À TERRE, QU'EST-CE QUI VA MARCHER, QU'EST-CE QUI NE MARCHERA PAS. IL ÉTAIT CONCEPTUEL DANS SA PENSÉE ». SANDY S'EST DISTINGUÉ DES AUTRES PROFESSIONNELS DE SON ÉPOQUE PAR SON COURAGE EN S'AVENTURANT DANS PLUSIEURS DOMAINES ET EN NE CRAIGNANT PAS DE BOUSCULER LES CONVENTIONS. « IL AVAIT UNE RÉPUTATION D'ÊTRE UNE PERSONNE INTÈGRE, À L'AVANT-TREUIL

160
AOÛT 2012

OVERTURE

PORTE PLIANTE COULISSANTE PAR ROYAL



**Style et
raffinement**

La porte pliante coulissante Royal Overture™ vous offre une solution novatrice à la hauteur de vos rêves pour vos projets résidentiels et commerciaux. Profitez de la vue et de la lumière naturelle au maximum grâce à ses montants étroits et à son grand choix de configuration d'ouverture.

Le dégagement obtenu lorsque la porte est complètement repliée procure un accès facile à la vie extérieure et une sensation d'espace.

Cette porte tout PVC de peu d'entretien s'agencera à tous vos décors.

Caractéristiques :

- Volets soudés pour une plus grande étanchéité à l'eau et à l'air
- Profilés de PVC renforcés de métal pour une construction de haute qualité
- Offerte dans une grande variété de couleurs pour l'intérieur et l'extérieur
- Conçue pour des unités scellées de double et triple vitrages
- Rendement thermique jusqu'à R6 répondant aux exigences ENERGY STAR® pour une efficacité énergétique supérieure
- Un système de roulettes de première qualité pour un glissement facile et en douceur
- 100% recyclable s'intégrant naturellement dans nos projets de développement durable



 **ROYAL** Produits de bâtiment

Profilés de fenêtre Portes patio Moulures Solutions couleur

royalplast.ca royalbuildingproducts.com TERREBONNE : 1 866.777.1210 WOODBRIDGE : 1 888.339.9085

LE SOMMAIRE

5

ÉDITORIAL

VAN GINKEL ASSOCIATES

PIERRE BOYER-MERCIER

6

ENTREVUE AVEC BLANCHE LEMCO VAN GINKEL

ALENA PROCHAZKA

12

LES VAN GINKEL : L'EXPOSITION COMME OUTIL DE CULTURE

YVES DESCHAMPS

20

LES VAN GINKEL ET LE VIEUX-MONTRÉAL

JACQUES LACHAPELLE

26

L'ESPACE PUBLIC DANS LA PRODUCTION DE VAN GINKEL ASSOCIATES

JONATHAN CHA

Éditeur : PIERRE BOYER-MERCIER.

Membres fondateurs de la revue : PIERRE BOYER-MERCIER, PIERRE BEAUPRÉ, JEAN-LOUIS ROBILLARD et JEAN-H. MERCIER.

Comité de rédaction: PIERRE BOYER-MERCIER, RÉDACTEUR EN CHEF ;

JONATHAN CHA, YVES DESCHAMPS.

Production graphique : CÔPILIA DESIGN INC. / Directeur artistique : JEAN-H. MERCIER.

Représentante publicitaire (Sales Representative) : LOUISE LUSSIER — LL COMMUNICATION,

65, rue de la Héronnière, Eastman, Québec, J0E 1P0 / Téléphone : (514) 898-7543 / Télécopieur (Fax) : (450) 297-3854 / Courriel (e-mail) : llussier@llcommunication.ca

La revue ARQ est distribuée à tous les membres et stagiaires de L'ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC,

aux membres de l'ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES DESIGNERS D'INTÉRIEUR DU QUÉBEC et aux ÉTUDIANTS EN ARCHITECTURE et EN DESIGN D'INTÉRIEUR au Québec.

Dépôt légal: BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU QUÉBEC et BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU CANADA. ISSN : 1203-1488.

© CÔPILIA DESIGN INC. : Les articles qui paraissent dans ARQ sont publiés sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs.

Envois de publications canadiennes : contrat de vente #40037429.

La revue ARQ est publiée quatre fois l'an par CÔPILIA DESIGN INC.

Les changements d'adresse et les demandes d'abonnement doivent être adressés à : CÔPILIA DESIGN INC., 21760, 4^e avenue, Saint-Georges, Québec, G5Y 5B8.

Téléphone pour la rédaction : (514) 343-6276, pour l'administration et la production : (418) 228-2269.

Abonnement au Canada (taxes comprises) : 1 an (4 numéros) : 36,79 \$ et 57,49 \$ pour les institutions et les gouvernements. Abonnement USA 1 an : 50,00 \$. Abonnement autres pays : 60,00 \$.

ARQ est indexée dans «Repères».



Conçues pour impressionner. Fabriquées pour durer.

Hanson Briques fabrique des briques au Québec depuis plus de 120 ans. Nous sommes une source d'inspiration à votre créativité, vous assurant une qualité de pérennité dans votre collectivité. Appelez ou visitez nous en ligne aujourd'hui.

1 800 263 6229
hansonbrick.com

bâtir sur **le passé** ∞ restaurer **l'équilibre** ∞ créer **l'avenir**

 **Hanson**
HEIDELBERGCEMENT Group

Hanson Briques

© 2012 CertainTeed Corporation

AirRenew^{MC}

Panneaux de gypse

Ils absorbent les COV
et nettoient l'air



AirRenew est le seul panneau de gypse qui contribue efficacement à nettoyer l'air intérieur en absorbant les COV et en les transformant en composés inertes. Comment ça fonctionne? Balayez le code QR ou visitez www.AirRenew.com



800-233-8990 • certainteed.com • <http://blog.certainteed.com>

TOITURE • PAREMENT • MENUISERIE PRÉFABRIQUÉE • TERRASSES • RAMPES • CLÔTURES • FONDATIONS
GYPSE • PLAFONDS • ISOLATION • TUYAUX

CertainTeed
SAINT-GOBAIN



CENTURA

Céramique | Porcelaine | Vinyle | Tapis

**OSER
VINTAGE**

Salle d'exposition

5885, Ch. De la Côte-de-Liesse, Ville Saint-Laurent

514 336.4311

centura.info

Van Ginkel Associates*



Blanche Lemco van Ginkel et H. P. Daniel (Sandy) van Ginkel. Source : Archives privées, Blanche Lemco van Ginkel.

Ce numéro d'ARQ/Architecture-Québec se veut un hommage à ceux qui par leur clairvoyance, leurs convictions, leur pugnacité et leur courage se sont opposés à la vague destructrice des années 1960 pour assurer la sauvegarde de nos valeurs identitaires urbaines. Les Van Ginkel, à qui nous dédions ce numéro, comptent parmi ceux qui méritent, à cet effet, notre reconnaissance.

Les protagonistes de cette édition sont Blanche Lemco, une Londonnienne d'origine devenue, à son adolescence, Montréalaise d'adoption et H.P. Daniel (Sandy) van Ginkel né en Hollande où il a été éduqué en architecture et en sociologie. C'est à l'occasion du 9^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) en 1953 que le couple Van Ginkel s'est formé. La complémentarité et la complicité de ces deux architectes présageaient déjà de leur engagement futur pour la profession. « Lui c'était le praticien, elle la théoricienne, l'éminence grise du couple » déclare Phyllis Lambert.

Pugnacité et courage ne sont certes pas des qualificatifs démesurés quand il s'agit entre autres de la lutte qu'ils ont entreprise pour la défense du Vieux-Montréal à un moment critique de son histoire. Cette saga nous est contée dans l'entrevue qu'a réalisée à Toronto Alena Prochazka lors de sa rencontre avec Blanche Lemco van Ginkel. Les Van Ginkel se sont en effet distingués au moment où se planifiaient, au début des années 1960, les autoroutes surélevées qui traversaient, à pas de géant, d'est en ouest et du nord au sud, les villes nord-américaines. Tel devait être le destin de Montréal avec l'axe de l'autostrade est-ouest projetée au dessus de la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal. Un tracé qui se serait avéré pour le moins destructeur et qui aurait défiguré à jamais la vieille ville et les quartiers avoisinants. « Sans les Van Ginkel, nous ne serions pas assis ici aujourd'hui, nous confie avec justesse Phyllis Lambert de son logement de la rue Bonsecours. Sans eux le Marché Bonsecours lui-même n'existerait plus. » Ce mouvement d'opposition qu'ils ont initié contribuera d'ailleurs à la naissance de la profession d'urbaniste au Québec et au Canada.

Faut-il pour autant condamner les ingénieurs et les autorités gouvernementales pour cette aberration qui aurait littéralement « tué » le Vieux-Montréal? Pour porter un tel jugement il faut se rapporter à l'esprit du temps où elle aurait pu être commise. N'étions-nous pas tous, alors, obnubilés par l'idée du progrès? Toutes nos entreprises y étaient assujetties. Nous entamions l'année zéro du futur de la civilisation et tout était permis au nom du progrès. Il serait sans doute plus approprié de faire l'éloge de la capacité de discernement pour les valeurs identitaires de notre héritage architectural dont ont fait preuve les Van Ginkel pendant cet engouement pour le changement. La tentation était forte, à l'époque, avec un Vieux-Montréal, vétuste et à peu près déserté, d'abandonner la partie. L'analyse historique du secteur qu'ont alors entreprise les Van Ginkel, comme le souligne plus loin Jacques Lachapelle dans son article « Les Van Ginkel et le Vieux-Montréal », avait pour tout premier objectif de réanimer la vieille ville.

Passésistes les Van Ginkel? « Sandy était fermement moderniste, nous dit Peter Jacobs dans l'entrevue qu'il a accordée pour l'article de Jonathan Cha, mais moderniste dans un sens beaucoup plus large qu'une idéologie de table rase. La conservation du patrimoine venait de soi. C'était pour eux évident, tu inventes de nouvelles choses, mais s'il y a quelque chose de valeur, tu le conserves. » Une culture qui provient, sans doute, chez les Van Ginkel, de leur héritage européen. Également pédagogues, l'éventail des activités des Van Ginkel les portera à s'investir dans la préparation d'expositions dont le but était « d'informer l'opinion publique canadienne, de l'éveiller aux problèmes contemporains de l'urbanisme, de l'architecture, du design, une population et des autorités plus ou moins indifférentes, » ce dont nous entretient Yves Deschamps dans son article intitulé « Les Van Ginkel : l'exposition comme outil de culture. » On ne peut que s'imaginer comment ils auraient pu profiter des avantages des outils de la communication que nous possédons aujourd'hui!

Le *curriculum vitae* des Van Ginkel pourrait couvrir la moitié des pages de cette édition de ARQ et nous n'aurions entrevu qu'une partie de leur œuvre, car ils étaient aussi des visionnaires. Blanche Lemco van Ginkel participa en 1966 à la conférence nationale intitulée « *Pollution and our environment* » organisée par *The Canadian Council of Resources Ministers* où ont été soulevées les questions de l'environnement. En publiant leur contribution à ce débat, les Van Ginkel posent les premiers jalons d'une approche écologique en environnement. Suite à la publication de l'article de Blanche, intitulé « *The phenomenon of pollution* » paru dans *The Pollution Reader* (Harvest House 1978), Sandy conçoit un projet de lotissement immobilier d'un secteur agricole de Saint-Basile-le-Grand pour illustrer sa conception d'un urbanisme nouveau. Un écoquartier avant la lettre.

Visionnaires, ils ont aussi contribué à l'élargissement de l'aire de protection du mont Royal et ils ont préparé d'importantes études sur la planification des territoires des communautés autochtones du Grand Nord canadien.

Le Centre Canadien d'Architecture possède une grande partie des archives des Van Ginkel grâce au flair et au travail de madame Lambert. Une autre partie se trouve dans les archives de la Ville de Montréal. Un troisième lot chez madame Lemco van Ginkel. Il serait sans doute opportun d'interpréter tous ces documents dans une biographie bien attendue des Van Ginkel. L'idée en est lancée!

* La revue ARQ \ Architecture-Québec remercie le Centre Canadien d'Architecture pour sa précieuse collaboration lors de la consultation des documents qu'elle possède dans les archives des van Ginkel. Nous remercions particulièrement madame Phyllis Lambert, directeur-fondateur et présidente du conseil des fiduciaires, CCA, monsieur Robert Deslauriers, Archiviste en chef, madame Isabelle Huiban, Chef, relations de presse et madame Julia Dawson, Assistant administratrice.

Entrevue avec Blanche Lemco van Ginkel

ALENA PROCHAZKA

ARQ a rencontré Blanche Lemco van Ginkel à sa résidence torontoise blottie à l'orée de la coulée verte de l'un des ravins caractéristiques du relief torontois. Elle était entourée de sculptures de bois réalisées par son époux, d'archives et de livres qui à la fois témoignent et ont accompagné une carrière riche en contributions. Ces contributions auront marqué le visage de Montréal en particulier et de l'urbanisme canadien en général.

Londonienne de naissance et Montréalaise d'adoption depuis son enfance, Blanche Lemco van Ginkel poursuit son rêve d'une carrière en scénographie en s'inscrivant à l'Université McGill. Elle fait muter sa bourse d'entrée au mérite en Arts & Sciences pour celle en Architecture. Une fois diplômée de McGill, elle étudie à l'école d'Urban Planning de Harvard puis enseigne à l'Université de Pennsylvanie de 1951 à 1957.

En 1953, elle assiste au 9^e congrès CIAM (Congrès international d'architecture moderne) qui se tient à Aix-en-Provence. Elle y rencontre Daniel (Sandy) van Ginkel qu'elle épouse en 1956. D'esprit résolument métropolitain, le couple s'installe à Montréal, ville d'enfance de Blanche, qu'ils préfèrent à Toronto, ville moins importante, et à Philadelphie où sévit le maccarthysme. C'est là qu'ils ouvrent un bureau pour exercer leur profession. Ils quitteront cependant Montréal pour Toronto en 1977 où Blanche Lemco van Ginkel est appelée à occuper le poste de doyenne de la Faculté d'architecture à l'Université de Toronto. Elle fut la première femme doyenne d'une faculté d'architecture au Canada.

En 2005, un demi siècle après le CIAM d'Aix, le professeur Lemco van Ginkel reçoit un doctorat honorifique de l'Université Paul-Cézanne lors du Colloque Franco Canadien Blanche Lemco van Ginkel « Métropoles en France et au Canada, regards croisés » qui s'est tenu à Marseille l'occasion de la journée mondiale de l'urbanisme.

Voici, traduits de l'anglais, des extraits de l'entretien réalisé.

PARCOURS

ARQ : Vous êtes née à Londres et vous avez immigré au Canada à l'âge de 13 ans. Vous avez étudié à McGill et obtenu un Master in Urban Planning à Harvard. Quel a été le parcours de Sandy?

BLVG : Sandy est né à Amsterdam. Il a étudié, sous Henrik Wijdeveld, à Elkerlyc Academy of Architecture and Applied Art à Lage Vuursche, près d'Amsterdam, et la sociologie à l'université d'Utrecht.

ARQ : Vous avez travaillé avec Le Corbusier à son atelier de la rue de Sèvres. Sur quel projet êtes-vous intervenue?

BLVG : Il m'a remis les plans de structure et de mécanique du bâtiment ainsi qu'un croquis perspectif du toit-terrasse de l'Unité d'habitation de Marseille. Jeune stagiaire, j'en ai conçu l'aménagement à partir de ces documents.

ARQ : C'est sans doute votre projet le plus célèbre... (rires).

BLVG : Oui, j'ai écrit un article à ce sujet dans *JAE (Journal of Architectural Education)* en 1970.

SAUVER LE VIEUX-MONTRÉAL

Après avoir empêché la réalisation du projet d'une autoroute est-ouest étagée qui devait passer en plein quartier historique de Montréal entraînant la démolition du marché Bonsecours, les Van Ginkel proposent l'autoroute Ville-Marie pour détourner la circulation au nord du secteur historique. En 1960, ils reçoivent en effet le mandat, avec Jacques Simard, pour une étude préliminaire du port de Montréal qui incluait une proposition visant à améliorer la circulation dans le Vieux-Montréal. « Ils entreprennent alors ce qui est, à notre connaissance, la première étude comparative des étapes de l'évolution de son tissu urbain et les premiers relevés de l'état et des usages des bâtiments, des places et des rues du quartier ¹ ».



1



2



2



6

ARQ : Votre article « *Planning Action by Indirection*² » que vous avez rédigé en 1990 me semble encore d'actualité. Vous avez écrit : Pour être contre, on doit avoir une vision plus large. À cet effet parlez nous du Vieux-Montréal et comment êtes-vous parvenue à intéresser les autorités et le public à ce lieu?

BLVG : Pour attirer l'attention sur le Vieux-Montréal, nous nous sommes servis de l'intérêt public que suscitait à l'époque la canalisation du Saint-Laurent. Ces travaux visaient à adapter le port de Montréal aux changements qu'allait subir l'industrie de navigation.

ARQ : Vous étiez intéressés à sauver le Vieux-Montréal. L'étude du port de Montréal servit de prétexte à votre cause.

BLVG : Nous l'avons fait volontairement en effet parce qu'à cette époque personne ne s'intéressait au Vieux-Montréal. En ce temps là, dans toutes les grandes villes on construisait des autostrades surélevées traversant le cœur urbain. D'ailleurs plusieurs années plus tard, alors que Sandy et moi visitons Saint-Louis au Missouri, j'ai pu constater les dommages que de telles infrastructures avaient causés. Je me suis littéralement mise à pleurer : cela aurait pu arriver à Montréal aussi! J'aurais aimé retrouver d'anciennes photographies de Saint-Louis pour comparer les deux villes. Saint-Louis longe le Mississippi et son site s'élève au-dessus de la rivière comme celui du Vieux-Montréal. Une voie rapide longe la rivière et l'isole de la ville. L'arche de Saarinen qui s'y trouve est un magnifique objet, il n'y a pas à en douter, mais si on se tient au sommet de la crête où elle se situe, ce lieu où jadis s'élevait la vieille ville, on y retrouve qu'une ou deux maisons d'autrefois. Nous pouvions nous imaginer le sort qui aurait pu échoir au Vieux-Montréal parce que l'architecture des bâtiments est

identique à celle des vieilles villes francophones du Mississippi. M'imaginer alors ce qui aurait pu arriver au Vieux-Montréal m'a vraiment attristée. Tout près de Saint-Louis, il subsiste un vieux quartier où l'on pourrait facilement se croire au Québec.

ARQ : Donc, au moment où vous lanciez l'idée que le Vieux-Montréal était une entité urbaine à préserver, est-il juste de dire que personne d'autre ne s'y intéressait?

BLVD : Même pas les architectes! Et s'ils montraient quelque intérêt que ce soit, le souci ne s'adressait qu'à la préservation de bâtiments individuels remarquables pour l'Histoire qui s'y est déroulée. C'était le cas par exemple, de John Bland de McGill. Accordons-lui tout de même ce mérite!

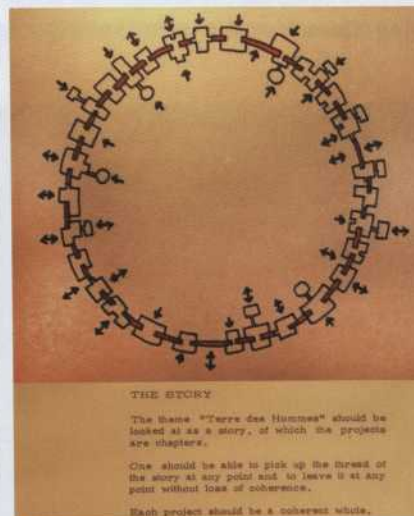
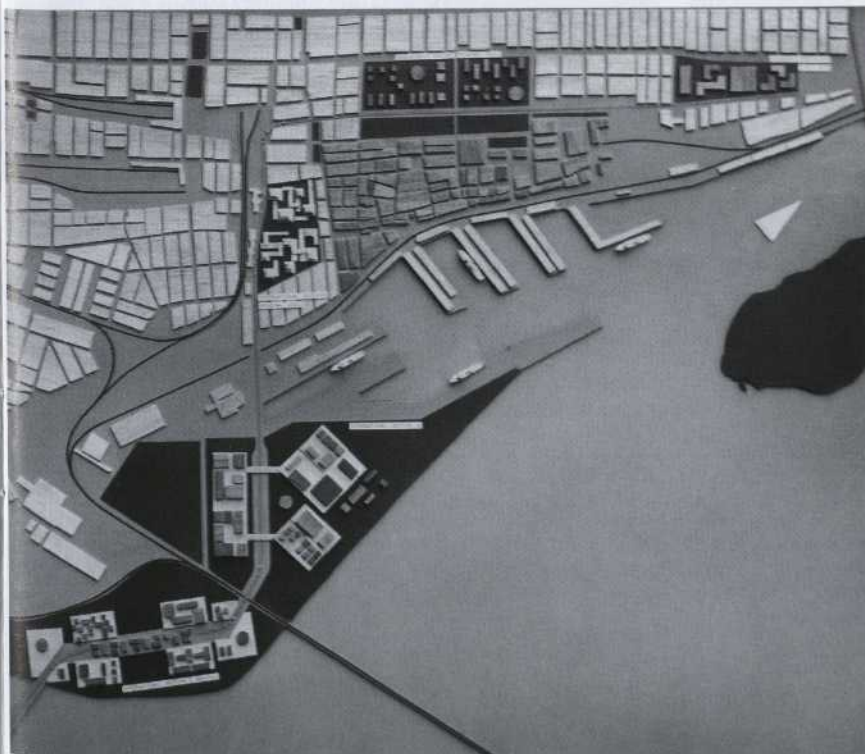
ARQ : Madame Phyllis Lambert qui est une figure importante au sein du mouvement pour la sauvegarde de bâtiments historiques était-elle présente à l'époque?

BLVG : Je ne suis pas certaine qu'elle habitait Montréal à cette époque-là. Je l'ai rencontrée pour la première fois alors que j'enseignais à l'Université de Pennsylvanie. Je doute même qu'elle se souvienne de cette première rencontre. Je ne l'ai revue que longtemps après notre projet de sauvegarde du Vieux-Montréal.

ARQ : Y a-t-il eu quelque forme de collaboration entre madame Lambert et Van Ginkel Associates?

BLVG : Je me souviens qu'elle était venue nous rencontrer à Toronto au moment où elle commençait à amasser des documents avant la construction du CCA. Elle occupait alors un petit espace au troisième étage d'un bâtiment sur la rue Sainte-Catherine près de la rue Crescent. Elle y tenait un bureau et un petit espace d'exposition.

Elle est venue au bureau pour y examiner nos dessins. Elle voulait ceci et cela et à la fin elle est partie avec presque tout!



1. Blanche Lemco van Ginkel en 2012. (Photo AP)
2. H. P. Daniel (Sandy) van Ginkel, sculpture sur bois, détail. Source : Archives privées Blanche Lemco van Ginkel (Photo : AP).
3. Van Ginkel & Associates, Projet de l'aménagement de l'Expo 67 : première maquette présentée au maire Drapeau probablement en 1962.
4. Van Ginkel & Associates, Diagramme des principes d'aménagement des pavillons des exposants de l'Expo 67 : Les projets seront des « chapitres » de l'histoire de la « Terre des Hommes ».

Entrevue avec Blanche Lemco van Ginkel

Je crois que madame Lambert aurait souhaité mettre la main sur nos premiers sketches mais Sandy se faisait un plaisir de tout jeter au rebus. Je tentais constamment à l'en empêcher. Ces croquis conceptuels, que Sandy appelait *the brown trace* ou *the cheap trace*, étaient, à la grande désolation de madame Lambert, depuis longtemps disparus! Sans elle, je crois que tous ces documents auraient été perdus. Son flair l'a bien servi.

ARQ : Quels projets l'intéressaient plus particulièrement?

BLVG : La vieille ville. Les rapports et les dessins officiels de la saga où nous avons réussi à stopper le projet d'autostrade surélevée au dessus du Vieux-Montréal. Elle les possède maintenant tous à l'exception du Rapport de présentation qui se trouve, me dit-on, dans les archives de la Ville de Montréal.

LA NAISSANCE DE LA PROFESSION D'URBANISTE AU CANADA

ARQ : Parlant d'urbanisme, pouvez-vous nous rappeler les circonstances de la naissance de la profession d'urbaniste au Canada? Avec Jean-Claude La Haye, vous avez été à l'origine de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal ainsi que de la loi-cadre d'urbanisme du Québec promulguée en 1968.

BLVG : La profession d'urbanisme au Canada est justement née de cette action d'opposition à l'autoroute surélevée que nous avons alors entreprise. Les ingénieurs Lalonde & Valois qui l'avaient conçue nous menaçaient d'une poursuite pour pratique illégale de la profession d'ingénieur. La loi stipulait que les architectes n'étaient pas autorisés à concevoir des travaux de génie. Nous n'étions autorisés en tant qu'architectes qu'à la conception de bâtiments et non d'infrastructures routières comme le permettait, au contraire, la Loi sur les ingénieurs. Notre avocat nous avait d'ailleurs prévenus que nous étions exposés à une poursuite. Au même moment, l'architecte Jean-Claude La Haye qui travaillait à la planification sur la rive sud de Montréal éprouvait une situation semblable. Il risquait, lui aussi, de se retrouver avec les mêmes embêtements. C'est alors que

nous avons monté avec lui une pétition pour l'établissement d'une loi pour la profession d'urbaniste. Comme Jean-Claude avait des relations à Québec, tout s'est décidé rapidement et nous avons été reconnus dans les documents de naissance de la loi. Subséquemment le gouvernement provincial a décidé, à juste titre, que s'il devait y avoir une profession d'urbaniste, il serait conséquent d'établir les bases d'une formation universitaire. C'est ainsi que nous avons contribué à fonder l'Institut d'urbanisme à l'Université de Montréal. Dès les débuts, j'ai été appelée à y enseigner. David Farley de son côté a fondé le programme d'urbanisme à McGill [note de ARQ : John Bland a chargé D. Farley de revoir et de fonder de nouveau, après une interruption, le programme de *Urban Planning*].

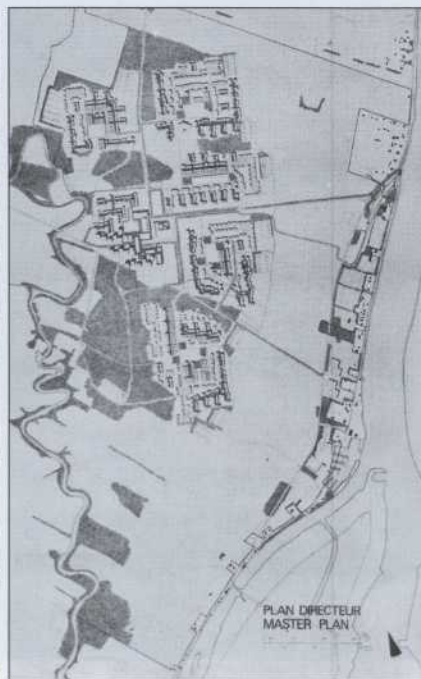
CITÉ DES HOMMES / TERRES DES HOMMES

La ville de Montréal de la fin des années 1950 prépare son entrée dans la ligue des grandes villes mondiales. Le maire Drapeau obtient en 1962, au deuxième tour, la tenue de l'Exposition universelle. Lors du premier tour en 1960, remporté par la ville de Moscou — qui se désiste par la suite — le maire Sarto Fournier donne cet avis : « Les immeubles érigés devraient être aménagés de façon à pouvoir être conservés et, en même temps, servir à d'autres fins ». Il suggère en outre le « triple financement de l'exposition mondiale » (La Presse, 30 août 1958). Fin 1962, sous le maire Drapeau, la Compagnie canadienne de l'exposition universelle est créée, réunissant les trois principaux commanditaires de l'Exposition, le Canada, le Québec et la Ville de Montréal.

Le maire Drapeau souhaite faire appel aux architectes et aux urbanistes français pour faire honneur à l'événement. De son côté, Sandy van Ginkel plaide en faveur d'une représentation locale et propose le thème de « Cité des Hommes ». Il propose également que le concept de l'exposition soit celui de l'habitation sous la forme de "housing showcase".

ARQ : Parlez-nous des projets que vous avez conçus à Montréal.
BLVG : En architecture, nous n'en avons conçu aucun. À no-

- 5. Véhicule pour le transport urbain « à l'échelle du piéton » conçu par Van Ginkel & Associates pour l'étude de l'aménagement d'une zone piétonnière et de la circulation dans le Lower Manhattan, Mouvement in Midtown, étude, 1970-1971. Source : Archives privées Blanche Lemco van Ginkel.
- 6. H. P. Daniel (Sandy) van Ginkel, Communauté écologique La Forêt, 1977.
- 7. H. P. Daniel (Sandy) van Ginkel, Maison Raboes 14, Laren, Pays-Bas, 1952-1953. Source : Archives privées Blanche Lemco van Ginkel (Photo Jan Versnel).
- 8. H. P. Daniel (Sandy) van Ginkel (au centre) avec Tom Luz et Hugo Claus avant son arrivée à Montréal en 1956. Source : Archives privées Blanche Lemco van Ginkel.



tre grand regret. Telle la devise de Daniel Burnham «*Make no Small Plans*», à part l'Expo 67 et d'autres études urbanistiques comme l'étude pour le futur aéroport international, nous n'avons jamais eu de petits mandats à Montréal. Nous ne possédions pas, il faut croire, cette habileté à les obtenir.

ARQ : Quelle a été votre contribution à l'Expo 67?

BLVG : Sandy seul était embauché, je faisais naturellement partie de son équipe de conception.

ARQ : Comment en est-il venu à la position de planificateur en chef?

BLVG : Tout a commencé lorsque nous avons vu dans les journaux que Jean Drapeau allait réussir à monter l'Expo. Tout allait porter à croire que Expo allait ressembler à celle de Flushing Meadows à New York. En d'autres mots, une exposition qui se tiendrait à l'extérieur de la ville-centre. Nous n'étions pas très chaud à l'idée. Nous voulions qu'un tel événement rapporte quelque utilité à la ville une fois l'exposition terminée. Comme l'avait souhaité Sarto Fournier d'ailleurs avant Drapeau. Que les infrastructures qu'elle nécessiterait puissent servir après coup.

ARQ : Vous vous êtes donc présentés de vous-mêmes devant le maire?

BLVG : Oui, Michel Chevalier nous a présentés au maire Drapeau. C'était plutôt difficile de le rencontrer. Nous avons immédiatement tenté de le persuader d'en faire un événement qui pourrait, comme je le disais plus tôt, servir les intérêts de la ville dans le futur. Nous avions déjà préparé une maquette du site possible et nous la lui avons montrée. Le Centre Canadien d'Architecture la possède d'ailleurs.

ARQ : Était-ce la première fois qu'on lui proposait un emplacement?

BLVG : Oui. L'emplacement que nous privilégions se trouvait à l'ouest du Vieux-Montréal où est aujourd'hui la Cité des Médias. Nous voulions utiliser ce lieu et en faire un événement sur l'habitation comme le Weissenhofsiedlung à Stuttgart. C'était

à l'époque ou le thème de l'habitation se discutait partout au monde. Nous voulions que les meilleurs architectes de chaque pays y participent avec, adjoints à leurs propositions d'habitat, de petits pavillons-écran qui nous parleraient de leurs pays. Les gros sous, au lieu d'être investis dans de grands pavillons, seraient investis dans des projets d'habitations.

ARQ : Quelle fut la réaction du maire Drapeau?

BLVG : Il a accueilli l'idée avec enthousiasme. Qu'il en reste quelque valeur pour la ville l'a séduit. Voilà ce qui s'en suivit : Drapeau nomma Claude Robillard à la tête de l'administration de l'Exposition. Sandy fut engagé et nommé planificateur en chef.

ARQ : Le maire Drapeau avait, semble-t-il, quelques réticences à l'emplacement que vous lui proposiez. De quelle nature étaient-elles?

BLVG : Il craignait que les Américains qui venaient à Montréal du côté sud ne trouvent laids les élevateurs à grain du port. Je lui ai rapporté que Le Corbusier les admirait et qu'il les avait même cités dans son livre. Le maire fut aussitôt convaincu : ce qui était bon pour Le Corbusier l'était aussi pour les touristes américains!

ARQ : Était-ce votre proposition de nommer l'exposition « Cité des hommes »?

BLVG : Oui, cette appellation définissait bien nos intentions.

ARQ : D'où vient le nom « Terre des Hommes »?

BLVG : Probablement de Jean Drapeau qui voyait toujours plus grand.

ARQ : L'idée d'engager Sandy n'était pas l'idée première de Jean Drapeau semble-t-il?

BLVG : Il montrait clairement ses préférences pour les architectes français. Il voulait un système de métro français et un architecte français pour concevoir plus tard le stade olympique. Il voulait engager les architectes français Beaudouin et Lodz pour planifier l'ensemble de l'Exposition. Beaudouin était un architecte et urbaniste de renom, mais nous croyions que pour



concevoir une exposition canadienne il fallait un architecte canadien. Drapeau était d'accord avec ça.

C'est donc avec une équipe composée de deux jeunes architectes de notre agence et de deux jeunes architectes de Harvard que nous avons réussi, en une semaine, à élaborer de notre projet. Sandy m'a demandé de préparer le volet habitation. Lorsque que tous les intervenants s'accordaient sur les idées avancées, le concept fut présenté au gouvernement fédéral. Sandy, en tant que planificateur en chef, préparait les estimations. La réponse du fédéral fut sans équivoque. Nous devions réduire les coûts de deux tiers. Sandy refusa et préféra démissionner de son poste plutôt qu'obtempérer à une telle demande. Conséquemment, son nom n'a été mentionné sur aucun document de l'Expo. Il n'en demeure pas moins que c'est le plan de Sandy qui a été en grande partie réalisé. Malheureusement l'idée du "housing showcase" a dû être abandonnée en route. Mais Sandy a néanmoins convaincu les responsables de l'Expo de réaliser Habitat 67 selon les plans de Moshe Safdie, l'un de ses étudiants en maîtrise à l'Université McGill.

Quelque temps avant l'ouverture de l'exposition, le Colonel Edward Churchill, directeur de l'aménagement qui était devenu en quelque sorte gestionnaire du plan, a invité Sandy à faire un tour privé du site pour lui en montrer la réalisation. Churchill a toujours appuyé et reconnu les idées de Sandy. Pendant le tour il disait à Sandy « Tu vois nous avons respecté tes plans en ceci et en cela ». C'était très aimable de sa part.

LA PERSPECTIVE ÉCOLOGIQUE

Les années 1960 ont vu naître une effervescence scientifique d'avant-garde dont furent les époux Van Ginkel. C'est dans ce contexte que se tient en 1966 la conférence nationale intitulée «Pollution and our Environnement» organisée par The Canadian Concil of Ressources Ministers (aujourd'hui Le Conseil Canadien de l'Environnement). Cette conférence mit en lumière le besoin de décroissement, d'harmonisation et de coordination des services et des différentes questions touchant l'environnement. « Les préoccupations écologiques épousaient alors la

bannière de la lutte contre la pollution », nous rapporte Blanche Lemco van Ginkel, « et mettaient en lumière les limites du progrès ». Dans son article «The Phenomenon of Pollution» paru dans The Pollution Reader (Harvest House, 1968) elle écrivait : « It is essential we look at our environment for we now have the opportunity and the ability to achieve unparalleled quality of environment and human life, or destroy it utterly ». L'importance de l'article «The Phenomenon of Pollution» tient au fait qu'il introduisait avant la lettre l'idée du « Zero Waste » par le biais d'utilisations complémentaires dans l'aménagement et de la gestion des ressources. Cet article traitait de l'équilibre possible entre la vie urbaine et la vie rurale dans un système de récupération réciproque de déchets.

En publiant leur contribution à ce débat, les Van Ginkel posent les jalons d'une approche écologique en environnement : la densité des établissements humains comme moyen d'y parvenir. Le projet conçu par Sandy van Ginkel pour le lotissement immobilier d'un secteur agricole à Saint-Basile-le-Grand illustre leur conception de l'urbanisme. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, la notion du « No Waste City » résonne avec le concept de « Zero Waste » qui encourage à la prise en compte des cycles de vie des matières. L'actuel concept de métabolisme urbain met de l'avant de telles approches.

ARQ : Que représente pour vous la publication dans « Pollution Reader »?

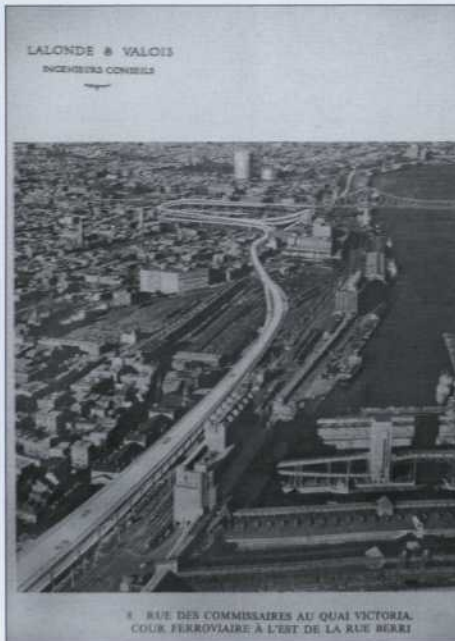
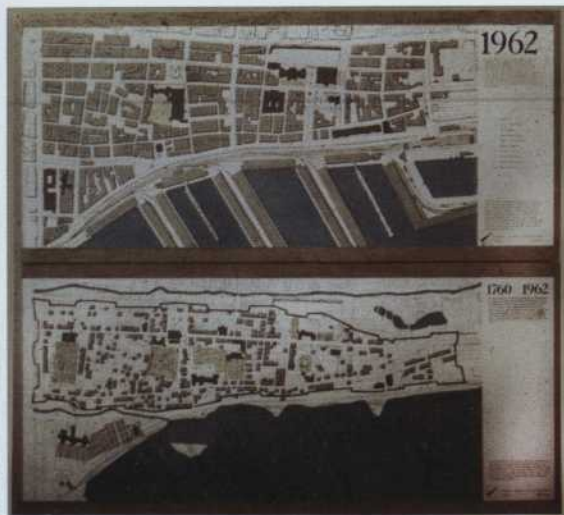
BLVG : La naissance de nouvelles notions portant sur l'environnement.

ARQ : Vous avez utilisé, avant tous, des expressions telles que « marque écologique » et « empreinte écologique ». J'ai bien aimé votre phrase « Wherever man sets foot, he inevitably leaves his mark on nature ». À ce constat simple mais fondamental vous ajoutez : « would that mark inevitably mean pollution or can it be seen as an ecological cycle? ». Je crois que vous avez écrit un article précurseur.

BLVG : J'en suis venue en effet à cette conclusion lorsqu'un étudiant qui l'avait lu m'en a parlé en ces termes.

ARQ : S'écartant de la notion de pollution, qui va en sens unique à connotation néfaste, vous avez ensuite adopté la notion

- 9. Van Ginkel & Associates, Étude pour la réhabilitation du Vieux-Montréal, 1961-1963. Source : Archives privées Blanche Lemco.
- 10. L'autostrade Est-Ouest étagée projetée entre le fleuve Saint-Laurent et le Vieux-Montréal. (Source : Lalonde & Valois, Projet d'une autostrade est-ouest, en bordure du fleuve Saint-Laurent, 8 janvier, 1958.)
- 11. L'autostrade Est-Ouest étagée projetée, plan. (Source : Lalonde & Valois, Projet d'une autostrade est-ouest, en bordure du fleuve Saint-Laurent, 8 janvier, 1958.)
- 12. L'autostrade Est-Ouest étagée projetée, détail. (Source : Lalonde & Valois, Projet d'une autostrade est-ouest, en bordure du fleuve Saint-Laurent, 8 janvier, 1958.)
- 13. Van Ginkel & Associates, Étude de circulation du centre de Montréal, plan proposant l'emplacement de l'autoroute Ville-Marie, 1957-1960. Source : Archives privées Blanche Lemco van Ginkel.



de réciprocité. Comment cela s'est-il présenté?

BLVG : Je me souviens des échanges que nous avons eus, Sandy et moi, durant cette année-là [note de ARQ: 1977] où Sandy travaillait sur le projet de Saint-Basile-le-Grand. Nous proposons un développement du type « No Waste » mais qui en réalité amplifiait l'idée que les déchets de la ville seraient utilisés en agriculture et vice-versa. On pouvait, en poursuivant cette idée, établir des conditions de travail tant dans les zones urbaines que dans les zones rurales périphériques qui se complètent et dont les résultats aboutiraient au « No Waste » dans des conditions de réciprocité. Nous n'avions cependant pas de solutions concrètes à proposer à cet effet.

ARQ : Vous discutiez tout de même de la possibilité de bâtiments entièrement autonomes, d'installations individuelles de réutilisation de l'eau. Vous mentionniez aussi l'idée d'écologie urbaine. Ce sont aujourd'hui des concepts d'actualité. Saviez-vous que personne n'utilisait encore ces termes en ce temps?

BLVG : Il y avait peut-être quelqu'un quelque part qui utilisait ces termes, je ne sais pas. Nous n'étions en contact avec personne. Ces idées sont nées de nos discussions, Sandy et moi.

ARQ : Vos idées devaient paraître utopiques pour l'époque. Comment ont-elles été accueillies par le milieu?

BLVG : À vrai dire personne n'y prêtait vraiment attention.

ARQ : Que signifiait alors la notion d'environnement?

BLVG : Je ne sais pas. Peut-être celle de plantes ou d'arbres. Dieu seul le sait.

ARQ : Vous avez aussi émis une autre intéressante idée : celle de la différence entre l'écologie naturelle et l'écologie urbaine où la distinction entre les deux réside dans la vitesse des changements : dans la rapidité propre à l'écologie urbaine par opposition aux cycles très lents des changements dans l'écologie naturelle. Vos propos portaient en ce sens sur le fait que la « main » de l'homme pouvait tout aussi engager de mauvais que de bons changements.

BLVG : C'est vrai. Les actions de l'homme peuvent mener très rapidement à des catastrophes. Dans un changement pour le

pire, un seul mauvais geste peut mener à la destruction dont le temps de réparation peut être interminable. Reconstruire est toujours plus laborieux que détruire.

ARQ : Trouvez-vous que ces derniers temps les choses ont empiré ou êtes-vous optimiste?

BLVG : Je crois que les choses ont empiré parce que nous travaillons maintenant à grande échelle dans nos entreprises humaines. Quand j'étais jeune, nos interventions étaient faites à plus petite échelle et leurs résultats en conséquence.

ARQ : Vous parlez « d'échelle réparatrice » (*Healing scale*) en introduisant l'idée de l'échelle humaine. Remettez-vous en question toute intervention à grande échelle?

BLVG : Il existe une différence entre échelle et grandeur. Je ne m'oppose pas à la grande ville. Mais on doit d'abord reconnaître son échelle et planifier de façon à en devenir le médiateur. De faire en sorte que cette grande échelle puisse convenir à l'échelle humaine. Je suis une personne des grandes villes. J'ai toujours habité des métropoles. Toronto est la plus petite ville dans laquelle j'ai habité. Je crois que Jane Jacobs se trompait quand elle nous exhortait à planifier à l'échelle du voisinage. Toronto est une grande ville, mais dégagait jusqu'à récemment une impression de petite localité.

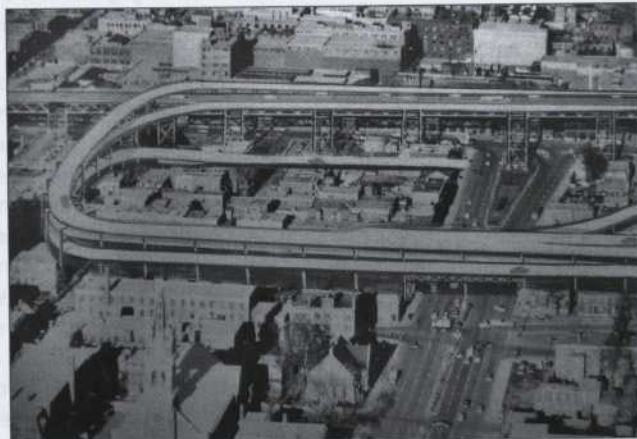
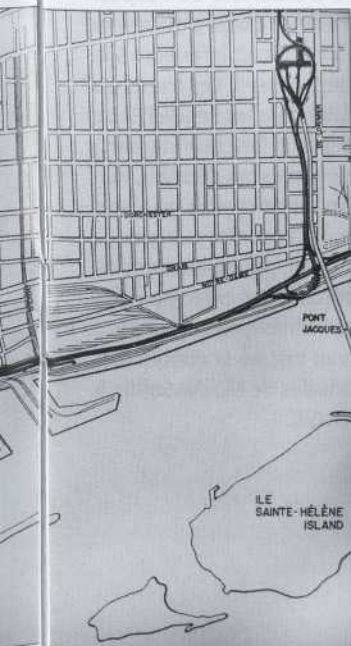
ARQ : Aviez-vous à cette époque des références à des travaux ou à des personnes qui traitaient ces thèmes de réflexion?

BLVG : Pas vraiment. Nous nous en parlions Sandy et moi comme je vous le disais plus haut. Étant architectes, urbanistes, vous pensez naturellement à ces choses. Il s'agit en fait de réconcilier l'échelle architecturale et l'échelle urbanistique, de réconcilier la ville et la nature...

PROPOS RECUEILLIS PAR ALENA PROCHAZKA, TORONTO LE 6 MARS 2012

Notes

1. Alena Prochazka, « L'identité du bâti montréalais à l'aune de la continuité et de l'invention : le rôle fondateur d'André Corboz », dans Lucie K. Morisset et Marie-Eve Breton (dir.), *La ville, phénomène de représentation*, Québec, Presses universitaires du Québec, 2011, p. 63.
2. Blanche Lemco van Ginkel, « Planning Action by Indirection », *Environments*, Vol. 20, No 3, 1990, p. 52-56.



Les Van Ginkel : l'exposition comme outil de culture

YVES DESCHAMPS

En 1958, à peine un an après son arrivée à Montréal, H.P. Daniel (Sandy) van Ginkel collabore, avec son épouse, Blanche Lemco van Ginkel, au design d'un stand néerlandais dans une exposition internationale tenue au Palais du commerce. Sandy conçoit les structures d'exposition tandis que Blanche se charge des objets exposés et de leur présentation. Ils y manifestent déjà une préférence pour les matériaux ordinaires et une aptitude particulière à les rendre éloquents. Mais cette entreprise publicitaire, dont ils s'acquittent consciencieusement, ne révèle ni l'envergure des préoccupations de Sandy et de Blanche, ni leur participation déjà remarquable aux débats des avant-gardes urbanistiques et architecturales européennes de l'époque. Lui, Néerlandais et elle, Canadienne, se sont en effet rencontrés dans le cadre des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) où ils ont joué un rôle significatif en participant aux travaux de *Team 10*, le groupe d'architectes chargés de préparer le dixième congrès et qui réunissait : Jaap Bakema, Georges Candilis, Giancarlo De Carlo, Aldo van Eyck (dont Daniel était l'associé), Alison et Peter Smithson et Shadrach Woods.

Cependant, par la suite, Blanche et Sandy van Ginkel consacreront une part appréciable de leur temps à penser et à dessiner des expositions. Parfois, ces activités seront liées à leur démarche d'aménagistes : leur intention est d'informer l'opinion publique canadienne, d'éveiller aux problèmes contemporains de l'urbanisme, de l'architecture, du design, une population et des autorités plus ou moins indifférentes. Mais dans certains cas, le doute n'est pas possible : tous deux accordent une place essentielle à l'acte d'exposer en tant qu'outil indispensable de construction d'une culture générale couvrant tous les domaines essentiels de l'activité humaine.

Cette double préoccupation est caractéristique. Elle explique à la fois le caractère essentiel et fondateur de l'œuvre des Van Ginkel et le relatif anonymat qui les entoure. Architectes l'un et l'autre, Sandy et Blanche semblent avoir accordé peu de temps à la conception formelle d'édifices qui auraient perpétué leur mémoire. Leur travail se situe toujours en amont du projet architectural, dans la réflexion préliminaire, dans les choix fondamentaux qui déterminent le rapport de l'objet projeté à son environnement social, culturel et matériel. Avant même de bâtir, ils entendent établir, entre les spécialistes de l'aménagement et les usagers, un dialogue, une compréhension mutuelle et une communauté d'intérêts. De là, peut-être, leur investissement dans les expositions qui permettront aux aménagistes de fournir au grand public un aperçu de leurs capacités à améliorer le quotidien.

L'EXPO 67

L'exemple le plus connu en est donné par les rôles que jouent Sandy et Blanche dans la préparation de l'Exposition universelle de Montréal (Expo 67). Conseiller de la Compagnie de l'exposition dès 1962, puis responsable de la planification au sein de la même Compagnie à partir de 1963, Sandy van Ginkel se heurte très vite à la haute direction. Celle-ci pense en effet qu'il s'agit simplement de gérer l'application d'une formule éprouvée depuis le 19^e siècle : celle d'une vaste « foire » commerciale où chaque État offre une vitrine mondiale à ses entreprises nationales et à ses attraits touristiques. La seule spécificité sera la place dominante à assurer au pays et à la ville hôtes qui comptent sur l'événement pour prendre place « sur la carte » du monde.

Blanche et Daniel van Ginkel ont un tout autre projet. Pour eux, le thème inspiré d'un ouvrage d'Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des Hommes*, est plus qu'une formule élégante et saisissante. Ils posent des questions de fond : Comment développer ce thème ? Comment le traduire en aménagements bâtis ? L'Exposition de Montréal doit inaugurer une ère nouvelle où l'accent ne sera plus sur les nations et leurs rivalités, mais sur l'œuvre commune des hommes dans l'aménagement de la terre. À cette fin, ils exigent que l'organigramme de l'Exposition soit thématique plutôt que national. En tant qu'urbanistes et architectes, ils viennent de sauver le Vieux-Montréal menacé par le tracé d'une autoroute est-ouest. Ils envisagent alors l'Exposition comme un prolongement de cette action, comme un vaste chantier urbain qui témoignerait de l'état mondial de la recherche en aménagement des villes au milieu du 20^e siècle et laisserait à Montréal un ensemble bâti propre à orienter son développement à venir.

Ce projet ambitieux et rigoureux va très vite coaliser contre lui, outre la direction de la Compagnie de l'Exposition, les délégations nationales sont peu disposées à renoncer à la vitrine traditionnelle en faveur d'un concept qui mettrait l'accent sur des coopérations multinationales et sur une discipline où toutes les nations n'étaient pas assurées de briller. À peine une année après son engagement à titre d'urbaniste de l'Exposition, Daniel van Ginkel démissionnera de ce poste pour éviter de signer une évaluation du projet qu'il estimait inférieure à la réalité. Il ne gardera qu'un rôle d'expert-conseil. Les traces du projet des Van Ginkel seront bien visibles dans les îles de l'Expo (auxquelles ils auraient préféré garder leur fonction de parc) sous la forme des pavillons thématiques, mais ces derniers, loin de constituer l'essentiel de l'événement et de mettre en scène la collaboration internationale, céderont la vedette aux grands pavillons nationaux et seront, quant à eux, principalement canadiens. De la ville modèle qu'ils souhaitaient créer dans les quartiers sud-ouest de Montréal, seul témoigne aujourd'hui Habitat 67 dont Daniel van Ginkel avait inspiré la conception, à titre de directeur du projet de fin d'études de Moshe Safdie à l'école d'architecture de l'Université McGill.



Plan du site de l'Exposition universelle de Montréal. Ce plan a été conçu en une semaine par Daniel et Blanche van Ginkel et une équipe de jeunes architectes. Il proposait une implantation de l'Exposition dans les quartiers sud-ouest de l'agglomération et ne touchait pas aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Son adoption en 1962 coupa court au projet de l'urbaniste français Eugène Beaudoin, mais lui non plus ne sera pas réalisé.

UN PROJET D'EXPOSITION NATIONALE DE DESIGN

L'aventure remarquable et décevante de l'Exposition de 1967 n'est cependant qu'un épisode de l'ensemble d'entreprises et de projets du couple Van Ginkel dans le domaine des expositions.

Dès 1958, ils ont en effet conçu, pour le compte de la Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL), une exposition destinée à éveiller le public canadien et les responsables politiques et industriels à l'importance du design dans la conjoncture économique que traverse le pays.

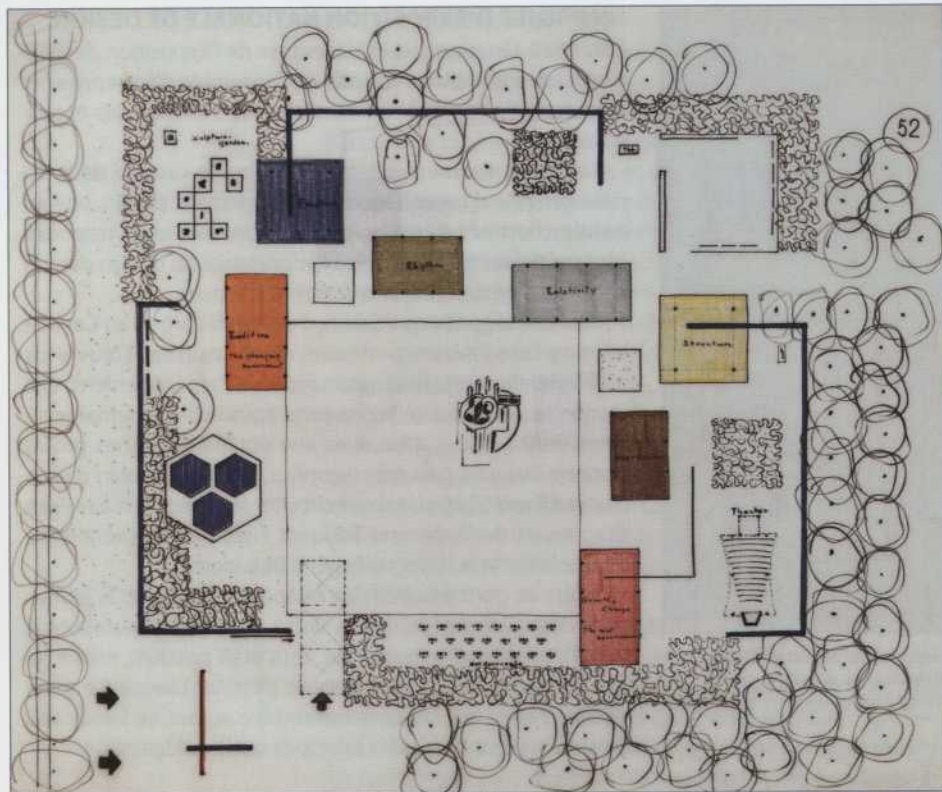
Blanche rappelle que Sandy, à peine débarqué au Canada, allait se faire l'avocat passionné d'une maîtrise d'œuvre canadienne dans les divers domaines de l'aménagement. Elle en donne pour preuve la charrette épique d'une semaine au cours de laquelle il allait, avec une équipe de jeunes professionnels locaux à peu près inconnus, produire le plan d'urbanisme d'Expo 67 afin de court-circuiter le projet du maire Jean Drapeau et de l'urbaniste Édouard Fiset qui s'apprêtaient à confier la tâche au français Eugène Beaudoin.

Outre ce parti-pris pour les ressources locales et la jeunesse, les Van Ginkel étaient convaincus de vivre un moment-clé dans l'évolution d'un pays neuf. Tout était possible, mais il fallait, d'urgence, planifier, concevoir, dessiner l'avenir. Le texte suivant, rédigé par l'équipe rassemblée autour de Sandy van Ginkel donne une idée des principes qui la guidaient :

Le Canada entre dans une ère d'industrialisation et d'urbanisation. Il nous faut maîtriser les arts de la production afin que les villes et tout ce qu'elles contiennent serve avec justesse les besoins qu'ont les humains de beauté et de plaisir autant que ceux de quantités matérielles et d'efficacité. On n'évaluera pas la gestion de nos ressources par leur quantité, mais par l'usage que nous en ferons pour enrichir la vie. Un partenariat de compréhension est nécessaire entre producteurs, concepteurs et consommateurs quant à la forme des villes, des maisons et de tout ce que nous produisons et utilisons. Ceci devient de plus en plus difficile s'il faut tenir compte d'industries à grande échelle, de populations urbaines massives, etc. Soyons très critiques à l'égard de nos productions¹.

On décèle ici quelques préoccupations constantes des Van Ginkel : la nécessité d'une planification et d'une conception préalables à toute production dans les sociétés industrielles en expansion et celle d'une nécessaire coordination et collaboration entre tous les protagonistes de la chaîne de création de l'environnement commun : concepteurs, producteurs, utilisateurs. À ce titre, l'exposition devait jouer un rôle déterminant d'éveil, de pédagogie et de mise en contact entre les trois niveaux, particulièrement — et c'est là une idée assez neuve — les usagers, appelés à être attentifs, critiques et exigeants vis-à-vis des deux autres agents de cette création et à leur fournir une indispensable rétroaction.

Les Van Ginkel : L'exposition comme outil de culture



Van Ginkel Associates Limited
Projet d'une aire d'exposition pour SCHL/CMHC : plan, 1959
 Crayon feutre couleur sur vélin, 76 x 98 cm
 ARCH263737
 Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA

L'urgence de la situation est fortement soulignée dans un autre passage dont l'auteur, cette fois, est Sandy seul :

*La mécanisation a pris le commandement
 Avec sa fumée, sa saleté, ses gaz toxiques
 Les villes se font plus grandes, mais pas toujours meilleures
 Elles englobent la campagne
 Sous une chape de smog industriel*

*Plus de maisons, mais plus de taudis
 Plus de bâtiments, mais moins d'espaces de jeu
 Plus de banlieues, mais moins de campagne
 Plus de gens, mais moins de voisinage
 Plus d'autos, plus de circulation, plus d'embouteillages
 plus de temps perdu
 plus d'énergie gaspillée*

La ville a perdu en beauté, en grâce, en plaisirs

*Nous avons les ressources
 Nous pouvons faire ce que nous voulons
 Nous pouvons le faire mieux
 Ce que la ville a perdu, elle peut le retrouver
 La ville peut être un plaisir
 La vie peut y être une joie*

Van Ginkel n'est ni le premier ni le dernier à dénoncer les problèmes de la ville industrielle. La première phrase envoie clairement au titre de l'ouvrage de Siegfried Giedion : *La mécanisation au pouvoir*², mais il entend transmettre ce cri d'alarme à une population et à des dirigeants canadiens encore peu sensibles à un péril qui leur semble vague. Il entend aussi et surtout affirmer que les dangers de l'industrialisation ne sont pas sans remède. Mais le temps presse. Devant l'urgence, il élabore une stratégie d'éveil de l'opinion publique.

Nous proposons en conséquence de réaliser une exposition illustrant le processus de CONCEPTION, PRODUCTION et USAGE.

Dans tous les aspects de la vie quotidienne et les objets multiples — petits ou grands — qui l'accompagnent. C'est ce processus — CONCEPTION, PRODUCTION, UTILISATION — qui caractérise les activités humaines, matérielles comme spirituelles, et fournit [à l'homme] LA CLÉ DE LA MISE EN FORME DE SON ENVIRONNEMENT.

Il faut en effet montrer les enjeux de l'aménagement à une opinion peu habituée à les associer à l'immédiat, au quotidien. On doit aussi éviter d'exposer des images effrayantes qui risqueraient d'orienter la réaction des visiteurs dans une impasse.

Si elle s'attardait, si peu que ce soit sur les dangers (...) l'exposition se perdrait, aux yeux des visiteurs, dans un brouillard de panique aveugle. Trop destructif, un missile est donc à exclure, comme bien d'autres choses potentiellement dangereuses, peu susceptibles de nous mener à un sommet culturel. L'ordinateur électronique américain et l'automobile avec les systèmes de production et d'usage qui les accompagnent seraient du nombre.

Les exemples choisis ne manquent pas d'intérêt. Aujourd'hui, le terrorisme remplacerait peut-être le missile, épouvantail de la guerre froide, mais il n'est pas difficile de partager l'inquiétude de Sandy van Ginkel devant un urbanisme et une architecture fondés sur une sécurité quasi-militaire. Nous savons que ce ne sont plus de simples hypothèses... Les autres menaces qu'il pressent dans son désir d'atteindre à « un sommet culturel » et d'« enrichir la vie » témoignent d'une lecture assez originale de la situation. En 1960, l'automobile a bien peu d'adversaires. Quant à l'ordinateur électronique, les rares personnes qui s'y intéressent alors pressentent à peine sa future omniprésence dans la vie quotidienne, sans parler de son impact potentiel sur la ville et son aménagement. Encore plus remarquable est l'allusion aux « systèmes de production » de ces objets comme potentiellement néfastes.

Après cette mise en garde, Van Ginkel et ses collaborateurs définissent le propos essentiel de l'exposition projetée :

L'exposition vise à montrer aux Canadiens que nous pouvons, avec les moyens existants, créer un environnement stimulant ; que la laideur qui nous entoure ne provient pas d'un manque de possibilités, mais d'un manque de maîtrise du processus de conception-production-usage. Si nous maîtrisons ce processus, un nouvel environnement apparaîtra.

Il aborde ensuite le parti général et les grandes lignes de l'architecture proposée :

*L'exposition devra être superbe
L'exposition devra avoir son cadre propre
L'exposition devra être nationale, donc, avoir lieu
simultanément dans plusieurs villes.*

*Physiquement, l'exposition doit être envisagée comme
une conception unique. Son propos doit être apparent,
expérimenté directement dans les structures et les espaces
qui la contiennent :*

*Un vaste espace libre, entouré d'un certain nombre
de bâtiments — comme une place urbaine.
Des constructions toutes basées sur un même
principe de conception (même matériau et système
structuraux)
Chaque bâtiment peut, cependant, offrir un aspect
et un caractère distinct en usant de murs et de
panneaux divers et de couleurs très affirmées.*

*L'exposition doit avoir des qualités de poésie, de grâce. Elle
doit se présenter comme un microcosme des plaisirs de la
vie urbaine.*

*L'architecture, l'aménagement paysager, la peinture
et la sculpture doivent se donner la main pour y
créer un environnement dont nous rêvons tous.*

Ce projet se poursuivra dans une série d'esquisses préliminaires, mais il n'aboutira à aucune réalisation.

L'exposition que nous venons d'évoquer visait à promouvoir l'aménagement. À ce titre, elle s'insère dans une tradition du design des objets, de l'architecture et de l'urbanisme particulièrement vivante au sein du mouvement moderne, de la Sécession viennoise au Pavillon des Temps Nouveaux de

Le Corbusier, en passant par les expositions du Vkhutemas russe et celles du Werkbund allemand. À première vue, le couple Van Ginkel défend ici les intérêts de sa propre famille professionnelle. Mais comme ses illustres prédécesseurs, il ne vise pas seulement à promouvoir un design, un « style ». Loin de vouloir imposer à tous un environnement « bon » et « beau » au nom d'une aristocratie du goût, Blanche et Sandy van Ginkel entendent créer les conditions culturelles d'une acceptation de l'aménagement par toute la société canadienne comme une pratique nécessaire et bénéfique. Ils s'appliquent à remplacer l'image de luxe coûteux et quelque peu futile que le public associe volontiers à la conception des objets usuels, à l'architecture, à l'urbanisme, en en faisant des responsabilités collectives, en intégrant l'usage responsable et critique des produits industriels dans une spirale « vertueuse » conception-production-usage qui mènerait la société vers un « sommet culturel ».

LE MUSÉE DE WINNIPEG ET GALLERY 20

Il ne faut donc pas s'étonner de les voir poursuivre, à partir de la fin des années 1960, une réflexion critique sur l'exposition et le musée et proposer plusieurs projets d'application de cette réflexion indépendamment de l'enveloppe architecturale de l'institution muséale ou des objets qu'elle expose. Certaines affirmations de Sandy van Ginkel, nous le verrons, suggèrent même que le musée peut parfaitement se passer d'architecture.

Le seul projet architectural de musée produit par Sandy van Ginkel, celui du concours de 1967 pour la *Winnipeg Art Gallery*, répond consciencieusement à un cahier de charges qui n'est pas le sien. Aussi est-il assez peu révélateur des idées de son auteur en matière d'exposition.

À l'opposé, le projet *Gallery 20*, conçu la même année, reflète un engagement en faveur de l'art et de la culture à l'échelle nationale canadienne et une pensée muséale très personnelle. La maigre documentation disponible sur ce projet ne permet pas de se faire une idée complète des intentions de son auteur. Interrogée à ce sujet, Blanche van Ginkel rappelle les liens d'amitié qui unissaient le couple au galeriste montréalais Leon Lippel et qui amenèrent Daniel à prendre en main la conception et même la réalisation concrète de la première galerie Lippel. Cette relation est-elle à l'origine de *Gallery 20*? Quoiqu'il en soit, le projet témoigne d'un souci de combler le déficit d'équipements culturels du pays et de favoriser une meilleure diffusion des arts. De façon caractéristique, l'architecte ne projette aucune construction. En revanche, il s'attarde sur les détails d'un montage socio-économique coopératif qui permettrait de créer un réseau de lieux d'exposition autonomes dans les agglomérations de moins de 500 000 habitants. *Gallery 20* semble préfigurer le projet suivant.

(suite p. 18)

Libérez votre esprit créateur



Les panneaux métalliques architecturaux de Vicwest : laissez aller votre imagination. Fabriqués sur mesure, ils s'adapteront à vos projets les plus complexes. Informez-vous chez Vicwest auprès de l'équipe technique ou visitez notre site web.

 **vicwest**
vicwest.com

METTEZ-Y
DU MAUVE.

Imagine



Libérez votre esprit créateur

UNIVERSAL MODULAR MUSEUM NETWORK CORPORATION

Un projet daté de 1971-1972 porte le titre de « Corporation du réseau muséal modulaire universel » avec en sous-titre : « un concept d'organisation pour un « musée de l'environnement ». Il part d'une critique radicale des musées actuels :

Les musées sont des institutions marginales. Ils sont les derniers à recevoir de l'argent des gouvernements lorsque celui-ci se fait rare, pourtant ils dépendent entièrement des subventions. Dans le monde contemporain, ce sont probablement les moins efficaces des instruments d'éducation générale, pourtant l'une de leurs fonctions essentielles est d'éduquer.

Une fois de plus, Daniel van Ginkel manifeste un intérêt pour la diffusion des connaissances et de la culture en général qui dépasse les seuls domaines de l'aménagement, mais en outre, il pousse plus loin la critique du musée traditionnel. Il va maintenant proposer une alternative à une institution jugée défailante et, peut-être, spécifiquement inadaptée au contexte d'une culture jeune et dispersée sur un vaste territoire :

*Que doit être un musée ? Que doit-il faire ?
Il doit ajouter une dimension de plus à la vie quotidienne en reliant les événements de tous les jours au contexte historique et à l'avenir auquel on s'attend.*

Il définit encore la fonction du musée et l'indépendance économique qu'il considère indispensable à son existence et à sa liberté d'action. Puis il précise chacun des termes du titre, présentés ici dans l'ordre de l'original anglais :

UNIVERSEL : il embrasse tout, n'importe quoi, sans restriction de lieu, n'importe où, partout

MODULAIRE : il comprend des unités en nombre illimité reliées entre elles

MUSÉE : c'est le point de départ traditionnel, avec toutes ses variantes et ramifications

RÉSEAU : des emplacements, des concentrations dispersées

CORPORATION : c'est une entreprise autosuffisante.

Cette définition de base est ensuite renforcée par une série de préceptes qui tracent le portrait d'un organisme ad hoc, léger, minimal, opportuniste dont le principe est l'optimisation des ressources au service de la culture :

*Ce n'est pas un bâtiment
Il ne collectionne rien
Il n'entrepose rien
Il possède le moins possible
Il loue et emprunte tout
Il fait tout exécuter à contrat au dehors (pas de personnel stable)
Il doit être autosuffisant, donc il s'efforce de créer le plus possible de retombées génératrices de revenus
Ainsi, le musée ne doit pas être un dépôt d'objets, mais un outil d'exposition des meilleurs objets, ou d'une idée, d'explication d'une réalité, ou de pur plaisir. Le musée doit servir de source constante de joie et de connaissances. En conséquence, rien ne devrait être exposé en permanence.*

Une fois encore, le projet n'aura pas de suite, la culture que Daniel van Ginkel aurait souhaité stimuler s'étant, peut-être, révélée moins malléable qu'il ne l'aurait voulue.

LE PAVILLON DE CHINE ET AUTRES EXPOSITIONS

Dans les années 1970, les Van Ginkel se consacrent de plus en plus exclusivement à l'enseignement de l'architecture, mais Blanche qui a partagé l'intérêt de Daniel pour le musée et l'exposition et collaboré à presque toutes ses entreprises organisera encore des expositions fréquentes, dans le cadre de ses fonctions de doyenne de la Faculté d'architecture de l'Université de Toronto, jusque dans les années 1980. À titre de membre de l'Académie royale canadienne des arts, elle sera également impliquée dans la conception de plusieurs expositions d'art, dont « Earthworks » celle que l'Académie présente, en 1998, à la galerie John B. Aird de Toronto, et dont elle sera commissaire en compagnie de Jerzy Kolacs et Anne Roberts.

Lors des phases décisives de la conception et de la la préparation de l'Exposition universelle de 1967, elle avait été particulièrement chargée du suivi des pavillons thématiques qui, nous l'avons vu, constituaient l'essentielle armature d'un ambitieux projet orienté vers la collaboration plutôt que la compétition entre nations.

Les suites de l'Exposition lui fourniront encore, en 1975-76, une occasion de concevoir une présentation muséale. En effet, le maire Drapeau souhaitait prolonger l'animation créée sur les îles par l'événement de 1967 et, contre les règles du Bureau international des expositions, il avait obtenu de maintenir sur le site quelques-uns des pavillons. Celui de la « République de Chine » (Taiwan) était du nombre, et Blanche van Ginkel fut chargée d'y aménager une nouvelle exposition, cette fois pour la Chine populaire que l'ONU et le Canada venaient de reconnaître quatre ans auparavant. Elle se rappelle avec beaucoup de plaisir ce travail qui lui permit d'aller en Asie et de sélectionner des objets (rouleaux de soie, céramiques d'usage quotidien, etc.) qui ne faisaient pas tous le bonheur de ses commanditaires chinois, mais qu'elle trouvait esthétiquement supérieurs aux « œuvres d'art » qu'on lui proposait. Les « œuvres d'art » furent finalement expédiées et présentées, mais l'architecte put néanmoins exposer, en même temps, les objets de son choix et créer un environnement original à partir de treillis de bambou.

Cette anecdote illustre la préférence caractéristique des Van Ginkel pour des matériaux simples, familiers, que l'exposition mettra en lumière et dont elle fera ressortir les qualités esthétiques. Ceci permet de préciser le sens que Sandy et Blanche donnaient à leurs autres projets muséaux et la façon dont ils entendaient intégrer le public usager dans le processus de production de l'environnement physique : non pas en lui proposant une excellence exceptionnelle, intimidante et mystifiante, produite avec des moyens exceptionnels pour une élite, mais en lui montrant que l'excellence peut exister dans l'objet le plus courant et le plus abordable et en mettant ainsi à la portée de tous une critique constructive, légitime et indispensable à toute culture vivante de l'objet et de l'environnement humain.

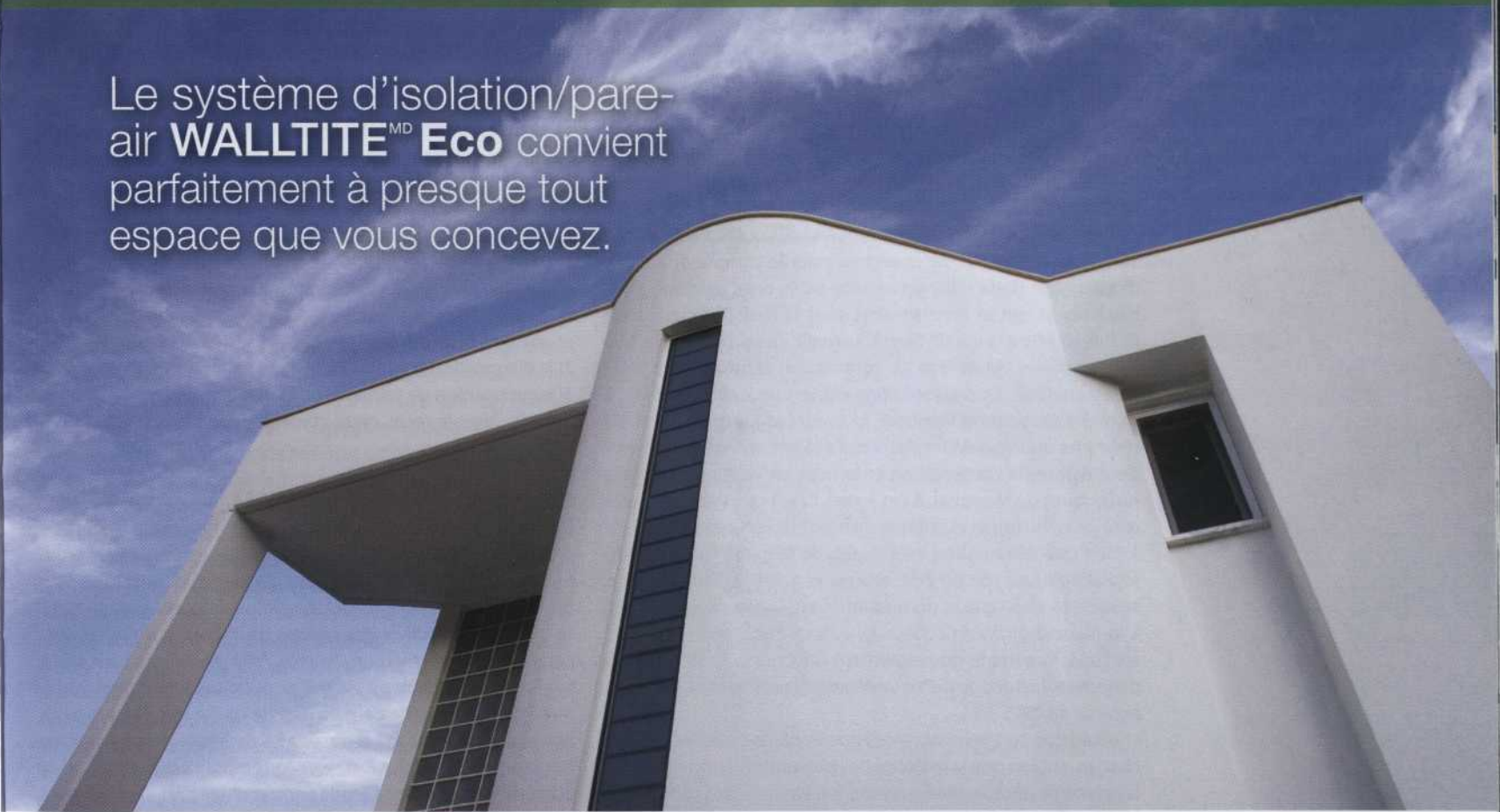
Notes

1. Traduction de l'auteur. Il en va de même pour toutes les citations qui suivent. Elles proviennent toutes des documents du fonds Van Ginkel du Centre Canadien d'Architecture.
2. *Mechanization Takes Command*, 1948

METTEZ-Y DU MAUVE.

 **BASF**
The Chemical Company

Le système d'isolation/pare-air **WALLTITE^{MD} Eco** convient parfaitement à presque tout espace que vous concevez.



VOICI WALLTITE ECO V.3
LA RÉSISTANCE THERMIQUE À LONG
TERME LA PLUS ÉLEVÉE DE L'INDUSTRIE†
R 12.4 à 2 po | R 19.2 à 3 po | R 26.2 à 4 po



Vous apportez beaucoup de soins à la conception d'un bâtiment pour qu'il soit à la fois fonctionnel, harmonieux et confortable. Le choix du système d'isolation/pare-air mérite autant de considération. Notre isolant/pare-air à alvéoles fermées a fait ses preuves. Il résiste aux années et améliore la durabilité d'un bâtiment. WALLTITE Eco s'adapte à presque toutes les formes, adhère à presque tous les recoins et n'a pour limite que votre imagination. Cette mousse permet de créer une enveloppe ayant une bonne étanchéité à l'air, ce qui procure à votre bâtiment l'isolation à haute performance qu'il mérite.

Pour savoir comment WALLTITE Eco peut améliorer votre prochain projet, visitez www.walltiteeco.com ou composez sans frais le **1-866-474-3538**.
Chez BASF, nous créons de la chimie.



WALLTITE^{MD}
Eco



†Selon les rapports de décembre 2011 du Centre canadien de matériaux de construction (CCMC) concernant la mousse de polyuréthane à densité moyenne vaporisée. WALLTITE Eco est une marque déposée de BASF Canada Inc. EcoLogo est une marque de commerce d'Environnement Canada. Le programme de certification de la qualité intérieure de l'air GREENGUARD intitulé « GREENGUARD Indoor Air Quality Certified » est une marque déposée, et le programme GREENGUARD enfants et écoles intitulé « GREENGUARD Children and Schools » est une marque de service, de leurs propriétaires respectifs ; toutes utilisées sous permission par BASF Canada Inc. © 2012 BASF Canada Inc.

Les Van Ginkel et le Vieux-Montréal

JACQUES LACHAPELLE

Lorsque l'on parle de Montréal au cours des années 1960, ce sont les grands projets modernes tels que le métro, la Place Ville-Marie ou l'Expo 67 que l'on imagine en premier. L'enthousiasme à l'égard du renouveau urbain qui dominait alors la pensée architecturale fait facilement oublier que, parallèlement, la décennie a également été marquante dans l'évolution de la pensée sur le patrimoine et sa conservation. Le Vieux-Montréal en est le symbole le plus tangible. Les Van Ginkel font partie de cette histoire, mais ils sont loin d'être les seuls. L'écheveau des administrations publiques et des intervenants ne peut être démêlé ici, toutefois quelques rappels sont utiles. L'agence des Van Ginkel a travaillé sur le secteur pour le compte du service d'urbanisme de la Ville; un service qu'ils ont contribué à restructurer et qui se trouvait alors sous la direction de Claude Robillard et où œuvrait Guy R. Legault, deux personnes que les Van Ginkel estimaient. La commission Jacques-Viger a été créée en 1962. Des associations citoyennes, telles que le Comité des citoyens de Montréal, la *Junior League of Montreal*, les résidents du Vieux-Montréal, etc. faisaient entendre leur voix pour assurer la conservation et la mise en valeur de secteurs historiques de Montréal. À cet égard, il faut rappeler le rôle-clé qu'a joué l'historien et critique musical Eric McLean qui a mené à bien une restauration exemplaire de la maison de Louis-Joseph Papineau, rue de Bonsecours, et a été un ardent défenseur de la sauvegarde du quartier. Cette prise de conscience, à la fois marginale et collective, a trouvé son aboutissement en 1964, lorsque le gouvernement du Québec a créé l'arrondissement historique du Vieux-Montréal dont le territoire a été agrandi en 1995.

Quel que soit le nombre des intervenants et les mérites de chacun, et bien que la majorité de leurs projets témoignent de leur intérêt pour le modernisme, il n'en reste pas moins que les Van Ginkel ont joué un rôle fondateur dans l'émergence des pratiques de conservation à Montréal. Ainsi, au début des années 1960, ils ont produit, en collaboration avec le Comité des citoyens de Montréal, une étude pour élargir le périmètre du parc du mont Royal et inclure les cimetières et les grandes institutions, en particulier les universités. Ce projet visionnaire annonce bien avant l'heure, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal dont le décret date de 2005. Leur étude du Vieux-Montréal, réalisée pour la Ville de Montréal et terminée en 1963, constitue néanmoins leur contribution la plus importante. Au-delà de la commande, leur sensibilité à l'égard de ce quartier qu'ils jugeaient unique transparait dans leur travail. Cet engagement pour le Vieux-Montréal est corroboré par d'autres faits. Ainsi, ils demeurent entièrement fidèles à leurs conclusions dans un rapport substantiel qu'ils remettent à la Commission du port de Montréal qui avait pourtant des intérêts bien différents de ceux de la Ville. Sandy van Ginkel s'est opposé publiquement au projet du palais de justice et a pris soin de présenter, dans les médias, la vision de l'agence pour le quartier. Enfin, ils ont aussi travaillé pour le compte d'une première association de résidents du Vieux-Montréal.

Outre les qualités de ce quartier, l'intérêt des Van Ginkel à l'égard du patrimoine s'explique peut-être du fait que Sandy avait déjà traité de cette question en Europe. Par ailleurs, en pensant à l'influence possible d'Aldo van Eyck (en particulier ses interventions à Amsterdam), il est notable que l'un des principaux préceptes qui émerge de leur étude est de voir le Vieux-

Montréal comme un quartier vivant. Pour eux, au-delà de la forme, ce sont les activités qui importent. C'est dire que leur étude est très différente de la muséification urbaine qui sera adoptée, au même moment, pour la place Royale à Québec.

Plusieurs personnes ont collaboré à l'étude, tant du côté du Service d'urbanisme que de l'agence des Van Ginkel. C'est Blanche qui semble piloter le dossier. C'est toutefois le nom de Sandy qui apparaît dans les articles, donnant l'impression qu'il est responsable des «relations publiques».

En comparaison de la démesure actuelle que prend de nos jours le moindre rapport, cette recherche fondatrice comprend à peine 47 pages excluant les plans. La structure, logique et simple, s'articule sur trois grands axes :

- 1) l'amélioration des connaissances par un travail d'inventaire et une cueillette de données;
- 2) le diagnostic des problèmes;
- 3) la proposition de solutions et de projets pilotes.

Cela dit, avec le recul, cette étude concise est novatrice à plusieurs égards.

L'HISTOIRE : LA MORPHOGÉNÈSE

Du point de vue des connaissances, ce rapport a permis de dresser un premier bilan du quartier. Mais, en partie parce que tout était à faire et, possiblement, parce qu'un moratoire était proposé pour stopper toute démolition, la documentation reste succincte. Les différents centres d'archives et de références ont été mis à contribution. Parce qu'elle est utilisée bien avant que la typomorphologie ne soit popularisée à Montréal, l'originalité de la démarche tient en grande partie aux plans urbains historiques qui ont été retracés afin de témoigner de la transformation du quartier à travers le temps, c'est-à-dire sa morphogénèse. Ce faisant, l'étude permet d'une part, de vérifier les traces qui survivaient toujours et, d'autre part, de comprendre le système urbain. Si cette «archéologie» des plans pouvait éventuellement servir à des historiens, les Van Ginkel traitent cette information en tant qu'urbanistes et architectes. Elle assurait une meilleure compréhension des forces latentes en jeu dans cet «organisme vivant» qu'est le Vieux-Montréal qu'il faut revitaliser. Cela leur a permis, entre autres, d'établir qu'en dépit de la rareté de bâtiments très anciens, la grille de rue constituait la trace la plus tangible du régime français. Par ailleurs, le changement de vocation du Vieux-Montréal, passant de ville à quartier central, puis à quartier d'affaires périphérique, est esquissé avec justesse et soulève plusieurs des prises de positions des Van Ginkel. Ils insistent tout particulièrement sur la relation continue qui existe entre le quartier et le port de Montréal, une argumentation qu'ils défendent à nouveau dans leur rapport à la Commission du port. C'est ainsi que, suite à leur analyse historique, ils souhaitent voir se continuer la présence d'entreprises liées au port (fourrure, agences d'expédition maritime, etc.) tout en excluant l'entrepôt. D'autres secteurs traditionnels, tels que les bureaux d'avocats, devaient, selon eux, être maintenus.

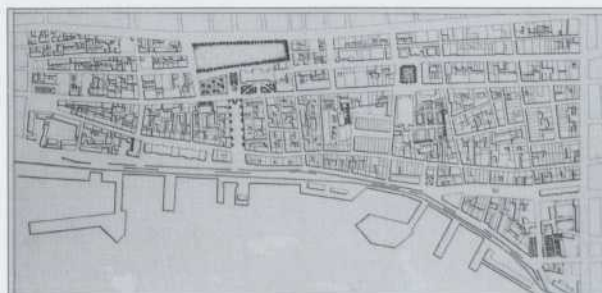
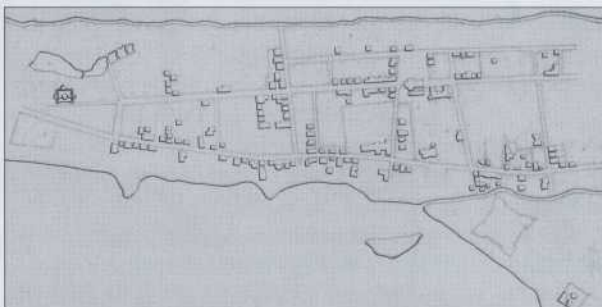
USAGES, CIRCULATION ET STATIONNEMENTS

Dans les années 1960, même s'il présentait, à certains égards, un caractère moribond, le Vieux-Montréal constituait avant tout un lieu de travail et les Van Ginkel souhaitaient maintenir ce rôle prédominant tout en étant favorables à la venue de résidents. Il n'est donc pas question pour eux de favoriser à l'excès le tourisme.

Toutefois, cette présence des travailleurs posait au quotidien de nombreux problèmes en termes de circulation véhiculaire. Le transport et le réseau viaire étaient des enjeux majeurs. Suivant leur analogie de la ville comme organisme vivant, les problèmes ne pouvaient pas être qu'endogènes mais exogènes. Il fallait que le secteur retrouve une place intéressante dans l'ensemble de la ville. D'ailleurs, l'un des éléments déclencheurs de la volonté de préserver le quartier vient sans doute du fait que le plan d'urbanisme avait prévu la création d'une autoroute le long du fleuve. Les Van Ginkel s'y opposaient clairement et vivement, considérant que cette infrastructure serait des plus néfastes pour la survie du Vieux-Montréal. En somme, elle le tuerait. Ils ont proposé, en lieu et place, de construire une voie réservée pour le camionnage du port qui mènerait à des autoroutes hors du secteur. Des grands entrepôts pourraient se trouver le long de cette voie. Cette idée trouvera son complément partiel dans une autre de leurs études qui porte sur le canal de Lachine. Quoi qu'il en soit, leur hypothèse devait permettre de résoudre le problème de certains usages tels que les entrepôts frigorifiques et entreprises de transformation des aliments, qui avaient un impact nuisible du point de vue de la circulation. En fait, tout en s'opposant à une autoroute qui créerait une barrière vers le fleuve, les Van Ginkel soulignent néanmoins l'absence de voies routières qui permettraient de mieux intégrer le vieux quartier au reste de la ville.

Avec son réseau de rues étroites, la circulation à l'intérieur du Vieux-Montréal était des plus problématiques. Les Van Ginkel ont proposé, cela va de soi, des mesures à prendre concernant les activités de livraison et de déchargement de marchandises pour qu'elles aient toujours lieu dans des espaces réservés. Mais c'est surtout l'automobile qui pose problème. Le nombre de travailleurs qui viennent dans le quartier en voiture en était la cause. Avec peut-être une pointe d'humour, ils soulignent que la taille des autos nord-américaines était incompatible avec la largeur des rues qui auraient été plus adaptées à de petites européennes. Plus sérieusement, c'est le stationnement qui constituait pour eux une préoccupation majeure. Un nombre important de terrains étaient voués à cette vocation. Le manque de transport en commun expliquait en partie leur multiplication et les Van Ginkel ont proposé un «petit train» (en somme un tramway) qui desservirait le secteur. Cette recommandation rappelle, d'une part, leur propre projet de petits véhicules de transport en commun dans d'autres villes et, d'autre part, annonce le projet similaire que l'administration actuelle du maire Tremblay a défendu pour desservir le quartier.

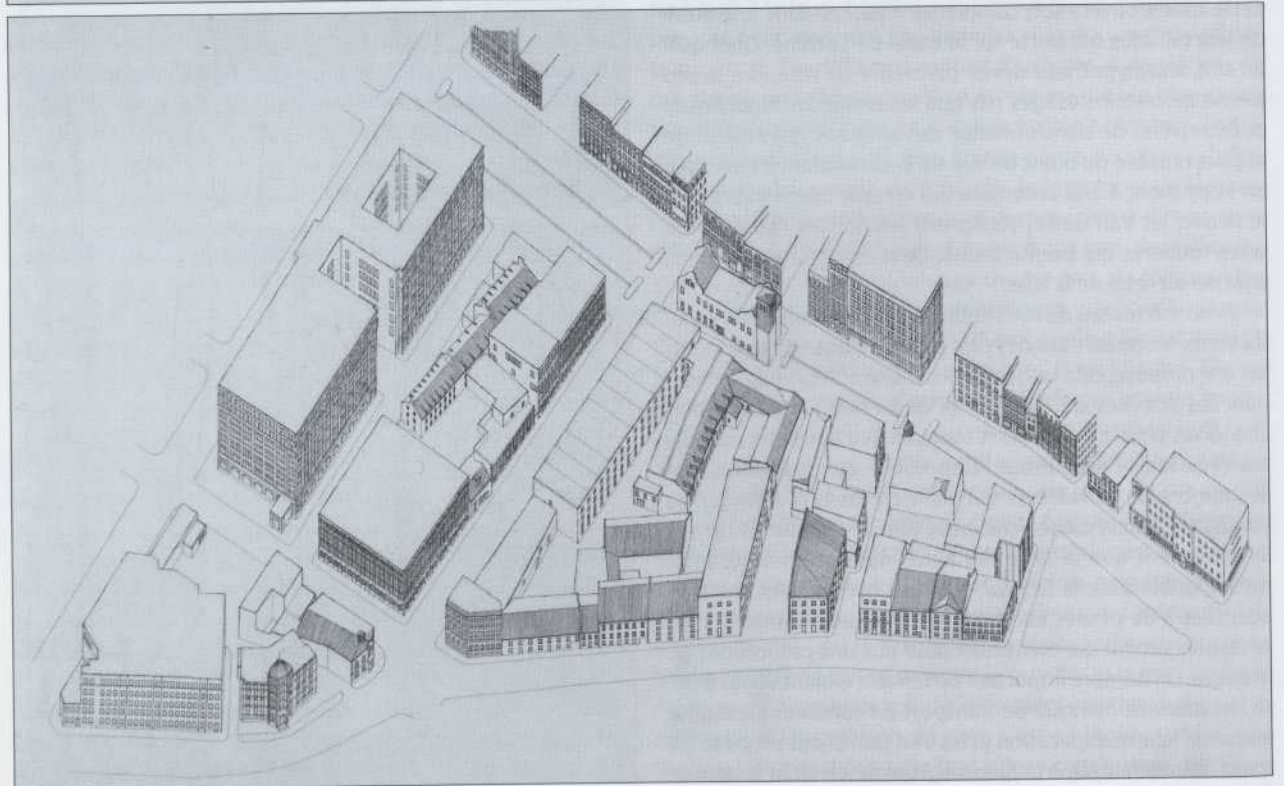
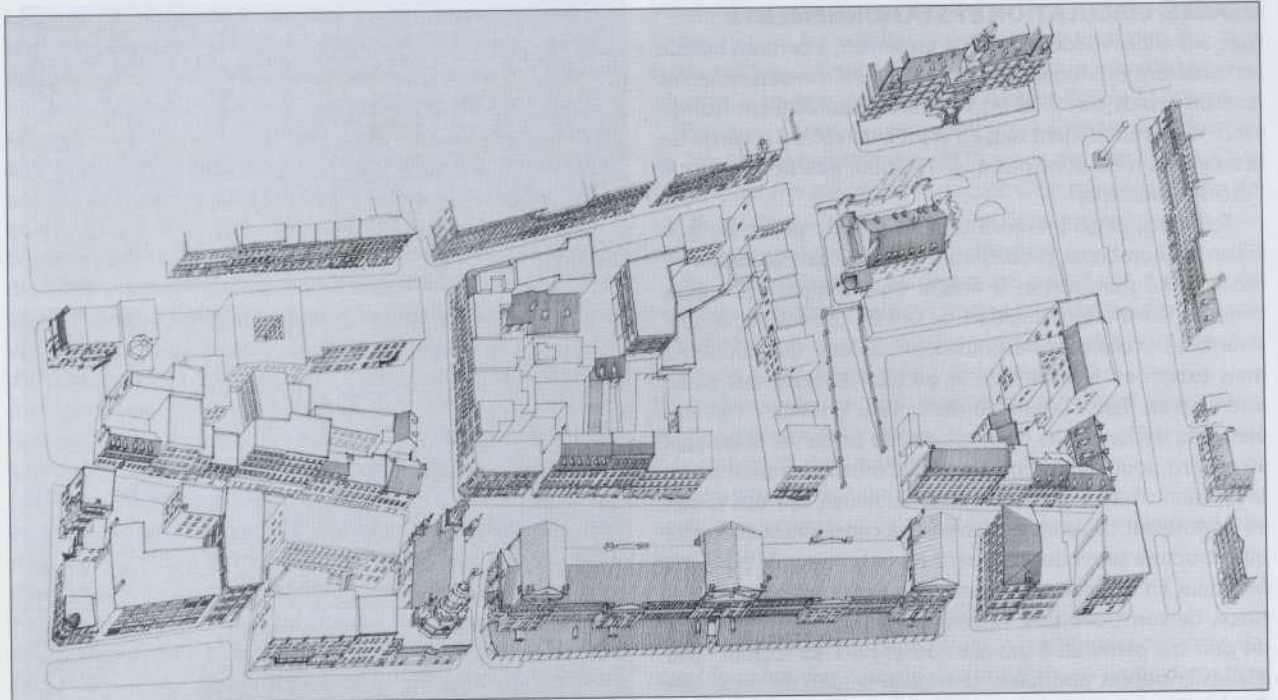
Toutefois, pour éliminer les stationnements, les Van Ginkel s'avancent sur une piste plus audacieuse qui prend de front un problème récurrent en matière de conservation et de saine gestion urbaine, celui de la valeur foncière. Leur inventaire des bâtiments avait inclus cet aspect et leur analyse démontre,



Van Ginkel Associates Limited. **Projet de réhabilitation du Vieux-Montréal** : série de plans pour l'étude du site, 1961-1963, dessins à l'encre sur film de Mylar, 36 x 71,5 cm à 36,5 x 74,5 cm, ARCH263740 à 47, Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Morphogénèse du Vieux-Montréal, d'après différents plans historiques dont les plans de 1687, 1723 et 1803 redessinés par P.L. Morin; plan de James Cane, 1825 et l'état actuel et partiellement projeté en 1962-1963

Les Van Ginkel et le Vieux-Montréal

Van Ginkel Associates Limited.
Projet de réhabilitation du Vieux-Montréal : série de plans pour l'étude du site, 1961-1963, dessins à l'encre sur film de Mylar, 36 x 71,5 cm à 36,5 x 74,5 cm, ARCH263740 à 47, Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Axonométries du Vieux-Montréal, secteurs du marché Bonsecours et de la place d'Youville considérés comme des lieux prioritaires d'intervention.



comme on peut s'y attendre dans un quartier densifié, que la valeur des terrains était parfois plus importante que celles des immeubles. Ainsi, le système d'évaluation foncière et de taxation constituait un encouragement à la démolition des édifices et à la création de stationnements qui assuraient des revenus importants. Pour faire contrepoids, les Van Ginkel ont suggéré d'imposer des taxes particulières aux terrains non construits, ce qui, doit-on s'en surprendre, est laissé lettre morte. Lorsque l'on pense à ce paysage montréalais, non seulement du Vieux-Montréal mais du centre-ville qui a longtemps été défiguré par d'innombrables terrains vacants (au point que Melvin Charney comparait Montréal à une ville bombardée), on peut regretter que le courage — ou l'intérêt — politique ait manqué.

DE L'ESTHÉTIQUE À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Au-delà des questions urbaines, les Van Ginkel ont procédé à un inventaire des édifices du Vieux-Montréal. Parce que le rapport est avant tout orienté vers l'action, l'état de chacune des structures est évalué visuellement. Mais, il était inévitable que cet inventaire traite aussi de l'intérêt historique et esthétique de chaque bâtiment. Trois catégories principales de valeur patrimoniale sont retenues; aux œuvres d'exception s'ajoutent des édifices qui contribuent à des effets d'ensemble qui méritent tous d'être préservés. Par contre, la troisième catégorie comprend des édifices qui sont nuisibles à la qualité d'ensemble. Il faut noter à cet égard que le rapport n'est pas favorable au maintien des élévateurs à grain le long de la rue de la Commune. Ils sont aujourd'hui démolis mais il ne faut pas oublier à quel point, à l'époque, ils coupaient le Vieux-Montréal du port et du fleuve. L'intérêt actuel pour ces infrastructures portuaires doit donc être remis dans le contexte du temps. Ce faisant, la position des Van Ginkel est cohérente avec le rejet du projet autoroutier qui aurait eu le même impact. Enfin, entre l'intérêt et le désintérêt, se glissent des édifices anonymes ou neutres, autrement dit, hors catégorie. Cette grille d'évaluation est somme toute très simple. À priori, les édifices les plus anciens, ceux du régime français comptaient parmi les plus valorisés. En soi, cette approche rejoignait la position adoptée à l'époque par le gouvernement provincial en matière de biens culturels. Puisque le jugement esthétique a joué un rôle important, les institutions faisaient aussi partie des œuvres d'exception.

Cette simplicité est toutefois trompeuse car le rapport contient des nuances et des changements significatifs dans le discours. Par exemple, une petite phrase étonnante témoigne discrètement du fait que l'âge n'est pas un critère discriminant : *«It should be remembered that the outstanding buildings, of whatever period, are our cultural heritage or the future.»* (p.26.) Il faut aussi retenir de leur rapport, cette idée de l'ensemble urbain qui contribue à l'émergence d'une vision de la conservation qui, rejoignant l'idée même d'un arrondissement, permet de dépasser la notion du monument historique isolé. C'est un point central de leur analyse car, pour eux, *«the essential visual character of the Old City is one which is worthy of preservation, not only for historic or sentimental reasons, but because it is one of the few areas of the city which has human scale, interesting streets and spaces, and a sense of identity.»* (p.30) La ville est celle que l'on vit et que l'on expérimente. Cette qualité provient donc des interrelations qui existent entre les parties plutôt que sur les seuls bâtiments.

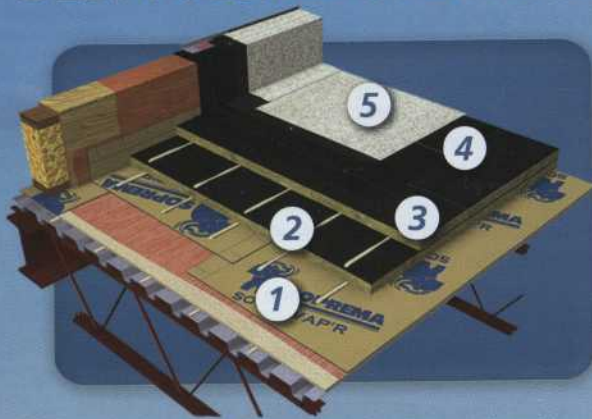
Ainsi, au-delà de l'esthétique, toute leur étude prend la défense de la vitalité du Vieux-Montréal. C'est sans doute ce qui explique qu'en complément à l'inventaire des édifices, les Van Ginkel ont eu une autre initiative heureuse : ils ont pris soin d'identifier et surtout d'établir des liens avec les propriétaires. De cette manière, loin de l'autoritarisme du renouveau urbain, ils aspirent à une approche de la planification et de la gestion de projets qui se fait en consultation avec les citoyens afin de voir l'intérêt des uns et des autres pour leur quartier et l'édifice qu'ils occupent. La réhabilitation d'un quartier doit donc se faire dans un esprit de collaboration. Il faut aussi faire connaître le quartier. Pour ce faire, toute cette étude visait également à produire une exposition pour amener les Montréalais à jeter un regard nouveau sur le Vieux-Montréal.

Cela dit, les Van Ginkel ont proposé des projets pilotes dans les secteurs de la place D'Youville et le marché Bonsecours. Ils sont demeurés sur papier. En fait, les suites de ce rapport se perdent un peu dans les méandres de l'administration municipale. Il n'y a pas de doute que la Ville a bénéficié du travail des Van Ginkel, entre autres, de leur compréhension de l'histoire et leur désir de créer un quartier vivant. Mais, sans compter le grand nombre d'intervenants qui défendront le Vieux-Montréal par la suite, il a suffi de quelques critiques sur des points précis pour, peut-être, reléguer aux oubliettes le rapport. Ainsi, une note de service interne au sein de la Ville s'oppose à étendre le Vieux-Montréal jusqu'à la rue Saint-Antoine et s'en tient à la partie au sud de Notre-Dame, ce qui constituait alors l'arrondissement historique. Le temps corrigera cette erreur et donnera raison aux Van Ginkel. Une autre, retardant implicitement l'action, reproche la concision du rapport et demande davantage d'études. Tout en taisant leur prise de position sur plusieurs activités industrielles et d'entreposage, elle remet en question leur désir de maintenir des usages historiques liés au port, prétextant que les problèmes de circulation seraient ainsi perpétués. C'est toutefois au début des années 1970 que le projet des Van Ginkel est définitivement mis de côté par d'autres intervenants sur le patrimoine, de plus en plus nombreux et influents.

Somme toute, l'histoire de ces années pionnières dans la création de l'arrondissement du Vieux-Montréal reste à faire car, curieusement, même en matière de conservation, il semble que les jeux en coulisse entraînent l'oubli de contributions aussi significatives qu'elles soient.

TESTER À L'ARRACHEMENT AU VENT UN SYSTÈME DE TOITURE COLLÉ?

C'EST POSSIBLE AVEC LA NORME CSA A123.21-10!



- 1 Soprapap'R
- 2 Duotack
- 3 Soprarock DD Plus
- 4 Sopraply Base 520
- 5 Soprastar Flam HD GR

Ce système sans fixation mécanique a réussi haut la main les tests rigoureux de la norme CSA A123.21-10.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec votre représentant local.

1.877.MAMMOUTH
www.soprema.ca



SOPREMA

Beno-Therm cellulose soufflée

*Un isolant naturel
pour une meilleure
qualité de vie!*

Benolec produit un isolant de cellulose écologique fait à plus de 85% de journaux recyclés depuis plus de 30 ans.

Fibres 100%
recyclées

Propriétés :

- 3,8 R par pouce
- Convient aux greniers, murs et plafonds
- Rendement thermique et acoustique supérieur
- Excellente résistance au feu
- Limite les infiltrations d'air
- Évalué par le CCMC

CMC

CCMC - 09232 - L
Toiture ventilée
CCMC - 12307 - R
Mur extérieur



BENOLEC.com

450.922.2000
1451, rue Nobel, Sainte-Julie (Qc) Canada J3E 1Z4

sdk

- INGÉNIEURS EN STRUCTURE
- VERRE STRUCTUREL
- STRUCTURE INDUSTRIELLE
- GÉNIE CIVIL

*Fiers de supporter
une architecture
de qualité!*



SDK et associés
1751, rue Richardson, bureau 2120
Montréal (Québec) H3K 1G6
Tél. : 514 938-5995

www.sdklbb.com

23 000 LB SANS SE PLAINDRE

Les excuses n'ont pas leur place au travail. C'est pourquoi nous avons créé le GMC Sierra HD. Capable de remorquer jusqu'à 23 000 lb¹ et d'accueillir une charge de plus de 7 215 lb², et mû par le duo légendaire formé du V8 diesel de 6,6 L Duramax^{MD1} et de la boîte Allison^{MD}, il s'acquitte de ses tâches sans se plaindre. Si vous voulez travailler en professionnel, ne vous contentez pas d'un camion d'amateur, passez au calibre professionnel.

MODÈLE
SIERRA HD

COUPLE
765 LB-PI

CHARGE UTILE MAXIMALE
7 215 LB

CAPACITÉ DE REMORQUAGE MAXIMALE
23 000 LB



GMC.GM.CA
ACCESSIBLE DE
VOTRE MOBILE

TROIS LETTRES QUI EN DISENT LONG

GMC
SIERRA HD

Capacité de remorquage maximale pour un Sierra 3500HD RARJ 4x4 2012 à cabine classique équipé d'un moteur diesel Duramax^{MD1} de 6,6 L et d'une boîte automatique à 6 vitesses Allison^{MD} en option, avec l'équipement adéquat. L'ajout de poids de tout autre équipement en option, de passagers et de chargement réduira la capacité de remorquage maximale de votre véhicule.
Charge utile maximale pour un Sierra 3500HD RARJ 2x4 2012 à cabine classique équipé d'un moteur V8 Vertec^{MD} polyvalent de 6,6 L et d'une boîte automatique à 6 vitesses Allison^{MD} en option, avec l'équipement adéquat. Moteur diesel Duramax^{MD1} de 6,6 L en option.

L'espace public dans la production de Van Ginkel Associates des idées au-delà des projets

JONATHAN CHA

LA VOLONTÉ DE RÉIMAGINER LA VILLE

Van Ginkel Associates est une petite firme d'architecture et d'urbanisme ayant œuvré à Montréal entre 1957 et 1977. Menée par H.P. Daniel (Sandy) van Ginkel et Blanche Lemco van Ginkel, des membres actifs des CIAM et de TEAM X (Blanche a notamment travaillé avec Le Corbusier et Sandy a participé à l'élaboration du manifeste Doorn), elle a développé une expertise axée sur la planification urbaine et le transport avec un intérêt particulier pour l'espace public.

Par ses enseignements universitaires à Montréal, Philadelphie et Toronto, Blanche van Ginkel était engagée davantage du côté académique alors que Sandy van Ginkel était plus près du projet¹. « Il était beaucoup plus dans la production. Il était très engagé dans les choses que l'on caractérise à l'heure actuelle comme étant du design industriel »². « Il y avait une complémentarité entre eux. Blanche [...] a[vait] une conception plus théorique, plus intellectuelle. Les expressions, les préoccupations [de Sandy] étaient beaucoup plus terre à terre, qu'est-ce qui va marcher, qu'est-ce qui ne marchera pas, il était conceptuel dans sa pensée »³. Sandy s'est distingué des autres professionnels de son époque par son courage en s'aventurant dans plusieurs domaines et en ne craignant pas de bousculer les conventions. « Il avait une réputation d'être une personne intègre, à l'avant-garde, fidèle à ses idées, respecté pour sa vue du monde et ses projets [réalisés ou non] »⁴. Peu importe l'ampleur des projets, il suivait la logique du projet jusqu'au bout.

Van Ginkel Associates a réalisé plusieurs projets dont une étude pour la planification et la conception de l'Expo 67 (1962-1963), des études urbanistiques et de circulation (Canal de Lachine (1957-1963), Vieux-Montréal (1961-1963), port de Montréal (1958-1959), zone centrale de Montréal (1960-1961), Central Spine Winnipeg (1966-1969), Midtown Movement New York (1970-1971) et des lotissements résidentiels (ex. La Cité à La Prairie et La Forêt à Saint-Basile-le-Grand (1975-1977).

Du modernisme à la conscience patrimoniale, Van Ginkel Associates a eu une pratique expérimentale en évolution, ce qui témoigne de leur réflexion sur le milieu urbain. « *Having been in contact with names such as Le Corbusier, Alvar Aalto and Gerrit Rietveld, Blanche and Sandy van Ginkel each in their own way brought with them to Canada after the war their European experience of modernist concepts, as well as traditional principles related to the preservation or urban history* »⁵. Pour Van Ginkel Associates, l'architecture et l'urbanisme n'étaient pas juste un emploi, mais bien une mission; leur pratique était empreinte d'idéalisme. Ce bureau a participé à plusieurs égards à revoir les manières de penser l'environnement urbain. « *Generally, in your teens you have ideas of saving the world and you are conscious of all the inequities and all the nasty things in life* »⁶. Au travers d'exemples montréalais et new-yorkais, nous mettrons en lumière, des principes modernistes à la qualité du milieu urbain, l'évolution de la pensée urbanistique liée à l'espace public qui a caractérisé les deux premières décennies de la pratique de Van Ginkel Associates.

LE WESTERN SQUARE COMME ABSTRACTION PAYSAGÈRE

Les années 1940-1970 correspondent à une période d'accroissement considérable de la population sur le territoire de la Ville de Montréal. Le courant progressiste, par la construction d'in-

frastructures de grande taille et de complexes intégrés créant une nouvelle échelle, génère une perte de cohésion du tissu urbain et de l'occupation du sol. L'architecte et urbaniste Hans Blumenfeld en faisait un constat éloquent : « *no longer can [the city] be comprehended from the inside as a system of clearly defined spaces of plazas and streets. It appears as chaos* »⁷. Les premiers projets sur l'espace public de Van Ginkel Associates s'inscrivent dans la logique moderniste, celle qui transforme les rues et les squares hérités de la ville victorienne.

En 1957, Van Ginkel Associates dessine un nouvel aménagement pour le square Cabot. La conception originale de ce square, anciennement dénommé Sainte-Catherine Ouest puis Western, remonte au milieu des années 1880 et va de pair avec l'urbanisation du territoire situé à l'ouest de la New Town, le nouveau centre-ville. Le dessin classique était représentatif des squares-jardins victoriens de la métropole par son entrecroisement d'allées, sa centralité dominée par un bassin-fontaine, ses larges parterres gazonnés, ses arrangements floraux et son couvert végétal. En 1935, le monument en l'honneur de l'explorateur Giovanni Caboto est implanté en remplacement de la pièce ornementale centrale. Deux ans plus tard et dans le contexte « de la série d'entreprises lancées dans la métropole pour venir en aide aux Chômeurs »⁸, le gouvernement mandata l'architecte paysagiste Frederick G. Todd pour en redessiner le plan. Todd propose un aménagement introverti caractérisé par une allée serpentine et tournante, une diminution du couvert végétal de même que l'addition d'une vespasienne et de plates-bandes de fleurs autour du monument et en pourtour du square. En 1955, le terminus d'autobus Atwater-Sainte-Catherine composé de trois abris linéaires ceinturant le square sur trois faces (rues Sainte-Catherine, Lambert-Closse et Tupper) est construit et modifie dès lors la relation du square à son environnement urbain.

L'intervention de Van Ginkel Associates en 1957 est résolument moderniste; elle est précurseur d'un mouvement de redéfinition des places et des squares publics centraux qui verra se transformer à compter de 1959 la place d'Armes, la place Vauquelin et le square Victoria. Outre le maintien tel quel de la vespasienne, le design efface entièrement le caractère victorien du square en redéfinissant ses circulations et ses espaces, notamment en déplaçant et en désaxant le monument. Le square Cabot devient une place minérale composée d'un emboîtement d'enclos. Il consiste en un essai de « composition », une structuration géométrique et un rapport entre des dimensions et des positions. Un vaste dégagement central au pavage de blocs de béton colorés côtoie des pièces libres aux formes quadrangulaires ceinturées de bancs alignés le long de murets et de parterres de gazon clôturés (étrangement, cet élément appartient davantage à la période victorienne). Des massifs d'arbustes aux formes inachevées viennent donner un peu de volume et d'encadrement à l'ensemble. La ségrégation des fonctions et la compartimentation propre à l'idéologie moderniste sont mises en valeur dans ce projet non réalisé dont la qualité urbaine et paysagère globale n'atteint pas celle des aménagements antérieurs. Un tel exercice de recomposition d'une place existante, assez rare à Montréal, demeure néanmoins une contribution appréciable au développement de nouvelles idéologies et de formes urbaines et paysagères.

LA PLACE VICTORIA : ENTRE MODERNISME ET SUBORDINATION À L'ARCHITECTURE

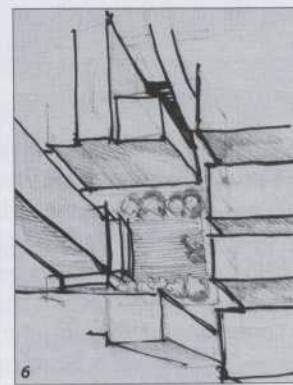
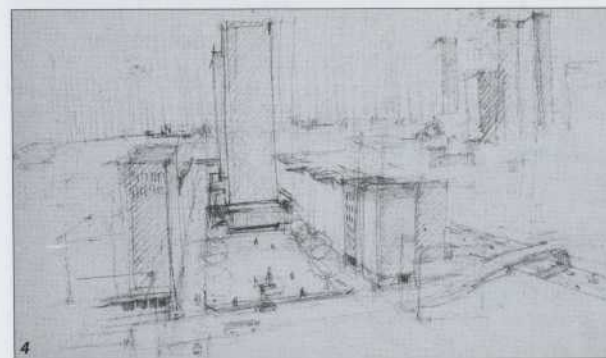
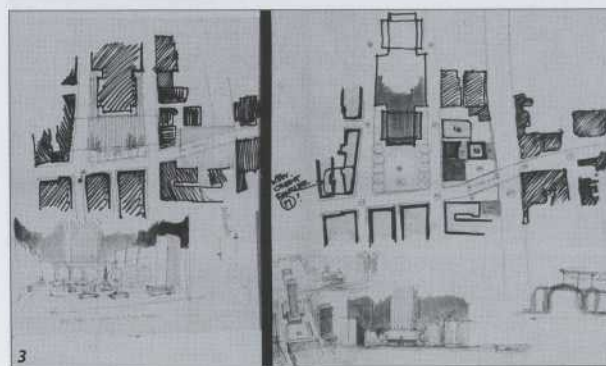
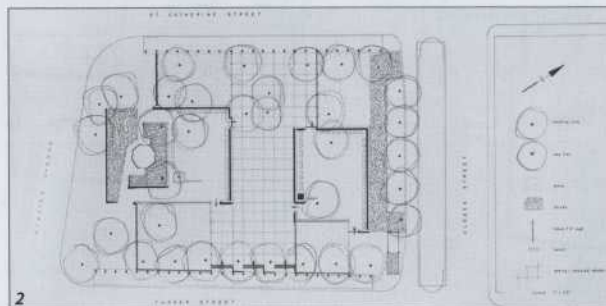
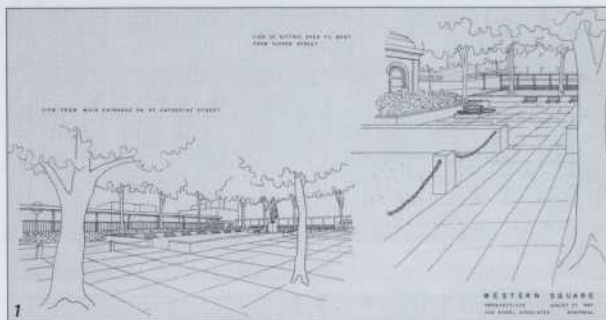
À compter du début des années 1950, le square Victoria subit des transformations architecturales, paysagères et urbanistiques radicales à commencer par la transformation en stationnement de la partie sud du square⁹. À l'automne 1955, un projet de voie transversale, de l'angle est de la rue Saint-Antoine (anciennement rue Craig) à l'angle ouest de l'avenue Viger (anciennement rue Vitré), est mis de l'avant par les instances municipales.

Au début des années 1960, « la décennie de tous les possibles »¹⁰, plusieurs projets d'édifices en hauteur comprennent une plaza semi-publique attenante à leurs tours, pensons à Place Ville-Marie, à l'édifice C.I.L., à l'édifice de la CIBC ou encore au Centre Hochelaga, projet précédent celui de la Place Bonaventure réalisé par Van Ginkel Associates. Décrit comme « un grand parvis creux [qui] devait accueillir des immeubles aux fonctions diverses, disposés comme des pièces sur un échiquier »¹¹, il est représentatif du statut de « ville internationale » auquel aspire Montréal. Le design de cet ensemble est épuré, sculptural et monumental.

C'est dans ce contexte de grandes transformations urbanistiques au centre-ville et de démolitions importantes liées notamment au projet des tours de la bourse qu'entrent en jeu en 1963 les Van Ginkel. Le projet immobilier Place Victoria mené par des intérêts italiens est construit entre 1962 et 1965 par l'ingénieur Pier Luigi Nervi et l'architecte Luigi Moretti, en collaboration avec les architectes montréalais Greenspoon, Freedlander et Dunne. Van Ginkel Associates, et plus particulièrement Tony Peters, réalise pour la Società Generale Immobiliare de Rome une étude préliminaire de l'environnement du projet de la place Victoria avec références particulières à la rue University et au square Victoria.

La proposition de Van Ginkel Associates s'inscrit dans la logique fonctionnaliste guidée par l'augmentation du trafic résultant de la construction de la Place Victoria et de la Place Bonaventure. Le projet vise également à faciliter la circulation dans la perspective d'expansion territoriale et d'une vision à l'échelle de l'agglomération métropolitaine. Poursuivant les idées du Service de l'urbanisme, elle suggère la démolition des deux aménagements composant le square Victoria et la reconfiguration des circulations par un tracé courbe reliant la rue McGill et la côte du Beaver Hall et favorisant la fluidité automobile. « *The principal revision to the traffic in Victoria Square consists of uniting the two separate road systems running N-S with a wider artery linking Beaver Hall Hill with McGill Street. This diagonal route is confined to the northern part of Victoria Square, north of Craig Street. An even slope of the new road is maintained between the existing levels at LaGauchetière and Craig Streets.* »¹²

Pour ce qui est de la nouvelle place, la proposition préliminaire reprend avec plus de simplicité l'aménagement de la place d'Armes complété en 1960. Elle se décline sous une plaza minérale surélevée de quelques marches aux angles bisautés avec un encadrement d'arbres latéral (*Free-standing canopy*) et le monument Victoria disposé en bordure de la rue. Elle consiste en une plaza sur podium subordonnée à l'architecture moderniste de la Place Victoria : « *Whether the tower or slab rises straight from the ground level or is surimposed over a*

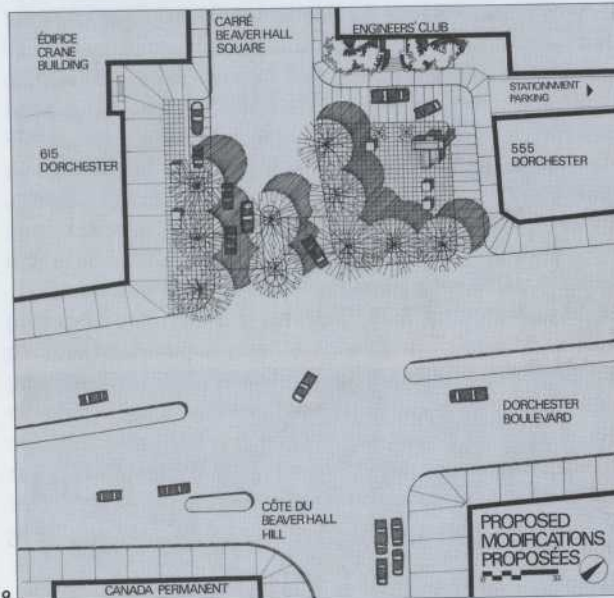


1. Van Ginkel Associates. *Western Square, Montréal: Plan 2 révisé*, 29 juillet 1957. Encre sur papier, ARCH252406. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
2. Van Ginkel Associates. *Western Square, Montréal: Perspectives*, 27 août 1957. Encre sur papier, ARCH252404. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
3. Van Ginkel Associates Ltd. *Place Victoria, Montréal: Croquis d'étude, plans et élévations*. Non daté, vers 1963. Reproduction sur papier, ARCH263715. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
4. Van Ginkel Associates Ltd. *Place Victoria, Montréal: Croquis perspectif*. Non daté, vers 1963. Reproduction sur papier, ARCH263716. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
5. Van Ginkel Associates Ltd. *Place Victoria, Montréal: Croquis d'étude, plan*, Non daté, vers 1963. Reproduction sur papier, ARCH263717. D. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
6. Van Ginkel Associates Ltd. *Place Victoria, Montréal: Croquis, perspective aérienne*. Non daté, vers 1963. Reproduction sur papier, ARCH263718. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence
7. Van Ginkel Architects Planning Consultants. *Place Victoria, Montréal: panneau de présentation avec vues perspectives*. Mars 1963. Reproduction sur papier, collée sur carton, ARCH263725. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence.



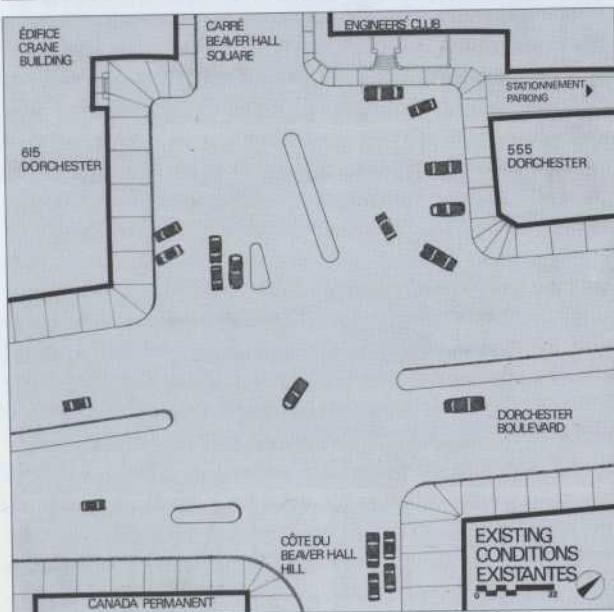
8

8. Leo MacGillivray (1973), « A simple plan to restore a downtown square », *The Gazette*, 16 juillet.
9. Van Ginkel Associates Ltd. Beaver Hall Square, Montréal: modifications proposées. Non daté, vers 1972-1973. Encre et transfert à sec sur reproduction sur film. ARCH263721. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA Don de l'agence
10. Van Ginkel Associates Ltd. Beaver Hall Square, Montréal: conditions existantes. Non daté, vers 1972-1973. Encre et transfert à sec sur reproduction sur film. ARCH263722. Fonds van Ginkel Associates, Collection CCA Don de l'agence.



9

10



podium, some kind of civic space, or plaza [...], must be associated with the entrances to absorb the large number of people who enter and leave the building as a setting for the façade»¹³. Par son dégagement, sa surface en ardoise noire et son caractère architectural, la plaza est conçue une extension, une entrée cérémoniale à la tour en accord avec le prestige et la visibilité que les concepteurs souhaitent lui attribuer¹⁴.

The project is based on the concept of a continuous podium to the building which would be carried from University Street to McGill Street and extending the full width of the block between St. James and Craig Streets. The level of this podium has been related to the high point of this area, namely the St. James and McGill intersection.

At its southeast corner, the podium is three steps above the adjacent sidewalk. The major differences in level between this plaza and surrounding grades occur toward Craig Street. Here a battered wall has been used to «soften» this change in levels while maintaining the essential unity of the entire

square, typified by its dual slopes into Craig Street. The new podium will be at eye level from Craig Street so that the pedestrians are aware of the continuity of the square to the south. To the west of the podium, access is obtained directly from the sidewalk into the first shopping level, as the plaza is 9 ft. high at this point¹⁵.

Ce projet proposant une altération importante au tissu urbain du square Victoria « provoquera l'opposition de certains milieux qui tenteront de mettre de l'avant plusieurs projets de réaménagement du square Victoria »¹⁶. Pour Jean-Claude Marsan, le square « a perdu son rôle de place pour devenir en quelque sorte le vestibule du gratte-ciel. C'était inévitable, puisque la tour de la Bourse n'est pas à l'échelle de la cité victorienne et qu'elle ne peut pas s'intégrer à son environnement, celui du square et des rues étroites »¹⁷. Van Ginkel Associates s'inscrit ici dans la tradition européenne où l'architecte et l'urbaniste planifient et conçoivent l'espace public. Dans ce projet guidé par un « optimisme ravageur »¹⁸, celui propre aux années 1960, la question de la sensibilisation au patrimoine paysager et à l'historicité du lieu est absente. La solution proposée innove peu, elle est en continuité avec les manières de faire de l'époque où la libération de vide domine l'expérience sensible.

LE CARRÉ BEAVER HALL ET LA NOUVELLE CONSCIENCE DU PAYSAGE URBAIN

En 1971, alors que la firme occupe un bureau au 1170 Beaver Hall Square, Blanche et Sandy van Ginkel critiquent l'état du lieu et le tout à l'auto, un changement de discours par rapport à celui tenu lors de la décennie précédente. Qualifié d'élégante adresse dans le passé, le square Beaver Hall est devenu « an asphalt disaster of parking meters, turning cars and parking trucks »¹⁹. Ils affirment que « pour une somme modique il pourrait redevenir un élément plaisant dans l'ensemble des parcs de Montréal »²⁰. En effet, ils voient ce site comme faisant partie d'un réseau d'espaces au centre-ville : « a rebuilding would extend Eastwards the high standards of plaza design of Place Ville-Marie and 630 Dorchester Blvd. West »²¹. Pour eux, un réaménagement de la voirie et de la place attirerait de nouveaux commerces et rehausserait la valeur des propriétés environnantes et ramènerait le piéton : « plant a few trees, build traffic dividers and presto... it's reclaimed for people »²².

Le projet soumis au Comité exécutif à l'initiative des Van Ginkel a pour objectif de restaurer le caractère et l'échelle humaine du square : « Une plaza pour piétons est créée au coin nord-est. Les automobiles allant au garage de stationnement ou déposant des passagers peuvent longer la plaza sans gêner les piétons. Des dalles de béton surélevées servent de bancs, d'autres sont remplies de fleurs. Un rang d'arbres sert d'amortisseur entre le public et la circulation »²³. Ce projet démontre leur intérêt pour la continuité du tissu urbain²⁴ tout en proposant un aménagement moderne bien différent de sa condition victorienne.

L'architecte Hazen Sise qualifie l'aménagement proposé en 1971 comme « a perfect site for a monument or statue »²⁵. D'ailleurs, Van Ginkel Associates propose en 1973 de renommer le square Beaver Hall en « place Bethune »²⁶. Malgré l'appui des locataires et des propriétaires riverains et un intérêt des autorités municipales, la Ville de Montréal n'engagera pas Van Ginkel Associates pour le réaliser. Cette proposition se concrétise fina-

lement une décennie plus tard par l'aménagement de la place du Frère-André en 1982 et le dévoilement du monument au frère André en 1986.

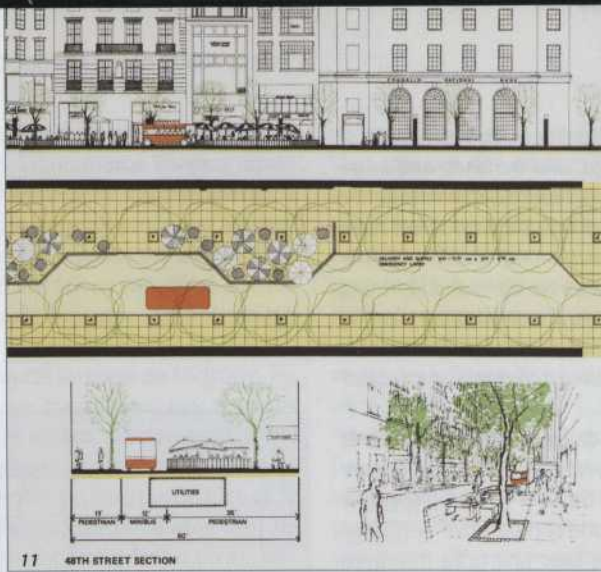
La proposition de Van Ginkel Associates contraste avec celle du square Victoria. Elle s'inscrit dans une période d'amorce d'une reconnaissance du patrimoine urbain allant au-delà des « monuments historiques »²⁷ et caractérisée par l'émergence d'un discours de « contre-identité » [qui] se développait et allait soutenir l'autre paysage urbain à valoriser et à conserver²⁸. Même si Blanche et Sandy van Ginkel ne participent pas aux campagnes de sauvegarde pour la préservation du patrimoine montréalais, ils entretiennent néanmoins un discours sur l'identité urbaine et favorisent la coopération entre les acteurs urbains. En opposition à la métropole du progrès et pour contrer « l'anonymat des grandes villes »²⁹, les Van Ginkel souhaitent contribuer à la création d'un milieu de vie urbain de qualité en remettant le piéton au cœur du projet et en promouvant des espaces libres de circulation automobile. Pour eux, le début des années 1970 rime avec une nouvelle conscience du paysage urbain.

L'ÉTUDE DES CIRCULATIONS DE MIDTOWN MANHATTAN : REDONNER LA RUE ET LA VILLE AU PIÉTON

Van Ginkel Associates est engagé en 1970 pour collaborer avec l'Office of Midtown Planning and Development (OMPD) « *in delineating specific programs and policies for improving circulation in Midtown* »³⁰. Cette vaste étude de circulation du secteur le plus central et dense de Manhattan s'intitule « *Movement in Midtown* ». L'étude met en relief l'urgent besoin de décongestionner le secteur de la circulation automobile, de réduire le stress, de redonner de l'oxygène et de végétaliser la ville : « *the stress created by the levels of noise, constant activity, places to walk and relax, vehicle free precincts and trees and grass* »³¹. Van Ginkel Associates aborde la ville comme un système et propose de créer un réseau de rues piétonnes et partagées et de réorganiser toutes les circulations automobiles de Midtown en favorisant les rues locales et en redistribuant le trafic vers des artères mineures et majeures vers les extrémités du quartier. Le projet a pour intention « *to recapture space in central Manhattan for outdoor life* »³², de créer un nouvel environnement urbain, d'améliorer la qualité de l'air et surtout de diminuer la congestion, un aspect crucial puisqu'ils qualifient l'état actuel de chaotique. Deux propositions intéressantes ressortent du lot : la transformation de voies publiques en mail piétonnier et l'implantation d'un système de transport alternatif. « *Together, the pedestrian mall and the new emphasis on public transit are becoming the principal tools for downtown renewal* »³³.

L'une des nombreuses solutions proposées consiste ainsi à transformer Madison Avenue en mail piétonnier entre la 42^e rue et la 57^e rue³⁴. Pour Van Ginkel Associates, le mail piétonnier est un outil important de renouveau urbain dans les années 1960 et 1970. Van Ginkel Associates définit le mail ainsi :

A pedestrian mall is a mean of revitalizing an area of a densely congested central city. It is a new kind of street which has been oriented in its design primarily towards the most important ways people move about in such areas : on foot and by public transportation.



11. Détail des illustrations, élévation, plan, section, de la 48^{ème} rue, New York, dans la section "Minibus" de l'étude de Van Ginkel Associates intitulée *Movement in Midtown* parue en 1970, p. [17]. ARCH253425:017. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA Don de l'agence.



12. Illustration montrant la flexibilité des circuits du minibus, Midtown Manhattan, dans l'étude de Van Ginkel Associates intitulée *Movement in Midtown* parue en 1970, p. [19]. ARCH253425:019 Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence

Route Flexibility

Since the functions of the various routes are different, the levels of service required throughout the day will vary. The 48th Street loops need a very high frequency during rush hour and a lower frequency during the rest of the day. The demand on the Madison/Livington loop will be relatively constant throughout the day. The tourist and shopping routes need more buses afternoons, evenings and on weekends. This will allow flexibility in switching buses between routes so that fewer buses will be required to maintain a high level of service. Routing also can be flexible, changing as the demands become apparent and as new development takes place.



13. B. Johnson, illustrateur. Van Ginkel Associates Ltd, urbanistes. *Movement in Midtown : Vue de la 48^{ème} rue à l'angle de la 5^{ème} Avenue, New York. Non daté, vers 1970-1971. Tirage sur papier. ARCH263719. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence.*



14. B. Johnson, illustrateur. Van Ginkel Associates Ltd, urbanistes. *Movement in Midtown : Perspective au niveau de la rue montrant un arrêt du minibus avec un autobus en arrière plan. Non daté, vers 1970-1971. Tirage sur papier fort. ARCH263724. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence.*



15. B. Johnson, illustrateur. Van Ginkel Associates Ltd, urbanistes. *Movement in Midtown : Perspective au niveau de la rue montrant un arrêt du minibus avec un autobus en arrière plan. Non daté, vers 1970-1971. Tirage sur papier fort. ARCH263724. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence.*

Ginkelvan, ce minibus de quinze places est présenté pour la première fois à l'occasion du U.S. International Transportation Exhibition Transpo'72 tenu à Washington. «*The Ginkelvan is people-minded, designed to restore some elegance and sense of dignity to people who struggle to move about the centre of big cities. No bigger than a Cadillac, it has fifteen individual, padded and upholstered shell seats, can take five more standing passengers*»⁴⁴.

Par une série de circuits en boucle au cœur de Midtown, les Ginkelvans s'adressent autant aux travailleurs, aux touristes qu'aux personnes magasinant et relie rapidement Central Park, Fifth Avenue, Broadway, Madison et Lexington Avenues, Times Square, le Rockefeller Center, le Theater District et le Lincoln Center. Conçu pour restaurer l'élégance et le sens de dignité des gens d'esprit qui peinent à circuler au centre des grandes villes, le Ginkelvan de couleur orange et aux lignes simples permet de se déplacer aisément au travers du trafic de Manhattan. Il est selon Van Ginkel Associates une solution à la congestion, à la pollution et à la laideur des villes. «*It is a small but right hope for better city living*»⁴⁵. Les recommandations de l'étude de Midtown Manhattan ne seront pas mises en application, mais le prototype du Ginkelvan sera construit et utilisé pendant plusieurs années à Vail au Colorado.

LE PROJET « ENTRE DEUX RUES » : UN MANIFESTE POUR UNE RUELLE PIÉTONNE

Dans la foulée de leurs études et de leurs projets à New York, Van Ginkel Associates propose de convertir en 1971 la ruelle entre les rues Crescent, Sherbrooke, de la Montagne et le boulevard de Maisonneuve en une promenade pour piétons (*Pedestrian Mall*). Il désire augmenter l'offre en espace public dans ce secteur de Montréal très vivant par ses bistros, ses restaurants et boutiques. «*The street needs a strengthening of a concept, a greater amount of public space to focus the activity and the possibility of expanding and providing space for new restaurants. [...] This area can be rented for outdoor cafes, market stalls or display*»⁴⁶. Il mise sur l'unicité de la largeur de la ruelle, soit plus de 30 pieds comparativement à la moyenne de 15 pieds.

*Development of the lane can stimulate business on both streets and provide a pleasant urban space in an area where public spaces are at a premium. It's an enormous space — a large public room whose only function now is depository for garbage and parked cars. With little effort, it could become a major attraction in itself, provide access — another set of storefronts in effect — for Crescent Street, new floor space for restaurants and bistros, and terraces and new entries for the Mountain Street establishments*⁴⁷.

Le projet comprend également la construction d'un édifice sur la rue Sherbrooke (*multi-level galleria*). Van Ginkel Associates conçoit la ruelle à la fois comme un lieu de passage et un lieu de destination en créant des paliers, des terrasses et des subdivisions par la plantation d'arbres et de massifs d'arbustes. À l'instar de la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal, le revêtement de sol est composé de «*cobblestone*». Pour eux, le projet améliorerait considérablement la qualité de vie et le milieu urbain : «*the effect of the space is striking*»⁴⁸.

La proposition est novatrice en ce sens qu'elle vise à revaloriser des milieux de vie et à permettre aux piétons de se réapproprier le centre-ville et participe de cette volonté de redonner la ville aux citoyens. Elle est en rupture avec les projets de plazas sur dalle propres aux années 1960 et guidés par des intérêts privés (Place Ville-Marie, Place du Canada) et trouvera écho quelques années plus tard dans la piétonnisation des rues Prince-Arthur, Duluth et De La Gauchetière à Montréal. Pour Van Ginkel Associates, il s'agit d'un principe «*which could be applied where there was an economic pressure to intensify land use and the buildings warranted preservation*»⁴⁹. À cette

époque caractérisée par l'aménagement de «*civic squares*», bien souvent des espaces internes séparés de la circulation automobile et intimement liés à une intervention architecturale (centre administratif, commercial), le projet Entre deux rues fait ici exception. Il suggère une nouvelle lecture de l'espace public à savoir qu'«*une ruelle fait partie du système de circulation des espaces ouverts urbains*»⁵⁰.

Ce projet est en opposition complète avec la vision du maire Jean Drapeau : «*c'était l'époque du métro, du stade olympique, de l'Expo 67 [...] des grands projets, et une ruelle franchement, soyons sérieux, ce n'est pas là où l'on va gagner [la] réputation [d'être] une ville mondiale*»⁵¹. Entre deux rues arrive une dizaine d'années «*avant que la question des programmes de ruelles soit reçue comme étant viable, comme une façon de penser notre monde*»⁵². Montréal n'était pas encore mûr pour un urbanisme aussi radical... Pour Van Ginkel Associates, ce projet est guidé par des actions positives plutôt que par des restrictions négatives. Le projet reçut plusieurs appuis, mais pas l'unanimité des riverains nécessaire pour concrétiser le projet. Le travail de partenariat entre les concepteurs, les propriétaires et les locataires, voilà un autre exemple de l'entreprise coopérative de Van Ginkel Associates.

EN CONCLUSION

Ce qui définit le travail sur l'espace public de Van Ginkel Associates, c'est le contraste entre leurs projets clairement ancrés dans le mouvement moderne et ceux militant pour une réforme du milieu urbain où le piéton s'impose devant l'automobile. «*[Sandy] était fermement moderniste, mais moderniste dans un sens beaucoup plus large qu'une idéologie de table rase*»⁵³. Si l'on exclut le projet Place Victoria, qui fait figure d'exception, «*la conservation du patrimoine venait de soi [...] c'était pour eux évident, tu inventes de nouvelles choses, mais s'il y a quelque chose de valeur, tu le conserves*»⁵⁴. Van Ginkel Associates n'était pas nécessairement à l'avant-garde de la conservation, ils n'étaient pas des militants, mais ils avaient une vision et des idées claires à ce sujet. Ils étaient sensibles et positifs à la conservation du patrimoine. «*The Van Ginkels remained modernists, while pursuing their evolving interest in urban spaces and the material world*»⁵⁵.

Ce qui caractérise les Van Ginkel, c'est leur capacité à amorcer des projets, à impliquer plusieurs acteurs et à persévérer dans l'acceptation de leurs idées novatrices. «*Beaucoup de leurs projets avaient peu de probabilité d'être réalisés, c'était peut-être leur force, il y avait des choses dans lesquelles ils croyaient importantes et ils investissaient beaucoup d'énergie là-dedans*»⁵⁶.

Cependant, que ce soit par la difficulté de convaincre ou de faire des compromis, par la difficulté à trouver l'argent nécessaire à la poursuite de leur démarche, par leurs personnalités fortes, par l'échelle réduite du bureau ou par des idées peut-être trop à l'avant-garde pour la clientèle de l'époque, la majorité des projets sur l'espace public de Van Ginkel Associates ne se sont pas concrétisés. C'est malheureusement ce que l'on retient, une bonne capacité d'initiation, mais une incapacité de réalisation. «*[Sandy] était un visionnaire, il avait des idées assez avant-gardistes et je pense que le climat n'était pas encore mûr pour plusieurs de ses idées*»⁵⁷. Du point de vue de l'architecture de paysage et du design urbain, et malgré un travail riche et intéressant, leur contribution demeure peu marquante à Montréal et en Amérique du Nord. Van Ginkel Associates a initié divers projets et a pris part aux réflexions sur ce que doit être la ville; c'est peut-être ce qu'il faut retenir avant tout de l'équipe formée de Blanche et de Sandy van Ginkel, des idées au-delà des projets.

16. Van Ginkel Associates Ltd. Entre deux rues, Montréal : Phase 2, plan au niveau du sol. Novembre 1971. Reproduction sur papier. ARCH263726. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence

17. Van Ginkel Associates Ltd. Entre deux rues, Montréal : Phase 2, perspective. Novembre 1971. Reproduction sur papier. ARCH263727. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence

18. Van Ginkel Associates Ltd. Entre deux rues, Montréal : Phase 2, perspective. Novembre 1971. Reproduction sur papier. ARCH263728. Fonds Van Ginkel Associates, Collection CCA. Don de l'agence.

Notes

1. Je remercie Peter Jacobs, professeur titulaire à l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal pour la transmission d'information au sujet de Van Ginkel Associates, bureau pour lequel il a travaillé au début des années 1960 à Montréal, à Knowlton et à Winnipeg.
2. Extrait de l'entrevue avec Peter Jacobs, réalisée à Montréal le 11 mai 2012.
3. *Idem.*
4. *Idem.*
5. John Martins-Manteiga (2009), « Ginkelvan », *Ornamentum*, automne-hiver, p. 32, W.C3725A, Blanche Lemco van Ginkel : vertical file, MAIN VF ARC, CCA.
6. Sandy van Ginkel cité in (1982), « Things Kept Happening », *The Gazette*, 28 septembre.
7. Hans Blumenfeld, Urbanisation, Étude de l'expansion urbaine dans la région de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, p. 3 tiré de Jean-Claude Marsan (1994) [1974], *Montréal en évolution*, 3^e édition, Montréal, Éditions du Méridien, p. 309.
8. *La Presse*, 13 octobre 1937.
9. Cf. Mark Choko (1990), *Les grandes places publiques de Montréal*, Montréal, Éditions du Méridien, p. 103.
10. André Lortie (2004), *Les années 1960. Montréal voit grand*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture, p. 75.
11. *Ibid.* : 97.
12. Van Ginkel Associates (1963), *Interim Report to Place Victoria - Saint Jacques Co.*, p. 3.
13. Francis Gibberd (1959), *Town Design*, New York, The Architectural Press, p. 122-123.
14. « The battered wall could be built using hexagonal precast stones of light grey color. Planting and the use of sculpture, although not indicated on the present plans, will form an integral part of the design ». Van Ginkel Associates (1963), *Interim Report to Place Victoria - Saint Jacques Co.*, p. 7.
15. Van Ginkel Associates (1963), *Interim Report to Place Victoria - Saint Jacques Co.*, p. 4-5.
16. Choko, *op. cit.* : 103.
17. Marsan, *op. cit.* : 349.
18. Lortie, *op. cit.* : 21.
19. Sandy van Ginkel et Blanche Lemco van Ginkel cité in Leo MacGillivray (1973), « A simple plan restore a downtown square », 16 juillet, *The Gazette*.
20. Van Ginkel Associates Ltd. (1971), *Carré Beaver Hall repris/Beaver Hall Square reclaimed*, Montréal, p. 3, NA44.V2175, A35 1972a, CCA.
21. Lettre de Hazen Sise, président de la fondation Bethune, adressée au conseiller municipal John Lynch-Stauton, 23 janvier 1974, 27-A62-01, CCA.
22. Sandy van Ginkel et Blanche Lemco van Ginkel cité in Leo MacGillivray (1973), « A simple plan restore a downtown square », 16 juillet, *The Gazette*.
23. Van Ginkel Associates Ltd. (1971), *ibid.* : 5.
24. Ils avaient d'ailleurs l'habitude, comme ce fut le cas pour leur étude du Vieux-Montréal, de travailler avec des photographies et des plans anciens afin d'y voir l'évolution des sites.
25. Lettre de Hazen Sise, président de la fondation Bethune, adressée au conseiller municipal John Lynch-Stauton, 23 janvier 1974, 27-A62-01, CCA.
26. La place Norman-Bethune sera inaugurée en 1976 à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Guy.
27. Phyllis Lambert (c.1980) cité in Martin Drouin (2005), *Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, p. 86.
28. Drouin, *op. cit.* : 49.
29. *Ibid.* : 46.
30. Sandy et Blanche van Ginkel (1971), « New patterns for a Metropolis », *The Architectural Forum*, octobre.
31. Van Ginkel Associates (1972), « Movement in midtown : New York City », *Ekistics*, vol. 33, no-194, janvier.
32. Michael Stern (1971), « Pedestrian Mall is Proposed for Madison Ave », *The New York Times*, 7 décembre.
33. Van Ginkel Associates (1971), *Madison Mall*, Office of Midtown Planning and Development, Office of the Mayor, City of New York, octobre, p. 1.
34. Ils proposent également de transformer en mail piétonnier les avenues Lexington et Broadway (entre Herald Square et Lincoln Square) ainsi que les 48^e et 49^e rues entre Lexington Avenue et Avenue of the Americas.
35. Van Ginkel Associates (1971), *ibid.* : 2.
36. *Ibid.* : 14.
37. *Idem.* : 13.
38. *Stern*, *loc. cit.*
39. *Idem.*
40. Van Ginkel Associates (1971), *ibid.* : 13.
41. *Idem.* : 1. Cette proposition est sans surprise immédiatement décriée par les commerçants, diverses associations ainsi que par l'industrie du taxi.
42. Van Ginkel Associates (1970), *Movement in midtown : New York City*, section 3, stress, pedestrian, minibus.
43. (1972), « Three design awards for Montrealers », *The Gazette*, 2 décembre.
44. Van Ginkel Associates (1970), *idem.*
45. Van Ginkel Associates (1970), *idem.*
46. Van Ginkel Associates (1971), *Entre deux rues*.
47. *Idem.*
48. *Idem.*
49. Lettre de Blanche van Ginkel adressée à Dusty Vineberg du *Montreal Star Limited*, 26 juin 1974, 27-A59-01, CCA.
50. Jacobs, *ibid.*
51. *Idem.*
52. *Idem.*
53. *Idem.*
54. *Idem.*
55. John Martins-Manteiga (2009), « Ginkelvan », *Ornamentum*, automne-hiver, p. 32, W.C3725A, Blanche Lemco van Ginkel : vertical file, MAIN VF ARC, CCA.
56. Jacobs, *ibid.*
57. *Idem.*

ALUMILEX
Systèmes architecturaux. Portes et fenêtres aluminium-bois.
Architectural Systems. Aluminium-Wood Doors and Windows

3425, boul. Industriel, Montréal, QC H1H 5N9
514.955.4135 / 866.955.4135
info@alumilex.com / www.alumilex.com

découvrez la différence / discover the difference

NORDIC X-LAM

QUAND LE BOIS REMPLE L'ACIER, ET LE BÉTON



ABCP Architecture - Québec, Qc



Leclerc Architectes - St-Lambert, Qc

Les panneaux en bois massif X-Lam sont un substitut au béton et à l'acier dans la structure et la finition de vos bâtiments. Leur constitution bidirectionnelle procure une stabilité dimensionnelle extraordinaire. De plus, grâce à la très grande dimension des panneaux, l'assemblage est simplifié et les délais sur votre chantier sont considérablement réduits. Ressource 100 % renouvelable, avec une empreinte carbone réduite, X-Lam vous permet de construire en toute liberté!



X-LAM

Solidité. Durabilité. Efficacité.

Nos produits
de bois
proviennent
de forêts
bien gérées



Informez-vous sur les avantages du bois

www.nordicewp.com

1 866 817-3418



CÉRAMIQUE
PORCELAINE
ARDOISE
PIERRE
QUARTZ
MOSAÏQUE

PISCINE
FACADE VENTILÉE

crédit photo : Olivier Garfepy



Siège social Commission de la Construction du Québec (CCQ) / Architectes: Lemay associés [architecture, design]
Façade ventilée en céramique / Produit: Agrob Buchtal



M O N T R E A L Q U E B E C O T T A W A T O R O N T O H A L I F A X

9975, boul. St-Laurent

275 av. St-Sacrement

3268 Hawthorne Rd.

170 Tycos Dr.

CERAGRES.CA