

SYNTHÈSE

HISTORIQUE



Volet 1

Étude historique et
patrimoniale du territoire
du PPU des faubourgs

Photo page couverture : photo aérienne du secteur
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

COMITÉ DE SUIVI

Bruno Collin	Urbaniste et conseiller en aménagement
Charlotte Horny	Urbaniste et conseillère en aménagement
Olivier Légaré	Urbaniste et conseiller en aménagement
Christophe Ripeau	Urbaniste et conseiller en aménagement

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Karl Dorais Kinkaid	Urbaniste et chargé de projet
Camille Crépeau	Aménagiste
Alexie Baillargeon-Fournelle	Urbaniste
Christophe-Hubert Joncas	Urbaniste
Pascale Lemire Gaumont	Aménagiste

PRODUIT PAR :	L'Enclume - Atelier de développement territorial
POUR LE COMPTE DE :	Ville de Montréal - Arrondissement de Ville-Marie
DATE :	Novembre 2019

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	6
CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE	8
Le fleuve Saint-Laurent, le courant Sainte-Marie et les îles (Ronde et Sainte-Hélène)	9
Les ruisseaux Saint-Martin, de la Montagne et de l'Est	10
Le coteau Sherbrooke	11
Le coteau du Fort	12
Le sol argileux	13
1642-1760 UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE AVANTAGEUSE	14
Dates importantes	15
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	16
Carte synthèse	21
1760-1867 UN FAUBOURG DEVENU QUARTIER	22
Dates importantes	23
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	24
Cartes synthèses	42
1967-1914 L'EXPANSION INDUSTRIELLE	46
Dates importantes	47
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	48
Cartes synthèses	73
1914-1945 L'APOGÉE INDUSTRIELLE	78
Dates importantes	79
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	80
Cartes synthèses	89
1945-1975 DÉSINDUSTRIALISATION ET RÉNOVATION URBAINE	94
Dates importantes	95
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	96
Cartes synthèses	114

1975-2000 MOBILISATION ET RÉOCCUPATION	119
Dates importantes	120
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	121
Cartes synthèses	139
2000-2018 PLANIFICATION ET RETISSAGE	144
Dates importantes	145
Dynamique d'occupation et facteurs de transformation	146
Impacts des documents de planification récents	150
Cartes synthèses	155
Bibliographie	160

INTRODUCTION

Afin d'alimenter les réflexions entourant la réalisation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le secteur des faubourgs, l'arrondissement Ville-Marie a mandaté l'Enclume pour réaliser une synthèse historique, une identification des enjeux entourant les composantes identitaires du secteur, ainsi que la caractérisation typomorphologique de ce territoire. Ce rapport présente le volet un de la démarche, soit la synthèse historique. La recherche documentaire et cartographique couplée aux connaissances de l'Écomusée du fier monde et d'experts du milieu a mené à la rédaction d'une synthèse historique abondamment illustrée.

Plusieurs personnes et organismes ont participé à la recherche ayant mené à ce document. Nous désirons notamment remercier :

- L'Écomusée du fier monde, René Binette et Éric Giroux
- Les archives de la Ville de Montréal
- Les archives de la Commission scolaire de Montréal
- Les archives de la STM
- Les archives de la SHDM et Sophie Gagnon
- Les archives de l'OMHM
- Les archives du Port de Montréal
- Service de la géomatique de la Ville de Montréal
- Inter-Loge
- Rayside Labossière
- Bernard Vallée
- Dinu Bumbaru et Héritage Montréal
- Gérard Beaudet

LA TOPONYMIE POPULAIRE

Au cours des époques, les contextes sociaux et les événements ont fait en sorte que des quartiers sont apparus dans l'imaginaire et le langage populaire. Étant donné leurs caractères informels, ces quartiers n'ont souvent pas de limites claires.

Faubourg à M'lasse

Le nom Faubourg à m'lasse n'a jamais eu de connotation officielle. C'est une appellation familière apparue au cours du 19^e siècle et dont l'origine reste nébuleuse. La mélasse, un sirop moins coûteux que le sucre, était surtout consommée dans les milieux populaires et pouvait être associée à des familles peu fortunées. La proximité du port, où étaient déchargés les barils de mélasse, peut aussi expliquer ce nom. Les frontières de ce secteur sont mal définies, mais se situent entre le fleuve et la rue Sainte-Catherine, et entre le Vieux-Montréal et le quartier Hochelaga. Le Faubourg à m'lasse a été malmené à plusieurs reprises par des constructions majeures. Le secteur subit pour une première fois des expropriations et démolitions importantes dans les années 1920, dans le cadre de la construction du pont Jacques-Cartier, puis de nouveau entre 1953 et 1955, lorsque plusieurs pâtés de maisons sont démolis pour transformer l'étroite rue Dorchester en grand boulevard (boulevard René-Lévesque). Finalement, le coup de grâce est porté en 1963-1964 avec les expropriations et démolitions requises pour la construction de la Maison de Radio-Canada.

Le quartier gai ou le village

Les lieux et commerces gais de Montréal se transforment grandement entre la fin des années 1970 et celle des années 2000. On observe la forte croissance de leur nombre à l'échelle de Montréal, mais surtout leur concentration dans le secteur Centre-sud. Le changement est particulièrement marqué au début des années 1980 lorsque le secteur phare de la vie gaie locale : le Red Light de l'Ouest, se déplace vers l'est. Dès 1985, ce qu'on appelle aujourd'hui le Quartier gai ou le Village rassemble la moitié des commerces gais de Montréal, contre seulement 15 % cinq ans plus tôt. Les limites de ce quartier ne sont pas officielles, puisqu'il s'agit d'un espace sociale et non administratif, toutefois, il se concentre sur la rue Sainte-Catherine entre la station de métro Berri-UQAM et Papineau.

Des conditions socio-spatiales particulières ont favorisées l'installation dans ce lieu et l'investissement du quartier par les communautés gaies. Le secteur Centre-Sud était un espace où le nombre de locaux commerciaux vacants était élevé, les logements souvent de faible qualité et l'immobilier accessible. Au moment où le Red Light de l'Ouest est visé par des opérations policières de « nettoyage », vers la fin des années 1960, Centre-Sud est un espace vers lequel converge les populations gaies de la ville. Dans les années 1980, la presse y voit un lieu plus calme, libéré des pressions policières. De plus, depuis la fin des années 60, le climat culturel et politique de Montréal entraîne certaines convergences entre le militantisme spécifiquement homosexuel, l'affirmation d'un nationalisme québécois et d'une identité francophone. Ces convergences s'incarnent et s'orientent géographiquement vers l'Est francophone de la ville

LES LIMITES DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Le développement des terres en dehors des fortifications de la ville de Montréal a commencé au 18^e siècle. Ces organisations spatiales avaient comme appellation les faubourgs. Ce n'est qu'à partir de 1761, que l'on voit apparaître la désignation de Faubourg-Québec* afin de désigner le territoire qui se situ le plus à l'est.

Le 31 mars 1832, Montréal adopte sa première loi d'incorporation municipale. La Ville de Montréal sera alors découpée en 8 quartiers. C'est le quartier Sainte-Marie qui délimite le secteur le plus à l'est de la Ville et qui remplace alors l'appellation de Faubourg Québec.

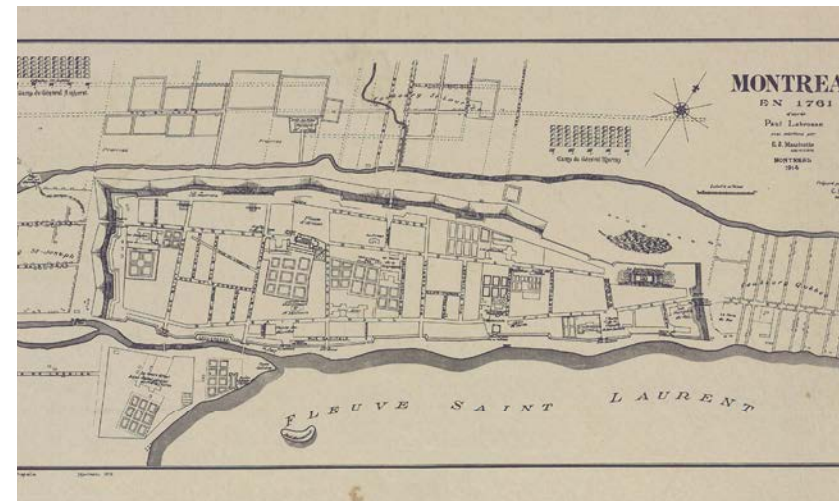
À l'origine, les limites du quartier Sainte-Marie étaient imprécises. Elles ont été fixées une première fois en 1845 puis en 1851. En 1899, le territoire du quartier Ville-Marie est divisé en deux pour former le quartier Sainte-Marie Est et Sainte-Marie Ouest. En 1903 Sainte-Marie Ouest est devenue le quartier Papineau tandis que Sainte-Marie Est reprenait le nom de Sainte-Marie. Un peu avant 1916, le quartier Sainte-Marie intègre une partie d'Hochelaga. En 1921, le quartier Sainte-Marie est divisé pour former le quartier Saint-Eusèbe. Le quartier Papineau est également divisé afin que sa partie nord devienne le Quartier Bourget.

En 1988, les Comités-conseils d'arrondissements sont créés en vertu du règlement 7988 adopté le 13 décembre 1988 par le Conseil de ville de Montréal. Les quartiers anciens (Sainte-Marie, Papineau, Saint-Eusèbe et Bourget) existent encore à l'époque et font partie de l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-Sud. Une partie du quartier Saint-Jacques est également inclus dans la partie sud-ouest de l'arrondissement.

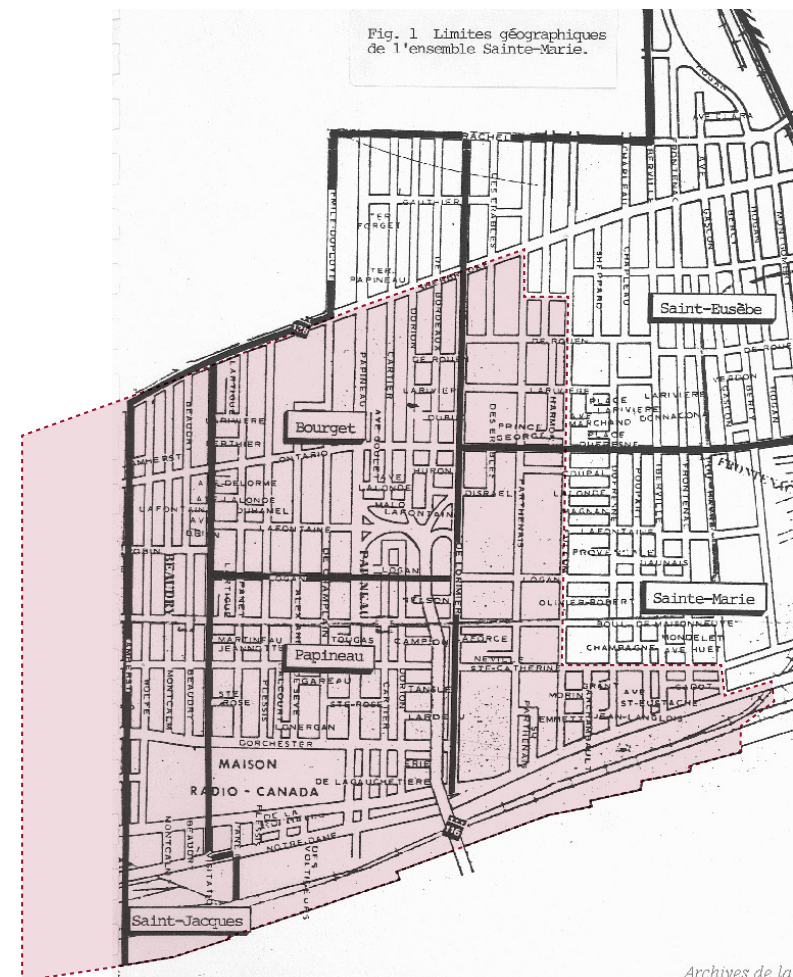
En 1995, les Comités-Conseils d'arrondissements sont remplacés par les Conseils de quartiers créés en vertu du règlement 95-205. La création de ces conseils se fait à la suite d'une réorganisation entreprise par l'administration de Vision Montréal sous la chefferie de Pierre Bourque. L'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-Sud est alors divisé en deux et sa partie sud est intégrée à l'arrondissement voisin soit Ville-Marie. C'est à partir de ce moment que l'arrondissement Ville-Marie tel que nous le connaissons aujourd'hui est formé.

Le secteur du PPU qui est couvert dans cette étude se trouve dans l'arrondissement Ville-Marie et plus précisément sur une partie du territoire qui représentait autrefois, et qui est toujours utilisé aujourd'hui dans le langage populaire, le Centre-Sud.

*Le nom Faubourg-Québec : Au moment où Montréal était une ville fortifiée, une série de portes donnaient accès à l'enceinte. En dehors des murs se trouvaient des Faubourgs. La porte côté Est portait le nom de porte St-Martin ou porte du chemin de Québec parce qu'il fallait y passer pour prendre la route vers la ville de Québec. Le Faubourg qui s'est développé le long du chemin de Québec prit donc le nom de Faubourg-Québec.



Carte de 1761 montrant le Faubourg-Québec.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S2P006.



Les limites des quartiers en 1921.
Source : Archives de la Ville de Montréal.



Les limites des quartiers en 1988
Source : Archives de la Ville de Montréal.



Limites du secteur à l'étude.

LE FLEUVE SAINT-LAURENT, LE COURANT SAINTE-MARIE ET LES ÎLES (RONDE ET SAINTE-HÉLÈNE)

La proximité du fleuve Saint-Laurent, qui à cette hauteur est marqué par la présence d'un courant de rapides, appelé courant Sainte-Marie, a joué un rôle important dans l'organisation spatiale et l'évolution du secteur. En raison de la présence des îles Ronde et Sainte-Hélène, on retrouve à cet endroit un rétrécissement de la voie fluviale qui a pour effet d'accélérer de façon significative le courant. Ce dernier est si puissant qu'il forçait alors les navires en provenance de Québec à jeter l'ancre au large avant de poursuivre leur route vers l'ouest. Un peu comme les rapides de Lachine, mais dans une moindre mesure, le courant Sainte-Marie générait une rupture de charge à une époque où les moyens de transport maritimes n'étaient pas encore suffisamment performants pour franchir cette barrière naturelle. Par conséquent, cela entraîna une grande effervescence d'activités commerciales, industrielles et résidentielles tout juste en aval du courant. Ce sont aussi ces rapides qui expliquent en partie la localisation du service de barques puis de traversiers entre Montréal et Longueuil dès le milieu du 19^e siècle, situé à la hauteur de la rue Poupard actuelle. On y retrouvait une rampe d'accès et un quai permettant aux traversiers de faire la navette entre Montréal et Longueuil. Ce service disparaîtra suivant l'ouverture du pont du Havre (Jacques-Cartier) en 1930.

En plus de l'influence du courant, la voie fluviale a eu son importance en soi. Avant la principale route terrestre, soit le chemin Sainte-Marie (Notre-Dame), elle sert au transport de marchandises. C'est pour cette raison que les premières industries du quartier se concentrent dans la partie sud du quartier, le long de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame), et plus particulièrement du côté sud, face au fleuve. Le fleuve contribuera d'ailleurs à la présence d'industries dont la localisation est spécifiquement liée à la proximité de l'eau ou du fleuve comme voie de transport de marchandises. C'est le cas notamment de chantiers navals, de brasseries, de distilleries, d'entrepôts frigorifiques, etc.

Enfin, le caractère stratégique du fleuve et la présence de fonction spécialisée le long de ce dernier amènent une série de constructions sur la rive montréalaise dont des quais de différentes natures et ayant différentes fonctions, que ce soit industrielle, militaire, voyageurs, etc.



Cette carte illustre la topographie de l'île de Montréal entre 1542 et 1634 et identifie le pied du courant.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S1P007.



Cette photographie montre le rétrécissement du fleuve généré par la présence des îles Sainte-Hélène et de la Ronde qui avait pour effet d'accélérer le courant et de provoquer une rupture de charge à une ancienne époque. Date inconnue.
Source : Archives de la Ville de Montréal. Collection de l'Écomusée du fier monde.



Ce plan bathymétrique présente les profondeurs recensées dans le port de Montréal et plus généralement dans le fleuve Saint-Laurent. Montreal Harbour, Capt'n H.W. Rayfield, 1858.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S4P045.

LES RUISSEAUX SAINT-MARTIN, DE LA MONTAGNE ET DE L'EST

Au moment de la colonisation, au moins trois ruisseaux traversent le secteur analysé. Le premier est le ruisseau Saint-Martin, qui coule d'est en ouest pour aller à la rencontre du ruisseau Prud'homme et de la Petite Rivière, aussi appelée rivière Saint-Pierre, qui se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la Pointe-à-Callière. Ce ruisseau sera canalisé en différentes phases au milieu du 19^e siècle.

Le second, appelé de la Montagne ou Provost, prend sa source au mont Royal. Il passe du côté ouest du terrain qui formera plus tard le parc Lafontaine. Celui-ci se jette plus au sud, dans le ruisseau Saint-Martin, et est canalisé en égout entre 1874 et 1888.

Enfin, le troisième, appelé ruisseau de l'Est, prend sa source près de la rue Rachel et passe aussi dans le terrain qui allait former le parc Lafontaine, mais du côté est. Tout comme le ruisseau de la Montagne, le ruisseau de l'Est rejoint au sud le ruisseau Saint-Martin. Il est canalisé à son tour dans les années 1890.

Avant leur canalisation et leur enfouissement, ces trois ruisseaux vont constituer des obstacles à l'urbanisation et seront perçus comme des nuisances qu'il faut faire disparaître ou contrôler.



Le plan Sitwell datant de 1869 montre les ruisseaux de la Montagne et de l'Est déjà en partie canalisés. H. S. Sitwell, Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9, Southampton, Ordnance Survey Office, 1869-1871.
Source : BANQ. 0000321499.

LE COTEAU SHERBROOKE

Deux éléments naturels dominent le relief de l'île de Montréal au moment de la colonisation européenne : le mont Royal et les terrasses qui s'allongent le long de l'axe du fleuve. D'origines à la fois glaciaire, marine et fluviale, les terrasses contribuent, encore aujourd'hui, à marquer le paysage urbain du secteur. L'une d'elles, et sans doute la plus connue, longe la rue Sherbrooke actuelle. Celle-ci constitue un facteur de localisation de certaines institutions à Montréal, dont l'hôpital Notre-Dame qui profitera de la ventilation naturelle favorable à cet emplacement.

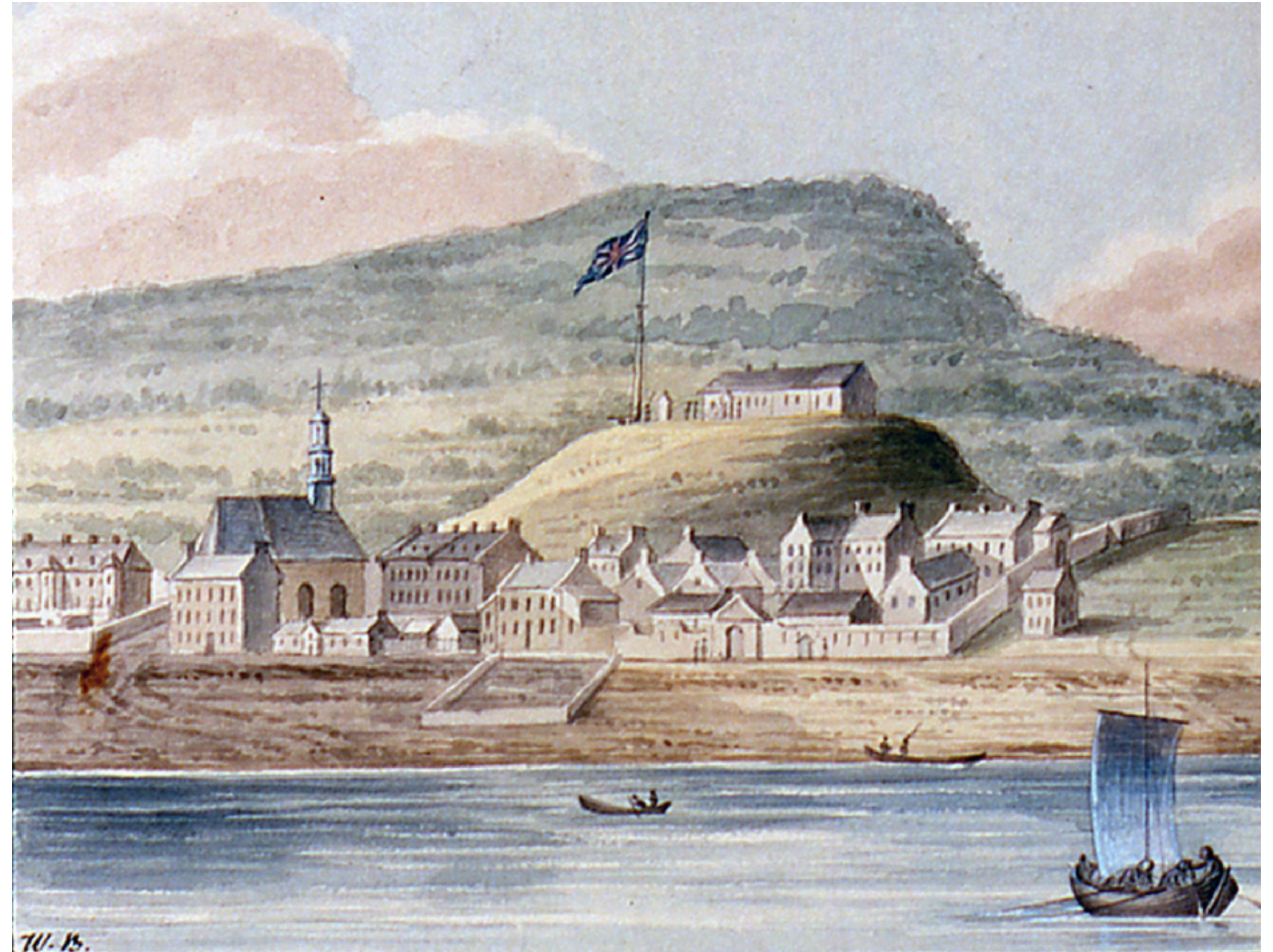


On peut voir sur cette carte militaire de 1760 le coteau longeant la rue Sherbrooke qui caractérise la partie nord du secteur analysé.
Murray, Montreal During the Siege of 1760, 1760.
Source : Archives nationales du Canada. NMC 1715.

LE COTEAU DU FORT

Un autre élément topographique de plus petite échelle marquait néanmoins une partie du secteur et a eu une influence importante sur l'occupation ancienne. En effet, face au risque d'inondations périodiques de l'hiver et du printemps, les premiers colons de Montréal ont rapidement choisi de s'installer une dizaine de mètres au-dessus du niveau du fleuve, le long de la terrasse couronnée par la rue Notre-Dame actuelle. Cette terrasse se terminait à l'est par une éminence appelée «coteau du Moulin», en raison de la présence d'un moulin à vent, puis «coteau Saint-Louis» ou «coteau du Fort».

Cet élément topographique avait un intérêt stratégique évident. Entouré d'eau sur trois côtés et doté d'une forte élévation, il favorisait la surveillance des environs. Les milieux humides situés au pourtour du coteau, dont la source est liée à la présence du ruisseau Saint-Martin, aident également à la défense. C'est d'ailleurs pour ces avantages que ce coteau sera utilisé à des fins militaires. En effet, la citadelle de Montréal, en remplacement d'un fort, sera construite sur ce monticule et une série d'installations et d'équipements militaires seront situés dans cette partie de la ville dont la localisation permet aussi un accès à l'eau, vital pour le transport de matériel et des troupes.

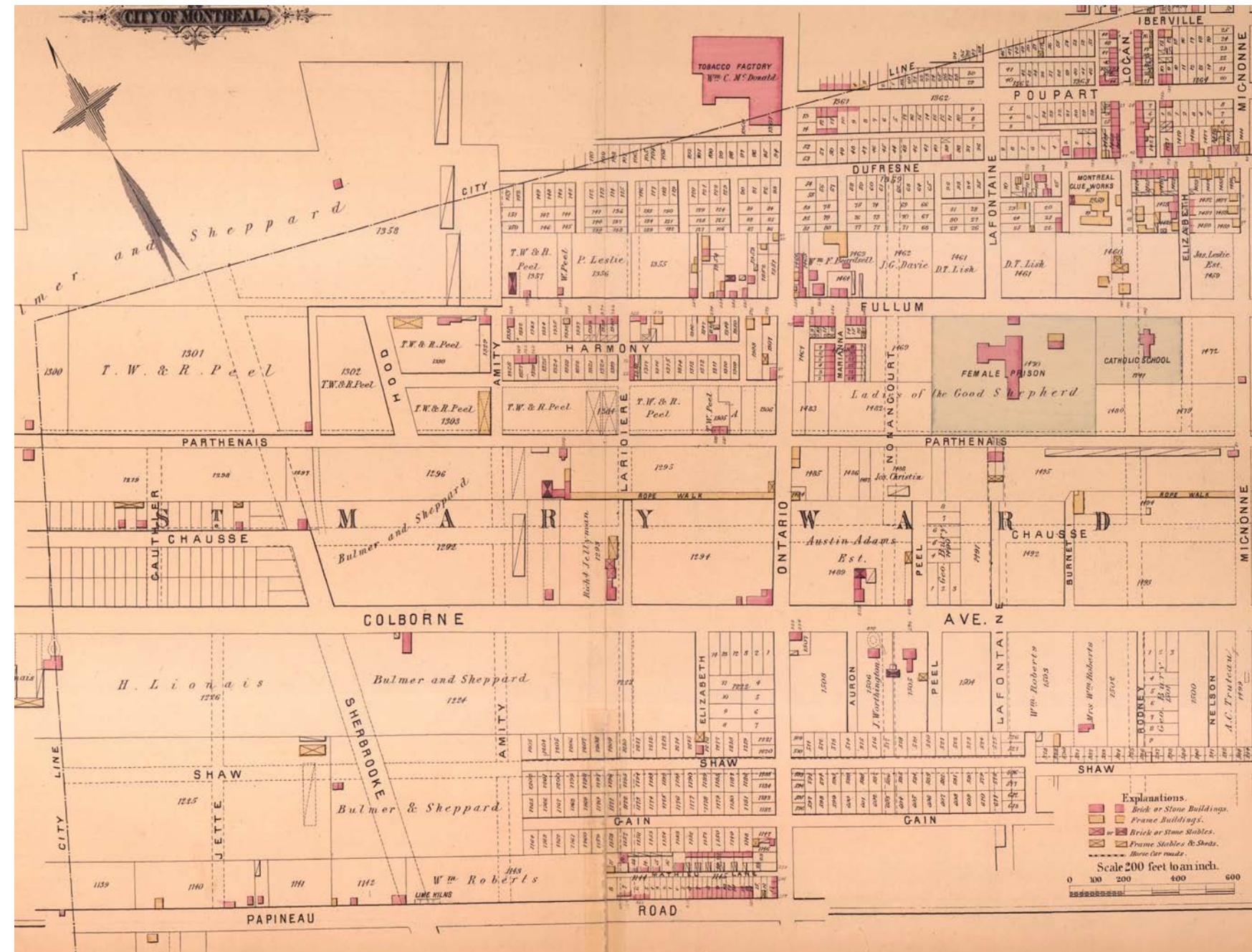


La citadelle de Montréal, aquarelle de William Bent Berczy, début du 19^e siècle.
Source : Archives de la Ville de Montréal. BM99-1_01-P-316.

LE SOL ARGILEUX

La nature des sols peut parfois générer des impacts sur la présence ou l'absence d'activités humaines et donc sur la forme urbaine et son évolution. Nous savons peu de choses sur la nature des sols du secteur analysé. Cependant, l'analyse historique des activités industrielles nous indique qu'il y a eu des briqueteries en raison de la qualité de l'argile. À l'origine, les briqueteries et carrières de pierres de Montréal étaient d'envergure locale. Puis, certaines deviendront plus importantes et auront une production à plus grande échelle jusqu'à ce qu'elles épuisent la ressource de leur site ou lorsqu'elles furent rattrapées par l'urbanisation.

Les briqueteries situées dans le secteur analysé se situaient surtout dans sa partie est. Parmi elles, deux seront particulièrement importantes à la fin des années 1870. Il s'agit des entreprises Bulmer & Sheppard et T. W. Peel & Co. Ces deux entreprises produisaient respectivement 10 millions et 4 millions de briques en 1879. Ces deux entreprises occupent alors de nombreux terrains situés dans le quadrilatère formé par les rues Papineau, Amity (de Rouen), Iberville et Rachel. Les terrains seront peu à peu transformés au début du 20^e siècle. La rue Sheppard, dans le secteur en question, porte d'ailleurs le nom de Charles Sheppard, le petit-fils de James Sheppard, fondateur de la briqueterie Bulmer & Sheppard.



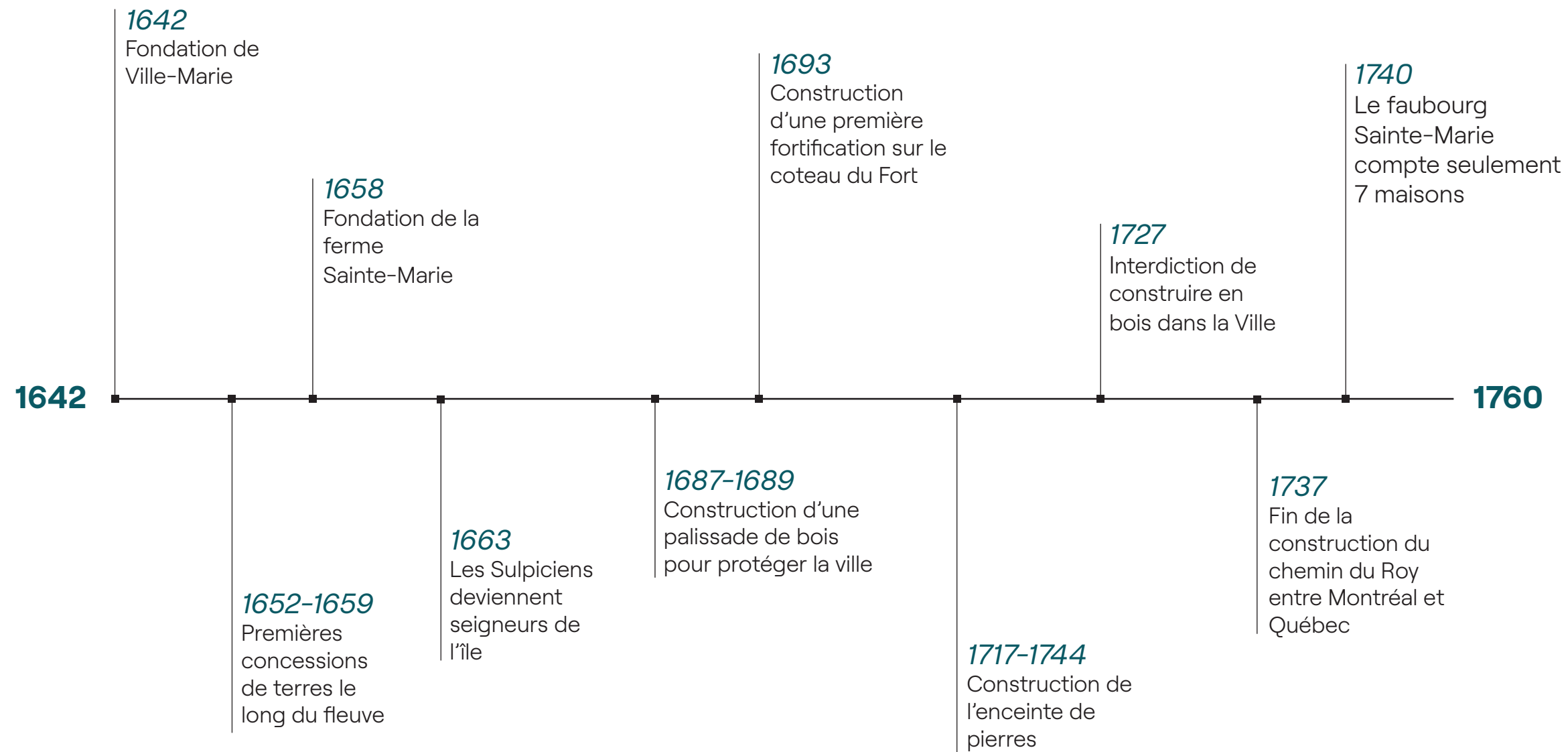
Carte de 1879, illustrant les terrains occupés par les briqueteries par les briqueteries Bulmer & Sheppard et T.W. Peel & Co dans le secteur.
Source : BAnQ.174244.

1642-1760

**UNE POSITION
GÉOGRAPHIQUE
AVANTAGEUSE**



DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

Le peuplement et le développement initial de Montréal sont liés à l'établissement de quelques immigrants français à partir de 1642. À l'époque, les habitants résident à l'intérieur des fortifications. Le développement des terres en dehors des fortifications de la ville de Montréal commence au 18^e siècle. En 1740, dans un dénombrement de la Compagnie des Indes, le faubourg Sainte-Marie compte seulement 7 maisons, alors que ce même dénombrement fait état de 387 maisons dans la ville et de 70 dans l'ensemble des faubourgs, soit environ 3575 personnes en tout. Les faubourgs connaissent une croissance constante dans les années suivantes. Le total des maisons regroupées dans l'ensemble des faubourgs passe de 21 en 1731 à 352 en 1781.

Premières concessions agricoles implantées le long du fleuve

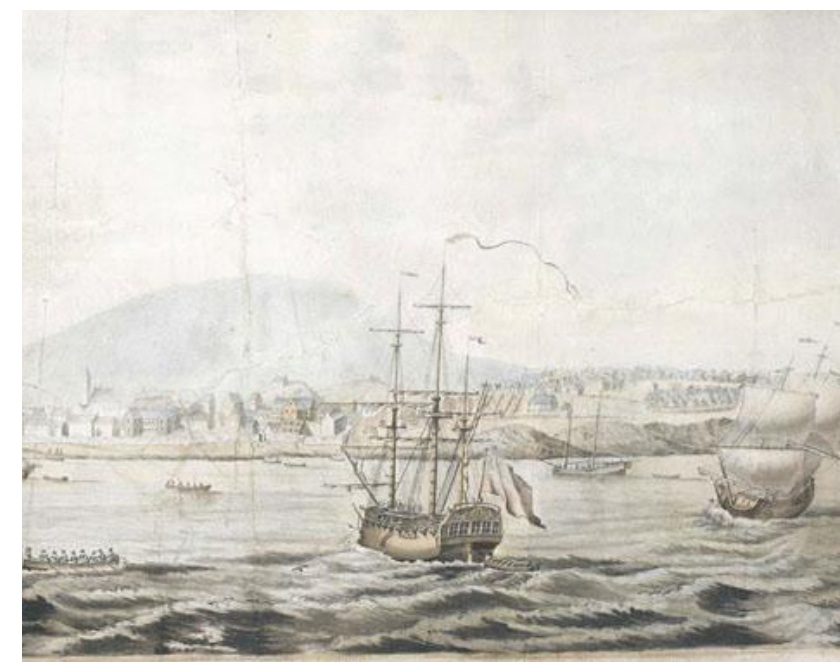
Suivant la fondation de Ville-Marie en 1642, nous assistons tranquillement à l'établissement humain sur l'île de Montréal. Au milieu du 17^e siècle, deux dynamiques foncières se déploient en parallèle dans ce qui deviendra les faubourgs Québec et Sainte-Marie. D'une part, on voit apparaître les premières concessions le long de chemin Saint-Martin (Notre-Dame). Ce chemin, qui permet d'accéder ou de sortir de la ville par l'est, se raccorde au chemin de Québec ou «chemin du Roy», lorsque celui-ci est ouvert en 1737. Chacune des concessions possède une façade sur le fleuve Saint-Laurent et mesure entre 1 et 2 arpents¹ de large par 15 à 30 arpents de profondeur. On y retrouve principalement des maisons de ferme donnant pour la plupart sur le chemin Saint-Martin (Notre-Dame).

D'autre part, plus à l'est, on observe une autre dynamique. Les Sulpiciens, qui deviennent seigneurs de l'île en 1663, y fondent la ferme Sainte-Marie, un établissement avec redoute en guise de poste avancé de défense de Ville-Marie qui n'a pas encore à ce moment de palissades ni de fortifications. La ferme dont le nom évoque déjà le quartier qui ne surgira que bien plus tard occupe un vaste site formant un quadrilatère de 44 arpents de front le long du fleuve sur 50 arpents de profondeur. Le territoire de cette ferme correspond aux limites actuelles du fleuve au sud et des rues D'Iberville à l'ouest, Cuvillier à l'est et Saint-Joseph au nord. Ainsi, contrairement à la partie ouest du secteur analysé qui est divisé entre plusieurs propriétaires, la partie est appartient au départ à un seul grand propriétaire. Contrairement à d'autres terrains dont ils sont les propriétaires et qu'ils garderont longtemps, le territoire de la ferme Sainte-Marie sera loti et vendu assez rapidement en longues bandes agricoles implantées de façon similaire à celles situées plus à l'ouest.

¹ Un arpent mesure environ 60 mètres.



Plan de la ville de Montréal en Canada de Chaussegros de Léry, 1717.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S1Po27.

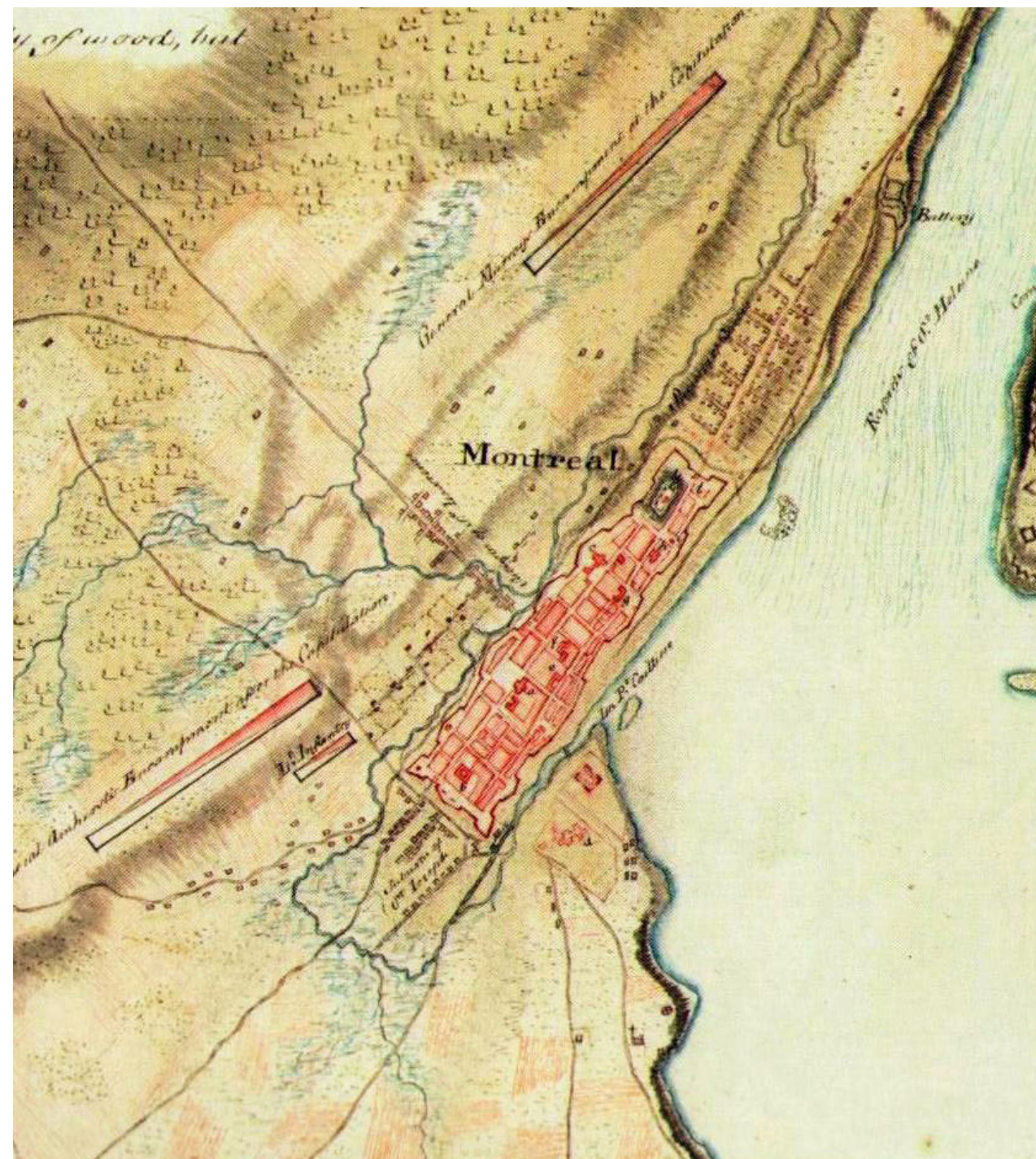


Cette vue de l'est de Montréal démontre le caractère agricole du faubourg Québec vers 1760. Aquarelle par Thomas Patten, 1760-1762.
Source : Royal Ontario Museum. 2006_7761_1.



Cette carte de Montréal, qui est une reproduction de 1834, montre la division territoriale et la numérotation des lots pour l'ensemble de l'île de Montréal, dont le territoire du faubourg Québec et le courant Sainte-Marie. André Jobin, Carte de la ville de Montréal, 1834.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-3P0430p.



Sur la carte que le général Murray dresse en 1760 à la suite de la Conquête, on aperçoit au nord-est des fortifications un petit fort identifié comme « Battery » à l'emplacement de la ferme Sainte-Marie. Murray, Montreal During the Siege of 1760, 1760.

Source : Archives nationales du Canada. NMC 135042.

Une présence militaire

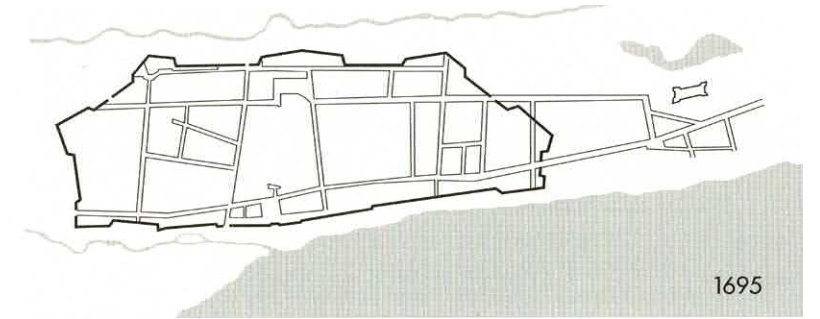
Plaque tournante militaire et commerciale, Montréal sert durant le Régime français de base opérationnelle pour toutes les expéditions offensives à l'intérieur de la colonie. Durant le Régime français, les installations (entrepôts, magasins) qui se développent témoignent de son rôle de ravitaillement. Puis, une palissade de bois est érigée entre 1687 et 1689 pour protéger la population, et les munitions qui y sont entreposées avant leur expédition vers les frontières. À la suite du déclenchement de la guerre contre l'Angleterre en 1690, le coteau qui commande la ville est fortifié par l'aménagement d'un fortin (1693). Cet endroit sera connu sous le nom de coteau du Fort et, plus tard, sous le nom de Citadelle.

Pendant les campagnes de guerre, des troupes de 1 000 à 1 500 hommes sont en transit à Montréal. De plus, près de 250 soldats sont en garnison à Montréal pendant le Régime français. Les infrastructures et les services d'entreposage, de fabrication et de réparation de munition, d'armes ou de bateaux se sont développés pour répondre aux besoins de l'armée. C'est ainsi qu'un quartier militaire va se développer dès 1708 et va se constituer sur le site formé par les rues Saint-Paul au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, la rue Berri à l'ouest et par la rue Woodyard (maintenant disparue) à l'est.

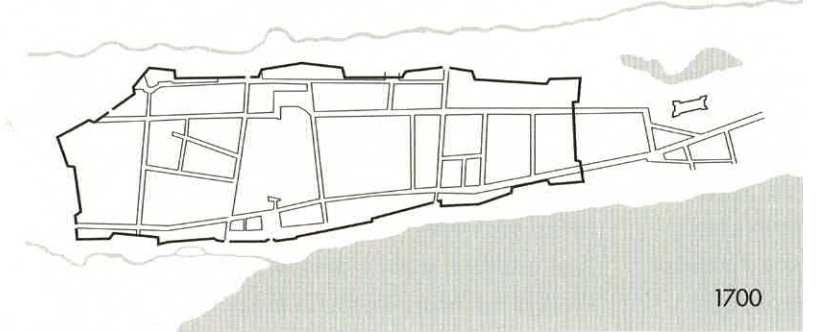
L'emplacement du quartier militaire correspond à la superficie des deux arpents concédés aux Récollets en 1681 par les Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal. Puisque le terrain est à l'extérieur de la palissade de la ville, les Récollets choisissent de ne pas y construire leur maison lorsqu'ils s'installent à Montréal en 1692, et optent plutôt pour s'installer à l'intérieur de la palissade. Quelques années plus tard, en 1696, ils vendent ce terrain à Charles-Gaspard Piot de Langloiserie qui le revend à son tour au roi en 1708. Le roi acquiert ce terrain avec l'intention qu'il serve « a la construction de ses basteaux et canots et pour les y mettre et retirer pendant l'hiver et pour servir a tel autre usage qu'il plaira a sa Majesté² ». Ce terrain demeurera au titre du roi pendant près de 170 ans, soit au roi de France jusqu'en 1760, lors de la capitulation de Montréal, et par la suite au titre du roi de Grande-Bretagne jusqu'en 1871.

La palissade en bois sera modifiée et étendue à plusieurs reprises. Elle est remplacée par une enceinte en pierres construite et étendue entre 1717 et 1744. Dès 1725, ou avec certitude au plus tard en 1744, l'enceinte intègre complètement le quartier militaire développé au début du 18^e siècle. Peu après, d'autres bâtiments vont s'ajouter au quartier militaire. C'est le cas du magasin du roi (1749) et des bureaux et de la maison du garde-magasin (vers 1751). Ainsi, au milieu du 18^e siècle, ce secteur est devenu un véritable quartier de magasins intra-muros. On peut supposer qu'au moment de la conquête britannique, ce quartier militaire est en pleine effervescence. Le site s'inscrit aussi dans un réseau d'infrastructures militaires dont certaines se situent en face, sur l'île Sainte-Hélène. En effet, au moment de la guerre de la Conquête (1756-1763), le Chevalier de Lévis fait construire des batteries et des retranchements sur l'île.

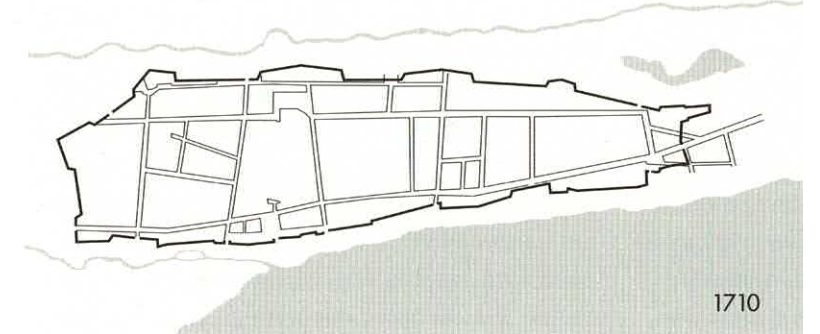
² Vente de terrain au Roy d'un terrain de deux arpents et cinquante toises de superficie près de la ville de Montréal au Quartier de Notre-Dame de Bonsecours par MM Gaspard Piot de Langloiserie, 9 août 1708. ANQQ, notaire Genaple.



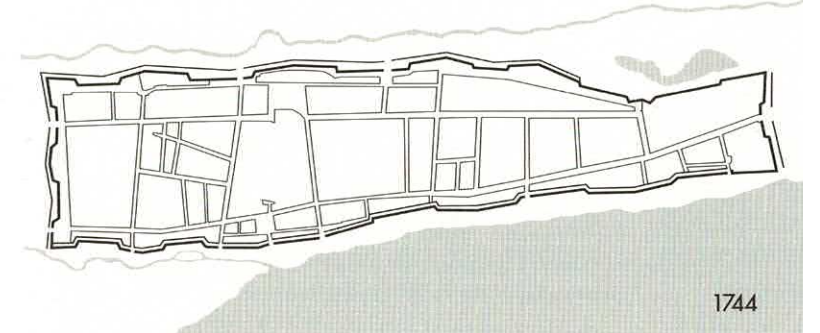
1695



1700



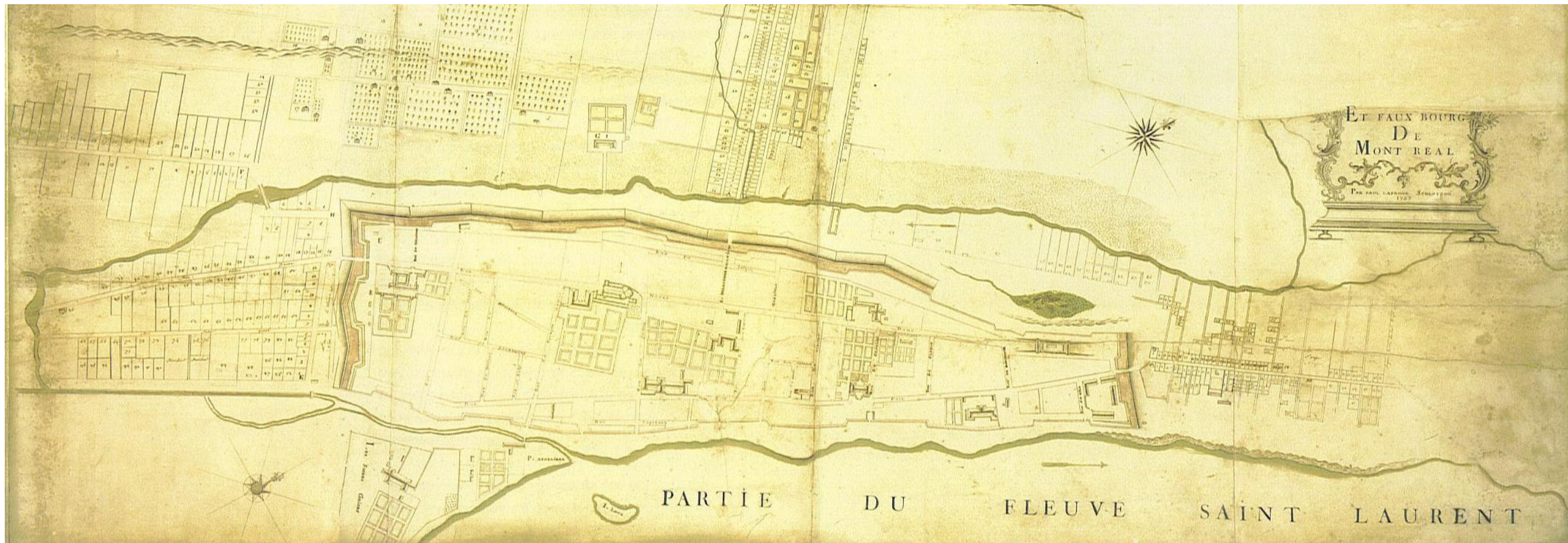
1710



1744

Évolution des fortifications de Montréal 1695-1744. On remarque la présence de la citadelle et son intégration aux fortifications.

Source : Tiré de LAMBERT, Phyllis et Alan STEWART (1992). Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle. Centre canadien d'architecture, p. 21.



On remarque sur ce plan de la ville et des faubourgs de Montréal la concentration d'installations militaires principalement regroupées à l'intérieur des fortifications. On remarque aussi la présence du ruisseau Saint-Martin au nord des fortifications. Plan de la ville et des faubourgs de Montréal, 1767. Paul Labrosse (avec ajouts de E.Z. Massicotte-1914).
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S2PO06.

Relations intra et extra-muros

Dès le 17^e siècle, la trame urbaine actuelle du Vieux-Montréal est conçue, dans ses grandes lignes, par le sulpicien Dollier de Casson. Il s'appuie sur le réseau initial des rues et chemins déjà existants, qu'il restructure. Ce réseau va servir de squelette à partir duquel vont se déployer les rues vers l'extérieur des fortifications. C'est le cas de la rue Notre-Dame, qui en 1672, sera ouverte à l'intérieur des murs et s'étirera jusqu'au pied de la citadelle, à la hauteur de la rue Bonsecours. Au-delà de la ville fortifiée, un chemin situé dans l'axe de la rue Saint-Paul actuelle se dirigeait vers l'est de la ville pour reprendre le tracé du chemin Saint-Martin (Notre-Dame), du nom de la porte qui donne sur ce territoire.

Le développement de la trame à l'extérieur de la ville fortifiée se fait suivant le développement des premiers faubourgs, dont ceux de Québec et de Sainte-Marie. Celui-ci se fait notamment à la suite d'incendies dévastateurs ayant eu lieu à l'intérieur des fortifications et qui entraînent l'interdiction de construire en bois à l'intérieur des fortifications. C'est ainsi que les maisons de pierre grise de Montréal, dominant désormais le paysage construit de ce territoire, sont érigées. Ce ne sera toutefois pas le cas dans les faubourgs n'étant pas assujettis aux mêmes contraintes de construction (Bonsecours, Saint-Joseph, des Récollets, Saint-Laurent, Québec et Sainte-Marie), qui, à partir du 17^e siècle, se développent à l'extérieur des portes de la ville fortifiée.



On remarque la présence de la citadelle sur son buton, la porte de Québec et les fortifications avant le début de leur démolition en 1801. « Montreal Quebec Gate », Aquarelle de George Heriot, vers 1800.

Source : Musée des beaux-arts du Canada, no 16676.

CARTE SYNTHÈSE



Évolution de la trame 1642-1760

Trame viaire de l'époque

— 1642-1760

Fortifications

— 1760

Rive

- - - 1760

État / évolution de la trame urbaine

En 1672, la rue Notre-Dame est ouverte à l'intérieur des murs et s'étire jusqu'au pied de la citadelle, à la hauteur de la rue Bonsecours. C'est la rue Saint-Paul qui, à l'intérieur des fortifications, donne accès à la porte située à l'est. Au-delà de la ville fortifiée, un chemin se dirigeant vers l'est de la ville est établi et prend rapidement le nom de chemin Saint-Martin, du nom de la porte qui donne sur ce territoire. Les premières concessions effectuées le long de ce chemin entraînent la présence de quelques rues perpendiculaires se butant aux coteaux. Permettant d'accéder ou de sortir de la ville fortifiée par l'est, le chemin Saint-Martin, rejoint le chemin de Québec ou le chemin du Roy lors de son ouverture en 1737. La rue changera de nom pour devenir la St. Mary's Street (rue Sainte-Marie).

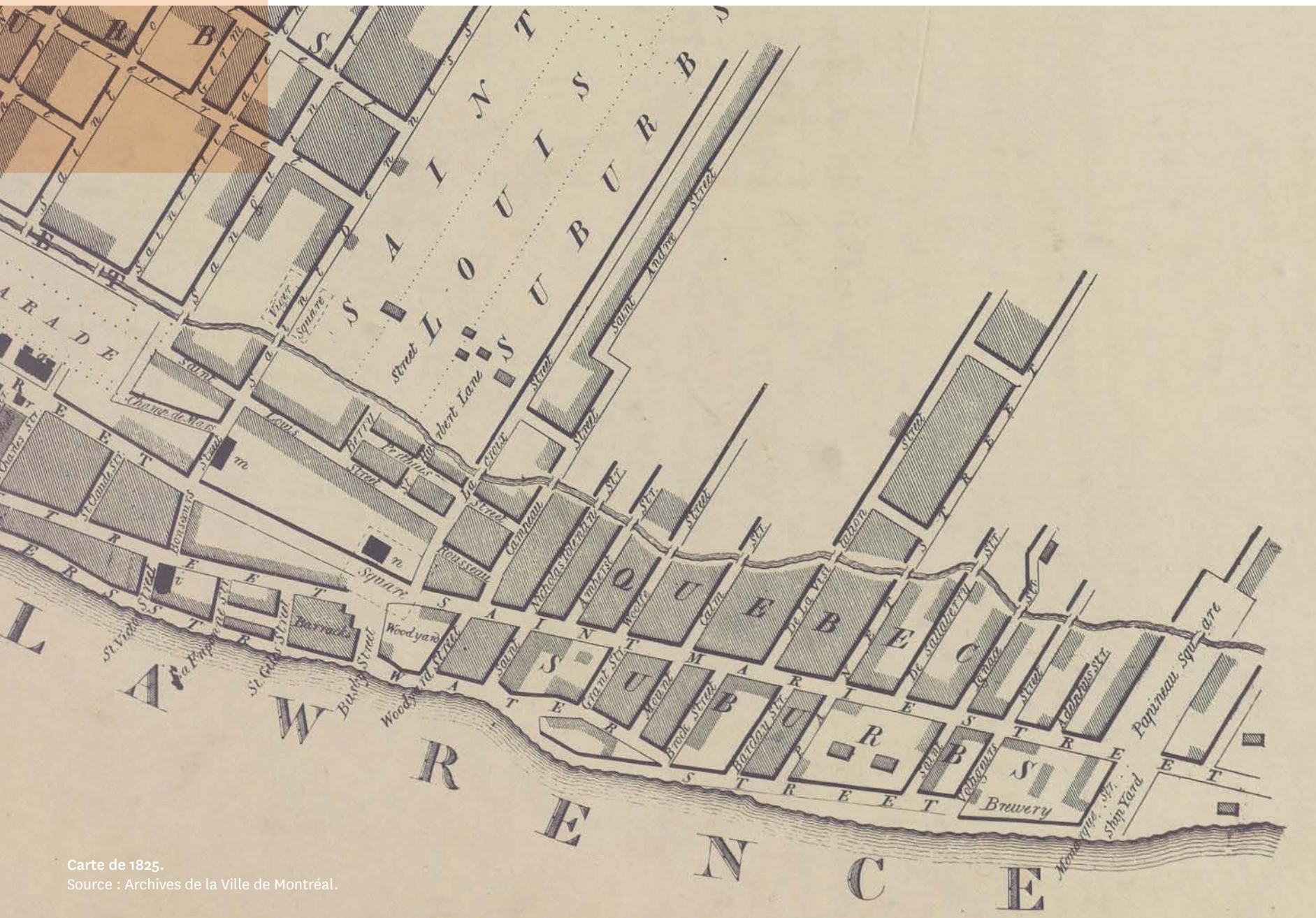
Source : Montreal During the Siege of 1760, Murray, 1760.

1760-1867

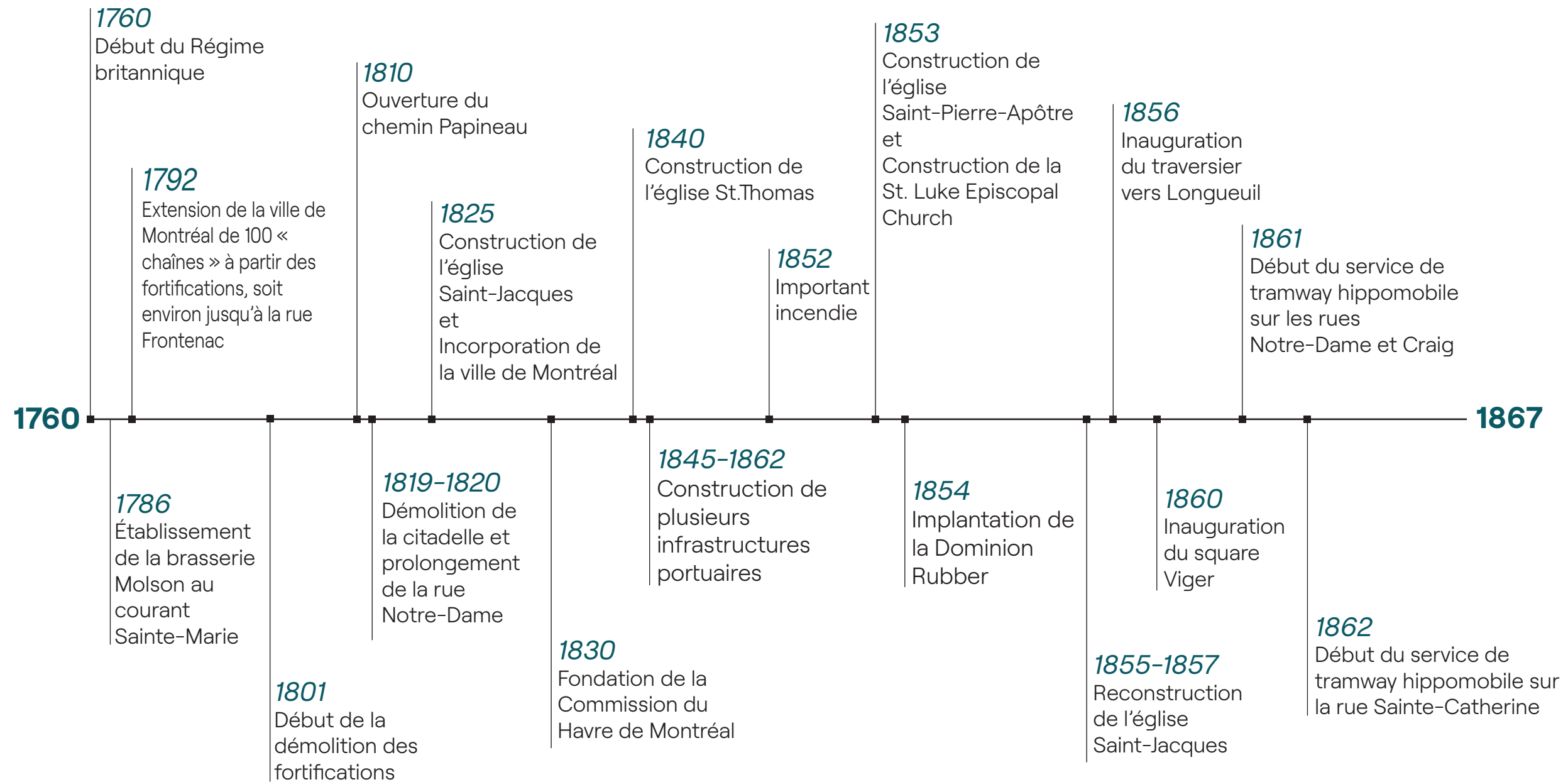
UN FAUBOURG

DEVENU

QUARTIER



DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

Cette période marquante quant à la croissance démographique est également ponctuée par d'importantes transformations touchant l'économie, les rapports sociaux, les fonctions urbaines et la politique.

Avec l'exploitation des terres agricoles de sa région immédiate et le développement de la haute vallée du Saint-Laurent et de la région des Grands Lacs, Montréal dispose dorénavant d'un vaste arrière-pays pour lequel elle joue le rôle de centre de services et de relais pour la croissance économique. Le marché de consommateurs s'agrandit et on assiste à une transition entre l'ancien système économique orienté autour du commerce de la fourrure et de nouvelles activités commerciales plus diversifiées. Le blé, la potasse et le bois commencent à prendre de plus en plus d'importance. On passe alors d'une dynamique commerciale à une dynamique de production.

Parallèlement à cette métamorphose économique, la population de Montréal connaît une croissance importante due aux migrations en provenance des îles Britanniques à la suite de la conquête de 1760. L'afflux de cette population bouleverse l'équilibre linguistique; en 1832, la majorité de la population de la ville est anglophone. La première moitié du 19^e siècle est marquée par des confrontations entre la bourgeoisie canadienne-française et la bourgeoisie anglo-écossaise. Les tensions entre les deux groupes sont particulièrement marquées entre les années 1820 et 1840. Après des confrontations souvent violentes, une coexistence entre les deux sociétés s'organise peu à peu. Cette cohabitation passe notamment par un cloisonnement institutionnel des groupes. Les élites de chacun des groupes mettent en place deux réseaux parallèles d'institutions socioculturelles pour desservir les catholiques et les protestants. Les Irlandais catholiques occupent quant à eux une position ambiguë dans le réseau catholique, qui a dû s'adapter pour les encadrer.

La diversification de l'économie, couplée à l'immigration britannique et écossaise, entraîne une augmentation importante de la population de Montréal s'installant davantage dans les faubourgs. C'est ainsi qu'en 1861, le quartier de Sainte-Marie compte 10 196 habitants.

Intensification et déclin de la fonction militaire

Malgré la période de paix suivant la conquête britannique, le rôle militaire de Montréal demeure malgré tout important. Durant le régime britannique, la garnison de Montréal fluctue énormément entre 1764 et 1860, passant de 500 hommes à 3 400. Malgré la démolition des fortifications au début du 19^e siècle, la section du bastion de Québec qui entoure le quartier militaire du roi, ou les «Quebec Gate Barracks», demeure fortifiée.

Ce quartier militaire continue donc de se développer et reste un lieu de défense stratégique. La construction d'une caserne dans ce lieu constitue l'une des priorités britanniques. C'est ainsi que sont construits deux corps de caserne et un magasin pouvant loger 1 100 hommes. Puis, d'autres bâtiments vont s'ajouter, dont une cuisine, des latrines, des remises, un corps de garde, etc.

Durant la guerre de 1812-1814 contre les États-Unis, l'armée britannique envisage une autre stratégie de défense qui aura d'ailleurs un impact sur l'économie montréalaise. Elle fait installer un poste d'observation dans la plus haute partie de l'île Sainte-Hélène. En prévision d'une éventuelle invasion américaine, le gouvernement britannique achète ensuite l'île en 1818 et décide de la fortifier. À partir de ce moment, les régiments britanniques en garnison à Montréal envoient des compagnies camper sur l'île.

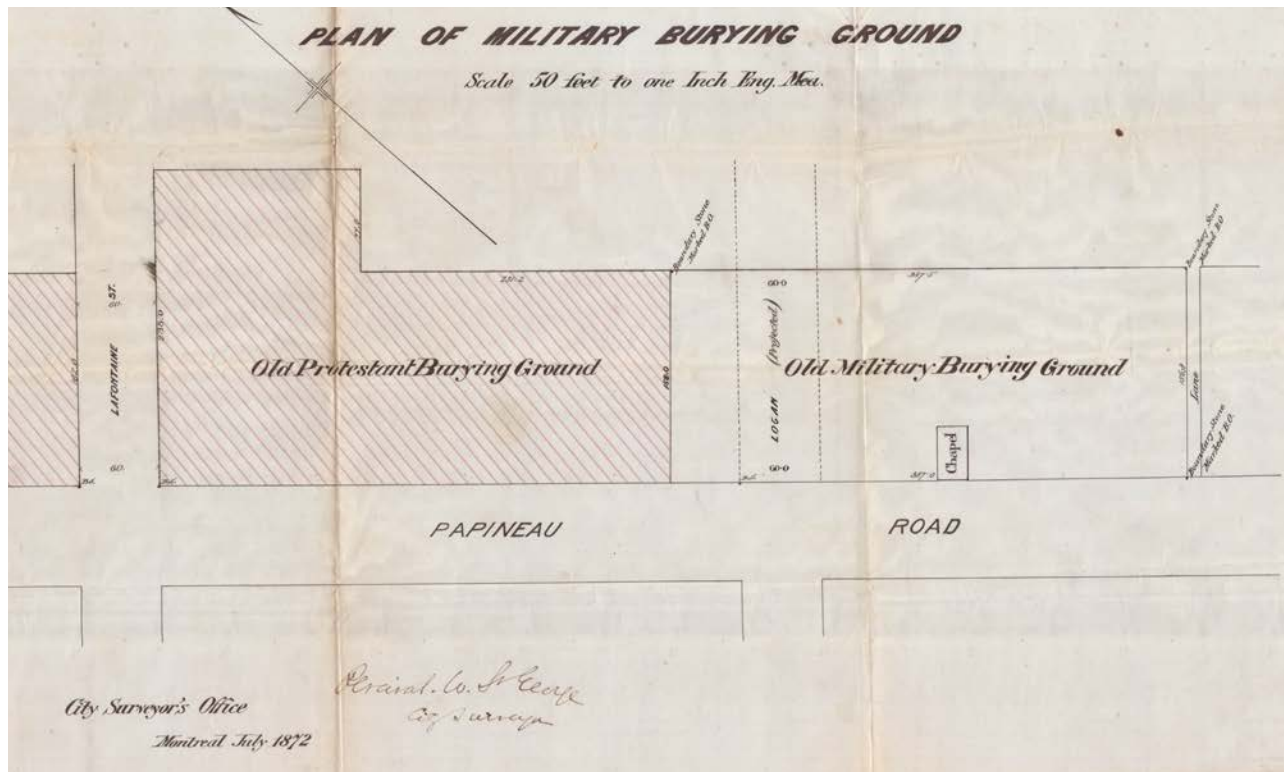
La présence militaire ne se limite pas à la partie sud-ouest du secteur. Notons aussi l'inauguration en 1814-1815 de deux cimetières protestants, dont un militaire, situé approximativement à l'intersection actuelle de l'avenue Papineau et de la rue Logan. Puis, dès 1830, les autorités militaires prévoient la construction d'un hôpital conforme aux normes. Divers sites sont envisagés, dont un situé sur la rue Champ-de-Mars, près du square Dalhousie. Finalement, les autorités choisissent un terrain sur la rue Water (maintenant disparue) en bordure du fleuve à l'est et à l'écart des casernes. Les patients pourront ainsi profiter de l'air pur et d'une magnifique vue sur le fleuve. L'hôpital est construit entre 1837 et 1838. La construction en 1845 de la jetée Victoria, maintenant nommée quai de l'Horloge, permet de créer un bassin vers l'est occupé par l'armée, qui y construit en 1858 un quai entre les rues Berri et Amherst. De plus, également en 1845, le gouvernement britannique achète une partie de la ferme Logan pour en faire un terrain d'exercices et de manœuvres militaires. C'est une partie de ce terrain qui deviendra plus tard le parc Lafontaine. Enfin, en 1858, le gouvernement britannique procède à la construction du quai militaire entre les rues Berri et Amherst.



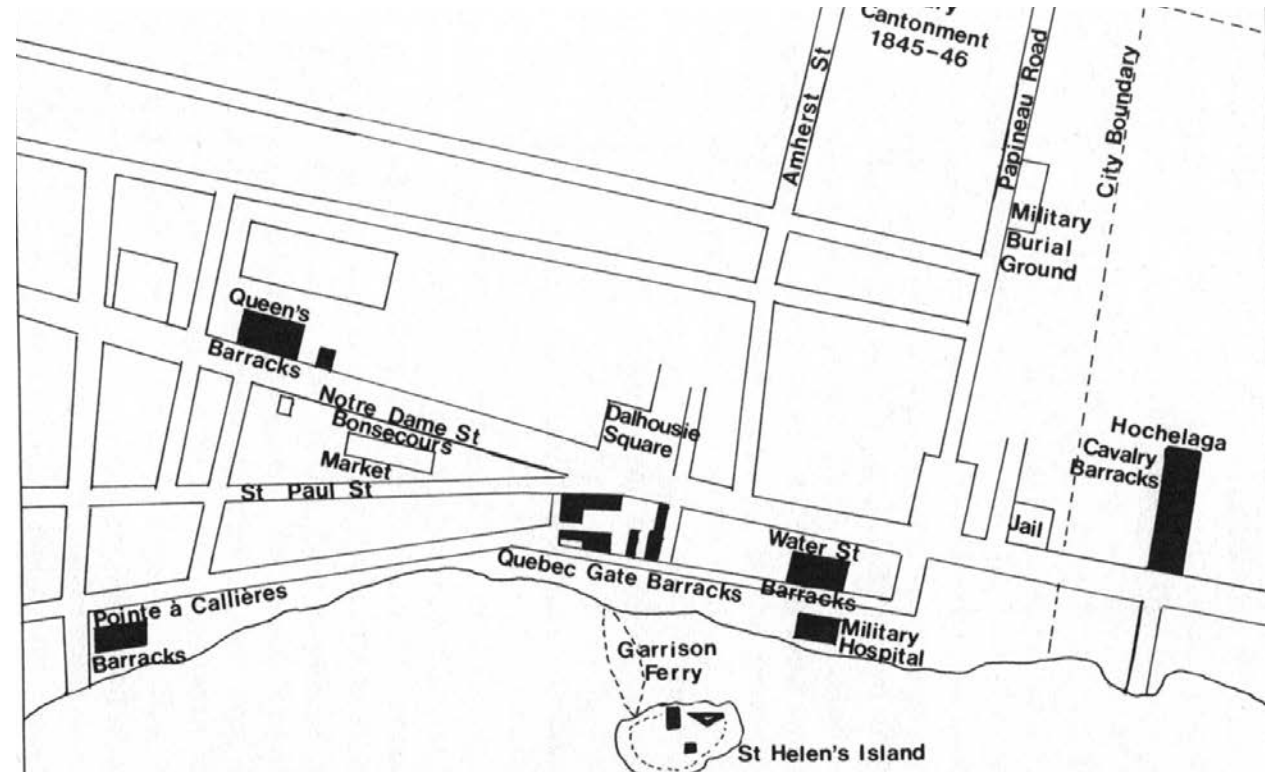
Le cimetière militaire sur la rue Papineau. Date inconnue.
Source : Collection Écomusée du fier monde.



Cimetière militaire, rue Papineau, vers 1895
Source : WM. Notman & Son, Musée McCord, VIEW-3017.



Plan de la rue Papineau montrant les cimetières protestants civil et militaire, 1872.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM36,S3,SS3.



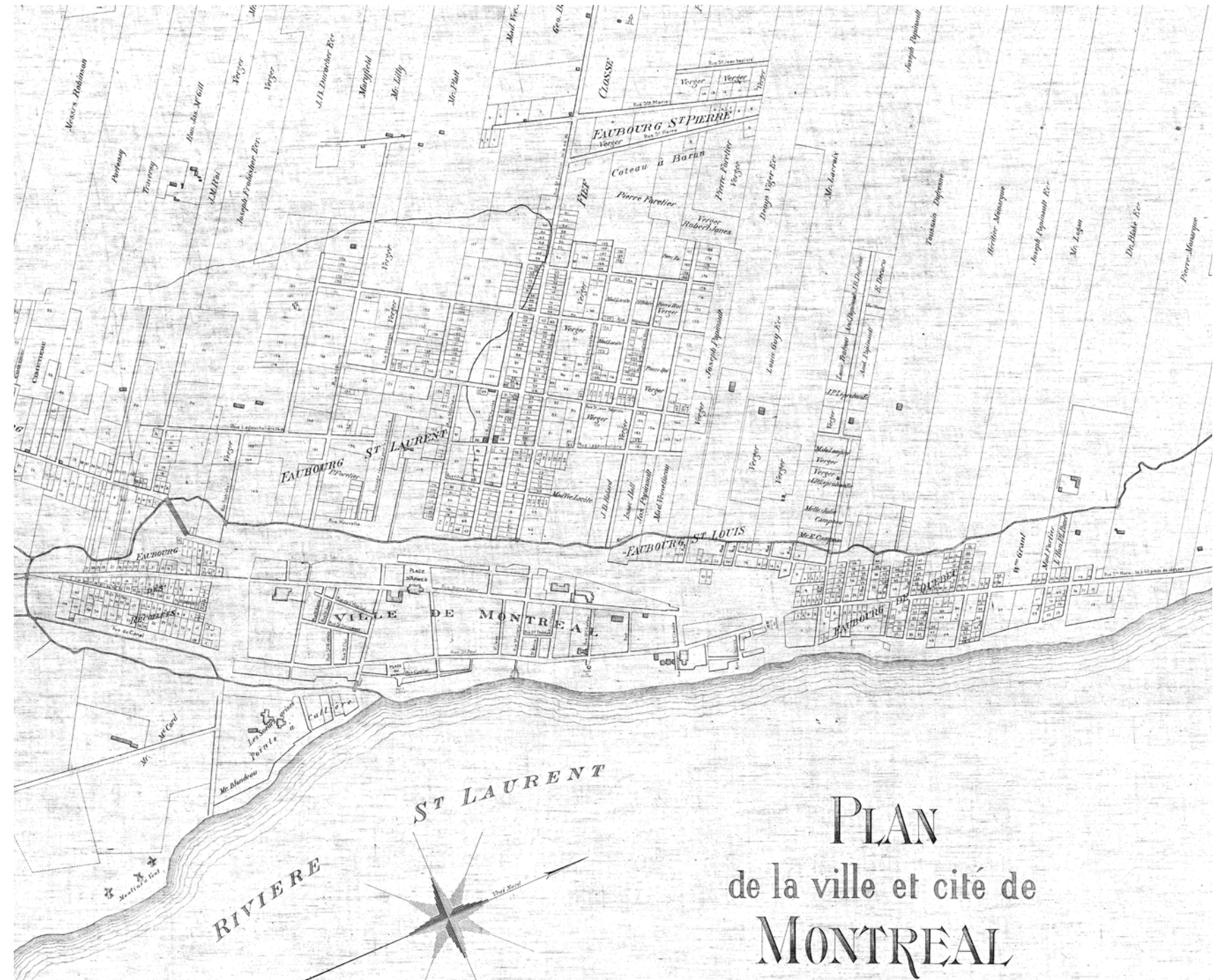
Plan du quartier occupé par les installations qui desservent les militaires dans l'est de la vieille ville en 1838-1846. On y remarque la proximité de l'île Sainte-Hélène et les limites de la ville.
Source : British Regulars in Montreal. An Imperial Garrison, 1832-1854, p. 5.

Spéculation et villégiature

Après la Conquête, le nombre de concessions le long du Saint-Laurent, à la périphérie est de Montréal, n'a pas beaucoup varié. Cependant, la plupart de ces terres n'appartiennent plus aux mêmes familles, mais plutôt à de grands propriétaires et spéculateurs fonciers, dont les Dufresne, les Monarque, les Papineau, etc. Vers 1800, les fermes des familles Papineau, Dufresne et Viger sont divisées en lots de différentes dimensions. Cinquante ans plus tard, vers 1850, on assiste à une concentration de plus en plus marquée du capital foncier entre les mains d'une poignée de propriétaires détenteurs de plusieurs concessions, et dont le but est de spéculer et de faire fortune.

Parallèlement à cette dynamique, d'autres terres ou parties de terres sont acquises par des commerçants anglophones qui y aménagent des villas. Dès cette période et jusqu'au milieu du 19^e siècle, on retrouve plusieurs domaines appartenant aux Panet, Molson, Fisher, Johnson, Fulham, Forsyth & Richardson, Gale, Proctor, etc. De part et d'autre des installations de la brasserie Molson, la rue Sainte-Marie (Notre-Dame), accueille alors des maisons cossues, résidences de villégiature et hôtels, qui se mêlent aux anciennes maisons de ferme. Dans certains cas, les villas sont situées un peu plus à l'intérieur des terres.

L'occupation de type villégiature, qui s'étend davantage vers l'est jusqu'à Longue-Pointe, se métamorphose graduellement en zone portuaire et industrielle de 1875 à 1940. Certaines villas situées dans le secteur analysé, dont celles de William Molson et de James Reid, toutes deux situées sur le chemin Sainte-Marie (Notre-Dame), seront plus tard achetées puis développées pour permettre l'expansion de la brasserie Molson. Ce secteur continue tout de même d'assumer, de façon intérimaire, une fonction récréative puisqu'on y aménage alors quelques parcs d'attractions, dont le parc Sohmer, qui se situe à l'intérieur des limites du secteur analysé.



On aperçoit les vastes terrains qui appartiennent maintenant à de grands spéculateurs fonciers. Louis Charland, Plan de la ville et cité de Montréal, 1801.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S3P003.



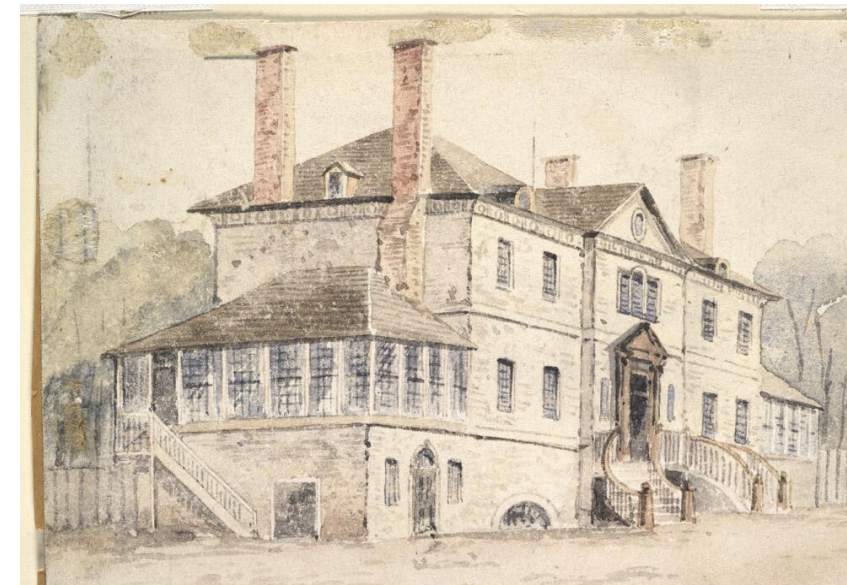
Carte de Montréal de 1846 qui permet de repérer les grandes propriétés où sont implantées de grandes villas entourées de jardins. James Cane, Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal, 1846.
Source : BAnQ. G/3454/M65/1846/C35 CAR.



La maison de James Reid située sur la rue Sainte-Marie. Elle sera transformée en pavillon du parc Sohmer. Date inconnue.
Source : Bibliothèque et Archives Canada. ANC. PA-22148.



La maison de William Molson sur le chemin Sainte-Marie, Montréal - Aquarelle de H. R. Bunnett ,1881-1889.
Source : Musée royal de l'Ontario. 2012_12869_1.



Park House, sur la rue Panet, Montréal – H. R. Bunnett, 1888.
Source : Musée royal de l'Ontario. ROM 2012_12869_2.

Un quartier préindustriel

Au cours de cette période, l'industrie commence à occuper une place de plus en plus importante dans l'économie. Dès les débuts, le faubourg se développe en quartier préindustriel. Celui-ci passe alors d'une dynamique commerciale à une dynamique de production. Les entrepreneurs à cette époque sont surtout des marchands, des fabricants et des artisans. Les lieux de résidence et les lieux de travail sont souvent un seul et même endroit. La production se fait par des petits producteurs associés aux métiers de la construction, du fer, ou du cuir et n'utilisant que très peu de machinerie. L'arrivée de petits commerçants (bouchers, boulangers, pâtisseries, couturières, etc.) offrant des services de proximité confirme le caractère artisanal des faubourgs. Ces producteurs et commerçants répondent uniquement à la demande locale.

Le tissu faubourien de cette époque est alors marqué par une cohabitation en mode très rapproché, à la fois des artisans, des cultivateurs, des marchands, des nobles, ainsi que des fonctions résidentielles, préindustrielles et commerciales.

Les débuts d'une architecture résidentielle faubourienne unifamiliale

En plus des jardiniers et des maraîchers, toujours associés à la fonction agricole qui s'y trouve, le secteur accueille davantage d'artisans et d'ouvriers. Ces derniers y sont attirés en raison du prix des terrains nettement moins élevés qu'à l'intérieur de l'enceinte, et par la possibilité d'y construire des maisons modestes qui deviendront les maisons des faubourgs, inspirées du modèle rural et caractéristique du territoire montréalais.

Le bâtiment d'un niveau avec un demi-étage sous les combles est implanté en bordure immédiate du trottoir sur des îlots sans ruelle. La structure des résidences faubouriennes est faite de madriers en bois, en pièce sur pièce, recouverte de planches, avec un toit en pente

et une cheminée. La forme de toit la plus courante est le pignon et quelquefois la mansarde à deux versants percée de petites lucarnes. Le revêtement de façade des murs latéraux est en bois. La façade simple possède minimalement une baie de porte et deux baies de fenêtre, et sa composition varie selon les modèles.

Ces maisons, plus abordables, ne sont plus permises à l'intérieur des fortifications en raison des nombreux incendies. Celui particulièrement dévastateur de 1721 amène l'intendant à édicter de nouveaux règlements de construction. Les immeubles de la ville devront être bâtis en pierre et munis de murs coupe-feu dépassant la hauteur des toits. L'emploi de matériaux inflammables, comme des bardeaux de cèdre, est interdit pour couvrir les toits des maisons. Bien que ces mesures mettront du temps à faire effet, elles auront comme conséquence inattendue d'introduire une nouvelle ségrégation sociale



Premières maisons faubouriennes unifamiliales. Date inconnue
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

dans l'espace urbain. La pierre étant un matériau plus coûteux, les gens plus modestes qui désirent se faire construire une maison n'ont d'autres choix que de se diriger à l'extérieur des murs, là où la construction en bois est permise.

À partir des années 1850, un second modèle de maison apparaît. La diminution de la taille des lots dans le faubourg amène une modification à l'implantation de la maison. Tout d'abord orientée de sorte que la façade la plus longue soit parallèle à la rue, la maison devient perpendiculaire et plus en retrait par rapport à la voie publique, permettant ainsi l'aménagement d'un parterre à l'avant. De manière générale, ce modèle est caractérisé par un plan carré ou rectangulaire et à deux étages. La charpente de la maison en bois est recouverte d'un revêtement de pierre. La forme du toit, tout d'abord à pignon, devient par la suite en mansarde puis en fausse mansarde. Le mode d'accès est soit direct ou par un petit escalier droit en façade. Celle-ci est simple et sans modénature. Il est possible de distinguer deux versions de ce modèle d'habitat, une bourgeoise et une plus modeste. Le premier modèle se distingue par son ornementation d'inspiration victorienne devenant plus abondante et plus complexe vers la fin du 19^e siècle. Le second, s'inscrivant dans le tissu urbain de la basse terrasse Ontario à la moitié du siècle, est caractérisé par son volume réduit et par l'utilisation d'un revêtement de brique plutôt que de pierre. En ce sens, issue d'une production artisanale, chaque maison se distingue par le choix de matériaux et par ses dimensions.



Maison faubourienne unifamiliale en pierre avec ornementation d'inspiration victorienne. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Maison faubourienne unifamiliale en brique. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Démolition des fortifications et logique de circulation

La signature de la Grande Paix de Montréal en 1701, qui met fin à la menace des Iroquois, et la conquête britannique de 1760 mettent fin aux deux principales menaces autrefois présentes sur le territoire de la Nouvelle-France. Il faudra attendre la menace américaine de 1812 pour assister à une nouvelle intensification de l'activité militaire, qui reste encore importante dans le secteur malgré les périodes d'accalmie.

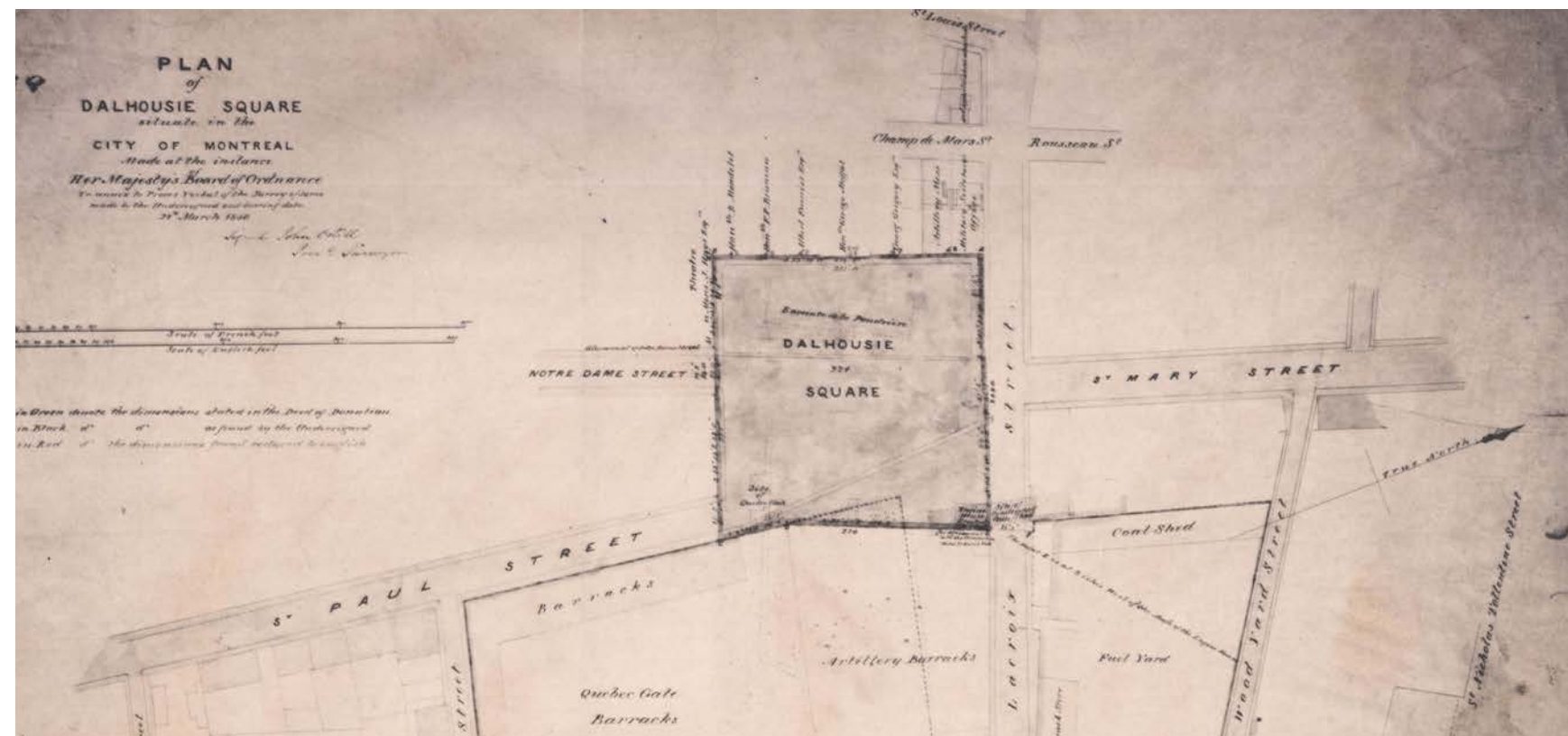
La fin des menaces conjuguée à un besoin de plus en plus important d'assurer la circulation des biens et des personnes, notamment vers les faubourgs où la ville se déploie, forcent les autorités à entreprendre la démolition des fortifications. Les fortifications de pierre de Montréal sont alors démolies entre 1801 et 1818. Cette démolition offre une occasion unique de réorganiser la ville en pleine croissance, ce qui nécessite un exercice de planification. Le gouverneur de Montréal désigne trois Montréalais reconnus, James McGill (1744-1813), John Richardson (1754-1831) et Jean-Marie Mondelet (1771-1843), pour planifier la démolition et revoir les espaces urbains à leurs pourtours. Le Plan des Commissaires qui en résulte est décliné en trois grandes orientations : l'assainissement de la ville, son embellissement et le développement du commerce. De nombreuses actions sont prévues dont la destruction des fortifications, la canalisation du ruisseau Saint-Martin et de la rivière Saint-Pierre (ou Petite Rivière), le prolongement des rues Notre-Dame et Saint-Jacques à l'est et la création d'une rue en bordure du port, la rue des Commissaires (de la Commune).

La citadelle est rasée en 1819-1820, permettant ainsi de prolonger la rue Notre-Dame vers l'est. Les travaux serviront notamment à remblayer le marécage situé au nord et à prolonger la rue vers l'est, un peu au nord de l'actuelle rue Saint-Louis. Un dénommé Dorwin, sous-traitant d'Oliver Wait ayant travaillé au nivellement du coteau, écrit dans son journal : « I had the north half which was fifty five feet high. The earth to be removed towards St Lewis Street to fill up the Pond of water there, which, some people say, was dug out to make the hill and done by French the first Settlers of the country but which I found was not the case, for we found, as the work advanced, the different kind of soil would not warrant that supposition. There being layers of sea sand and then gravel the whole way up to the top of the hills.³ »

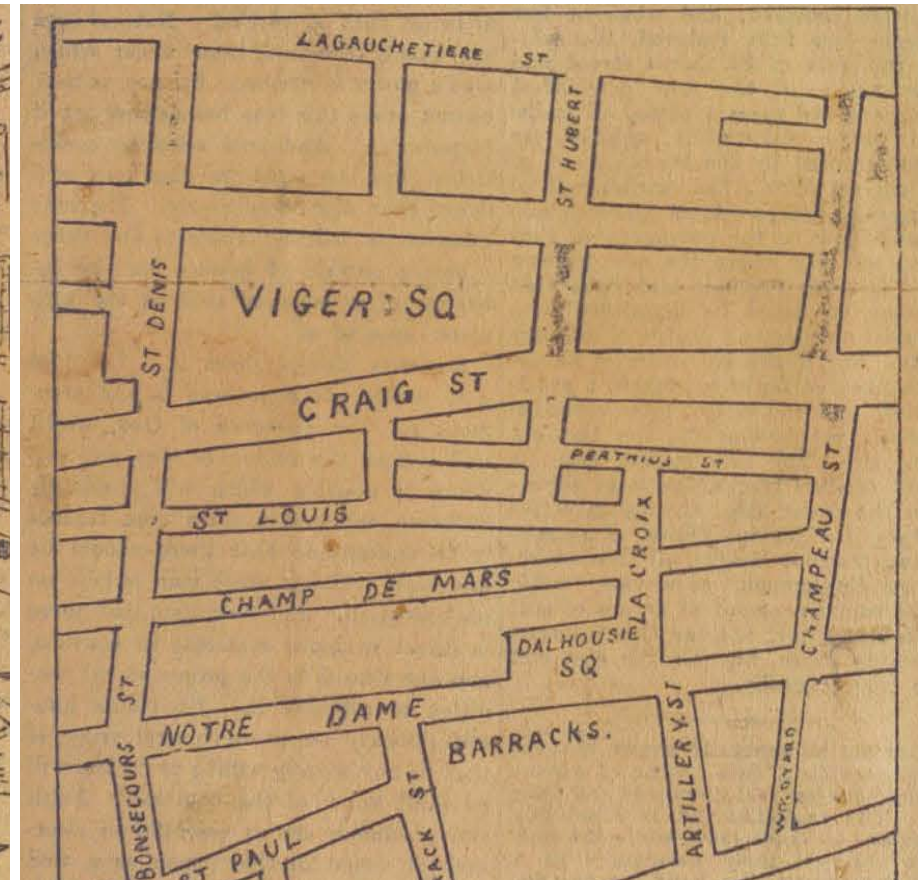
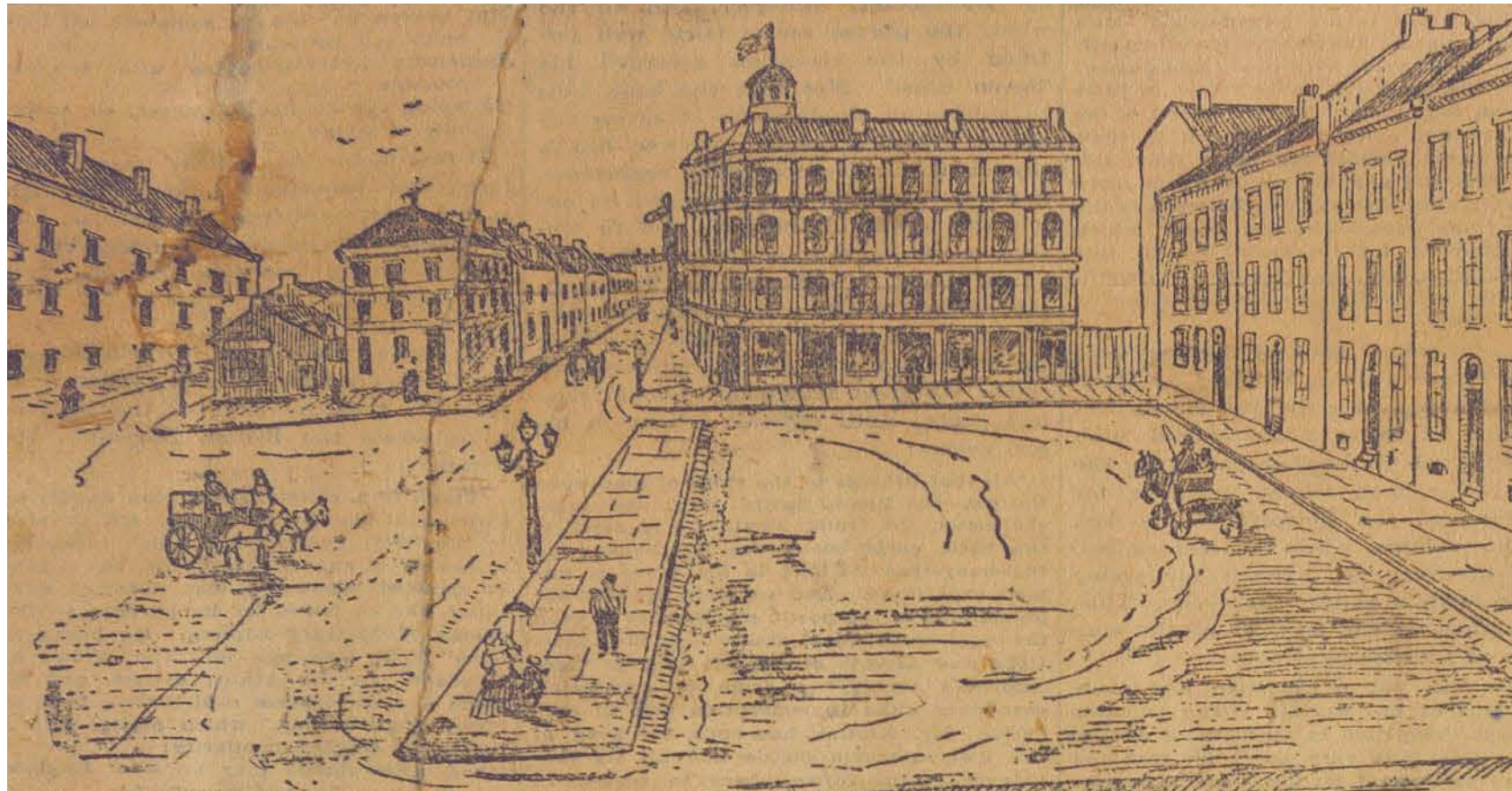
³ FERLAND-ANGERS, Albertine, *La Citadelle de Montréal (1658-1820)*, RHAf. Vol. 3 (1949-1950).

L'espace dégagé par la démolition des fortifications permet également la construction de places publiques à la jonction entre les anciennes fortifications et les nouveaux tracés. C'est ainsi que le square Dalhousie, prévu depuis 1804 à l'emplacement de l'ancienne porte de Québec, est un des quatre espaces planifiés. Aménagé vers 1823-1824 en forme de V pour que la rue Saint-Paul puisse rejoindre le nouveau prolongement de la rue Notre-Dame, le square est dessiné par Jacques Viger et approuvé par le gouverneur Dalhousie. Ce nouvel espace public permet de connecter la rue Notre-Dame à la rue Sainte-Marie. Le square portera le nom du gouverneur Dalhousie, qui cédera ce terrain. À ce titre, il devient la première place de Montréal à être considérée comme une « propriété publique ». En plus de définir un seuil entre la ville et le faubourg Québec, le square devient le cœur aristocratique du faubourg Québec, avec la construction à son pourtour de résidences bourgeoises et de bâtiments commerciaux élégants (théâtre Hayes et l'hôtel Donegana).

Avec l'extension du territoire de la ville de Montréal, une barrière de péage est présente sur la rue Sainte-Marie dès 1792 à « cent chaînes » des fortifications, soit environ à l'angle de la rue Frontenac. La barrière de péage est maintenue à cet emplacement jusqu'à l'annexion du village d'Hochelaga en 1883, pour être déplacée au pied de la rue Valois. La barrière agit rapidement comme un frein à l'étalement urbain et entraîne le développement d'une certaine concentration urbaine entre les rues Parthenais et Forsyth (rue Poupart), qui accueille les employés de la prison du Pied-du-Courant, les artisans brasseurs et les charretiers.



Plan du square Dalhousie en 1850.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM66-S4Po23.



Vue montrant le square Dalhousie. Daily Witness, 16 janvier 1897.
Source : Archives de la Ville de Montréal, SHM4,S4,D13.



Vue vers l'ouest de la rue Notre-Dame, qui commence peu à peu et prendre l'aspect d'une rue d'un quartier préindustriel. Aquarelle de George Seton, 1845.
Source : Musée Royal de l'Ontario. ROM 2009_10778_13.

La gestion des ruisseaux et l'émergence d'un hygiénisme municipal

Au tournant du 19^e siècle, les eaux de surface provenant des cours d'eau intérieurs et des eaux de pluie et de fonte des neiges influencent encore très fortement les conditions d'occupation du territoire urbanisé de Montréal. Ils occasionnent aux riverains des jours, voire des semaines d'inconfort chaque année, lors de la hausse du niveau des eaux au moment de la fonte des neiges ou lors des pluies torrentielles. On assiste alors à une nouvelle conception de l'aménagement du territoire municipal où les eaux de surface, d'abord perçues comme des éléments et phénomènes naturels et incontournables, doivent dorénavant être évacuées, voire cachées. Ce changement se traduit par le contrôle et la disparition des eaux de surface par la mise en place d'infrastructures et de travaux publics.

Ces travaux vont s'inscrire plus largement dans un des fondements de l'action municipale menée par les administrateurs locaux au début du 19^e siècle, qui est d'assurer et d'accroître la circulation des biens et des personnes. Pour réaliser la mise en place d'un réseau de rues étendu sur le territoire de la ville, il faut aussi construire des infrastructures connexes qui assurent un tracé continu sans rupture importante. C'est ainsi qu'avant la canalisation des eaux de surface, les autorités entreprennent la construction de plusieurs ponts. On note l'existence de plus de 60 ponts à Montréal entre 1800 et 1840, dont certains sont situés dans le secteur analysé.

C'est véritablement à partir de 1830 que l'idée de canaliser les cours d'eau s'impose. En 1837, les juges de paix créent un comité en vue d'obtenir les plans et devis pour canaliser le ruisseau Saint-Martin situé au centre de la rue Craig (Saint-Antoine). La proposition d'alors est de construire sous la rue un tunnel en brique de la rue Saint-François-Xavier à la rue Saint-Laurent. En 1840, la canalisation se poursuit de la rue Saint-Laurent à la rue Sanguinet.

À la même période, le médecin Pierre Beaubien, aussi conseiller municipal, demande l'ouverture de nouvelles rues plus larges, ainsi que la prolongation et l'élargissement de celles existantes en vue de prévenir les incendies. Beaubien demande notamment que « [...] la rue Craig, [qui] devrait être ouverte jusqu'aux limites du côté est de la ville, si en direct l'admet. Son égout couvert, ou converti en tonnelle, ses côtés bordés de nos beaux arbres forestiers, d'érables surtout ; alors d'une place infecte, dégouttante, d'où s'élèvent des miasmes méphitiques, pendant vos étés chauds, vous en faites un superbe boulevard intérieur, un embellissement de votre ville, qui répandra la santé dans ses environs, et qui vous tiendra de lieu de places publiques, ou squares, que déjà vous ne pouvez plus vous procurer dans l'intérieur de la ville⁴ ».

Ces interventions forcent aussi à entreprendre la construction de places publiques, la plantation d'arbres, l'assèchement des terres basses, la construction d'égouts, etc. C'est ainsi que les travaux de canalisation du ruisseau Saint-Martin se poursuivent. En 1845, la rue Craig (Saint-Antoine) est élargie à 80 pieds au lieu des 30 pieds prescrits par la loi de 1796. Ce n'est toutefois que durant les années 1850 que la rue Craig (Saint-Antoine) est prolongée vers l'est. Notre hypothèse est que ce prolongement est permis en raison des nombreuses démolitions suivant l'incendie de 1852. Il s'agit en quelque sorte de la première opération d'envergure de redéveloppement du secteur.

Beaubien mentionne également qu'il faut porter une attention particulière aux lieux marécageux, dont celui situé près du champ de Mars, à la limite des anciens faubourgs Québec et Saint-Laurent. Suivant cette intervention, et des pressions de développement de plus en fortes dans le secteur, le square Viger est aménagé officiellement au début des années 1860, plusieurs années après le début de son occupation.

⁴ *La Minerve*, le 23 février 1843. Tiré de FOUGÈRES, Dany. (2006). *Des eaux indésirables : Montréal et ses eaux de surface, 1796-1840*, dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, Vol. 60, nos 1-2, été-automne, pp. 95-124.



Plan de 1783 montrant des ponts sur le ruisseau Saint-Martin présents dans le secteur, qui ont permis de passer outre un obstacle naturel et ainsi poursuivre la trame urbaine présente au sud.

Source : Bibliothèque et Archives Canada, N0019348.



Plan de 1836 montrant les ponts traversant le ruisseau Saint-Martin.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-3PO49op

Rôle et influence de la famille Molson

La famille Molson a joué un rôle capital dans l'industrialisation du secteur. La famille a investi, non seulement dans de nombreuses entreprises, mais s'est également impliquée dans plusieurs autres activités du quartier et de la ville de Montréal.

John Molson, immigrant anglais, est arrivé à Montréal en 1782. Il s'installe alors au faubourg Sainte-Marie. En 1783, Molson et son compatriote Thomas Lloyd administrent conjointement une malterie construite par ce dernier en 1782 sur un terrain en bordure du fleuve Saint-Laurent et acheté au boucher Pierre Monarque. De nombreux brasseurs de l'époque possèdent des terres où ils cultivent pendant l'été les ressources (surtout l'orge) dont ils ont besoin pour brasser leur bière pendant l'automne. C'est ce qui pourrait expliquer en partie la localisation de leur activité dans un milieu fortement agricole. Dès 1785, Molson devient l'unique propriétaire de l'établissement. En 1786, ce dernier retourne en Angleterre pour récupérer une partie de son héritage, se procurer le matériel et l'orge nécessaires à son entreprise et perfectionner ses connaissances brassicoles. Lors de son retour à Montréal la même année, la brasserie Molson est officiellement fondée. Au cours des années qui suivront, John Molson fait plusieurs acquisitions des lots connexes. C'est ainsi que les terrains appartenant à la famille Molson au sud du chemin Sainte-Marie (Notre-Dame) vont prendre rapidement de l'expansion. John Molson les utilisera pour moderniser et agrandir ses installations brassicoles, mais également pour y construire entre autres une écurie, une grange, une glacière et une cour à bois. En 1811, les Molson font l'acquisition de la dernière parcelle du quadrilatère formé des rues des Voltigeurs, Sainte-Marie et Monarque. En 1816, un inventaire de la société John Molson & Sons évalue la brasserie, la malterie, la résidence et le nouvel entrepôt, incluant l'équipement, les tonneaux et les bouteilles, à plus de 20 000 livres. La même année, la production de bière se situe à environ 100 000 barils, ce qui en fait la plus importante brasserie de la région de Montréal.

Les affaires vont très bien pour la famille Molson, qui compte parmi sa clientèle l'armée britannique, dont les casernes se situent à proximité. John Molson devient rapidement un homme d'affaires prospère. En plus d'y opérer une brasserie, il est également grandement impliqué dans le quartier et dans tout Montréal. Il fait notamment construire le premier bateau à vapeur au Canada, l'Accommodation. En se lançant dans la construction navale, il encourage l'entreprise de son voisin immédiat, la Logan's ship yard. Ce chantier maritime verra à la construction de navires à vapeur qui assureront la navette entre Montréal et Québec. C'est d'ailleurs à travers la navigation et non pas ses activités brassicoles que John Molson introduit pour la première fois le moteur à vapeur au Canada. C'est seulement quelques années plus tard autour de 1820 que le moteur à vapeur, véritable révolution pour les industries, sera utilisé pour la confection de la bière.

John Molson investit aussi dans la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent, qui aménage le premier chemin de fer du Canada. Il est également l'un des fondateurs du Montreal General Hospital, premier hôpital laïque de la ville, et du théâtre Royal, premier théâtre en lieu propre à Montréal. De plus, il est franc-maçon, président du conseil d'administration de la Banque de Montréal de 1826 à 1830, député de Montréal-Est en 1816 et nommé au conseil législatif en 1832.

La multiplication de ses implications facilitant son accès à d'importants capitaux permet à la famille Molson de modifier sa structure de production relativement tôt de devenir des pionniers de la production industrielle du Bas-Canada. Les investissements et le volume de production montrent que la brasserie Molson est bel et bien une brasserie d'envergure industrielle dès le début du 19^e siècle.

Continuant le développement de leurs propriétés terriennes, les Molson entreprennent la construction en 1846 d'une série de dix maisons en bordure de fleuve à l'arrière de l'église Saint-Thomas (érigée par Thomas Molson). Le complexe développé sous la forme de terrasse, un modèle londonien en vogue à Montréal, était destiné entre autres à accueillir Thomas Molson et ses enfants mariés.



Vue vers les bâtiments de Molson à partir du fleuve en 1848. James D. Ducan.
Source : Coll. PCC.



Illustration de l'église Saint-Thomas à proximité des installations brassicoles.
Source : Musée Royal de l'Ontario. ROM2010_11456_1.

Lotissements de grands terrains et le développement des squares

Le début du 19^e siècle marque le lotissement des dernières grandes terres agricoles pour la construction résidentielle et parfois même pour l'implantation d'institutions.

Si par le passé le lotissement dans le faubourg avait principalement été fait de façon anarchique, de nouvelles stratégies de lotissement sont développées par les promoteurs. Pour assurer le contrôle des façades des lots et ne pas les laisser à la volonté de leurs voisins, plusieurs promoteurs décident d'ouvrir des rues au centre de leur lot.

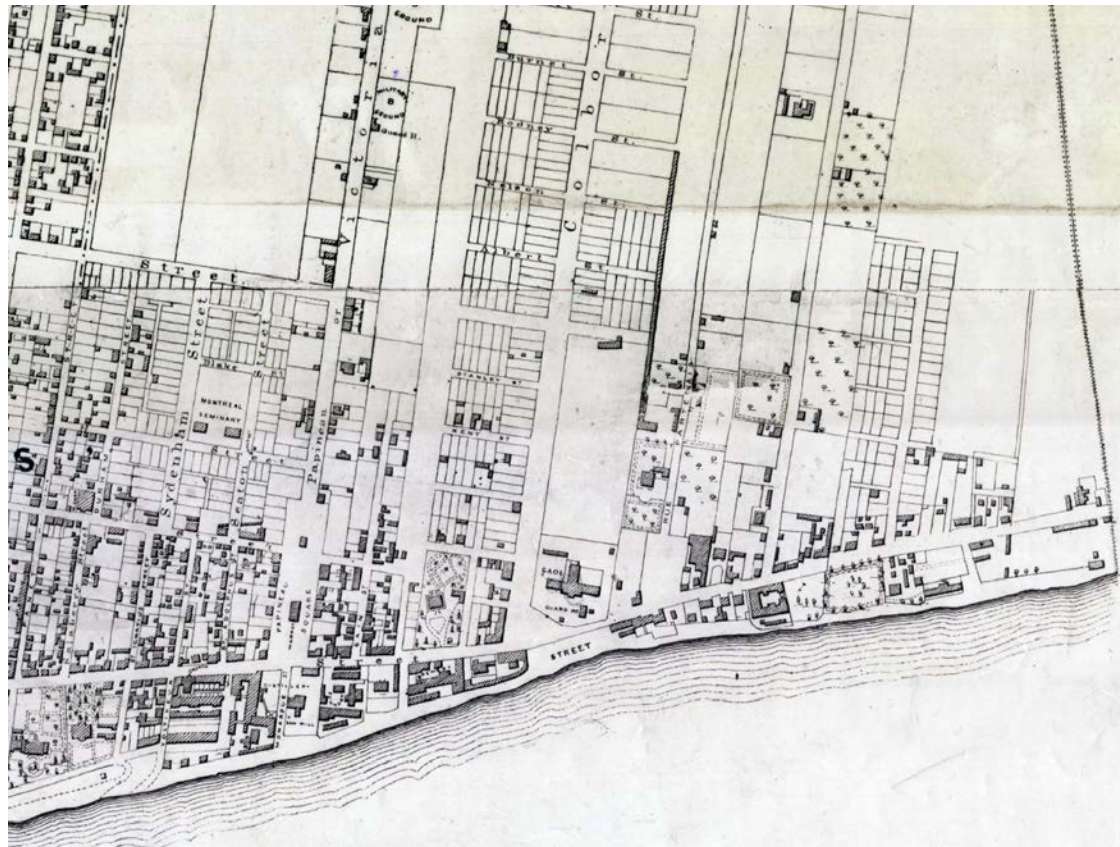
Le cas de l'avenue Colborne (De Lorimier) démontre bien cette approche. À la suite de l'achat d'une partie de la terre de Sir John Johnson, les hommes d'affaires John S. Cartwright et James Bell Forsyth dressent en 1842 un plan de lotissement de la terre située entre le chemin Sainte-Marie (Notre-Dame) au sud, l'équivalent de la rue Saint-Joseph au nord, la rue Dorion à l'est et la rue Parthenais à l'ouest. Le plan prévoit l'aménagement de l'avenue Colborne (De Lorimier) au centre de la terre et de nombreuses rues perpendiculaires, dont trois ayant des noms de trois Grands Lacs canadiens – Ontario, Huron et Érié. Deux types de lotissement sont proposés. Les premiers, situés entre les rues Albert (Campion et Laforce) et Sainte-Marie (Notre-Dame) et principalement à l'ouest de l'avenue Colborne (De Lorimier), sont des lots de 40 à 43 pieds de large et de 120 à 140 pieds de profond qui ont façade sur l'avenue Colborne (De Lorimier) ou les rues perpendiculaires. Les deuxièmes sont des lots de tailles respectables de 120 pieds de large et d'environ 350 pieds de profond, situés entre les rues Albert (Campion et Laforce) et Sherbrooke, permettant d'accueillir des résidences pour des bourgeois d'origine anglaise. En 1869, trois demeures bourgeoises sont d'ailleurs construites entre les rues Huron (disparue) et Peel (Disraeli).

Le lotissement des terrains de Pierre Monarque et de Louis Parthenais propose une stratégie similaire menant à l'établissement d'un square résidentiel en bordure de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame). Cet espace privé qui vise à attirer une clientèle privilégiée prend également en compte des considérations esthétiques et les aspects sociaux.

En 1810, Pierre Monarque, qui possède une importante terre, décide de lotir sa terre et de la vendre. Le projet de lotissement est mené par Joseph Papineau, qui propose une voie au centre de la terre orientée vers le nord, le chemin Papineau. Au nord, la voie reste pendant longtemps le seul chemin à l'est permettant l'accès à la portion nord-est de la ville, connectée avec la Côte-de-la-Visitation (rue des Carrières). Au sud, Papineau propose l'élargissement de la voie pour y aménager le square de la Reine (Queen's square) sur un site souvent inondé. Le square sera renommé en 1865 square Papineau. En 1844, la Ville de Montréal fait construire un marché sur le square Papineau en bordure de la rue Notre-Dame. La construction du marché Papineau, aussi connu sous le nom de marché Molson, est due en partie à Thomas Molson. Le square Papineau devient progressivement un pôle commercial important avec l'apparition de plusieurs commerces à ses abords.

En 1817, Étienne Parthenais, fils de Louis Parthenais, entreprend la réalisation du Plan Parthenais visant à subdiviser leur terrain en vue de générer des revenus fonciers pour la famille. Une particularité s'impose pourtant rapidement : un square est prévu en bordure de lot, le long de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame), où pourront uniquement y habiter des membres de la famille Parthenais. Aménagé sous la forme d'un carré parfaitement symétrique de 180 pieds sur 180 pieds, son quatrième côté s'ouvre sur le fleuve. Malgré l'aspect privé du square, un espace est réservé pour l'aménagement d'un marché public et une rue est projetée vers le nord (la rue Parthenais), traversant l'entièreté de la terre. Néanmoins, plusieurs éléments du Plan Parthenais n'ont jamais été réalisés : seules deux maisons seront construites en bordure du square et le marché public ne sera jamais construit.

En plus de la vente d'une partie du terrain de Jonhson à Cartwright et Forsyth, une autre portion est acquise pour la création d'une première institution gouvernementale à l'est des anciennes fortifications. En 1824, l'Assemblée législative du Bas-Canada recommande la construction d'un nouvel ensemble pénitencier en périphérie de la ville, face à la surpopulation de la prison située sur le champ de Mars. Les commissaires de la nouvelle prison achètent des héritiers Jonhson un immense terrain de 328 pieds sur 6 arpents de long. Situé en bordure de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame), à proximité du fleuve et à la limite du territoire montréalais, le site profite du caractère encore rural du secteur, qui lui procure des avantages sanitaires et en matière de sécurité. Suivant les plans et devis de l'architecte George Blaiklock, la construction de la prison débute en 1831 et est complétée en 1837. C'est d'ailleurs dans cette prison que les patriotes de la Rébellion de 1837-1838 seront emprisonnés et que douze d'entre eux seront pendus. C'est seulement en 1894 que le gouverneur de la prison se fait construire une résidence sur le site de la prison, qui sera utilisé jusqu'à la fermeture de la prison en 1912.



Extrait de la carte topographique et illustrée de la ville de Montréal de John Cane montrant le lotissement dans l'est du secteur en 1846.
Source : BANQ. 337871.

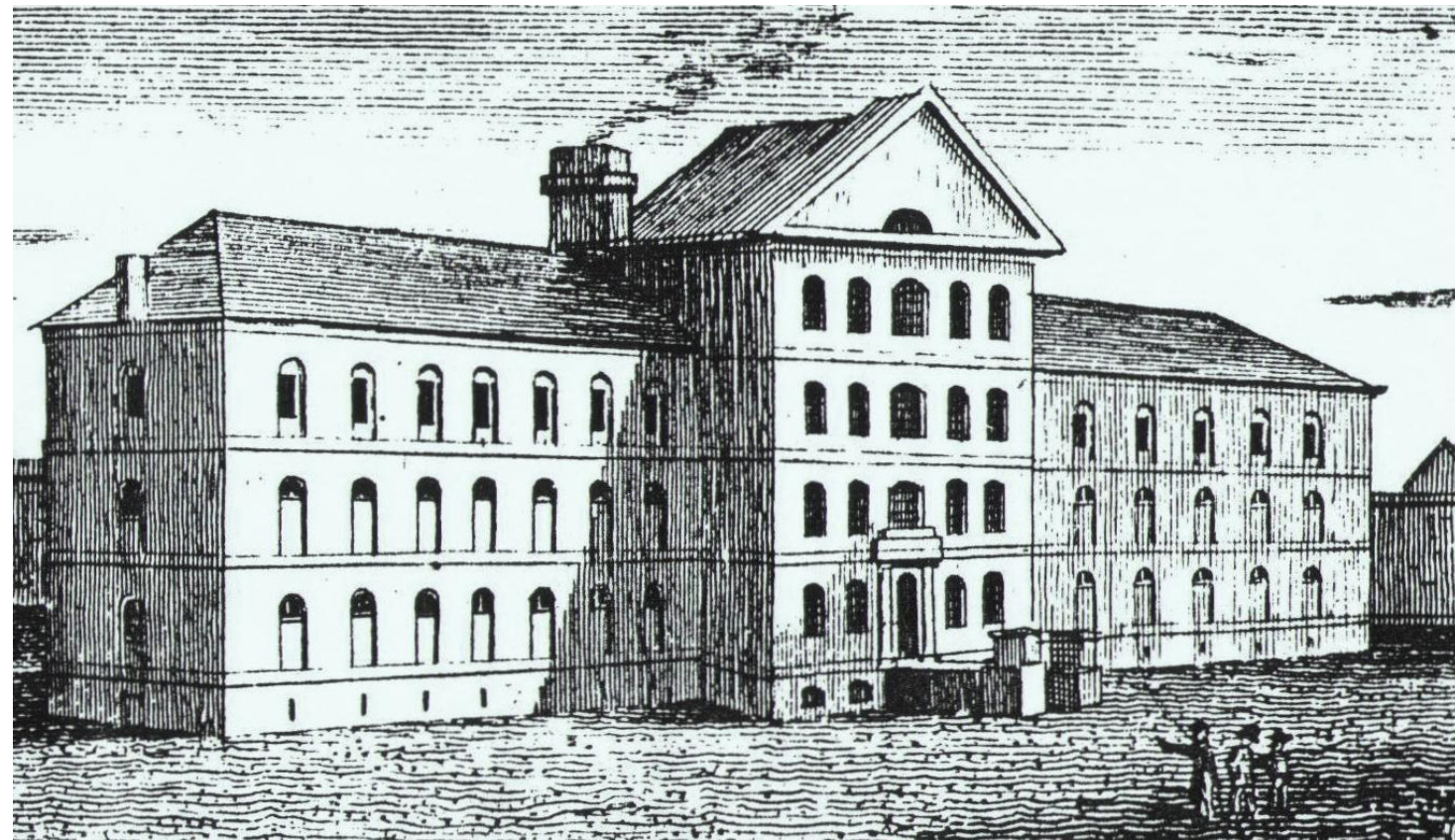
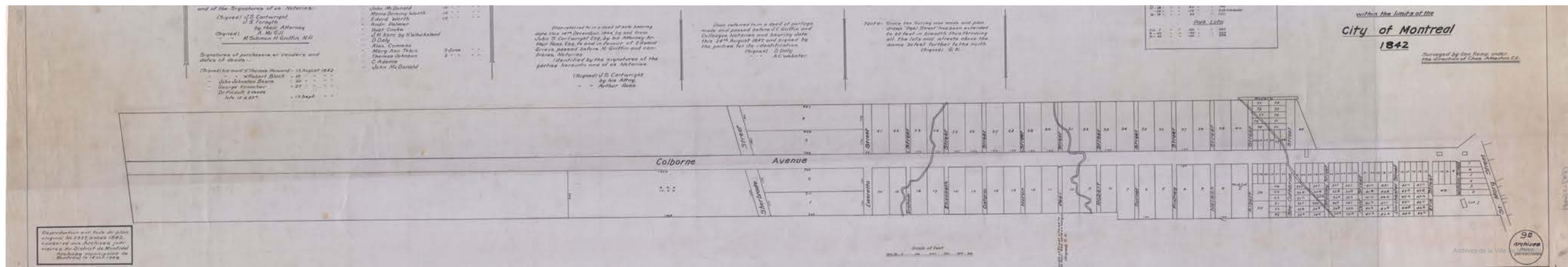


Illustration de la prison de Montréal en 1839 par Duncan tiré du Dossier d'inventaire architectural de la prison du Pied-du-Courant. BANQ. Publications gouvernementales Québec A32159/P75 OFF v.2 illustration 17.

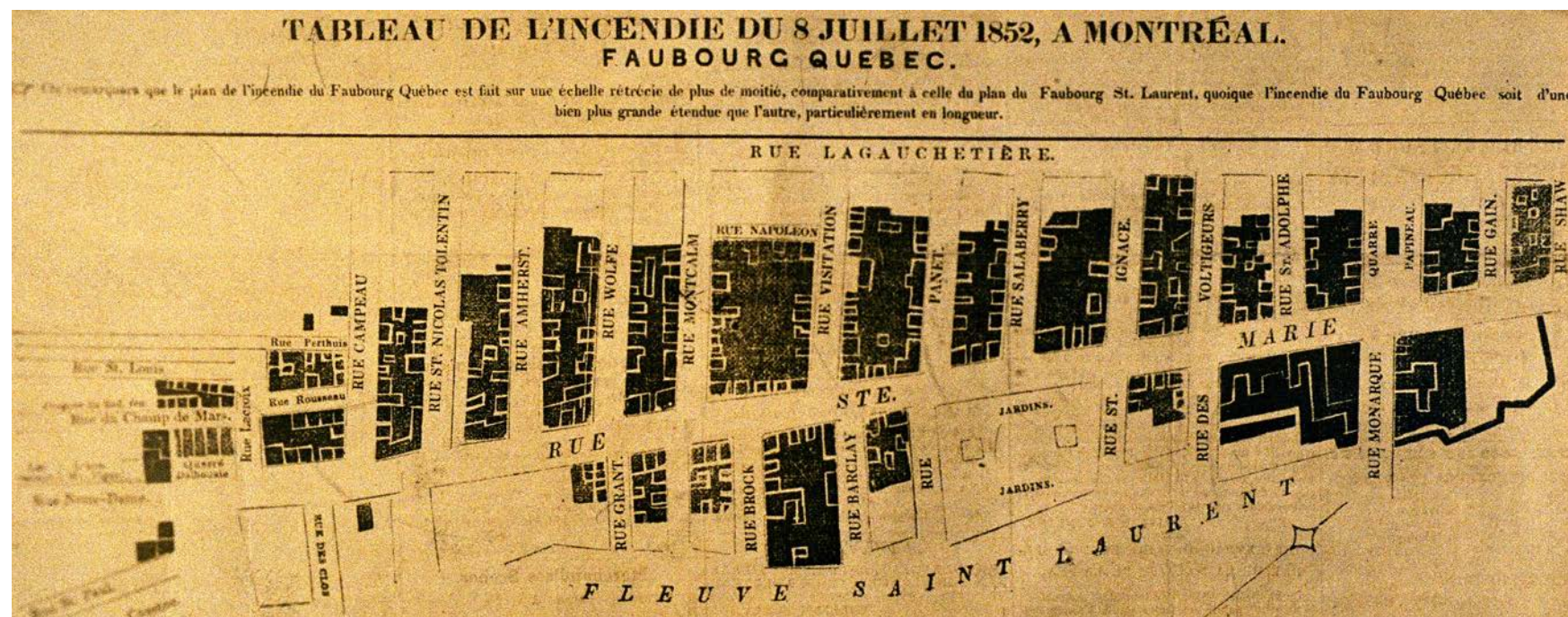


Le plan de lotissement de Cartwright et Forsyth propose la création de la rue Colborne (De Lorimier) et plusieurs rues transversales. Survey of an Estate, the property of J. S. Cartwright & J. B. Forsyth fronting on St Mary Street, Quebec suburbs, within the limits of the City of Montreal, 1842.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S4Poo9.

Impact de l'incendie de 1852

Depuis longtemps, les incendies ont représenté un fléau à Montréal, détruisant régulièrement différentes parties de la ville. De grands incendies et plus particulièrement celui de 1721 avaient déjà entraîné des changements réglementaires dans la construction des bâtiments. Toutefois, avec l'expansion des quartiers au cours du 19^e siècle et la réglementation municipale qui permettait toujours les constructions en bois hors du périmètre de la vieille ville, Montréal n'était pas à l'abri du plus grand incendie de son histoire. À l'exception de quelques riches demeures le long de la rue Notre-Dame, au tournant des années 1850, la majorité des habitations sont construites en bois et ne possèdent qu'un seul étage. Les postes de pompier sont d'ailleurs nettement insuffisants pour un quartier comptant autant de personnes et dont un nombre important de maisons est construit en bois.

L'année 1852 a été la plus marquante dans l'histoire des incendies de Montréal. C'est le 8 et le 9 juillet de cette année que se déploya ce qu'on appelle le grand incendie de Montréal. On estime que 15 000 Montréalais (sur un total de 60 000) se sont alors retrouvés sans demeure. Cet incendie est divisé en deux phases : la première, qui toucha le faubourg Saint-Laurent, et la deuxième, qui s'attaqua au faubourg Sainte-Marie. Le feu s'était déclaré à l'entrepôt de foin des écuries militaires du champ de Mars, qui était situé au nord-ouest du square Dalhousie. En peu de temps, l'incendie rejoint la rue Sainte-Marie (aujourd'hui disparue sous l'autoroute Ville-Marie). Le brasier s'élargit au fur et à mesure de sa progression et s'étend du fleuve jusqu'à la rue De La Gauchetière, qui fut épargnée. Au cours de sa progression, l'incendie détruit 24 quadrilatères, de la rue Campeau (Berri) jusqu'au chemin Papineau. Le marché Papineau est détruit par le feu lors de l'incendie de 1852 et reconstruit seulement quelques années plus tard en 1861. Le feu s'arrêta à l'extrémité est de la ville, devant la fonderie Sainte-Marie.



Cette carte du faubourg Québec montre l'étendue du désastre du grand incendie de 1852 dans le secteur.
Source : Service des incendies de la Ville de Montréal.



Une scène de l'incendie de 1852 à l'hôtel Hayes situé au square Dalhousie.
Source : Service des incendies de la Ville de Montréal.

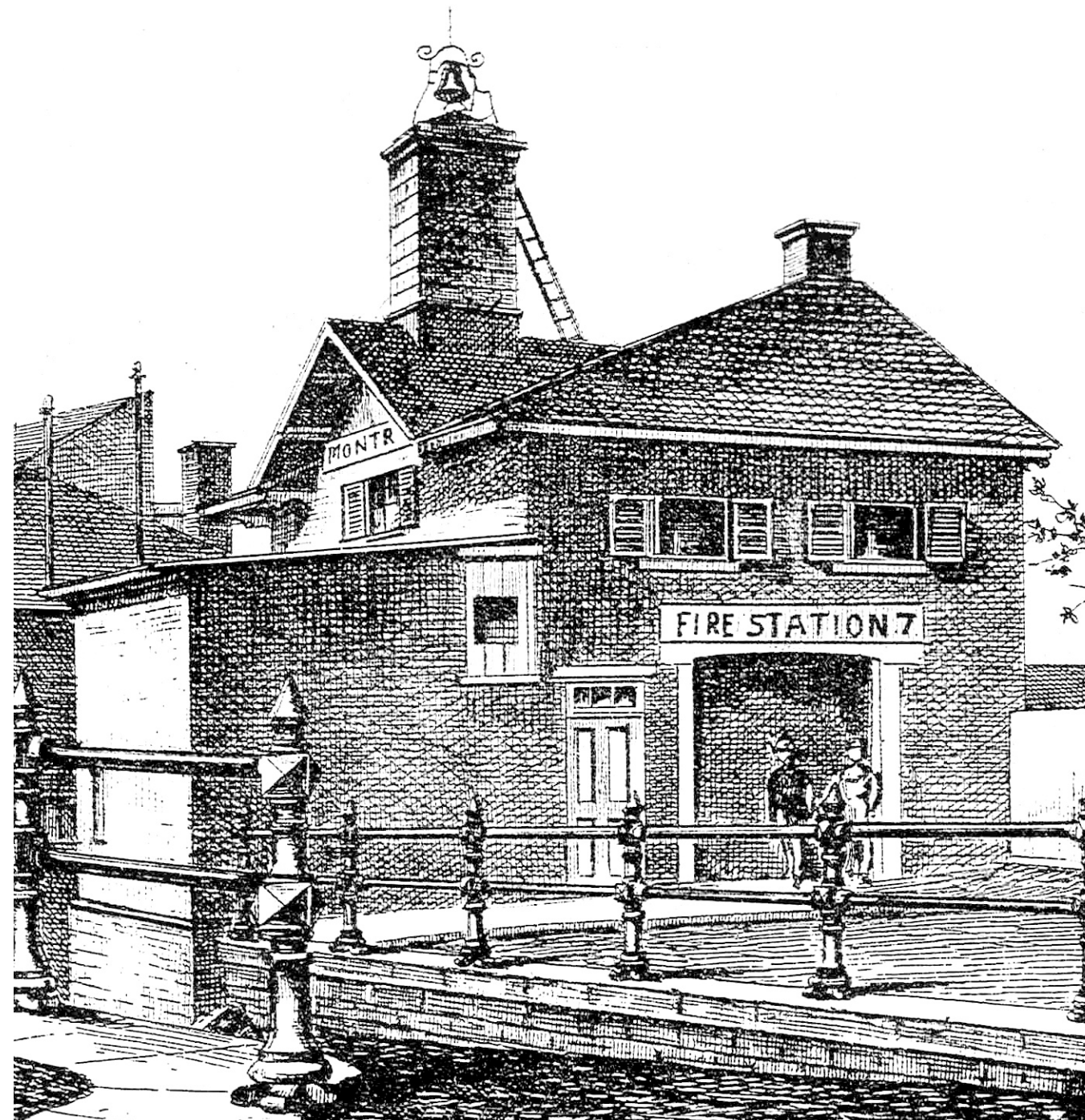


Le site de la brasserie et de la distillerie des Molson après l'incendie de 1852.
Source : Bibliothèque et archives du Canada. NMC 3263501.

Cet incendie entraîne une réflexion importante sur la façon de construire la ville. En effet, on dénonce l'exiguïté des rues et ruelles, l'usage général de matériaux dangereux et inflammables tels que le bois pour construire la charpente et les toits des maisons et l'absence d'une quantité d'eau proportionnelle à l'étendue et à la population de la cité. Toutefois, le manque de ressources financières rendra difficile la reconstruction plus sécuritaire, qui s'avère plus dispendieuse. De plus, la croissance démographique encourage une reconstruction rapide et une densification de la construction domiciliaire, avec près du tiers des bâtiments possédant deux étages dans les années 1860. Cependant, réalisés principalement par des promoteurs privés, plus de la moitié des bâtiments ne respectent toujours pas les normes municipales et sont construits en bois. Dans une période de grande croissance industrielle, les terrains rasés par l'incendie sont convoités par les entreprises, puisqu'ils s'inscrivent dans un tissu déjà marqué par la présence de différentes industries et de grands axes de transports. Plusieurs de ces lots seront alors affectés à des fins industrielles.

Il est fort probable que les modifications apportées au Code du bâtiment en 1865 visent en partie la diminution des incendies en imposant de nouvelles normes. Ces dernières auront une influence sur la taille des lots, et donc les types de construction qui y sont construits ainsi que sur l'apparition de ruelles. En effet, le nouveau code exige dorénavant une distance maximale de 25 pieds entre deux murs porteurs. Avant 1880, le lot le plus commun possède une dimension de 40 pieds sur 105 pieds. À partir de 1880, le lot de 25 pieds de façade sur 80 pieds de profondeur s'impose. L'apparition des ruelles au centre des îlots dans la deuxième moitié du 19^e siècle contribue à diminuer la profondeur des lots. Conséquence directe de ces changements, la superficie moyenne des nouveaux lots diminue de près de 50 % entre 1870 et 1920.

Très tôt dans l'histoire de la ville et des faubourgs, la multiplication des incendies stimule la création d'associations de volontaires qui entament la construction de casernes. En 1848, une caserne est construite au 3, square Dalhousie, environ à 600 pieds à l'est de l'intersection Notre-Dame et Bonsecours. Elle est à l'époque utilisée par la compagnie de pompiers volontaires « Montréal ». Vers 1850, une caserne située à l'angle des rues de la Visitation et Craig (Saint-Antoine) est construite. Ces deux premières casernes sur le territoire à l'étude deviendront respectivement la caserne n°7 et 8 lors de la création du Département de feu de la Cité de Montréal en 1863.



Gravure de la caserne n°7 située au 3, square Dalhousie.
Source : Journal L'Opinion Publique, 17 décembre 1874.

D'un quartier préindustriel à un quartier industriel

Au cours de cette période, et plus particulièrement vers le milieu du 19^e siècle, l'industrialisation du secteur à l'étude passe de sa forme embryonnaire à une structure industrielle bien assumée. Les marchands sont également actifs dans la promotion des bateaux à vapeur et des chemins de fer. Le faubourg Sainte-Marie se développe surtout par la puissante famille Molson, en bordure de la rue Sainte-Marie. À cette époque, les industries se divisent en deux catégories dans le secteur : les grandes et les petites, l'entreprise moyenne y étant très rare.

Des acteurs industriels importants démontrent alors un grand intérêt pour la construction navale associée au transport des marchandises. Cet intérêt pour la construction de navires entraîne la fabrication et le développement de machines à vapeur pour les bateaux. Cette fabrication permet à Montréal un premier contact direct avec la révolution industrielle britannique. L'entreprise St. Mary's Foundry (aussi connu sous Bennet & Henderson) opère par exemple en association avec la brasserie Molson. Les fonderies étendent

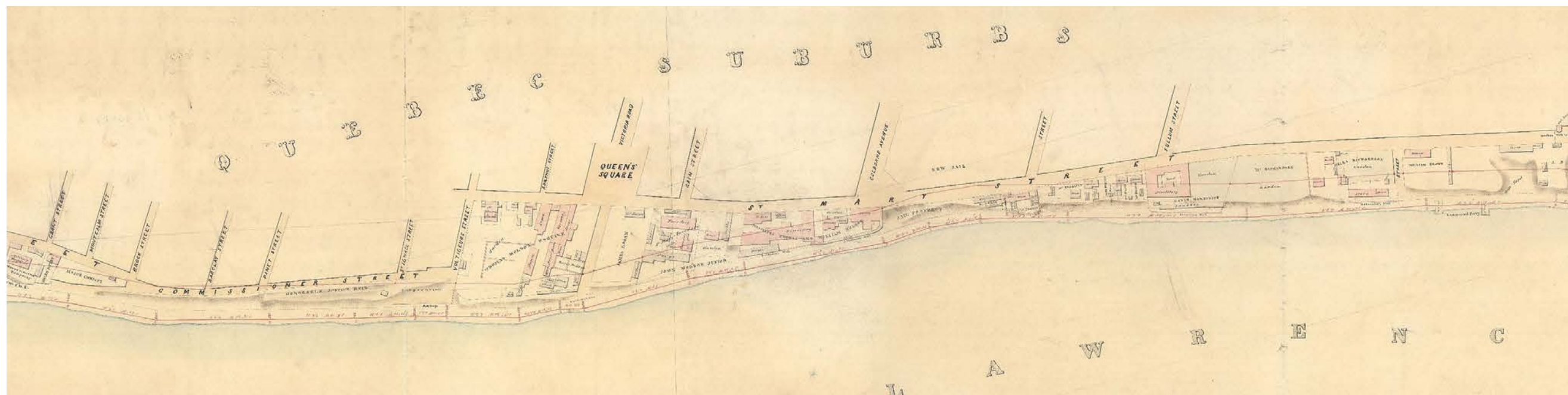
graduellement leur activité à la fabrication de machines fixes et d'équipements industriels ainsi que des biens de consommation et contribuent au développement industriel. Les nouveaux entrepreneurs industriels des années 1820 à Montréal sont en général de jeunes immigrants, principalement d'origine britannique, mais aussi américaine. Ils entretiennent souvent des relations personnelles qui leur permettent d'obtenir le capital, l'expertise et les technologies nécessaires à leurs projets.

En 1851, la famille Molson détient la majorité des établissements industriels les plus importants du quartier (évaluées à plus de 100 livres de valeur locative chacune). On compte parmi les propriétés des Molson une distillerie, une brasserie, un entrepôt de grain, une fonderie et un établissement dont on ignore la nature, qui pourrait être une résidence d'une grande valeur ou un entrepôt. Le quartier compte également certaines grandes industries qui n'appartiennent pas aux Molson, dont la New City Gas Company, un chantier de bois, et une scierie appartenant à Sims & Coleman. En 1853, la première usine de caoutchouc en Amérique du Nord s'installe également au coin des rues Notre-Dame et Papineau; elle se nomme la Canadian Rubber (Dominion Rubber), et connaîtra au cours des prochaines années une croissance

fulgurante. Ces grandes industries sont nombreuses dans le quartier comparativement au nombre de personnes qui y réside à l'époque. On trouve également le long de la rue Notre-Dame la MacDonald Tobacco et la biscuiterie Viau.

Presque toutes ces industries sont situées le long de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame) et plus particulièrement sur le côté sud. Cette localisation s'explique par les contraintes liées au transport qui s'effectue soit par la voie fluviale ou bien par le chemin Sainte-Marie (Notre-Dame) assurant le lien avec la rive nord et l'intérieur de l'île par le chemin Papineau. Les corderies, qui font également leur apparition durant cette période, se situent pour leur part dans la partie nord-est du secteur.

Toujours en 1851, le quartier Sainte-Marie compte également de plus petites entreprises. Une entreprise de savon achetée par William Molson, un fabricant d'huile, un peintre, un forgeron, un manufacturier de pipe de terre, un armurier, un vinaigrier, quelques fonderies, etc. Ces dernières sont des entreprises artisanales qui n'emploient probablement qu'un petit nombre d'artisans et d'ouvriers : elles sont en moyenne évaluées à 30 livres de valeur locative.



Cette carte de 1843 montre les industries qui se situent au sud de la rue Sainte-Marie. Adolphe Larue.
Source : BAnQ. E21,S555,SS1,SSS21,P23.

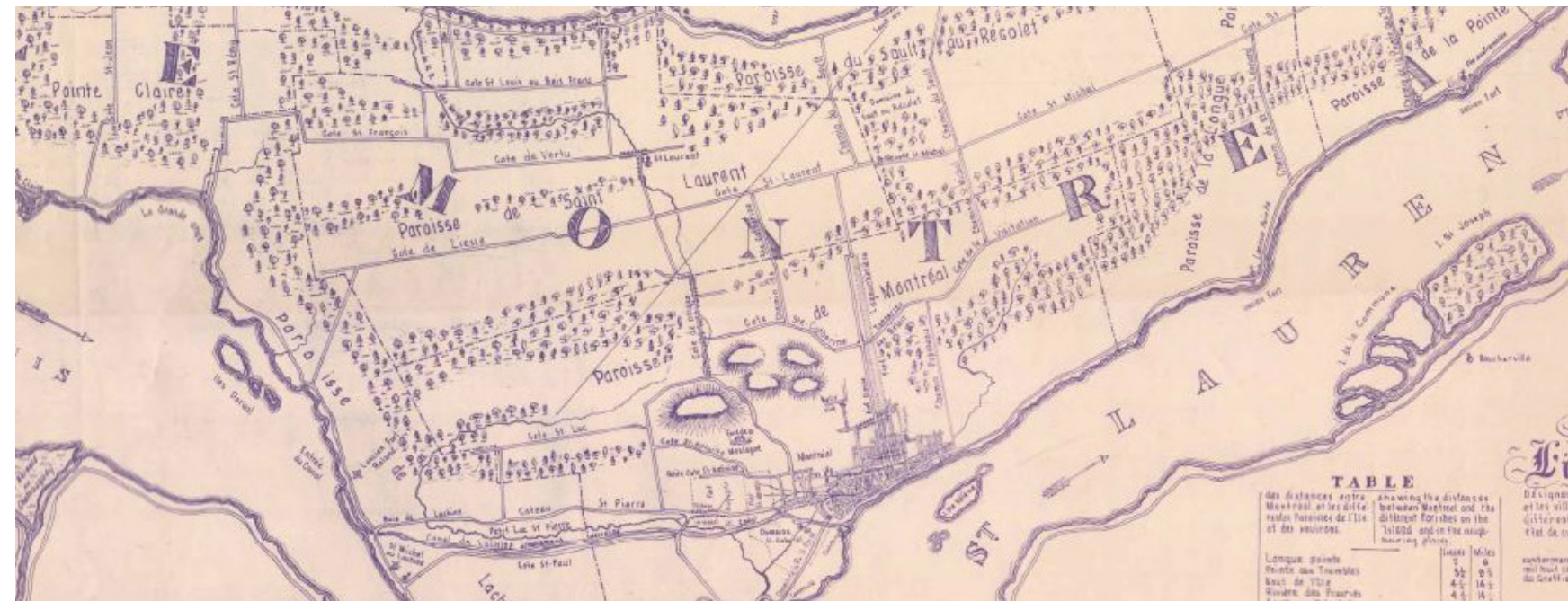
Présence limitée de l'église dans le quartier

Principal pourvoyeur de services et de bonnes œuvres dans les quartiers, l'Église joue un rôle prédominant dans le développement social des quartiers au 19^e siècle. Bien qu'à cette époque la ville de Montréal ne soit desservie que par une seule église paroissiale, l'église Notre-Dame, les Sulpiciens envoient deux prêtres dans le secteur, l'un pour le service des Canadiens français et l'autre pour les Irlandais, et établissent quelques chapelles de desserte.

Il faut ainsi souligner la présence de la chapelle Sainte-Marie, sur la rue Montcalm, connue sous le nom de «chapelle du courant Sainte-Marie», ainsi que la construction d'une chapelle sur la rue Fullum en 1858 pour desservir la partie est du quartier Sainte-Marie qui accueille une population croissante. En parallèle, les Sulpiciens entreprennent de développer un réseau d'écoles. Dans le quartier Sainte-Marie, trois écoles voient le jour dans les années 1840 : une école confiée à des institutrices laïques, une école sur la rue de la Visitation confiée aux Sœurs de la congrégation de Notre-Dame et une école confiée aux Frères des écoles chrétiennes (école Sainte-Brigide) qui accueillera également une chapelle.

Une nouvelle loi scolaire, promulguée en 1846, entraîne la création du bureau de commissaires, l'ancêtre des commissions scolaires. Dans ses premières années, il s'occupe principalement des écoles les plus pauvres et des enfants des classes populaires. Parmi les neuf premières écoles sous le contrôle des commissaires, il faut souligner celle administrée par Mlle Girouard sur la rue Sainte-Marie. Enfin, la deuxième école que fait construire le bureau des commissaires est l'académie Sainte-Marie, à l'angle des rues Craig et de la Visitation, inaugurée en 1861.

Quelques églises d'autres confessions, principalement protestantes, s'implantent également dans le secteur, témoignant de la forte présence d'anglophones. Dès 1827, la troisième église méthodiste de Montréal s'implante sur la rue Gain (Cartier) sous le nom de Montreal East. En 1843, la communauté déménage sur la rue De La Gauchetière au coin de la rue Durham (Plessis), et en 1905, sur la rue Bertrand à l'intersection de la rue De Montigny (De Maisonneuve), pour cesser ses activités en 1927. En 1856, Salem New Connection Methodist Church

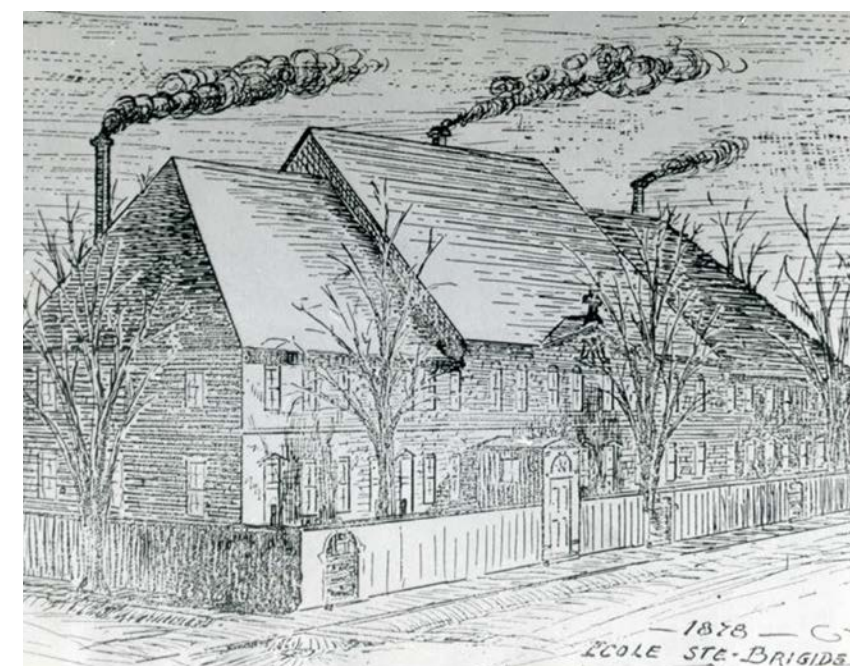


La carte des paroisses de l'île de Montréal démontre bien que la ville de Montréal est desservie uniquement par la paroisse de Notre-Dame. André Jobin, Carte des paroisses de l'île de Montréal, 1834.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-3Po42op.

s'installe sur la rue Panet. Une petite communauté évangélique s'établit sur la rue Amherst au coin de la rue Craig en 1869 et y restera jusqu'en 1877.

Deux églises anglicanes verront également le jour, sous l'impulsion de la famille Molson. En 1840, Thomas Molson érige une chapelle anglicane à proximité de leurs installations brassicoles, l'église Saint-Thomas. Reconstituée après l'incendie de 1852 à l'angle des rues Sainte-Marie et des Voltigeurs, la chapelle aura également comme surnom la Molson's Church. À l'arrière de l'église, en 1857, Molson construit un collège, qui sera transformé, en 1861, en caserne pour les autorités militaires. Désapprouvant l'autorité de l'évêque anglican de l'époque, Thomas Molson décide de construire un second lieu de culte qui sera directement sous son autorité. Située au coin des rues Dorchester et Champlain, la nouvelle église Saint Luke's est construite en 1853 selon les plans de l'architecte Teavil Appleton.



Dessin de reconstituant l'ancienne école Sainte-Brigide.

Source : Publié dans École Sainte-Brigide. Montréal. Souvenir des fêtes du 80e anniversaire et du 1er Centenarium de ses anciens élèves. Montréal, le 15 octobre 1925.

Monseigneur Bourget et l'arrivée de nouvelles congrégations

Néanmoins, l'augmentation marquée de la population entraîne une pression constante sur les institutions religieuses catholiques, qui sont insuffisantes. Préoccupé par la prolifération des lieux de cultes anglicans et juifs, le deuxième évêque de Montréal, monseigneur Ignace Bourget, désire procéder au démembrement de la paroisse de Notre-Dame, qui est sous la responsabilité des Sulpiciens, pour offrir un meilleur support à l'expansion urbaine. Pourtant, les Sulpiciens refusent toute division de leur diocèse qui aurait un impact direct sur leur pouvoir et leur financement. Entre les deux, deux visions s'opposent et une longue querelle éclate.

Une des actions que pose Mgr Bourget dans cette dispute est d'outrepasser ses pouvoirs en faisant construire une chapelle de bois sur la rue de la Visitation. À la suite d'un don du notable Pierre Beaudry, Mgr Bourget propose aux pères Oblats de s'y installer en 1848 pour y entreprendre la mission Saint-Pierre-Apôtre. Cette congrégation française fondée en 1816 et arrivée au Canada en 1841 est spécialisée en intervention et évangélisation des populations défavorisées. La popularité des Oblats est indéniable et bientôt la chapelle de bois ne suffit plus. Une église néogothique sera construite de 1851 à 1853 sous la supervision de l'architecte Victor Bourgeau, malgré les réticences des Sulpiciens.

Cependant, ne bénéficiant pas du statut de paroisse, les Oblats ne peuvent toucher la dîme et doivent compter sur la générosité des habitants pour financer l'érection de l'église Saint-Pierre-Apôtre. Le presbytère est construit de 1854 à 1856, toujours d'après les plans de Victor Bourgeau. En 1868, les Oblats installent la maîtrise Saint-Pierre dans un nouveau bâtiment situé au nord du presbytère, qui inclut un établissement d'enseignement, une maîtrise formant les chœurs de l'église. La maîtrise accueille également le Cercle Saint-Pierre et une salle de loisirs accessible aux membres.



Église Saint-Pierre-Apôtre, avant 1900.
Source : Archives oblates, 1G2-O8-GR1.

Voyant d'un mauvais œil cet établissement qui échappe à leur contrôle, les Sulpiciens entreprennent l'aménagement d'une grande chapelle dans l'école Sainte-Brigide à deux rues plus à l'est (Syndenham maintenant Alexandre-DeSève), malgré l'interdiction du Mgr Bourget. Du nom de St. Bridget's, la chapelle répond à la fois à la demande des Irlandais du quartier Sainte-Marie d'avoir une église offrant des offices en anglais, mais propose également des services en français, pour nuire aux Oblats.

Parallèlement à son conflit avec les Sulpiciens, Mgr Bourget encourage la création et l'enracinement de plusieurs congrégations religieuses particulièrement pour venir en aide aux besoins propres aux femmes dans le secteur. En 1843, il encourage sœur Émilie Gamelin à créer une nouvelle congrégation et à gérer l'asile de la Providence sur la rue Saint-Catherine à l'angle de la rue Saint-Hubert, à proximité de la Cathédrale Saint-Jacques et du palais épiscopal. Les œuvres des Sœurs de la Providence incluent l'hébergement des femmes âgées indigentes et des orphelines, ainsi que les visites à domicile des pauvres et des malades.

À proximité, sur la rue Mignonne (De Maisonneuve), les Sœurs de la Providence prennent également la charge de l'hospice Saint-Joseph, un lieu de retraite pour les prêtres âgés et infirmes. Investigateur d'une autre œuvre aux côtés de Rosalie Cadron-Jetté, Mgr Bourget fait l'acquisition en 1852 d'un terrain sur la rue Dorchester pour le compte des Sœurs de la Miséricorde. Cette communauté religieuse dévouée aux mères célibataires, aux filles-mères et aux nouveau-nés avait déjà subi plusieurs déménagements en raison des inquiétudes des propriétaires. L'établissement devient néanmoins la maison-mère des Sœurs de la Miséricorde et inclut avec le temps un hospice (1882) et une crèche (1898). Le secteur à l'est restant peu desservi par les bonnes œuvres, les Sœurs de la congrégation de Notre-Dame établissent en 1861 une petite école sur la rue Fullum, connue sous le nom de l'école du Courant Sainte-Marie.



Une vue de l'asile de la Providence dirigé par les Sœurs de la Providence à l'angle des rues Sainte-Catherine et Saint-Hubert, vers 1900.

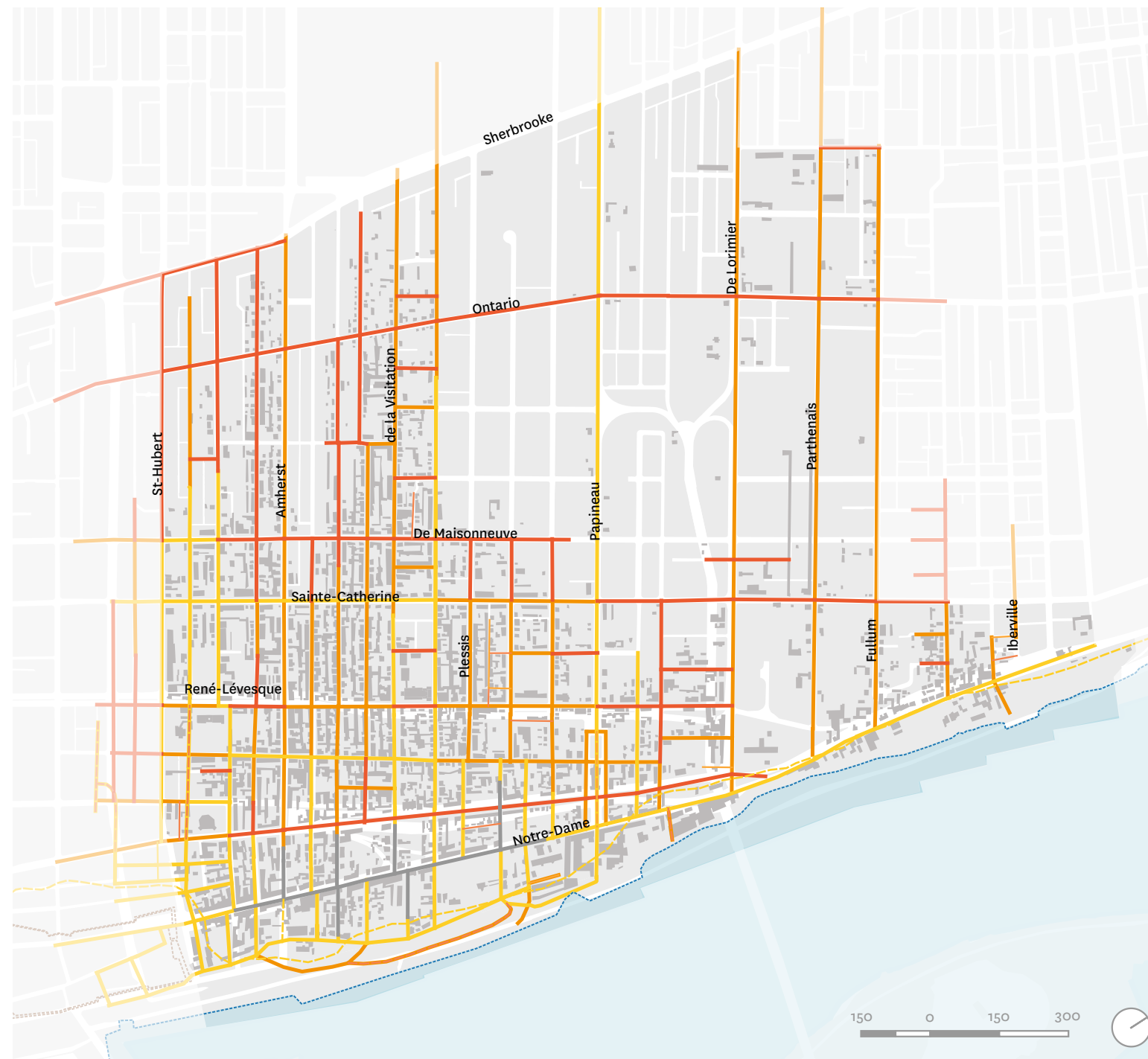
Source : Tiré de Le diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle. BAnQ. 0005280875.



Maison-mère des Sœurs de la Miséricorde, à l'angle des rues Dorchester et Saint-André, vers 1900.

Source : WTiré de Le diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle. BAnQ. 0005280875.

CARTES SYNTHÈSES



Évolution de la trame

1760 - 1867

Trame viaire de l'époque

- 1642-1760
- 1760-1825
- 1825-1846
- 1846-1867

Ruelle

- 1760-1825
- 1825-1846
- 1846-1867

Trame viaire démolie

- - - 1760-1825
- - - 1825-1846
- - - 1846-1867

Fortifications

- - - Démolies

Rive

- 1867

État / évolution de la trame urbaine

Après le nivellement de la citadelle, la rue Notre-Dame est prolongée pour rejoindre la rue Sainte-Marie. Entre 1801 et 1815, le tracé de nombreuses rues perpendiculaires au chemin Sainte-Marie est formalisé. La majorité se heurte au ruisseau Saint-Martin (Saint-Antoine). Néanmoins, les rues Campeau (rue Saint-André), de la Visitation et Panet, ainsi qu'un peu plus à l'est, la rue Papineau, qui a été ouverte en 1810, enjambent la rivière pour se diriger vers le nord. Une rue sur le bord de l'eau s'ouvre progressivement, tout d'abord à proximité des anciennes fortifications, sous le nom de rue du Coteau, puis le long du fleuve jusqu'à la rue des Voltigeurs.

En 1837, la nouvelle Corporation de Montréal débute des travaux d'infrastructure d'importance pour la prolongation des axes nord-sud. Ainsi, à la suite de la canalisation du ruisseau Saint-Martin, l'ouverture de la majorité de ces rues se poursuit jusqu'à la rue Sainte-Catherine. Dans l'axe est-ouest, les rues De La Gauchetière (de Amherst à Papineau) et Sainte-Catherine (de Amherst à Bordeaux) sont tracées.

Jusqu'en 1867, la rue Craig (Saint-Antoine) dans le sud du secteur est percée et rejoint la rue Sainte-Marie (Notre-Dame) devant la prison du Pied-du-Courant. La rue Dorchester (René-Lévesque) est complétée au fur et à mesure jusqu'à la rue Colborne (De Lorimier) alors que la rue Mignonne (De Maisonneuve) s'arrête à la rue Papineau. La rue Ontario est, pour sa part, tracée jusqu'à la rue Fullum et est la seule rue à traverser le territoire au nord. Dans l'axe nord-sud, les rues à l'ouest de Panet sont tracées jusqu'à la hauteur de ce qui deviendra plus tard la rue Sherbrooke, à l'exception de la rue Wolfe. Pour leur part, les rues situées entre Panet et Papineau débouchent sur la rue Mignonne (De Maisonneuve). Dans le secteur à l'est de Papineau, peu de rues sont encore tracées. On remarque cependant que le long des axes est-ouest Colborne (De Lorimier) et Dufresne, une série de petites rues perpendiculaires sont ouvertes.

Quelques petites rues qui portent parfois le titre de ruelle (lane) apparaissent sur les plans dès 1846. Souvent très étroites et menant à un cul-de-sac, elles permettent l'accès à des maisons plus isolées, comme la ruelle Lartigue. Quelques ruelles sont également organisées en forme de H ou de T, mais restent anecdotiques dans le secteur.

Source : Carte de la ville et des faubourgs de Montréal, John Adams, 1825. Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal, James Canes, 1846. Plan des fortifications, Sitwell, 1869.



Espace publics 1760-1867

Espaces publics
■ 1760-1867

Trame viaire
— 1642-1867

Fortifications
- - - Démoli

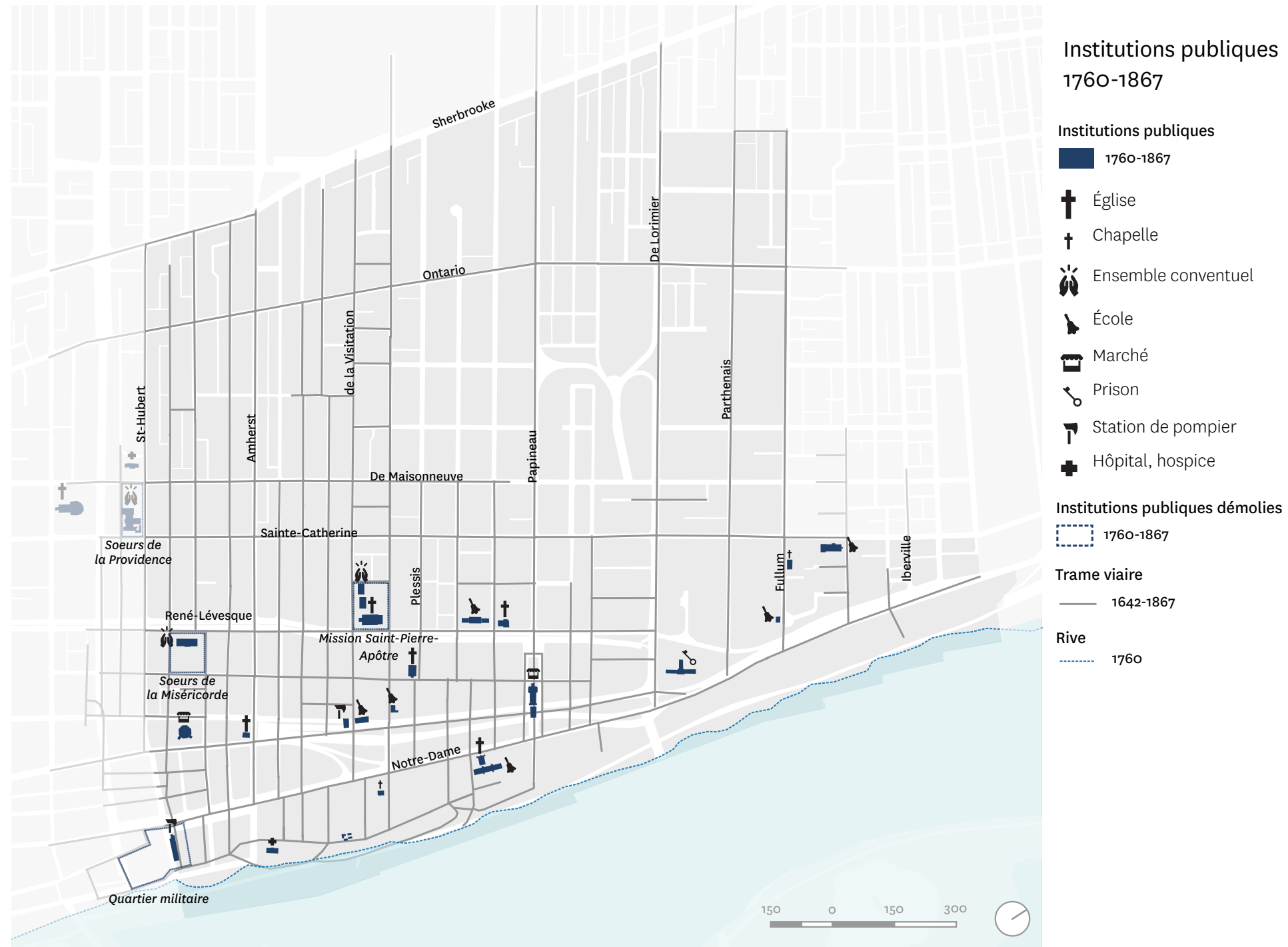
Rive
- - - 1867

État / évolution des espaces publics

Grâce aux dons de nombreux bourgeois francophones et anglophones, les premiers espaces publics sont formalisés. Ces dons ne sont cependant pas désintéressés, et participent à la valorisation des terrains adjacents qui appartiennent souvent à ces mêmes propriétaires. Après la démolition des fortifications et la prolongation de la rue Notre-Dame, lord Dalhousie cède en 1823 à la ville de Montréal le terrain sur lequel s'élevait l'ancienne porte Saint-Martin pour la construction du square Dalhousie. En 1860, les jardins Viger sont officiellement inaugurés à la suite de plusieurs dons de terrains de marchands canadiens-français qui désiraient assurer le développement de ce secteur.

Dans une logique similaire, le lotissement des grands lots agricoles permet l'aménagement de squares en façade des lots pour stimuler le commerce et valoriser les terrains en bordure de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame). Lors de l'ouverture du chemin Papineau, Joseph Papineau propose un élargissement pour créer une place rectangulaire en bordure de la rue Sainte-Marie (Notre-Dame). Le square Papineau devient public en 1828. Le lotissement du terrain de Louis Parthenais entraîne également l'aménagement du square Parthenais à l'embranchement des rues Parthenais et Sainte-Marie (Notre-Dame) en 1817. Le square Parthenais devient public en 1843.

Source : Carte de la ville et des faubourgs de Montréal, John Adams, 1825. Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal, James Canes, 1846. Plan des fortifications, Sitwell, 1869.



État / évolution des institutions publiques

Après 1800, pour répondre aux besoins de la population toujours croissante, de nouveaux édifices publics sont construits. Si la majorité des nouvelles institutions civiques (palais de justice, douanes, etc.) sont situées à l'intérieur des anciennes fortifications, une nouvelle prison est construite au pied du courant Sainte-Marie en 1837.

Des propriétaires terriens encouragent également la création de places de marché pour stimuler le commerce et augmenter la valeur de leurs terrains situés à proximité. Ainsi, la veuve de Denis Viger, Charlotte-Perrine Cherrier et Louis-Joseph Papineau font don de certains terrains en bordure de la rue Saint-Denis en exigeant à la ville de Montréal la construction d'une place de marché. Le marché de foin et de bestiaux situé le long de l'axe Saint-Denis est démoli en 1857 et relocalisé plus à l'est dans l'îlot délimité par les rues Campeau (Saint-André), Dubord (Viger) et Craig (Saint-Antoine). Les Molson encouragent aussi la construction du marché Papineau sur le square Papineau en 1844.

En l'absence de services publics aux citoyens, l'Église catholique joue un rôle important pour répondre aux besoins d'une population urbaine en croissance. Plusieurs chapelles de desserte (Sainte-Brigide, Courant Sainte-Marie, Saint-Vincent-de-Paul) et quelques écoles sont créées par les Sulpiciens. Monseigneur Bourget implante la cathédrale et son palais épiscopaux sur la rue Saint-Denis à l'angle Sainte-Catherine en 1825 – qui seront ravagés par l'incendie de 1852 et par la suite déménagés – et encourage également l'implantation de plusieurs congrégations religieuses pour assurer des œuvres de charité, dont les Oblats (qui feront construire une chapelle puis l'église Saint-Pierre-Apôtre en 1853), les Sœurs de la Providence et les Sœurs de la Miséricorde.

Source : Carte de la ville et des faubourgs de Montréal, John Adams, 1825. Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal, James Canes, 1846. Plan des fortifications, Sitwell, 1869.



État / évolution des sites industriels

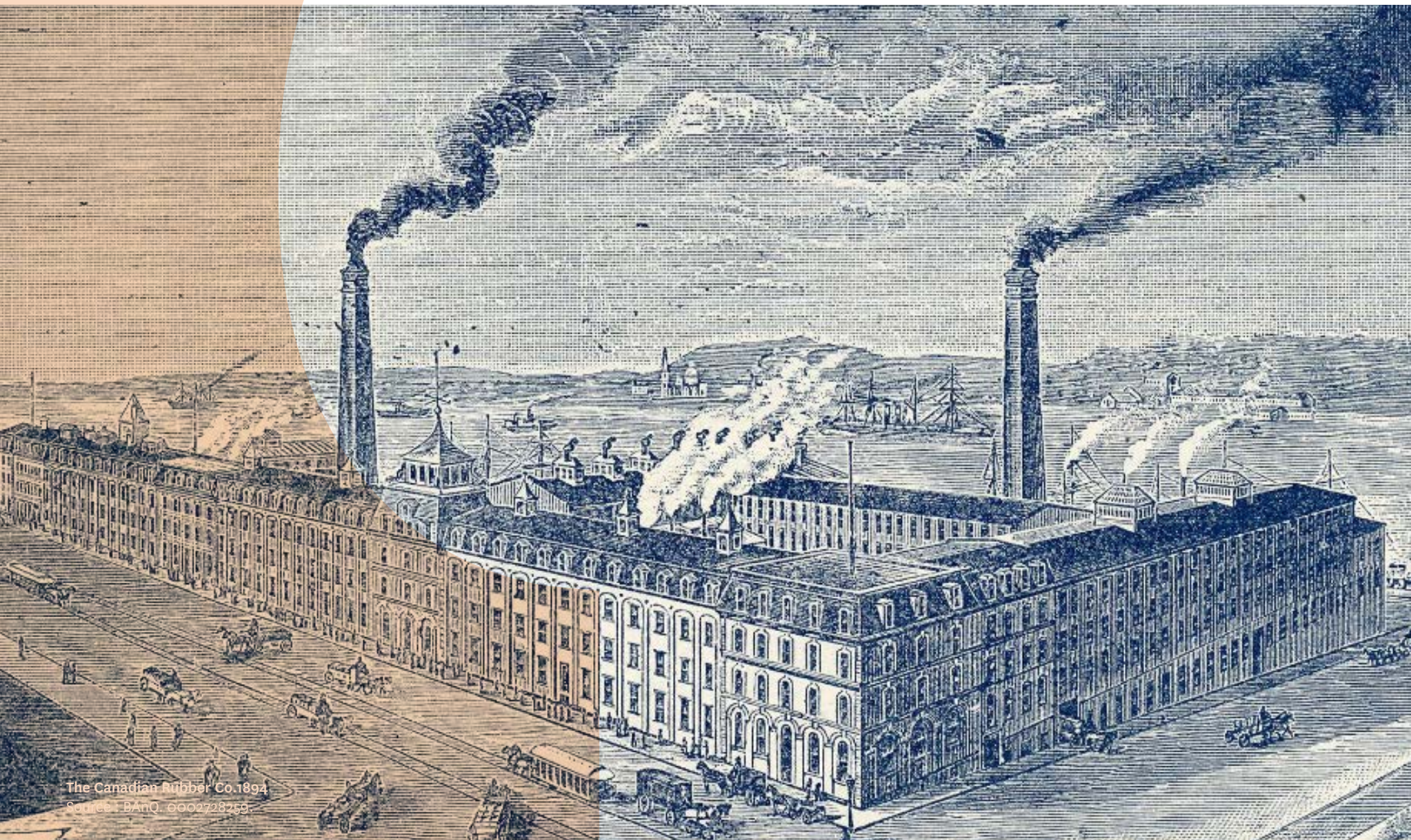
La fin de cette période correspond au début de l'ère industrielle qui marquera l'identité du secteur. On y retrouve principalement deux types de production qui se chevauchent. Alors que l'on trouve toujours de nombreuses industries artisanales, on observe l'émergence d'industries qui opèrent à une plus grande échelle.

Le cadran nord-est du secteur à l'étude est encore peu urbanisé et accueille des briqueteries ainsi que des corderies, des entreprises nécessitant de grands terrains. Les tanneries sont quant à elles localisées stratégiquement en bordure des cours d'eau. De nombreuses entreprises artisanales sont difficilement identifiables, car elles sont de petites tailles et opérées souvent à même les lieux de résidence. Plusieurs fonderies sont réparties dans le secteur et sont des moteurs importants de son industrialisation. Les plus grandes industries de l'époque sont situées en bordure du fleuve au sud du chemin Sainte-Marie. Rappelons que ces industries appartiennent pour la plupart à la puissante famille Molson.

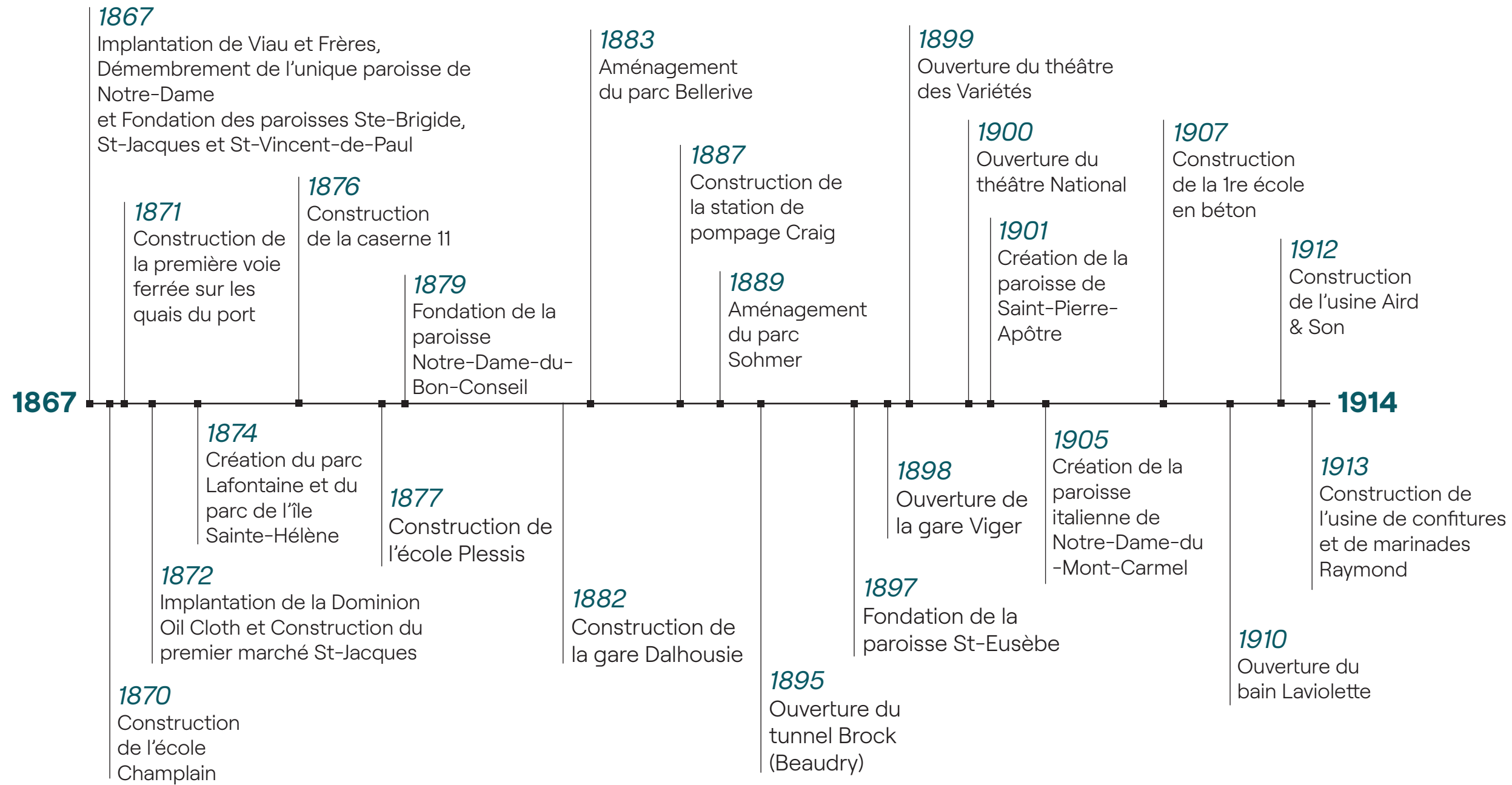
1867-1914

L'EXPANSION

INDUSTRIELLE



DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

La population s'accroît rapidement en raison de l'arrivée de nouvelles industries et de l'afflux d'une vague d'immigration. À titre d'exemple, en 1871, le quartier Sainte-Marie compte près de 16 000 habitants et en 1881, plus de 20 000 personnes y habitent. Cette hausse de 20 % se produit malgré les multiples démolitions causées par l'arrivée du chemin de fer. La vague d'immigration est principalement francophone et provient des campagnes environnantes qui ne peuvent plus absorber la croissance démographique canadienne-française. En général, cette population ne possède qu'une très faible scolarisation et très peu d'expérience dans le travail en usine.

Les nouveaux arrivants canadiens-français viendront en quelque sorte chasser les ouvriers non spécialisés d'origine irlandaise, nombreux dans le secteur depuis les débuts de l'industrialisation. Leur présence aura également comme impact de repousser l'élite francophone vers les rues plus prestigieuses (Sherbrooke, Saint-Hubert, Saint-Denis, etc.) plus à l'ouest dans le quartier Saint-Jacques. Vers la fin du 19^e siècle, la population ouvrière du secteur connaît des conditions de vie très difficiles. Parmi les difficultés que doivent affronter les résidents, on compte les mauvaises conditions d'habitation dues à l'entassement de familles nombreuses au sein de petits logements, ainsi que les mauvaises conditions d'hygiène.

À partir de 1900, une autre vague d'immigration provenant de l'Europe du Sud et de l'Est s'installe dans le secteur. Les Italiens forment le contingent le plus important. Bien que des Italiens arrivent au pays dès 1880, la première grande vague d'immigration italienne a lieu entre 1900 et 1913. La plupart de ces immigrants sont des jeunes hommes attirés par les possibilités d'emploi offertes par les compagnies de chemin de fer du Canadien Pacifique et du Canadien National. C'est pourquoi ces derniers vont s'installer dans des quartiers où l'on retrouve des installations ferroviaires. Installés pour la plupart sur la rue Saint-Timothée, ces immigrants forment dans Sainte-Marie la première « Petite-Italie » du Canada, à deux pas de l'actuel marché Saint-Jacques. Leur présence va d'ailleurs mener à la création de la paroisse Notre-Dame-du-Mont-Carmel en 1905 et à l'érection de l'église du même nom en 1907.

Ce phénomène de croissance démographique entraîne alors plusieurs transformations majeures dans le secteur : ouverture de nouvelles rues, construction résidentielle, création de paroisses, nouveaux équipements sanitaires, expansion industrielle, construction de nouvelles écoles et développement du tramway.

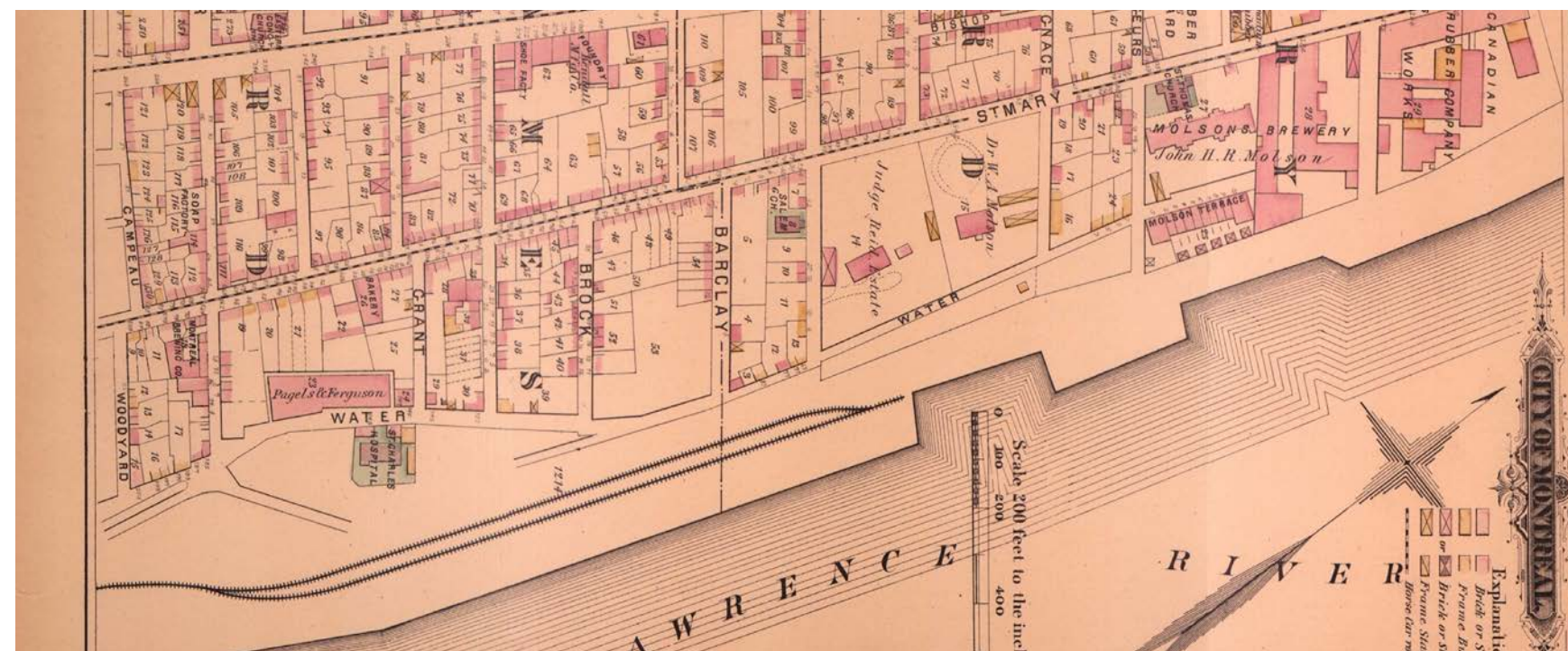
L'expansion des transports ferroviaires et portuaires et le déclin de la fonction militaire

Au milieu du 19^e siècle, le développement des transports constitue un des fers de lance de l'économie montréalaise. Dès 1836, peu après la création de la Commission du Havre de Montréal en 1830, on inaugure la première compagnie ferroviaire canadienne, la Champlain and St Lawrence Railway. Du port montréalais, les passagers et la marchandise prennent un traversier pour rejoindre la voie qui relie La Prairie et Saint-Jean-d'Iberville (Saint-Jean-sur-Richelieu) et de là, s'embarquent pour New York.

En 1851, le réseau ferroviaire connaît une expansion vers le sud et permet de se rendre à Boston. Puis, en 1853, une autre voie s'ajoute. Elle relie cette fois Montréal à Portland, un port ouvert à longueur d'année. En fait, la voie se termine encore à Longueuil et non à Montréal puisqu'il manque encore un lien ferroviaire sur le fleuve. C'est la Grand Trunk

Railway Company of Canada qui réalisera cet exploit en construisant le pont Victoria, inauguré en 1860. Ces avancées font rapidement de Montréal une plaque tournante importante des réseaux maritimes et ferroviaires canadiens. Les changements qui vont s'opérer se feront alors sentir dans le secteur.

La Grand Trunk Railway Company of Canada construit la première voie ferrée sur les quais du port en 1871. Cette voie ferrée provenant de l'ouest se terminait à l'est, environ dans l'axe de la rue Plessis actuelle, en face du futur parc Sohmer. Elle s'implante sur du remblai ajouté après la construction de l'extension du port. Un long mur de pierre est construit à partir de 1831 pour protéger les Montréalais contre les accumulations de glaces hivernales et les inondations printanières, mais avant tout pour le soutènement du talus naturel. La rue des Commissaires (de la Commune), aménagée suivant la démolition des fortifications, est élargie pour faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises qui transitent par le port, dont l'activité s'est intensifiée après la construction du marché Bonsecours en 1847.



On remarque sur ce plan de 1879 la voie ferrée longeant le port et installée par la Compagnie du Grand Trunk en 1871 qui rejoint plus à l'ouest le pont Victoria et son réseau qui s'étend vers le sud. Hopkins, W., Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga, 1879. Source : BAnQ. 174244.

En 1881, le Canadien Pacifique (CP) est fondé pour relier Montréal, métropole économique du pays, à l'Ouest canadien. Le CP cherche alors à s'installer dans le centre-ville de l'époque, soit autour de la place Jacques-Cartier. Le Grand Trunk étant bien installé dans l'ouest, le CP choisit l'accès par l'est et opte pour un site un peu à l'est de l'ancienne citadelle.

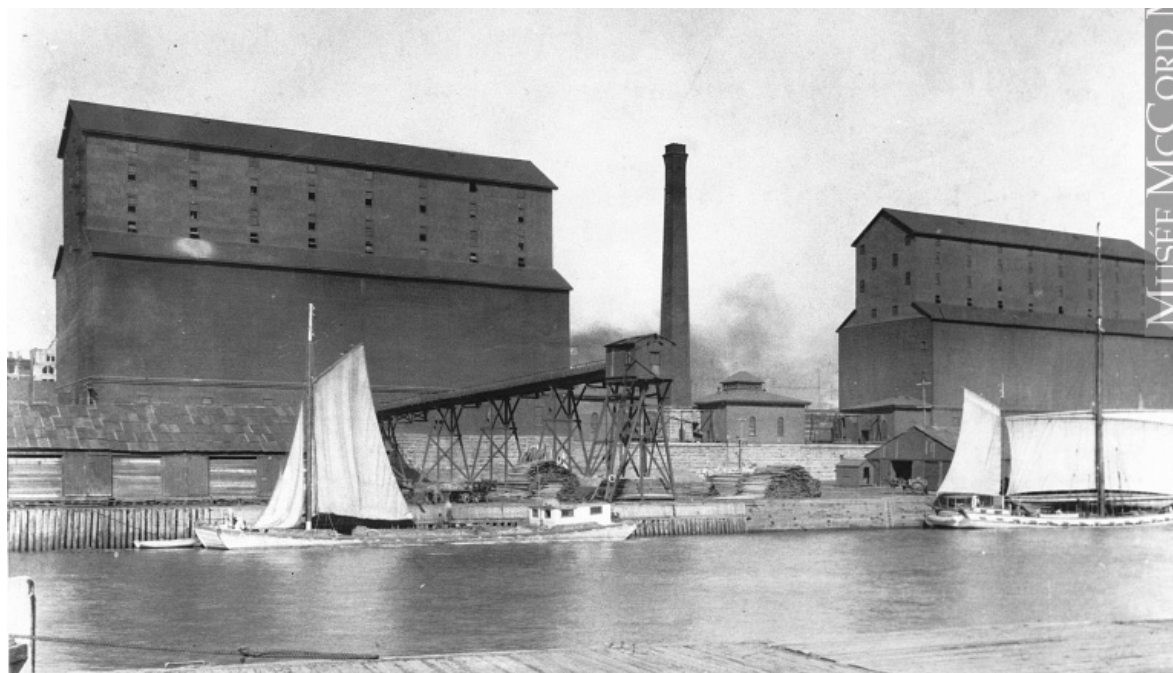
Suivant l'acquisition du terrain en 1882, la gare Dalhousie est construite en 1883-1884 par le Canadien Pacifique. Pour permettre la construction de la gare, on démolit une dizaine de maisons et de bâtiments situés le long du côté sud de la rue Notre-Dame : une caserne de pompier, les casernes et l'hôpital militaires et une partie de l'ancien square Dalhousie. La gare, qui donne l'impression d'être deux bâtiments selon si on se situe au niveau Berri ou Notre-Dame a une partie en brique donnant sur la rue Notre-Dame et une partie en pierre, plus bas, donnant au niveau des rails. Le 28 juin 1886, le premier train transcontinental de l'histoire du Canada quitte cette gare.

L'excavation pour l'ouverture de la rue Berri, entre 1895 et 1897, permet de dégager le soubassement de pierre de ce côté. Suivant ces travaux, d'autres tunnels sont créés au même moment, dont le tunnel Brock (Beaudry), qui permettait également de passer sous le coteau sur lequel est implantée la rue Notre-Dame. Construit en 1895 par l'ingénieur de la Ville P.W. George, le tunnel Brock a pour objectif de faciliter le transport de la marchandise entre le port et la rue Craig (Saint-Antoine).

Par la suite, le complexe ferroviaire va peu à peu s'étendre, se densifier et transformer complètement le paysage sud du quartier Sainte-Marie. Le CP priorise alors le transport de marchandises, plus lucratif, et développe son site entre 1883 et 1887. En 1883, il construit de nouveaux ateliers sur la rue De Lorimier pour quelques années, avant de déménager ses activités au site Angus. Puis, en 1885, il construit des hangars à fret et les premiers silos du port, les silos A et B. Ces premiers silos à grain implantés à Montréal sont toutefois démolis en 1911 au profit de silos plus modernes, dont le silo no 2 situé en face du marché Bonsecours, construit en 1912.



La gare Dalhousie en 1897 depuis la rue Berri récemment excavée. On aperçoit la topographie naturelle de ce secteur. BAnQ. Le Monde illustré, Vol. 14, no 678 (1 mai 1897), p. 1.



Les silos éleveurs A et B du CP du port de Montréal en 1909. Source : Musée McCord. MP-1979.155.140.

En 1893, la Ville exproprie des terrains face au square Viger au profit du CP pour la construction d'une gare de prestige dans un secteur où est installée la bourgeoisie canadienne-française. Le CP entreprend la construction de la gare Viger en 1896 et 1898. Cet agrandissement coïncide avec la volonté de la compagnie ferroviaire d'améliorer ses services aux voyageurs, de développer une chaîne hôtelière et de doubler la capacité de ses installations liées au trafic de marchandises.

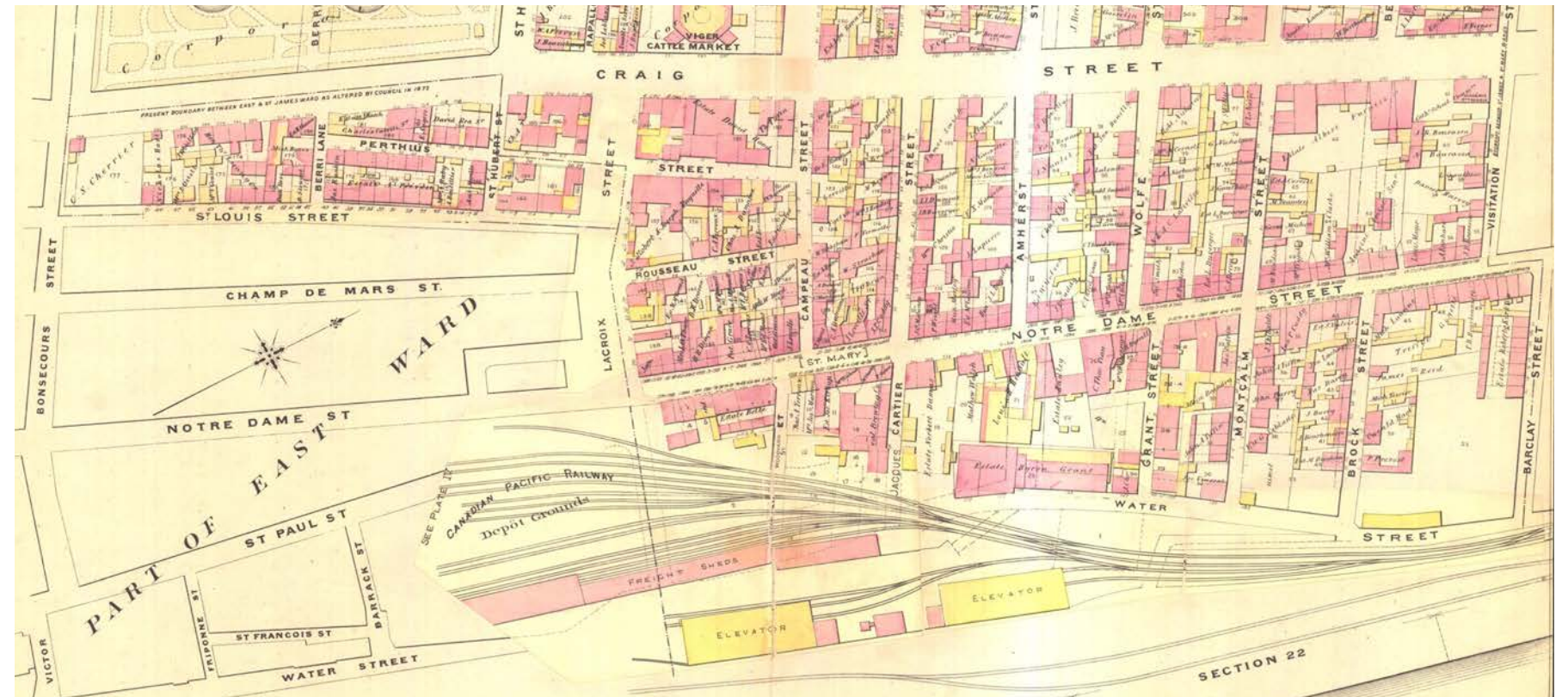
L'expropriation menée par la Ville et la construction du complexe de la gare Viger transforme le secteur situé à l'est de Berri, entre la rue Saint-Antoine et Notre-Dame. Plusieurs bâtiments seront démolis. La maison Marguerite-Hay, résidence urbaine d'inspiration néoclassique construite en 1853 sur la rue Montcalm, demeure le seul témoin de ce secteur suivant les transformations entraînées par le CP. C'est lors de cette période que la première section viaduc de la rue Notre-Dame est érigée afin d'améliorer l'accès ferroviaire tout en conservant cet important axe de circulation.

Le complexe ferroviaire atteint son apogée dans les années 1910 : le viaduc de la rue Notre-Dame est complété jusqu'à Beaudry, de nombreux hangars sont construits et la rue Berri est ouverte entre le port et la rue Craig (Saint-Antoine). Des voies ferrées desservent alors graduellement toute la rive du fleuve. Au final, près d'une cinquantaine de voies occupent le complexe ferroviaire, d'une capacité totale de 1108 wagons, dont 900 uniquement pour le transport des marchandises. L'agrandissement des années 1910 nécessite également plusieurs démolitions de bâtiments, dont plusieurs logements et industries, à l'est de la rue Lacroix.

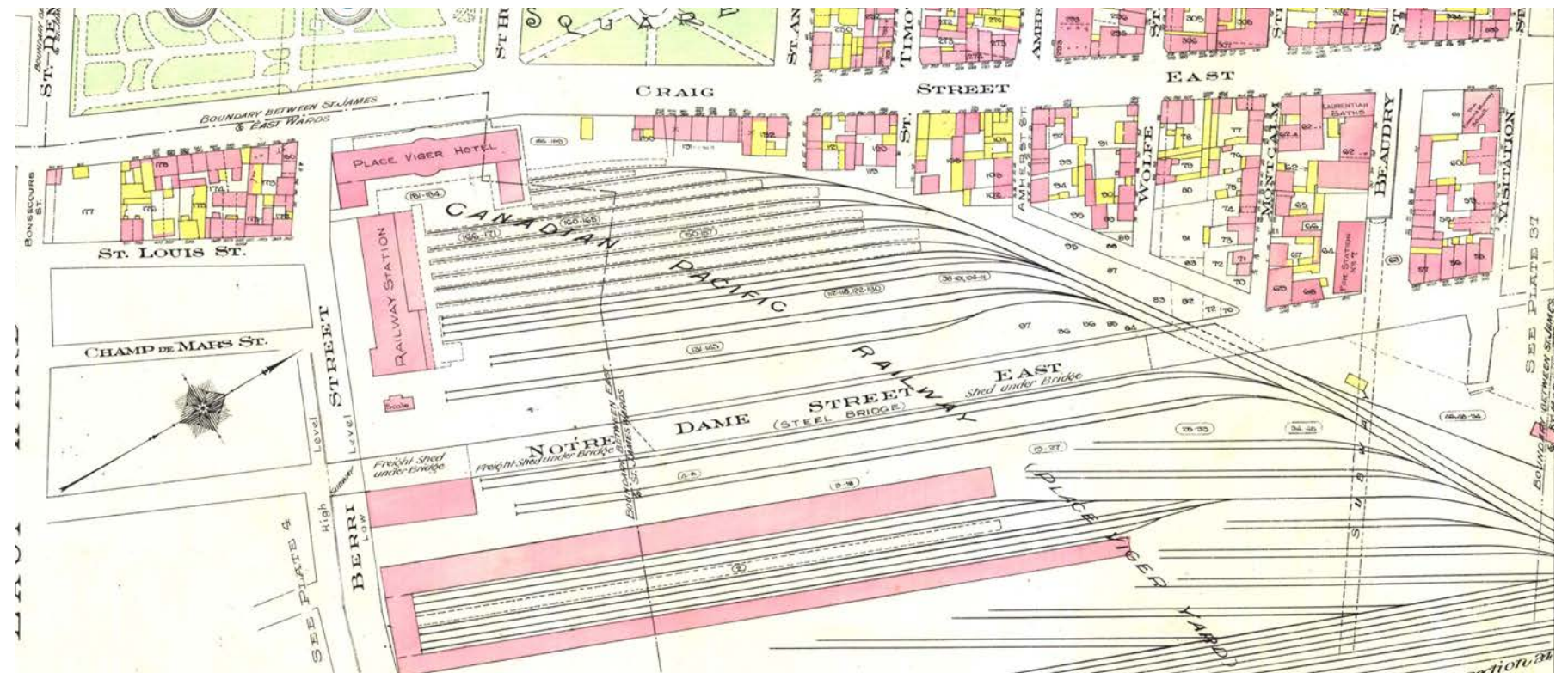


La maison Marguerite-Hay. Date inconnue.

Source : Collection de l'Écomusée du fier Monde.



Plan de Goad 1890, montrant l'état du complexe avant la construction de la gare Viger et du prolongement du complexe vers l'est. Atlas of the City of Montreal, Chas. E. Goad, 1890. Source : BANQ. G/1144/M65G475/G6/1890 DCA.

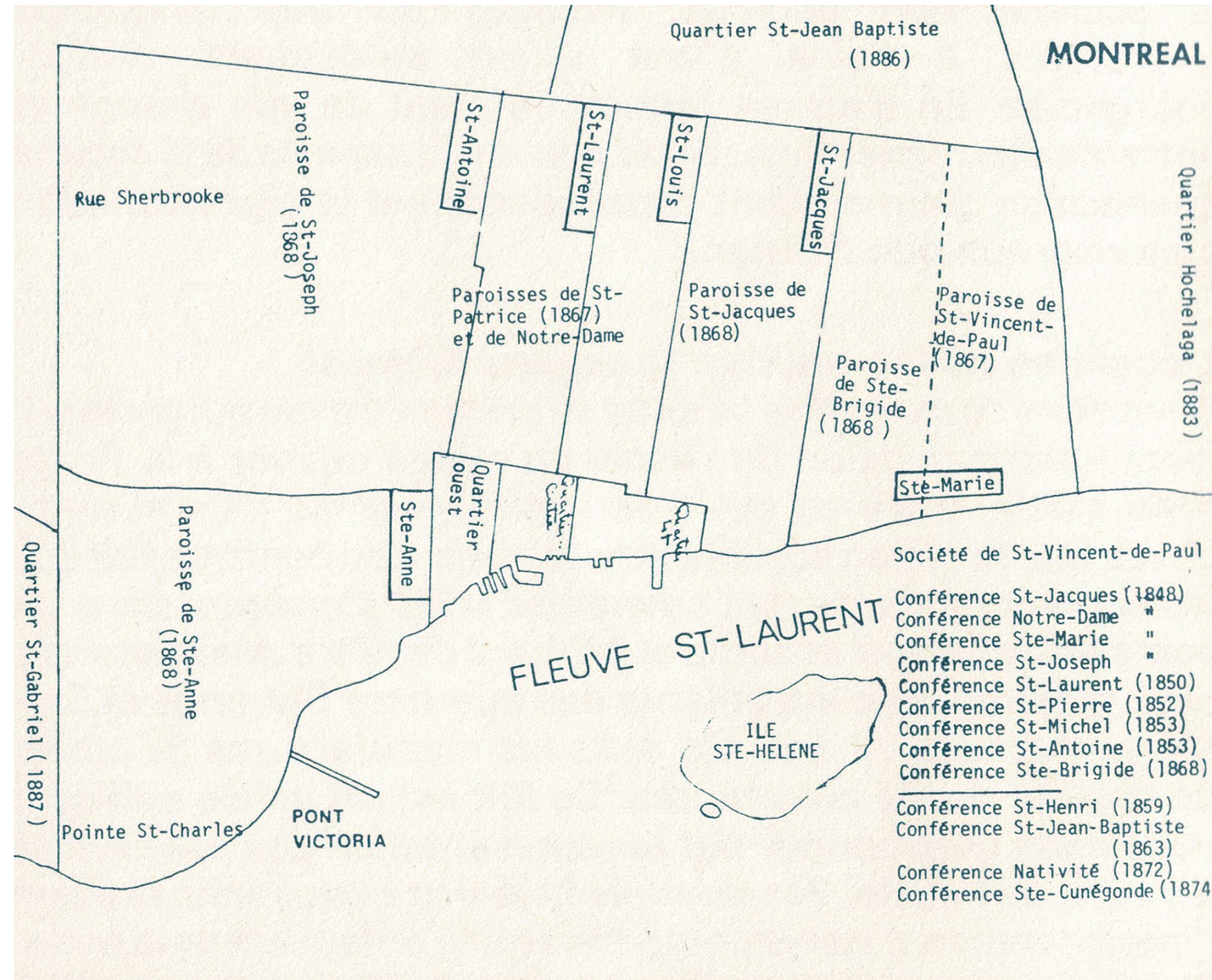


Plan de Goad de 1912 montrant l'état du complexe après la construction de la gare Viger et du prolongement du complexe vers l'est. Atlas of the City of Montreal, Chas. E. Goad, 1912. Source : BANQ. G/1144/M65G475/C3/1912 DCA.

Multiplication des paroisses et cœurs institutionnels

Au début des années 1860, Mgr Bourget demande au pape Pie IX de mettre fin à la domination religieuse des Sulpiciens sur Montréal en autorisant le démembrement de la paroisse Notre-Dame. Monseigneur Bourget remporte sa bataille auprès du pape; il peut désormais diviser la paroisse Notre-Dame en autant de paroisses distinctes qu'il jugera nécessaires. Cette nouvelle autonomie des quartiers avec l'établissement des nouvelles paroisses permet l'organisation des quartiers selon une approche traditionnelle de développement social urbain comprenant une église paroissiale, une école pour jeunes filles et une pour jeunes garçons et parfois différents services offerts par des communautés religieuses. Cette concentration de services permet ainsi de créer un cœur social et institutionnel. La multiplication des nouvelles paroisses qui s'en suivra témoigne de la croissance démographique du secteur. En effet, comme nous l'avons évoqué précédemment, le nombre d'habitants à Montréal, et plus spécifiquement dans les faubourgs, augmente rapidement. La population catholique francophone est particulièrement nombreuse dans le secteur.

En 1867 est décrété l'érection canonique de dix nouvelles paroisses dans Montréal, dont trois dans l'est de la ville, les paroisses Saint-Jacques, Sainte-Brigide et Saint-Vincent-de-Paul.



La carte des paroisses démontre bien la division en 10 paroisses pour le territoire de la ville de Montréal.
Source : UQAM, 1982.

La paroisse Saint-Jacques dessert le territoire défini par les rues Craig (Saint-Antoine), Sherbrooke, Sainte-Elisabeth et Amherst. L'église paroissiale se dresse sur la rue Saint-Denis entre les rues Mignonne (De Maisonneuve) et Sainte-Catherine, à l'emplacement de l'ancienne cathédrale et du palais épiscopal qui furent détruits lors de l'incendie de 1852. Le noyau institutionnel qui lui est rattaché est situé principalement à l'extérieur du secteur à l'étude, le long de la rue Saint-Denis.

La création de la paroisse de Sainte-Brigide s'effectue dans un contexte complexe, car deux groupes réclament le terrain où s'élève alors la chapelle St. Bridget's, soit les Canadiens français et les Irlandais. L'évêque identifie un autre terrain sur la rue Craig (Saint-Antoine) « au centre même de la population irlandaise », mais le terrain a un coût contrairement à celui de la chapelle. Après de longues négociations, une entente prévoit le partage équitable du coût de l'achat des terrains et les chefs de famille irlandaise catholique décident d'installer leur église sur la rue Craig (Saint-Antoine) au coin de la rue Panet. L'érection canonique de Notre-Dame-du-Bon-Conseil (Our-Lady-of-Good-Council), une paroisse anglophone, a lieu en 1879. L'église sera aussi connue sous le nom de St. Mary's.

Bien que l'érection de la paroisse ait lieu en 1867, l'église Sainte-Brigide et son presbytère sont érigés en 1878 selon les plans des architectes Louis-Gustave Martin et Joseph Roch Poitras dans un style néo-roman. Même si sa construction sur la rue Dorchester lui aurait procuré une plus grande prestance, la façade de Sainte-Brigide est construite sur la rue Sydenham (Alexandre-DeSève) pour assurer le maintien d'une école, sans quoi le terrain aurait été rétrocédé selon l'acte de donation du terrain. La construction d'une nouvelle école au nord de l'église en 1895-1896 permet la démolition de l'ancienne école-chapelle et la construction du presbytère. La paroisse se dote à travers les années de plusieurs institutions, dont l'académie de la Visitation et l'externat Sainte-Brigide.



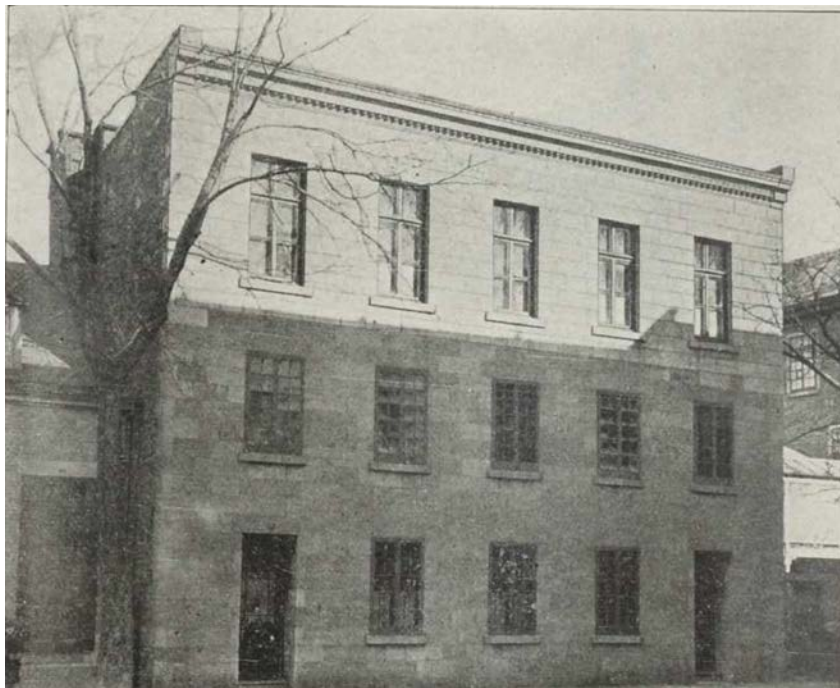
Le front institutionnel de Sainte-Brigide en 1896. À noter à l'extrême droite, la vieille école qui survit.
Source : BAnQ, 2729979.

Fondée en 1833 et aménagée dans de nouveaux locaux en 1860 par les Sulpiciens, l'académie de la Visitation passera sous la responsabilité des Sœurs de la congrégation de Notre-Dame lors de l'érection de la paroisse Sainte-Brigide pour qu'elles puissent enseigner aux jeunes filles. En 1885, les Sœurs de Sainte-Croix ouvrent l'externat Sainte-Brigide pour les jeunes filles, qui sera agrandi en 1887 sur le terrain de la rue Maisonneuve (Alexandre-DeSève).

Pendant les premières années de son existence, la nouvelle paroisse de Notre-Dame-du-Bon-Conseil partagera ses locaux scolaires avec la paroisse Sainte-Brigide. Néanmoins, en raison du nombre croissant d'élèves, une nouvelle académie pour jeunes filles, l'académie Notre-Dame-du-Bon-Conseil, est construite en 1891. Le bâtiment qui accueillait pendant de nombreuses années l'académie Sainte-Marie désormais connue sous le nom de l'école Montcalm, une des plus anciennes écoles qui relèvent de la Commission des écoles catholiques de Montréal, est transformé en l'école Sainte-Marie, une école élémentaire pour les garçons. L'école Montcalm a, quant à elle, été transférée à la paroisse Saint-Jacques.



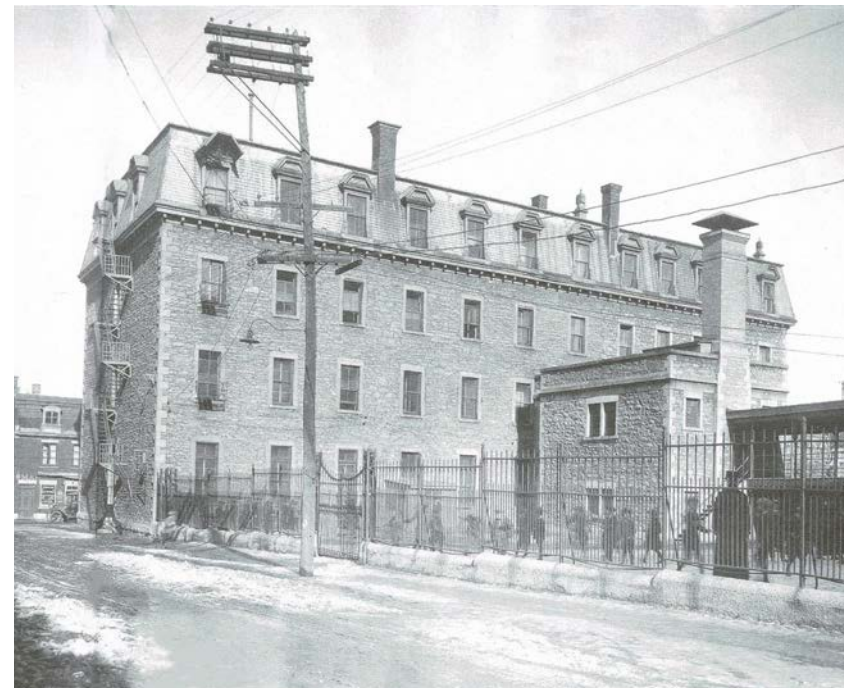
L'église Sainte-Marie entre 1870 et 1920.
Source : BAnQ, 2730209.



L'école Sainte-Marie pour les garçons, sur la rue Craig (Saint-Antoine), est dans les anciennes installations de l'école Montcalm. Date inconnue.

Source : Tiré de Le diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle. BAnQ. 0005280875.

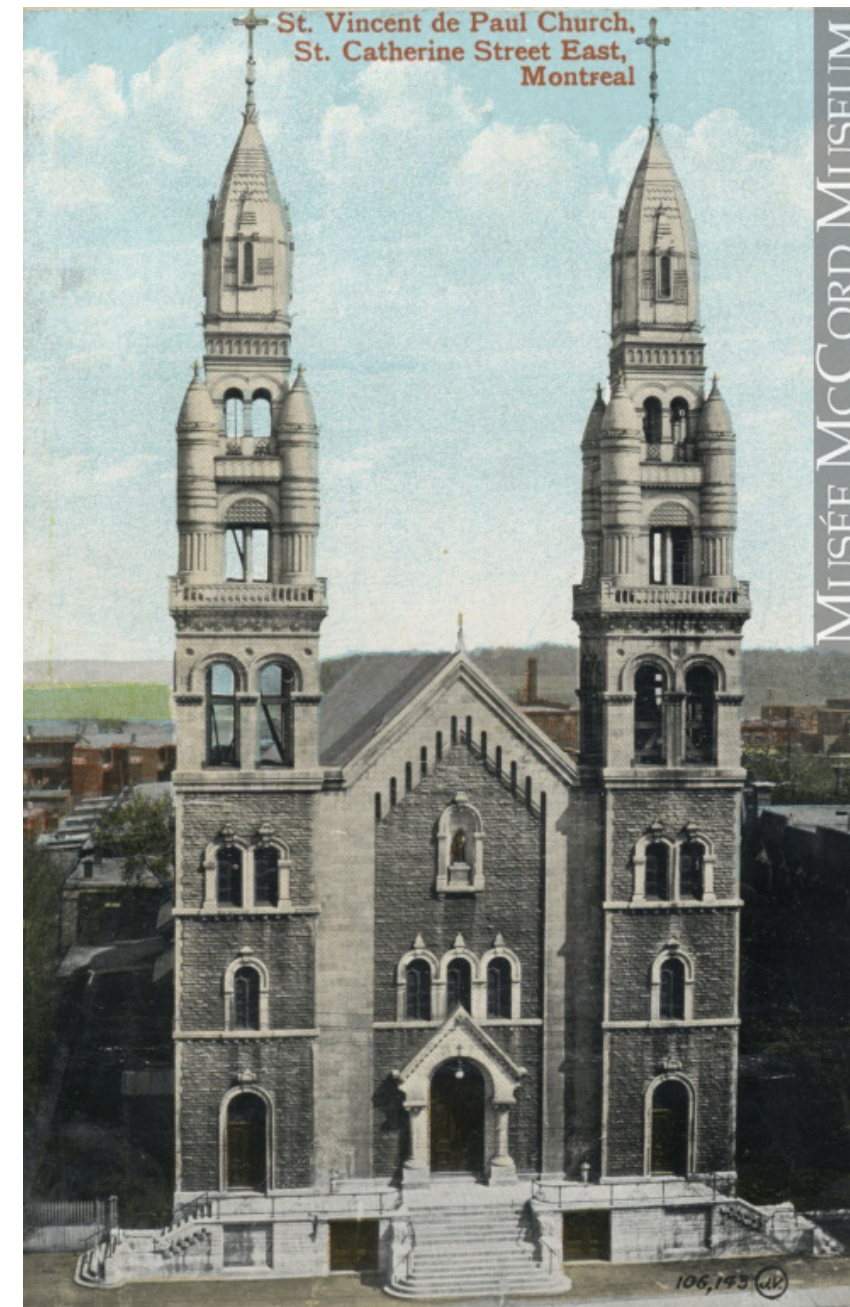
Il est à noter qu'en 1867, l'église Saint-Pierre-Apôtre est détachée de la paroisse Notre-Dame et proclamée desserte de Sainte-Brigide. Néanmoins, les relations restent froides entre les Sulpiciens et les Oblats. Saint-Pierre deviendra finalement une paroisse en 1900. La nouvelle paroisse s'étend de la rue Panet à Saint-André et de la rue De Montigny (De Maisonneuve) au fleuve. Toujours devant l'augmentation du nombre d'élèves, les Oblats transforment dès 1884 la maîtrise Saint-Pierre en école normale et font construire l'école Saint-Pierre en 1887. La maîtrise est alors transformée en résidences pour les frères.



La cour de l'école Saint-Pierre, vue de la rue Sainte-Rose. Date inconnue.

Source : Archives des Frères Maristes, Dossier 525.512, IBE X3150 750 247.

À l'instar de Saint-Jacques et de Sainte-Brigide, la paroisse Saint-Vincent-de-Paul est démembrée de la paroisse Notre-Dame et érigée canoniquement en 1867. Une église et le presbytère sont construits en 1876 par l'architecte Adolphe Lévesque. Un incendie ravage l'église en 1924, qui sera reconstruite en 1925 sous les plans de Ludger Lemieux. La paroisse inclut l'académie Saint-Vincent-de-Paul, construite une première fois en 1870, puis reconstruite en 1890 sous le nom de l'école Champlain pour répondre aux besoins de la population qui a doublé en 15 ans. Située sur la rue Fullum, une école tenue par les Sœurs de la congrégation de Notre-Dame et connue sous le nom d'école du Courant Sainte-Marie est également incluse dans la paroisse Saint-Vincent-de-Paul. Après avoir logé dans plusieurs maisons louées au fil des années, l'école déménage dans un nouveau bâtiment en 1881 sur la rue Sainte-Catherine au coin Dufresne et adopte le nom d'académie, puis pensionnat Sainte-Catherine.

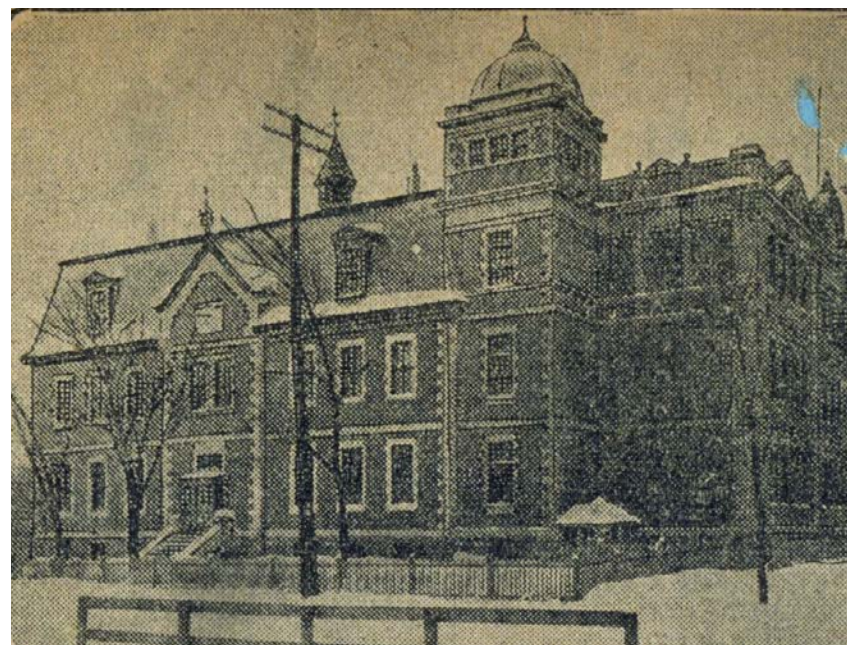


Église Saint-Vincent-de-Paul, rue Sainte-Catherine Est, vers 1910.

Source : Musée McCord, MP-0000.851.7.

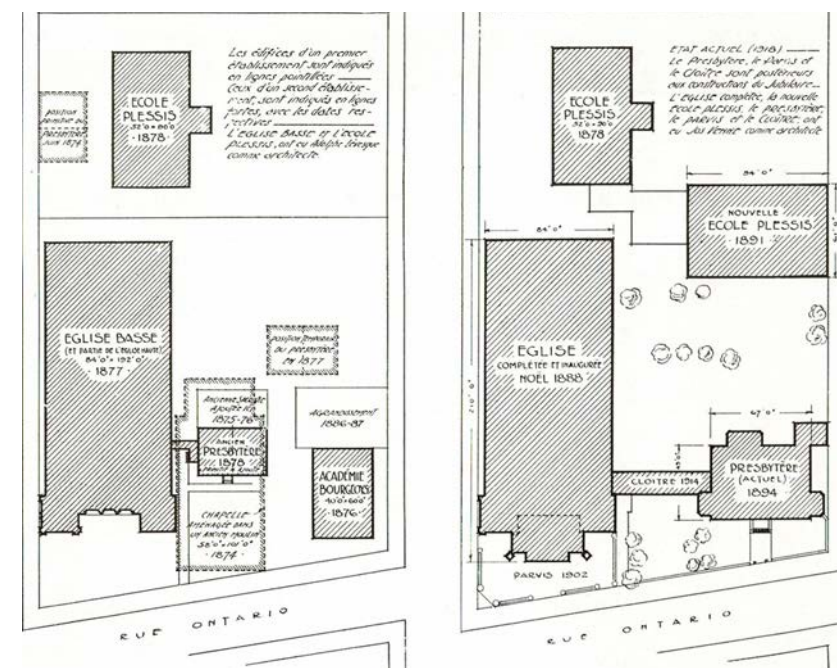


Pensionnat Sainte-Catherine vers 1907.
Source : BAnQ, 2629799.



L'école Champlain, vers 1907.
Source : BAnQ, 2730697.

En 1874, une nouvelle paroisse est formée au nord de la paroisse de Sainte-Brigide à partir de la rue Logan jusqu'à Sherbrooke pour desservir la population, Sacré-Cœur-de-Jésus. Ses limites territoriales sont la rue Sherbrooke au nord, la rue Logan au sud, la rue de la Visitation à l'ouest et la rue Colborne (De Lorimier) à l'est. La corporation épiscopale fait l'acquisition de plusieurs lots dans le prolongement de la rue Durham (Plessis) et installe l'église dans une ancienne manufacture. Les soubassements d'une église en pierre sont construits en 1876 sous la supervision d'Adolphe Lévesque et la construction de l'église supérieure est complétée 10 ans plus tard par l'architecte Joseph Venne, qui habite et se marie dans cette même paroisse. Le terrain étant assez grand pour y accueillir une école pour jeunes filles, l'institution est érigée en 1875 à l'angle des rues Ontario et Sydenham (Alexandre-DeSève). L'école du Sacré-Cœur, qui deviendra par la suite l'académie Marguerite-Bourgeoys, est dirigée par les religieuses de la congrégation de Notre-Dame. En 1878, l'école Plessis ouvre ses portes aux jeunes garçons de la paroisse. Dirigée par les Frères des écoles chrétiennes, l'école se situe au nord de l'église, entre les rues Durham (Plessis) et Sydenham (Alexandre-DeSève). Un nouveau pavillon de l'école est ouvert dès 1891 sur la rue Maisonneuve (Alexandre-DeSève) pour accommoder un nombre grandissant d'élèves. La fréquentation de l'école Plessis a effectivement triplé entre 1886 et 1893. Une stratégie différente est privilégiée pour l'académie Marguerite-Bourgeoys, qui subit la même pression. Elle est démolie en 1889 pour s'installer dans des locaux plus grands dans un emplacement situé entre les rues Plessis et Panet. L'espace libéré à l'est de l'église permet la construction du nouveau presbytère. Un incendie en 1922 entraîne la reconstruction de l'église, tout en conservant les murs de l'église incendiée. Les deux tours restent de hauteur inégale, mais les flèches ne seront pas reconstruites.

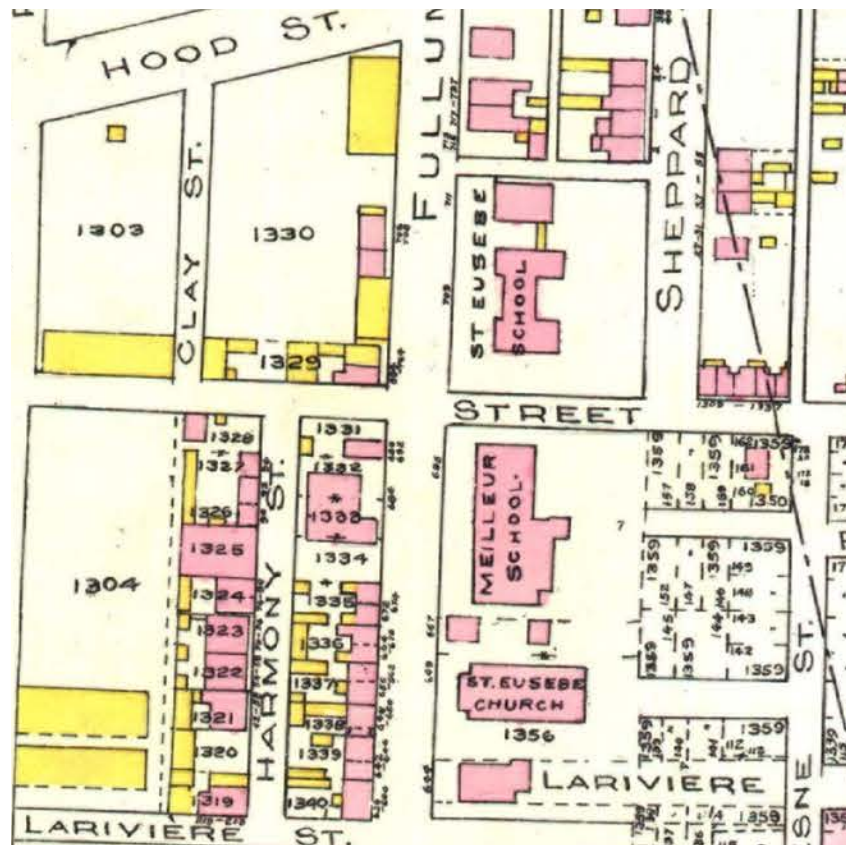


Schématisation de l'évolution du site de Sacré-Cœur de Jésus avant et après l'intervention de Joseph Venne.
Source : L'église Sacré-Coeur-de-Jésus.



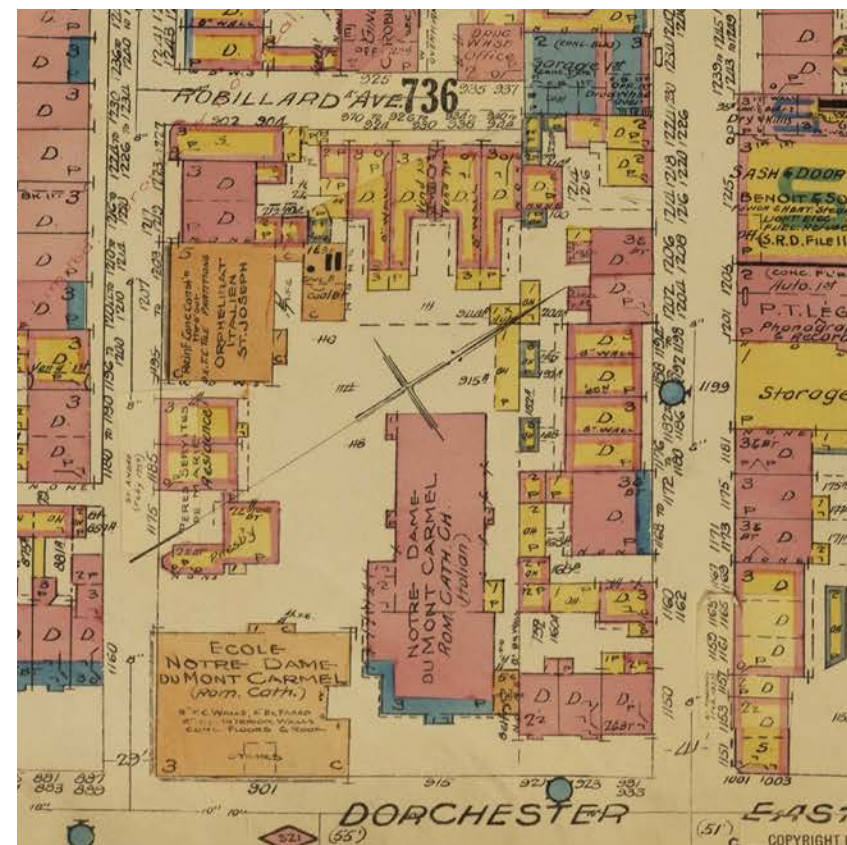
Vue sur l'ensemble de Sacré-Cœur.
Source : Tiré de Le Comité de construction et d'art sacré de l'Archevêché de Montréal, (1987). L'église Sacré-cœur-de-Jésus.

Un démembrement du nord de la paroisse Saint-Vincent-de-Paul a lieu en 1897 avec l'érection canonique de la paroisse Saint-Eusèbe de Verceil. Une première chapelle est construite en 1897. Le presbytère est construit entre 1910 et 1912 suivant les plans de Georges-Alphonse Monette. L'église paroissiale est réalisée en deux temps, en raison du déclenchement de la Première Guerre mondiale qui interrompt la construction. En 1913, les soubassements sont complétés avec les plans d'Aristide Beaugrand-Champagne. La construction de l'église recommence et est achevée entre 1922 et 1923 sous la direction de l'architecte Joseph Henri-Caron. Entre-temps, l'école pour les jeunes filles Saint-Eusèbe est construite par Maurice Perrault en 1906 et l'école Jean-Baptiste-Meilleur, pour les jeunes garçons, en 1925 selon les plans réalisés par Joseph Perrault. Les deux écoles sont situées à proximité de l'église Saint-Eusèbe, sur la rue Fullum. Une résidence pour les Frères du Sacré-Cœur, responsables de l'enseignement, est construite en 1904 en face de l'école Meilleur.



Le centre institutionnel de Saint-Eusèbe-de-Verceil se concentre au coin des rues Amity et Fullum. Atlas of the City of Montréal and vicinity, Chas. E. Goad, 1912.
Source : BANQ, G/1144/M65G475/C3/1912 DCA.

En 1905, la première paroisse italienne de Montréal est érigée canoniquement sous le nom de Notre-Dame-du-Mont-Carmel. Son territoire est situé entre les avenues De Lorimier, Mont-Royal, les rues Redpath, de la Montagne, McCord et le fleuve Saint-Laurent. L'église paroissiale s'installe sur la rue Dorchester (René-Lévesque), entre les rues Saint-André et Saint-Timothée, au cœur de la communauté comptant 5 930 Italiens, situés principalement dans le quadrilatère formé par les rues Beaudry, Ontario, Saint-Urbain et Notre-Dame. La plupart des Italiens étant installés pour la plupart sur la rue Saint-Timothée à proximité du marché Saint-Jacques, c'est dans ce secteur que la première Petite-Italie du Canada prend racine. La paroisse fera construire sur le même îlot que l'église qui sera agrandie en 1911 un presbytère (1905), une école (1926) et un orphelinat (1932). L'école et l'église seront démolies lors de l'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque) dans les années 1950.



Îlot institutionnel du Notre-Dame-du-Mont-Carmel entre les rues Saint-André et Saint-Timothée, le long de la rue Dorchester. Insurance Plan of the city of Montréal, volume III, Underwriters' Survey Bureau, 1939.
Source : BANQ, 3216546.



Façade de l'église de Notre-Dame-du-Mont-Carmel, vers 1930.
Source : BANQ Vieux-Montréal, o6M_P748S1P1389.

La paroisse de Sainte-Catherine-d'Alexandrie est érigée en 1912 suivant un démembrement des paroisses Sacré-Coeur-de-Jésus, Saint-Jacques, Saint-Pierre et Sainte-Brigide. L'école Salaberry, construite en 1907 pour décongestionner l'école paroissiale du Sacré-Coeur-de-Jésus, sert de chapelle jusqu'à l'érection de l'église en 1913 et devient la nouvelle école paroissiale. Située sur la rue Robin, entre les rues Beaudry et Montcalm, elle est érigée en 1907 selon les plans de l'architecte Joseph Venne. Construite à la suite de l'incendie meurtrier de l'Hochelaga School, l'école Salaberry est la première école incombustible en béton de la Commission des écoles catholiques de Montréal. En 1910, une autre école est construite à proximité, l'académie Garneau, pour y accueillir les jeunes filles. Un architecte de renom, Jean-Omer Marchand, réalise les plans du bâtiment localisé sur la rue de la Visitation. Dirigée par une direction et des enseignants laïques, l'école agrandit sa cour arrière vers la rue Panet en 1946. Une annexe à l'académie Garneau est construite en 1916 et 1917 sur la rue Saint-André à l'angle du prolongement de la rue Robin : l'académie Marguerite-Lemoine est réalisée selon les plans de Bigonnesse et Prairie, et de Lachance.

Des églises de confessions variées continuent à s'implanter dans le secteur. En 1894, la première église protestante francophone, Saint-Luc, est construite sur la rue Papineau selon les plans de D.R. Brown. Une église anglicane est construite en 1906 à l'angle des rues De Lorimier et Sherbrooke. L'église reste en fonction jusqu'en 1949 pour être utilisée par les Compagnons de Saint-Laurent avant de redevenir une église. Une église méthodiste francophone est également fondée sur la rue Ontario, à l'angle de la rue Saint-André, au début du 20^e siècle. Elle sera fusionnée avec l'église presbytérienne du Saint-Sauveur en 1924.

L'administration et l'organisation des écoles à l'époque reposent également sur d'autres systèmes que le système paroissial catholique. La Commission des écoles catholiques de Montréal entreprend au début du 20^e siècle la construction de nouvelles écoles, dont l'école Meilleur dans la paroisse de Saint-Eusèbe, dont l'administration sera confiée aux Frères des écoles chrétiennes, et fait l'achat d'établissements appartenant aux communautés religieuses, dont l'école Sainte-Brigide en 1901. La paroisse Sainte-Brigide se dote également de l'académie Sainte-Brigide, construite sur un terrain de la rue Papineau au début du siècle.

Plusieurs écoles protestantes anglophones ont pignon sur rue dans le secteur. Une première école nommée Quebec Suburbs School, installée d'abord dans une maison privée sur le square Papineau puis sur la rue Colborne (De Lorimier), aurait transféré ses élèves vers l'école de la rue Panet. Une nouvelle école est construite sur la rue Sainte-Catherine à proximité de la rue Dorion pour accueillir 513 élèves et remplace la Panet Street School. En 1893, l'école Lansdowne est la plus grosse école protestante de la ville de Montréal.



Église Sainte-Catherine-d'Alexandrie.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



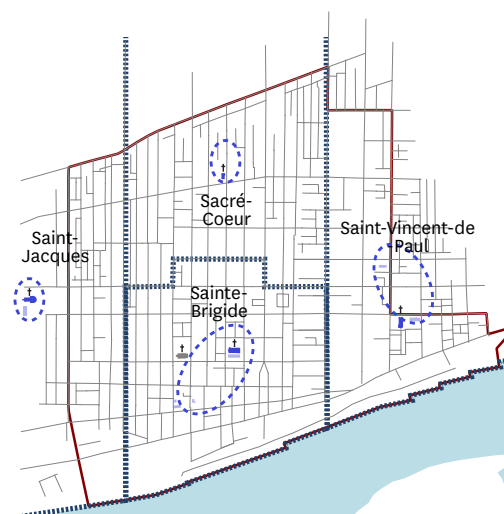
L'école Lansdowne sur la rue Sainte-Catherine en 1905.
Source : Montreal Illustrated Post Card Co. BANQ, 4746239.



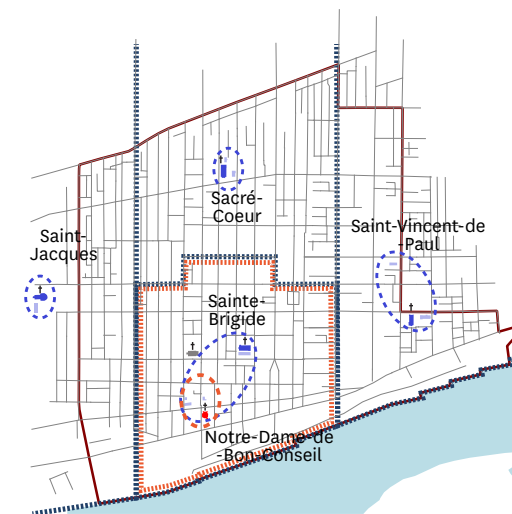
Avant 1867



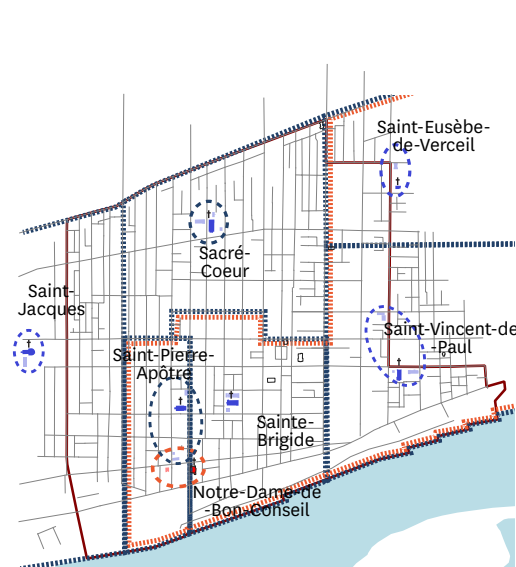
1867



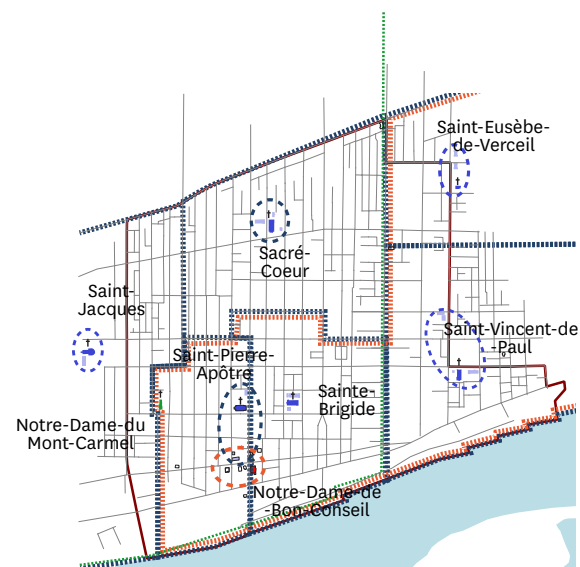
1874



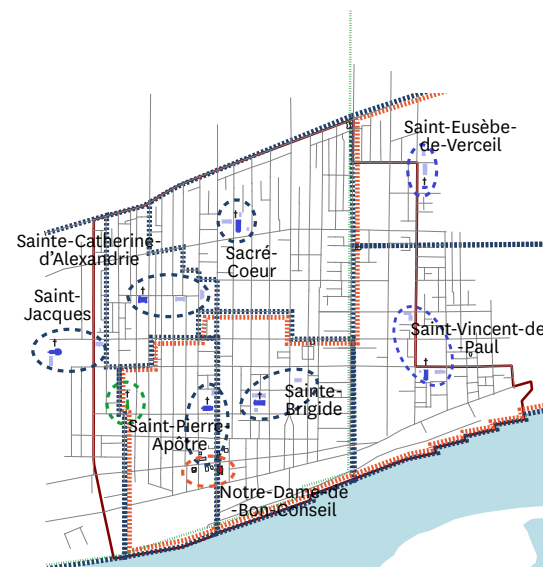
1879



1900



1905



1912

- Paroisse francophone
- Paroisse anglophone
- Paroisse italienne
- Coeur paroissial francophone
- Coeur paroissial anglophone
- Coeur paroissial italien
- † Église paroissiale francophone
- † Église paroissiale anglophone
- † Église paroissiale italienne
- † Église de desserte

Évolution des paroisses dans le secteur.
Source :

La poursuite et la diversification des œuvres des congrégations religieuses

Toujours présentes et très actives dans le développement social du secteur, les congrégations religieuses, en plus de leur implication dans l'enseignement, poursuivent et entreprennent de nouvelles œuvres de charité.

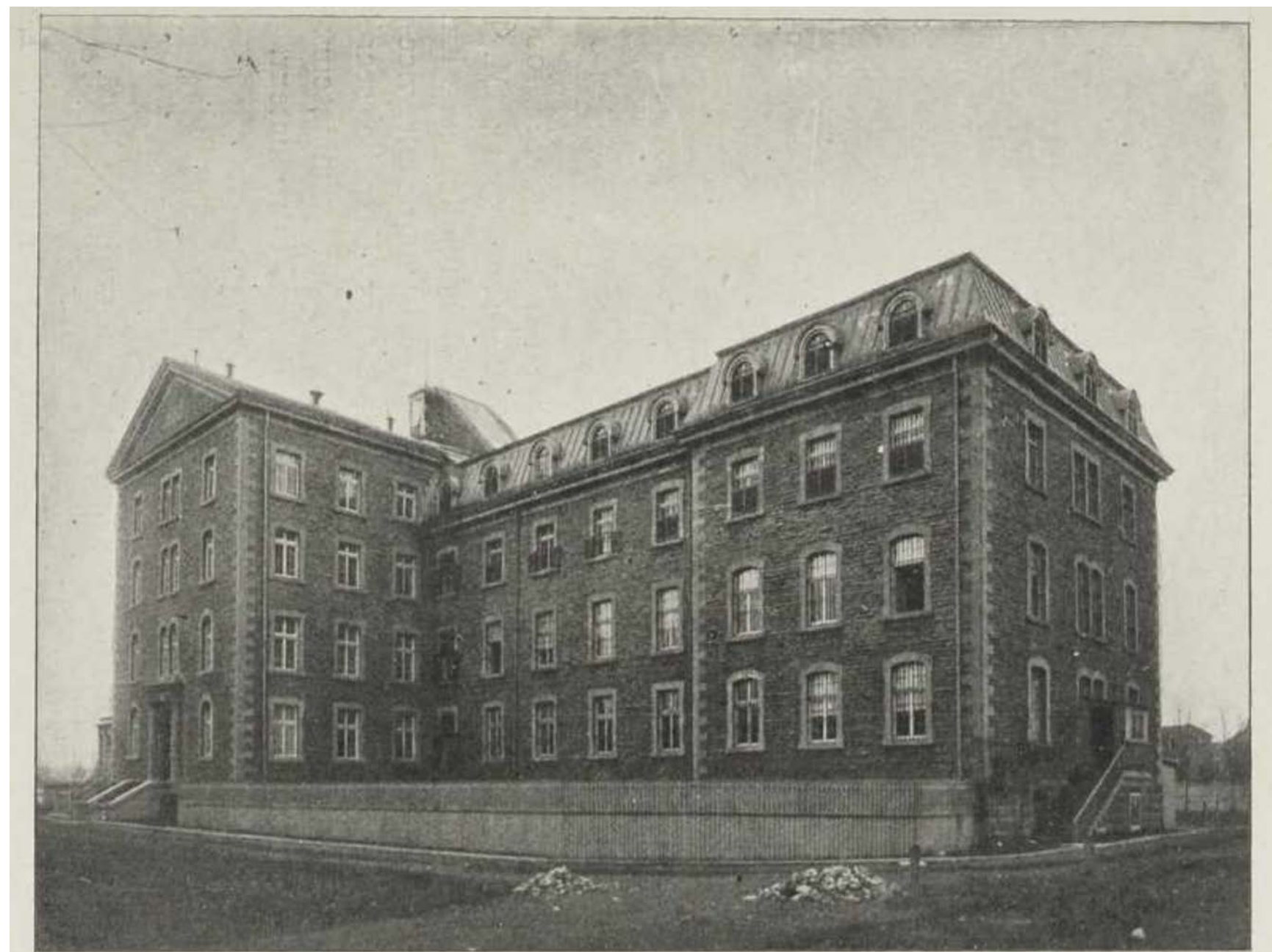
Au début des années 1870, deux congrégations religieuses s'investissent dans l'aide aux délinquants. En 1868, les Frères de la charité font construire un bâtiment pour y aménager l'hospice Saint-Vincent de Paul, en vue d'y accueillir des vieillards et des orphelins. Le bâtiment est construit sur la rue Mignonne (De Maisonneuve), au coin de ce qui deviendra la rue Berri. Parallèlement, une nouvelle législation adoptée en 1869 prévoit la création d'écoles de réforme comme solution pour les jeunes vagabonds et les délinquants plutôt que la prison. Dans cette nouvelle mouvance, le gouvernement mandate en 1873 les Frères de la charité pour instaurer une nouvelle école de réforme, dans l'hospice. L'école de réforme sera maintenue en fonction jusqu'en 1933.

En 1870, les Sœurs du Bon-Pasteur ouvrent un refuge pour femmes en détresse sortant de prison, le monastère Saint-Joseph-du-Bon-Pasteur sur la rue Fullum, au sud de la rue Ontario. Elles cèdent l'année suivante le terrain au gouvernement à la condition qu'y soit construite une prison pour femmes, administrée par les religieuses. La construction de l'asile Sainte-Darie est entreprise en 1873 et sera complétée en 1876. Les Sœurs du Bon-Pasteur resteront responsables de l'administration de la prison jusqu'en 1960.

Les Sœurs de la Providence créent à l'angle des rues Fullum et Sainte-Catherine leur seconde maison-mère qui regroupe un ensemble de services à la communauté dont l'école Sainte-Catherine (1881 et 1894), le foyer de la Providence (1885), l'hospice Gamelin et le foyer Émilie-Gamelin.

Les Sœurs de la Providence tiennent également depuis 1854 l'asile Saint-Vincent-de-Paul sur la rue de la Visitation qui accueille des enfants qui pour différentes raisons ont été renvoyés des écoles. L'asile est agrandi en orphelinat en 1898.

Une école pour les Sœurs de la congrégation est également présente sur la rue Notre-Dame, entre les rues Parthenais et Fullum selon les cartes de 1879 et 1890.

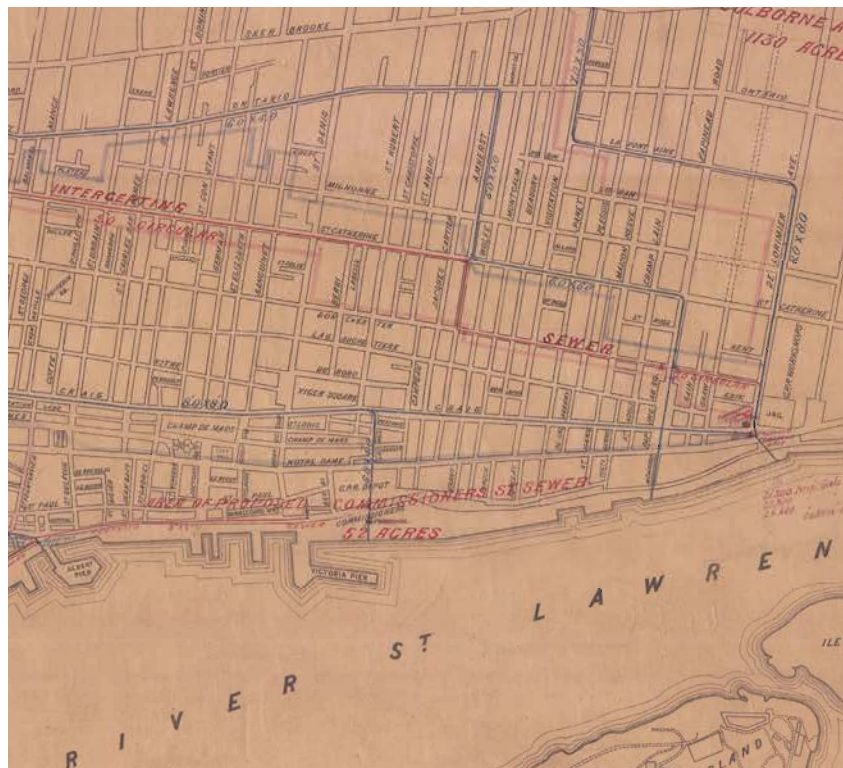


ASILE SAINTE-DARIE, (Prison des Femmes). — Rue Fullum.

Asile Sainte-Darie sur la rue Fullum.
Source : Tiré de Le diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle.

Développement des infrastructures municipales

Vers 1850, le quartier Sainte-Marie ne possède pas encore de système d'égout ni d'aqueduc. Seuls les abords immédiats de la brasserie Molson sont desservis. La première installation de tuyaux d'égout remonte à 1847 sur la rue Sainte-Marie (Notre-Dame) entre les rues Monarque et de la Visitation. D'autres seront installés sur de petites sections de rues à l'ouest du quartier, à la fin des années 1850 et durant la décennie 1860. C'est toutefois surtout au cours des années 1870 que le réseau d'égouts se consolide et où les plus importants collecteurs sont construits. En effet, depuis 1878, le collecteur Craig, qui suit la rue Saint-Antoine et l'ancien ruisseau Saint-Martin, rejoint le collecteur De Lorimier (1871), qui lui suit le tracé des anciens ruisseaux de la Montagne et de l'Est, pour se jeter dans le fleuve, au pied du courant Sainte-Marie. L'organisation du réseau d'égouts dans le quartier Sainte-Marie repose principalement sur ces deux gros collecteurs.

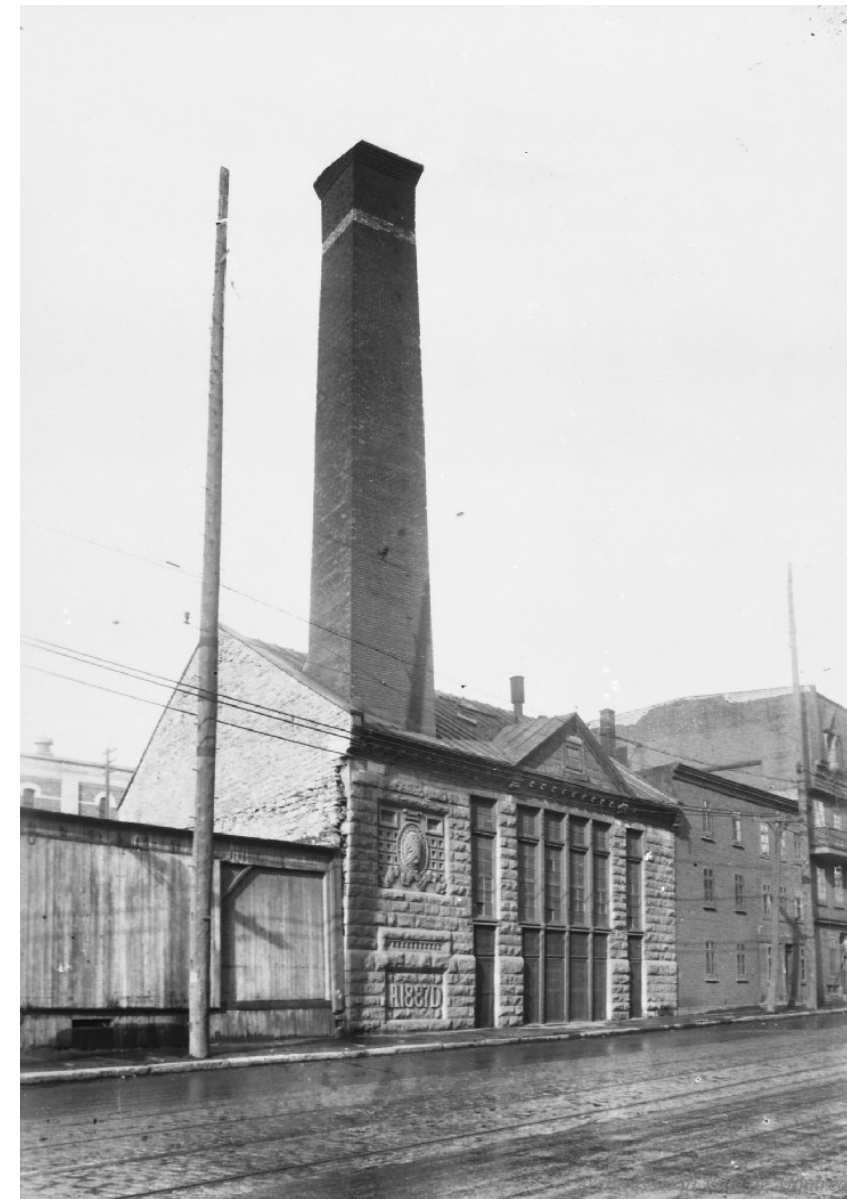


Ce plan des égouts collecteurs de 1888 montre bien le rôle important que jouent les collecteurs De Lorimier et Craig.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-5P034.

Au même moment où le réseau d'égouts et d'aqueducs se met en place dans le quartier Sainte-Marie et plus largement à Montréal, une série d'autres infrastructures municipales sont construites afin notamment de réduire l'impact des inondations récurrentes dues aux embâcles. En plus de causer des dommages aux propriétés, ces épisodes d'inondations sont identifiés comme étant responsables de miasmes propices à la propagation de maladies. Pour ce faire, un comité est créé, le Comité spécial sur les inondations, afin d'émettre certaines recommandations. On y suggère notamment la construction de trois ouvrages municipaux réalisés simultanément en 1887 par les mêmes concepteurs, soient la levée (digue) Saint-Gabriel à Pointe-Saint-Charles, aujourd'hui démolie, et les stations de pompage Riverside de la rue Mill et Craig de la rue Saint-Antoine Est.

Tirant profit de la présence des collecteurs existants Craig et De Lorimier, le Comité des inondations identifie un site, rue Craig, et y recommande la construction d'une station de pompage. Le concept général de l'usine Craig est le suivant : un coursier est construit dans l'égout collecteur. Une vanne est placée dans ce coursier et interrompt la continuité de l'égout. Arrêtée par cette vanne, l'eau passe dans un conduit qui se rend aux pompes d'où elle est élevée et rejetée dans le fleuve. Le 5 août 1887, la Cité de Montréal fait l'acquisition d'un terrain appartenant à François Foisy situé entre les rues Craig et Notre-Dame. Réalisée sous la direction de Percival W. Saint-George, inspecteur de la Cité, l'usine de pompage Craig, tout comme la station de pompage Riverside construite la même année, est l'œuvre des architectes Maurice Perrault et Albert Mesnard. L'architecture de la station Craig s'apparente davantage à celle des magasins entrepôts des rues de la Commune et Saint-Paul que des bâtiments institutionnels de l'époque vraisemblablement à cause de sa fonction. Toutefois, malgré son faible volume, les concepteurs réussissent à lui conférer une figure d'édifice public par le recours à la pierre rustique et par la présence des lucarnes en pignon. Les travaux qui débutent la même année sont parachevés en avril 1888 et la station est immédiatement mise en service. Ayant perdu sa pertinence dans le réseau, elle est désaffectée depuis 1987.



On note sur cette photographie de 1921 la composition néoclassique de la façade Notre-Dame de la station Craig et son insertion dans le milieu.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM094-Y-1-17-DO448.

L'expansion des industries dans le secteur et leur impact sur le territoire et la population

La croissance démographique, le développement du transport et les améliorations en matière d'énergie et de technologie mécanisées se poursuivent dans le dernier tiers du 19^e siècle. L'industrialisation du secteur à l'étude est étroitement liée à ces conditions, et celui-ci prend donc de l'expansion en plus de se moderniser au début du 20^e siècle. Cette croissance industrielle entraîne notamment des changements dans le cadre bâti du quartier et dans les conditions de vie de ses résidents.

Dès 1870, on note une diversification de la structure industrielle du secteur à l'étude. Les entreprises sont plus nombreuses et le développement ne repose plus en grande partie sur les Molson. Le recensement de 1901 permet de voir que le quartier Sainte-Marie possède une forte structure industrielle. Le quartier possède à l'époque 24 très grandes entreprises dont la valeur de production est évaluée à plus de 50 000 \$ (employant 5 809 personnes au total), 27 entreprises moyennes dont la valeur de production se situe entre 12 000 \$ et 50 000 \$ (employant 572 personnes au total) et 35 petites entreprises dont la valeur de production est située entre 12 000 \$ et 2 000 \$ (employant 334 personnes au total).

Certaines grandes industries prennent de l'expansion et se modernisent autour de trois axes importants soit Notre-Dame, De Lorimier et Parthenais. La Canadian Rubber (usine de caoutchouc) deviendra probablement vers la fin du 19^e siècle l'employeur principal puisqu'elle offre à elle seule 900 emplois réguliers. Cette usine établie au coin de Notre-Dame et Papineau en 1854 dans de modestes installations prend énormément d'ampleur durant cette période. Au début du 20^e siècle, la compagnie occupe près de 150 000 m² de terrain en bordure du fleuve, près de la rue Papineau au côté de la brasserie Molson. Cette dernière connaît également une très grande augmentation de sa capacité de production vers la fin du 19^e siècle grâce aux nombreux investissements réalisés pour moderniser ses installations. La Dominion Oil Cloth (production de revêtements) fondée en 1872 dans de modestes installations sur la rue Parthenais au sud de Sainte-Catherine connaît une expansion fulgurante. Au début du 20^e siècle, la compagnie occupe

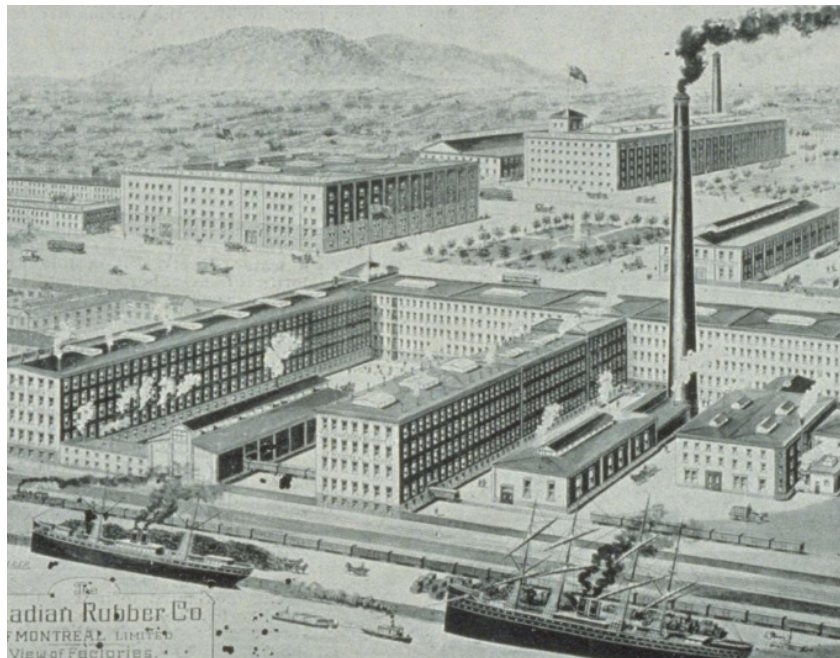
6 bâtiments et emploie 120 ouvriers. La Consolidated Lithograph Manufacturing (gravure, imprimerie et lithographie) fait construire en 1899 une usine au 1800, rue Parthenais, et en 1907, les diverses entreprises de la famille Burland sont regroupées et toute la production est faite sur la rue Parthenais.

En 1883, le Canadien Pacifique fait construire un imposant complexe au coin des rues Sainte-Catherine et De Lorimier surnommé le New Shop. L'expansion ferroviaire du début 20^e siècle amène toutefois le déménagement de la production vers les Shop Angus. Les bâtiments de l'avenue De Lorimier sont alors vendus à diverses entreprises industrielles dont Canadian Bronze, Eastern Steel Products et Carter White Lead. La Compagnie Barsalou fondée en 1875 et qui occupait un édifice sur la rue Sainte-Catherine au coin de Plessis décide également de déplacer sa production sur la rue De Lorimier dans une usine construite par l'architecte Eugène Payette au sud de la rue Logan, le même architecte qui a conçu l'ancienne bibliothèque municipale au coin de la rue Beaudry et Sherbrooke.

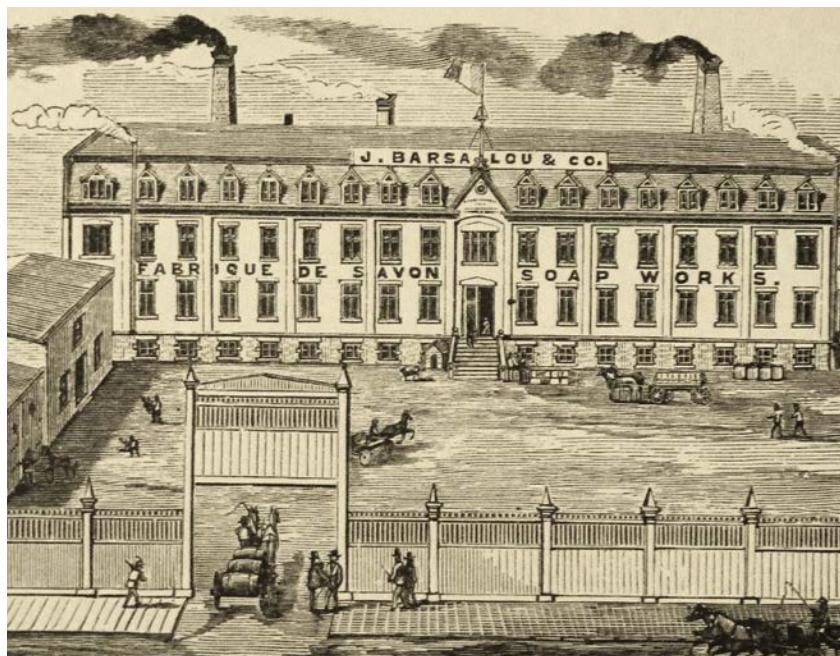
Ce sont donc les entreprises déjà établies dans le secteur avant le 20^e siècle qui prennent de l'expansion et qui deviennent les joueurs industriels importants. On retrouve à la tête des plus grandes industries du quartier de grands bourgeois s'étant enrichis dans le commerce des fourrures, du bois et des transports et dont les noms sont connus depuis des décennies dans tout le Canada. En plus des nombreuses propriétés foncières détenues par ces derniers, surtout dans la partie sud du quartier, on note qu'ils sont également impliqués sur plusieurs conseils d'administration de diverses entreprises. Ainsi, ce sont à peu près les mêmes hommes que l'on retrouve à la tête de la Canadian Rubber et de l'entreprise Dominion Oil Cloth. Un membre de la famille Molson apparaît également au conseil d'administration de la Canadian Rubber Company of Montreal en 1903. D'ailleurs, Joseph Barsalou, propriétaire de la compagnie du même nom, est également l'un des fondateurs de la Canadian Rubber.



Les industries de grand gabarit se situent surtout en bordure de la rue Notre-Dame et De Lorimier.
Source : BAnQ.



L'entreprise Canadian Rubber, vers 1909.
Source : BANQ, 0002731675.



L'usine Barsalou sur la rue Sainte-Catherine.
Source : BanQ, 0002743666.

Bien que majoritairement concentrées dans la partie sud du secteur, de nombreuses entreprises s'inscrivent dans une trame urbaine mixte à dominance résidentielle. Celles-ci vont également croître et se moderniser au cours de cette période. C'est le cas de la compagnie Alphonse Raymond, qui opère une petite conserverie située sur la rue Plessis depuis 1905 et qui fait construire une nouvelle usine sur la rue Panet pour diversifier et augmenter sa production de produits alimentaires. En 1910, le Eagle Shoe s'installe dans les édifices qui se distinguent alors fort peu des maisons environnantes sur la rue Beaudry et qui appartenaient précédemment à la Canadian Composing Co. L'entreprise fera construire quelques années plus tard un nouveau bâtiment sur la rue de la Visitation.

Durant cette période, on assiste à une croissance et à une diversification importante des industries dans le secteur à l'étude. Des industries de tabac (The Adams Tobacco), de textiles (Canada Thread Co.), de vêtements (Aird and Son), pour n'en nommer que quelques-unes, viennent s'y installer. Quelques-unes de ces nouvelles entreprises ont comme point en commun un besoin croissant d'une main-d'œuvre peu qualifiée.

C'est le cas des industries de textile, d'alimentation et de tabac, qui emploient notamment une grande quantité de femmes et d'enfants. Bien que située tout juste à l'extérieur du secteur, il est important de mentionner le rôle important joué par la MacDonald Tobacco, qui emploie à elle seule une partie importante de la force ouvrière des quartiers avoisinants.

Les résidences bourgeoises du début du 19^e siècle disparaissent avec l'afflux massif de ruraux canadiens-français et de l'appauvrissement du quartier. Cette paupérisation se matérialise dans le secteur par une densification du tissu urbain à proximité des usines ainsi que par une architecture qui s'adapte aux besoins des familles ouvrières. En effet, n'ayant pas les moyens de s'établir loin de leur lieu de travail et avec des moyens financiers très restreints, les constructions résidentielles sont modestes et compactes. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'apparaissent de nouvelles typologies résidentielles associées aux classes ouvrières.



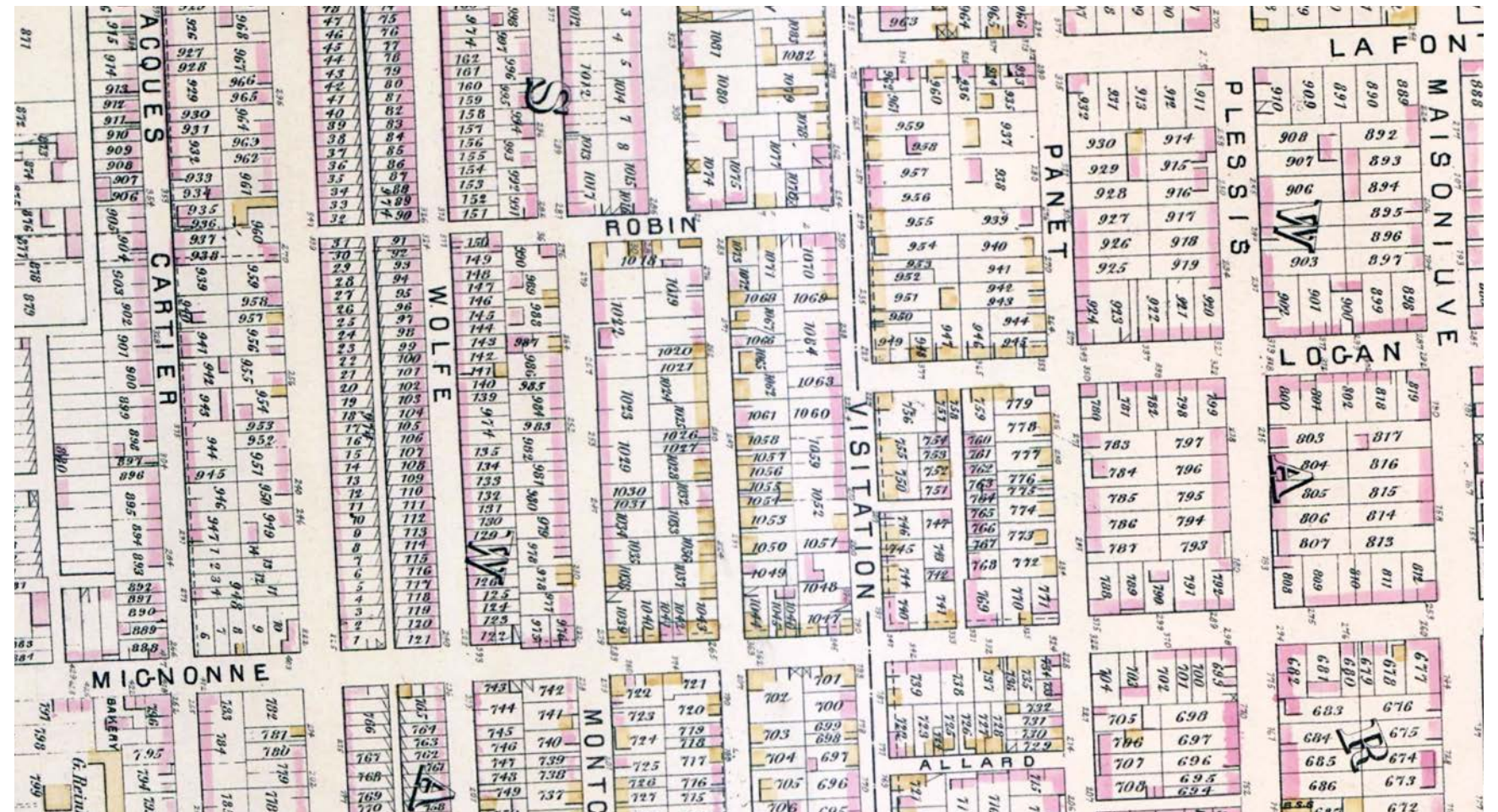
Plusieurs femmes travaillent dans le secteur du textile. Date inconnue.
Source : William James Topley. Bibliothèque et Archives Canada. PA-042949. Collection de l'Écomusée du fier monde.

L'émergence d'une nouvelle typologie résidentielle : le plex

1860-1870 : première génération de plex

La croissance démographique et l'industrialisation ont des répercussions importantes sur le cadre bâti du secteur. L'affluence d'immigrants (ruraux et étrangers) devant être logés à proximité des usines et des sources d'emploi occasionne une croissance significative des constructions résidentielles durant ces deux décennies. L'émergence d'un nouveau type d'habitation constitué de logements superposés (communément appelé « plex ») s'impose comme une solution d'habitation d'urgence en réponse à l'accroissement rapide d'une population à faible revenu. Les premiers îlots du secteur, formé des rues Amherst, Sherbrooke, de l'avenue Papineau et du boulevard René-Lévesque, sont tracés par les rues De Champlain, De Maisonneuve (Alexandre-DeSève), Plessis, Panet et de la Visitation. Ceux-ci ont entre 60 et 70 mètres de profondeur, ne possèdent pas de ruelle et comportent un cadastre quelque peu irrégulier.

La standardisation progressive des îlots découlant des opérations cadastrales menées par plusieurs grands propriétaires laisse des traces importantes sur l'évolution du secteur. De grands lots sont la propriété des gouvernements fédéral et provincial, ou appartiennent à de grands propriétaires comme MacDonald, Craig, Logan, Bulmer & Sheppard, Roberts et Robillard. Si certains construisent eux-mêmes des logements, à l'instar des Molson, la plupart préfèrent bénéficier de profits importants issus de la vente de parcelles de ces lots.



On remarque la variété de lotissements ouvriers sur cette carte de 1879, dont certains sont plus standards que d'autres. Hopkins, H.W. Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga, 1879.

Source : BANQ, 174398.

Par ailleurs, bien que de grands propriétaires soient identifiables dans ce secteur, les plans cadastraux de l'époque indiquent qu'un certain nombre de petits propriétaires sont déjà implantés dès la seconde moitié du 19^e siècle et que leur nombre augmente significativement vers 1900. Peu importe le type de propriétaire, les logements de cette période sont construits aux coûts les plus bas possible, soit pour maximiser au mieux leurs profits, soit pour économiser le plus possible sur la construction des logements.

Les rues circonscrivant les îlots se présentent comme de longs corridors bordés par des habitations en continu. Les maisons ouvrières possédant une structure carrée en bois sont revêtues d'un parement de brique rouge. Ces bâtiments d'un ou deux étages dont l'entrée est accolée au trottoir, souvent jumelés, sont ponctués de portes cochères donnant accès à des cours intérieures dans lesquelles peut se trouver une rangée médiane d'habitations accolées dos à dos. Les portes cochères donnent aussi accès à des écuries et carrioles situées dans la cour arrière.

Un escalier intérieur assure le lien entre le rez-de-chaussée et le niveau supérieur. L'arrière des bâtiments est généralement muni d'une galerie et d'un escalier qui permettent les circulations horizontales et verticales. Les premiers modèles comportent un toit pignon abrupt sans débordement et des fenêtres en lucarne. Cette forme de toit sera par la suite remplacée par des toits plats parfois avec une fausse mansarde. Les façades sont généralement unies, sans balcon avant et comportent parfois quelques éléments d'ornementation préfabriqués au sommet (le fronton). Dans certaines portions du secteur, comme sur la rue Saint-Hubert, le revêtement est de pierre taillée et les éléments d'ornementation de style victorien sont plus nombreux.

Bien que la ville tente de mettre en place des mesures d'hygiène, notamment à travers la mise en place d'une réglementation encadrant l'installation de fosses d'aisances en 1876, le boom domiciliaire dans Sainte-Marie sera tel dans cette seconde moitié du 19^e siècle qu'il ne permettra pas aux mécanismes de contrôle de s'exercer efficacement. La construction de maisons dans Sainte-Marie ne sera donc régie que par la demande du marché et les fluctuations économiques, de sorte que de nombreuses maisons qui seront construites ne seront pas conformes aux normes municipales.



Ambiance de rue résidentielle dans le Centre-Sud, date inconnue. Goad, 1890.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Maisons ouvrières avec toit en pignon et toit plat. Date inconnue
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Ornementation de style victorien sur un bâtiment à l'intersection des rues Panet et De La Gauchetière Est, en 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, CA M001 VM094-Y-1-03-Do196.



Galerie et escalier donnant sur une cour intérieure. Date inconnue
Source : Collections de l'Écomusée du fier monde.

1880-1890 : deuxième génération de plex

L'industrialisation et la hausse démographique soutenue engendrent une deuxième poussée de construction entre 1880 et 1890. À la faveur de l'introduction de certaines nouveautés dans la réglementation municipale, le lotissement et la grille des voies de circulations modifient progressivement la forme que prend l'immeuble de type plex.

En 1880, le code du bâtiment exige une distance maximale de 25 pieds entre les deux murs porteurs, ce qui a pour effet d'allonger le bâtiment vers l'arrière, occupant ainsi une plus grande superficie sur le lot. Le plan au sol prend désormais la forme d'un L. De plus, vers 1890, une seconde modification réglementaire relative aux marges de recul avant impose un retrait de 3 mètres (10 pieds) entre la rue et la façade des bâtiments résidentiels. Cette dernière a des répercussions sur la composition architecturale du bâtiment résidentiel de la seconde génération puisqu'elle entraîne le positionnement des escaliers à l'extérieur des immeubles et amène l'apparition des balcons avant, permettant ainsi d'optimiser l'espace libéré à l'avant du lot.

De plus, la généralisation des ruelles à l'intérieur des îlots optimise l'utilisation du sol. En effet, cette configuration modifiée contribue à diminuer la profondeur des lots, mais permet aussi d'éviter de percer les rez-de-chaussée par des portes cochères, permettant ainsi de récupérer de l'espace pour les logements au niveau de la rue. Graduellement, la taille des nouveaux lots diminue pour atteindre des dimensions et une forme régulière, soit 6,4 mètres sur 20 et 6,7 mètres sur 22 (21 pieds sur 66 et 22 pieds sur 72). Les îlots sont réduits de près de moitié à une profondeur de 47 mètres. Ainsi, l'encadrement réglementaire mis de l'avant par la ville contribue à la transformation progressive de la configuration des îlots, des lots et de la forme du cadre bâti. De plus, cette nouvelle réglementation contribue indirectement à la disparition progressive des logements d'arrière-cour et par le fait même, à la porte-cochère y donnant accès.

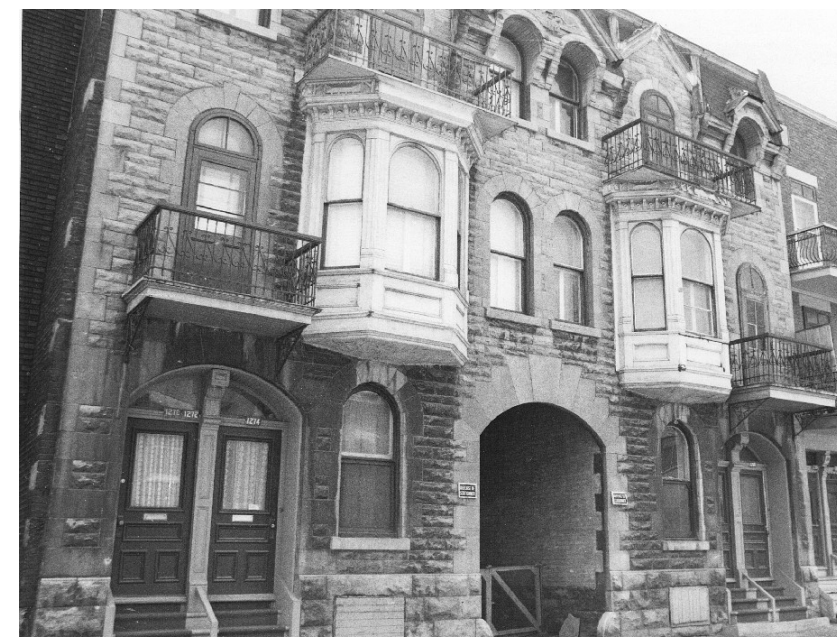
Le plex de seconde génération est caractérisé par son toit plat, et son revêtement de briques ou de pierres de taille bosselées. Contrairement aux premiers modèles de plex beaucoup plus simples, la présence des escaliers extérieurs, des ouvertures et des balcons influence la composition et l'ordonnance des façades. La forme des chambranles ainsi que l'ornementation devenue un peu plus complexe et abondante sont d'autant plus apparentes sur les bâtiments de coin de rue intégrant des petits commerces aux habitations. Ils offrent plus de variété dans le choix des toitures et des ornements.



Bâtiment en pierre de taille bosselée, au 1642-1666, rue Montcalm.
Source : ETHNOTECH, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles. (1983).



Trois plex issus de périodes de construction différentes. Au centre, le plus ancien avec un toit à pignon et des fenêtres en lucarne. À gauche, un modèle à trois étages à toit plat, et à droite un plex un peu plus récent avec une marge de recul significativement plus grande et avec des balcons et des escaliers extérieurs.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



1270, rue Beaudry, construit vers 1890. Chaque étage possède son propre balcon, le parement de la façade est en pierre bossée et la présence d'oriel (bay-window sans appui au sol) vient augmenter l'espace intérieur et l'éclairage naturel intérieur.
Source : ETHNOTECH, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles. (1983).

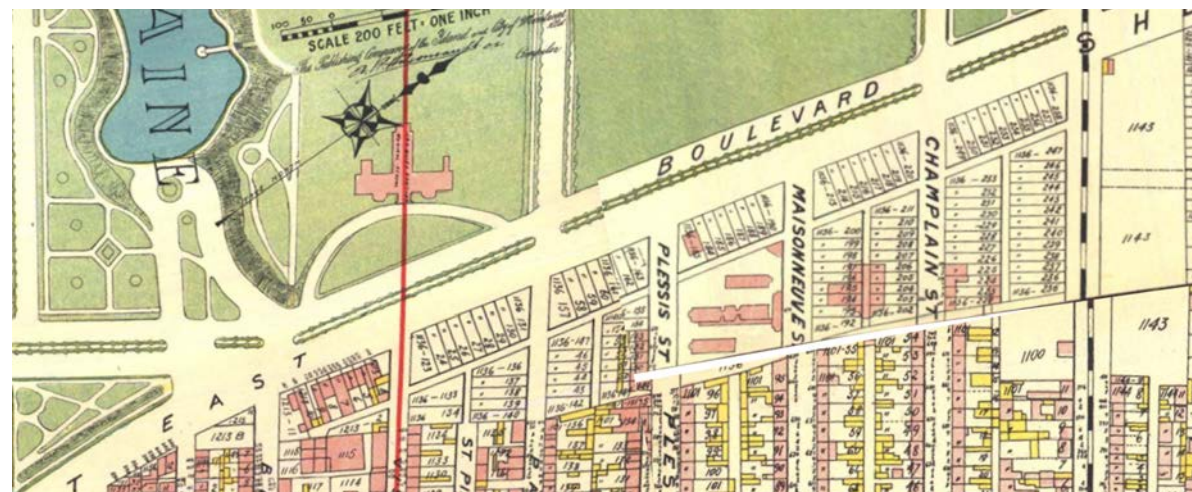


Commerces intégrés à l'habitation au 1647, de la Visitation.
Source : ETHNOTECH, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles. (1983).

1900-1910 : troisième génération de plex

Au tournant du 20^e siècle, la vague d'immigration en provenance d'Europe ainsi que l'activité industrielle toujours croissante dans le secteur occasionnent une troisième poussée de construction résidentielle. L'urbanisation du secteur étant déjà bien amorcée depuis les 20 dernières années, les nouveaux modèles résidentiels s'insèrent dans un contexte de densification du modèle d'habitat urbain plus régulé. Les bâtiments résidentiels de type plex de troisième génération se situent davantage dans la portion nord-est, soit au nord de la rue Ontario et à l'est de la rue Panet, à l'exception de quelques bâtiments se présentant comme remplacement du bâti ancien au sud. En ce sens, si la trame urbaine s'arrêtait aux limites de l'ancienne ferme Logan en 1879, la partie au sud de Sherbrooke est développée au début du siècle. Cette construction plus tardive peut d'ailleurs expliquer la présence de ruelles dans ces portions de rues.

Tout comme ceux de la génération précédente, le plan au sol des plex est en «L» et est en retrait par rapport à la rue. Toutefois, le règlement r. 260 entré en vigueur en février 1904 prescrit une distance minimale à respecter entre le bâtiment et la rue, ainsi que par rapport à la ruelle, ce qui a pour effet de générer des contraintes quant à la construction d'une nouvelle maison en fond de cour. L'aspect du plex tel qu'on le connaîtra jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale se cristallise durant la première décennie du 20^e siècle. Ces immeubles de trois étages comportent entre trois et six logements et ont une organisation architecturale similaire à celle de la génération précédente. Il s'agit d'un immeuble généralement à un toit plat, plus rarement en fausse mansarde, et le revêtement est souvent en brique. Certains bâtiments ont un oriel, mais sont pour la plupart sans modénature.



Lotissement plus tardif sur l'ancien site de la ferme Logan. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard. A.R. Pinsoneault, 1907.
Source : BAnQ, 174922.



Bâtiment résidentiel de troisième génération avec des oriels. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Mise en place d'équipements et de services publics

Le dernier tiers du 19^e siècle et le début du 20^e siècle se caractérisent notamment par des actions de plus en plus nombreuses de l'administration municipale pour offrir de nouveaux services aux citoyens. Que ce soit afin d'assurer la protection des biens et personnes ou d'améliorer l'hygiène publique, la ville entreprend la construction de casernes de pompiers, de marchés, de bains publics et la création de grands parcs.

Témoignant de ce mouvement, plusieurs casernes de pompiers sont construites dans le secteur à l'étude. C'est ainsi que la caserne de pompier n°8, la deuxième du même nom, est inaugurée la même année que la fermeture de la première en 1872. Toutefois, contrairement à la première, située au coin des rues Craig (Saint-Antoine) et de la Visitation, la seconde est implantée plus à l'est au coin des rues Craig (Saint-Antoine) et Gain (Cartier). L'architecture préconisée pour cette caserne est sans doute parmi les plus spectaculaires des casernes de cette période. Elle sera fermée plus de cent ans plus tard en 1975.



La caserne n°8 et son architecture flamboyante en 1910.
Source : Archives Service des incendies de Montréal.

Puis, la caserne de pompiers n°11 est inaugurée en 1876 sur la rue Ontario, à l'angle de la rue Beaudry. Bien que la caserne ferme en 1986, le bâtiment est toujours existant et est maintenant occupé par Intégration Jeunesse Québec.



La caserne n°11 située au coin des rues Ontario et Beaudry vers 1910.
Secteur : Archives Service des incendies de Montréal.

Enfin, à la suite de la destruction en 1881 de la première caserne de pompier n°7 construite en 1848 au 3, square Dalhousie, une nouvelle est reconstruite et inaugurée en 1882 tout près de la première. Elle sera ensuite détruite à peine quatre ans plus tard pour laisser place aux installations du CP associées à la gare Dalhousie. Durant l'année 1898-1899, une troisième caserne n°7 est construite plus loin à l'est, au 1217, rue Notre-Dame Est. Bien que la caserne ait fermé ses portes en 1984, le bâtiment est toujours existant sur la Notre-Dame. Maintenant vacant, il a été occupé par le passé par diverses entreprises privées.



Troisième caserne n°7 en 1910, sur la rue Notre-Dame Est. On remarque notamment que les niveaux de l'édifice sont organisés selon la topographie.
Source : Archives Service des incendies de Montréal.

Enfin, en 1903-1904, la Ville de Montréal entreprend la construction de la caserne n°9 pour desservir la partie est du secteur à l'étude, maintenant développé. Conçu par l'architecte Roch Montbriand, concepteur de plusieurs casernes à Montréal, le bâtiment est érigé sur la rue Fullum au coin de la rue Coupal. La caserne n°19 ferme ses portes en 1980 et devient un théâtre, l'Espace libre, en 2001.



On observe sur cette photo de 1910 la caserne n°19 plusieurs décennies avant qu'elle ne devienne un théâtre.

Secteur : Archives Service des incendies de Montréal.

En plus des casernes de pompiers, d'autres infrastructures publiques font leur apparition durant cette période. C'est le cas des marchés. En effet, suivant l'accroissement de la population dans la partie nord du secteur à l'étude, un nouveau marché est implanté en 1872 à l'angle des rues Amherst et Ontario. Remplacé en 1931 par bâtiment actuel, le marché Saint-Jacques a constitué un important canal d'approvisionnement du secteur en denrées alimentaires de toutes sortes. Un véritable réseau de distribution y gravitait. En 1889, peu après l'ouverture du marché Saint-Jacques, on assiste à la fin des activités du marché au square Papineau qui avait été construit quelques années après que les riverains y demandent l'établissement d'un marché public en 1837.



Le marché Saint-Jacques vers 1920, tel que construit en 1872, implanté sur un îlot formé par les rues Amherst, Ontario et Wolfe.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM94-Z23-02.

Le développement industriel et résidentiel frénétique de Montréal au courant du 19^e siècle crée une ville dense et polluée. Devant le manque de nature en ville, une nouvelle élite urbaine émerge, demandant l'aménagement de grands parcs comme lieu de régénération morale et physique pour la population.

Deux phénomènes ont été observés pour expliquer la présence des grands parcs aux abords du quartier Sainte-Marie durant cette période. D'une part, après la confédération, les troupes britanniques quittent leurs installations, laissant le gouvernement fédéral avec des terrains excédentaires qu'il loue à la Ville, sous condition d'y aménager des parcs publics. De ces ententes naissent en 1874 le parc de l'île Sainte-Hélène, accessible par un traversier jusqu'à la construction du pont Jacques-Cartier, et le parc Logan, renommé Lafontaine en 1901. Ce dernier est d'abord loué au gouvernement fédéral avant d'être acheté en partie par la Ville en 1909.



Le parc La Fontaine surplombant le quartier Sainte-Marie en 1925.

Source : Archives Ville de Montréal. VM97-3_01-013.

D'autre part, de grands propriétaires offrent des terrains à la Ville, à condition d'y aménager des parcs. C'est le cas du parc Bellerive, qui est également aménagé à cette époque. En 1883, la North Shore Railway Company loue à la Ville un terrain en bordure du fleuve, proche de la rue Poupart, pour un bail de 10 ans, sous la condition qu'un parc y soit aménagé. Cependant, l'entreprise est rachetée par le Canadien Pacifique, qui ne désire pas renouveler l'entente. Des négociations s'engagent entre la Ville et le CP et aboutissent à un échange de terrain. En échange d'un terrain obtenu par la Ville par expropriation à proximité des rues Berri et Craig (Saint-Antoine) pour y construire la gare de triage Viger et l'hôtel Viger, la Ville obtient du CP le terrain du parc Bellerive.



Réservoirs à mélasse en bordure du carré Bellerive, rue Notre-Dame, entre Fullum et Iberville, 1957.

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM105-Y-1-0528-002.

Enfin, en raison des installations hygiéniques déficientes dans la majorité des logements de Montréal, la Ville entreprend une première vague de construction de bains dans les années 1910. Érigés à l'origine pour des raisons strictement hygiéniques, les bains comprennent une piscine, des cabinets d'aisances, des douches et parfois même des bains privés. Le secteur de Sainte-Marie est identifié comme étant prioritaire. Pour ce faire, un premier bain, le bain Laviolette, situé sur la rue De Lorimier près du boulevard De Maisonneuve, est érigé en 1910. La fonction des bains va toutefois se transformer suivant la généralisation de la baignoire dans les habitations du secteur au cours des années 1960 et 1970. Par la suite, ils servent à des fins sportives et récréatives avant d'être transformés ou démolis. Dans le cas du bain Laviolette, il sera démoli en l'an 2000.



Le bain Laviolette vers 1920.

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM094-Y-1-17-Do408.

Des tramways hippomobiles aux tramways électriques

Vers la fin de la période précédente (1860), le transport en commun ne constitue pas encore un service important. La ville compte moins de 100 000 habitants, dont la quasi-totalité est localisée dans un périmètre délimité par le fleuve, l'avenue Atwater et les rues Sherbrooke et du Havre (tout près de la rue Frontenac). Par conséquent, les distances entre les deux points les plus éloignés peuvent être parcourues d'un bon pas en moins d'une heure. Ainsi, la demande pour du transport en commun à ce moment est encore relativement faible.

Toutefois, des entreprises entrevoient le futur où un service de transport en commun deviendra un besoin réel et croissant et entreprennent des démarches auprès du conseil municipal. Le 4 avril 1860, le greffier rédige un règlement visant à «établir et régir le chemin de fer à passagers de la Cité». Le règlement est finalement adopté le 12 septembre 1860, et la charte de l'entreprise responsable du service, la Montreal City Passenger Railway, est adoptée dans l'année suivante.

Le 17 septembre 1861, on assiste à la pose des premières voies sur les rues Sainte-Marie (Notre-Dame Est) et McGill. Quatre tramways tirés par autant de chevaux inaugurent un premier parcours en novembre 1861, en partant des étables neuves de la rue du Havre, soit plus à l'est de la ville, pour se rendre au square Victoria qui se développe à ce moment comme un haut lieu du commerce à Montréal, empruntant les rues Notre-Dame et Saint-Jacques.

Rapidement, d'autres lignes s'ajoutent à la première. C'est le cas du parcours de la rue Craig (Saint-Antoine), entre le square Papineau et la rue Canning dans le quartier de la Petite-Bourgogne. En 1862, la firme d'ingénieurs Plunkett & Brady entreprend au profit de la Montreal City Passenger Railway le prolongement du réseau sur les rues Saint-Laurent, Saint-Catherine et Wellington. Le circuit de la rue Sainte-Catherine est aménagé en deux tronçons, soit de la rue Papineau au boulevard Saint-Laurent, et de la rue De Bleury à la rue de la Montagne. Le second exercice financier, qui se termine le 30 septembre 1863, confirme que le service joue un rôle de plus en plus important alors que plus d'un millier de passagers ont été enregistrés dans la deuxième année d'exploitation. La marche comme moyen principal de transport perd alors du terrain. Toutefois, à l'inverse, le développement du réseau accélère le déploiement de la métropole qui s'étend au même moment autour des voies qui partent du centre dans plusieurs directions.

Ainsi, à la fin des années 1860, le secteur d'étude s'inscrit dans le réseau de tramway hippomobile. Il est desservi par trois circuits (Sainte-Catherine, Notre-Dame, Craig), possède un terminus (square Papineau) et est situé près d'un terminus important, soit celui de la rue du Havre, situé tout juste à l'est.

Dans les années 1870 et 1880, c'est l'apogée des tramways hippomobiles dans la métropole. La fréquence du service oscille entre 10 et 20 minutes pour tous les parcours du réseau et les tramways sont en services de 6 h à 22 h. Sans véritable concurrence, la Montreal City Passenger Railway ralentit l'extension de son réseau. Les dernières extensions de l'ère hippomobile sont menées vers Pointe-Saint-Charles et Verdun en 1886 et sur la rue Ontario en 1887.

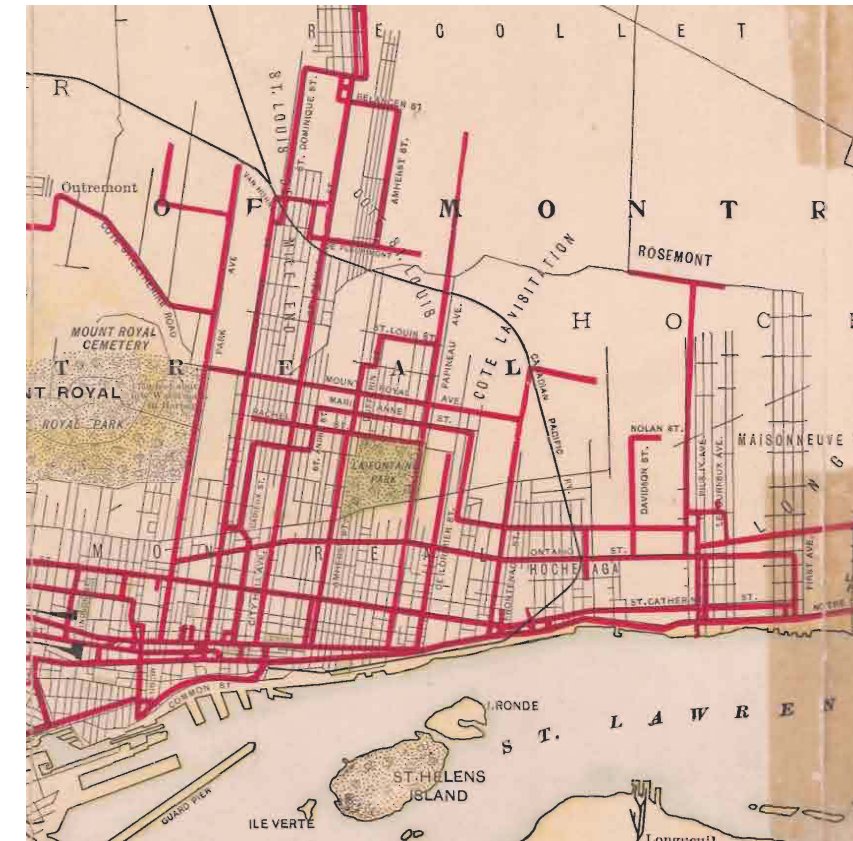
À la fin des années 1880, des changements s'opèrent dans le monde du tramway. Ces changements auront un impact qui se fera sentir pendant



Plan de 1893 montrant le réseau de la Montreal Street Railway, notamment les lignes présentes dans le secteur d'étude : Ontario, Sainte-Catherine, Craig et Notre-Dame. Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-5P050.

les trois prochaines décennies. D'une part en 1886, la Montreal City Passenger Railway devient la Montreal Street Railway. Puis, suivant les débuts de l'accès à l'électricité en ville, le premier tramway électrique est mis en service en septembre 1892. Rapidement, le réseau est électrifié et de nombreux nouveaux tramways sont achetés. Le tramway à traction animale disparaît entièrement en 1894. L'électricité change rapidement la donne. Cette source d'énergie permet une alimentation plus fiable et des moteurs plus puissants, ce qui va doubler la vitesse des tramways et permettre des véhicules plus longs ainsi que le transport efficace de plus d'utilisateurs.

Entre 1900 et 1910, on assiste au grand déploiement du réseau et d'autres lignes s'ajoutent dans le secteur à l'étude. Ainsi, en 1914, on retrouve des lignes de tramway électrique sur les rues Ontario, Sainte-Catherine, Craig (Saint-Antoine), Notre-Dame, Papineau, Amherst et De Lorimier.



Carte montrant le réseau du tramway en 1914. Source : Archives de la Ville de Montréal. VM66-S5P123.



Vue vers l'est en 1936 à partir du viaduc de la rue Notre-Dame. On voit très bien la ligne de tramway double qu'on y retrouve. Il s'agit d'un des plus anciens tracés du quartier.

Source : Archives STM.



Vue de l'avenue De Lorimier vers le nord en 1936. On observe les doubles voies qui tournent sur la rue Ontario avec à droite le stade De Lorimier.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM6 R3329.



Vue de l'avenue Papineau vers le nord en 1936 à partir du square Papineau. On remarque les deux voies qui encerclent le square et se rejoignent sur Papineau vers le nord, formant un axe de transport important pour le quartier.

Source : Archives STM.



L'avenue De Lorimier à Montréal. Des tramways et des voitures circulent sous les piliers du pont Jacques-Cartier, 1944.

Source : Conrad Poirier, BAnQ, P48,S1,P11201

La naissance de deux artères commerciales : Sainte-Catherine et Ontario

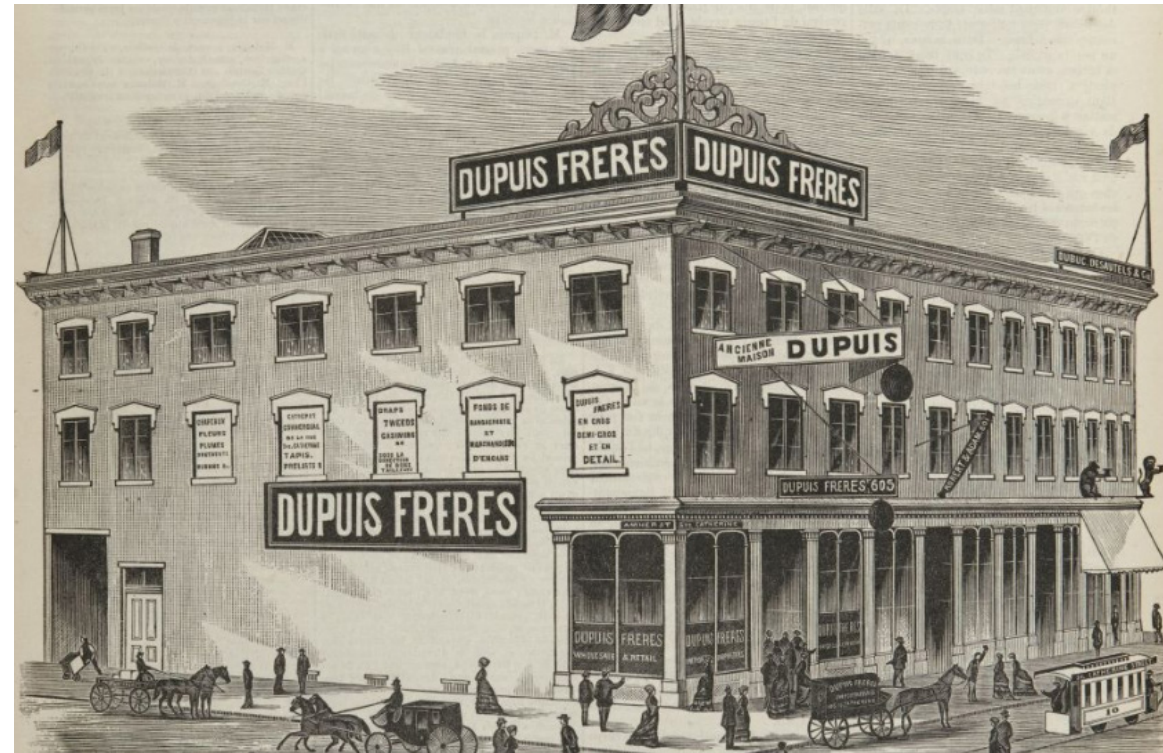
Au cours de cette période, la rue Sainte-Catherine passe d'une rue résidentielle avec des commerces locaux à une rue résolument commerciale opérant à plus grande échelle. Les abords très peuplés de la rue Sainte-Catherine couplés à la rapidité avec laquelle la rue est dotée d'infrastructure de transport lui permettent de se positionner comme un lieu d'affaires de prédilection.

Déjà à la fin des années 1860, le secteur entre les rues Amherst et Saint-Hubert compte cinq épiceries et trois boucheries. Dans les années suivantes, plusieurs marchands locaux s'y installent, dont des marchands de fruits, de thé ou de tabac, des tailleurs, des chapeliers, des magasins de nouveautés et une quincaillerie. Parmi ceux-ci, l'entreprise de Nazaire Dupuis, établie en 1868, devient rapidement une référence. Après avoir occupé divers emplacements, il s'établit définitivement sur la rue Sainte-Catherine à l'angle Saint-André et devient le magasin Dupuis Frères. À l'est, la Maison Viau, située à l'angle des rues Sainte-Catherine et Dufresne, connaît également un succès et déménage dans l'édifice Harel situé à l'angle du boulevard De Maisonneuve (Alexandre-DeSève).

Dès 1870, les unités d'affaires sont de plus en plus nombreuses et le nombre d'unités locatives affectées aux affaires connaît une croissance fulgurante, tandis que la présence des résidences diminue. C'est aussi au cours de cette période que des bâtiments imposants de plusieurs étages font leurs apparitions et remplacent les maisons et les petites boutiques. Au début du 20^e siècle, la rue Sainte-Catherine confirme son rôle d'artère commerciale et accueille de nombreux et divers commerces de détail. Les institutions bancaires font également leurs apparitions : la Merchants' Bank (1905), la Banque d'épargne (1906) et la Banque de Montréal (1904). Ces banques occupent des bâtiments prestigieux dont la stature contraste d'autant plus avec le cadre bâti souvent modeste dans lequel elles s'inscrivent. La majorité des banques de cette époque correspond au courant stylistique Beaux-Arts. Contrairement à la partie plus à l'ouest de la ville, qui dessert une clientèle anglophone et cossue, la portion est accueillie une population francophone et plus modeste.

La rue Ontario prend également le rôle d'artère commerciale. À la suite de requêtes de propriétaires et citoyens du quartier, un marché public est ouvert sur la rue Ontario à l'angle de la rue Amherst en 1872. En 1890, la rue Ontario accueille notamment des magasins d'alimentation, des hôtels, des restaurants et une salle de billard.

Avec la fermeture du marché Papineau et l'expansion industrielle, la rue Notre-Dame perd progressivement sa vocation commerciale. Néanmoins, en 1890, on compte 56 commerçants sur la portion Notre-Dame entre l'avenue Papineau et D'Iberville.



Le magasin Dupuis Frères sur la rue Sainte-Catherine.
Source : BAnQ, Jules Marion.



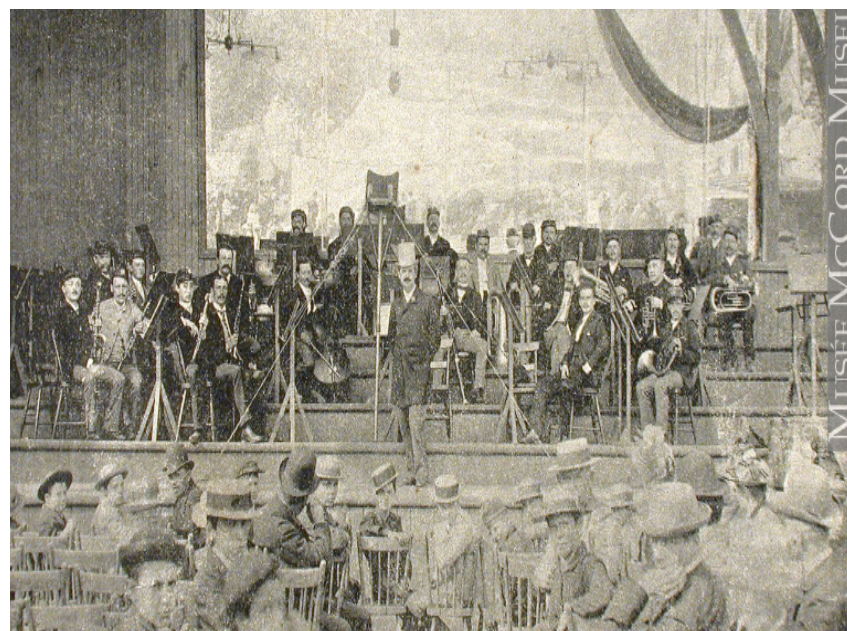
Banque au coin de la rue Sainte-Catherine et Fullum. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier Monde.

Les variétés et le divertissement : une activité spécifique et importante au quartier

En plus d'être reconnu pour son caractère faubourien et industriel, le secteur devient rapidement reconnu pour le divertissement et les variétés. En raison des espaces publics disponibles et de l'émergence commerciale de la rue Sainte-Catherine, ainsi que de la montée du nationalisme francophone, le secteur s'impose comme un lieu de divertissement, de sport et de culture pour une population francophone et ouvrière.

Tout d'abord, en 1896, Samuel Robertson construit une patinoire sur un terrain non construit, où on pratique le hockey et le curling, en retrait de la rue Ontario à l'angle de la rue Chaussée (des Érables). L'Ontario Rink disparaît entre 1908 et 1912. En 1900, un parc est aménagé au coin de la rue Ontario et De Lorimier pour accueillir durant quelques années un club de baseball.

Certains parcs deviennent des hauts lieux de divertissement. Ernest Lavigne, un musicien de talent, entame en 1885 ses premiers concerts gratuits au square Viger. Voyant l'engouement pour ses prestations, il ouvre en 1889, avec Louis-Joseph Lajoie, un parc privé sur le terrain de la villa de l'ancien juge Reid situé en bordure du fleuve, sur la rue Notre-Dame à l'angle de la rue Panet. Le parc Sohmer offre une variété de divertissement : spectacles d'acrobatie, de cirque, de lutte, de musique et de chant. Malgré l'entrée qui est payante, le parc Sohmer est extrêmement populaire auprès des Montréalais.



L'orchestre de M. Lavigne au parc Sohmer, en 1890.
Source : Cumming & Brewis, Musée McCord, 00827006.



Vue depuis la promenade, parc Sohmer, 1890.
Source : Musée McCord, 00827004.



Le port de Montréal et le parc Sohmer, 1910.
Source : Musée McCord, 79155201.

Le divertissement connaît un véritable essor à l'aube du 20^e siècle avec l'arrivée de nouvelles technologies, la multiplication des lieux de diffusion et un début d'affirmation nationale encourageant la promotion de production canadienne-française. Si la majorité des salles offrant des spectacles en anglais sont situées dans l'ouest de la ville ou à proximité des rues commerciales Sainte-Catherine et Saint-Laurent, l'est de la rue Sainte-Catherine voit d'une part l'apparition d'une communauté de théâtre francophone et d'autre part l'essor du cinéma canadien-français avec Ernest Ouimet.

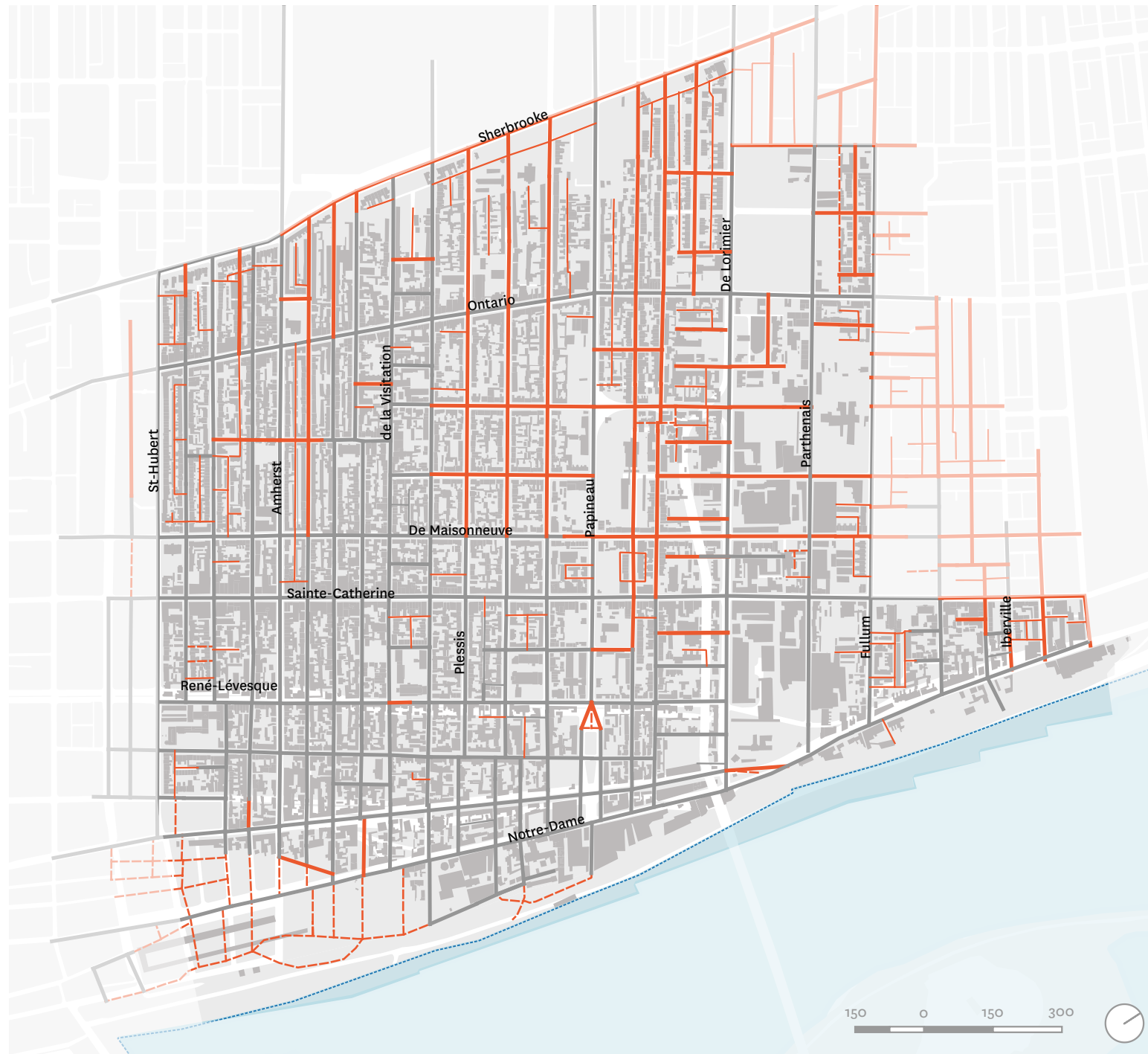
En 1898, une troupe professionnelle francophone fonde le Théâtre des Variétés qui s'installe sur la rue Sainte-Catherine, à proximité de la rue Papineau. Malgré sa courte existence de deux ans, le théâtre a un impact non négligeable sur la scène francophone. Les comédiens déménagent à la nouvelle salle du National situé sur la rue Sainte-Catherine, au coin de Beaudry. Rapidement, Sainte-Catherine compte plusieurs théâtres, parmi ceux-ci : le Nationoscope, érigé en 1907 sur la rue Sainte-Catherine à l'angle Saint-André (qui deviendra le Théâtre Canadien-français en 1912), le Moulin Rouge, un cabaret-théâtre présentant des comédies et des vaudevilles qui ouvre ses portes en 1910, le théâtre Arcade, construit au coin de la rue Alexandre-de-Sève en 1911 et le théâtre l'Electra, ouvert en 1913 au coin Amherst. Un théâtre de spectacles variés nommé Lune Rousse ouvre également ses portes sur la rue Ontario dans ce qui est maintenant le théâtre Prospero.

C'est en 1896 qu'a lieu la première projection cinématographique à Montréal. Dans le quartier, les premières séances de visionnement ont lieu dans le parc Sohmer en 1897. Progressivement, les films sont diffusés dans des salles de spectacles déjà existantes. En 1906, Léo-Ernest Ouimet loue le dimanche la salle Poiré, situé au coin Sainte-Catherine et Montcalm pour y diffuser des films. Le succès instantané de cette entreprise lui permet de racheter la salle la même année et il ouvre la première salle de cinéma au Canada, le Ouimetoscope. L'année suivante, il démolit sa petite salle et fait bâtir un théâtre dédié au cinéma, une première mondiale. La nouvelle salle a une capacité d'accueil de plus de 1000 spectateurs. Son succès est tel qu'il encourage de nombreux investisseurs à l'imiter un peu partout dans la ville.



L'entrée du Ouimetoscope en 1907.
Source : Archives de la Ville de Montréal, R3153-2_1204E-012.

CARTES SYNTHÈSES



Évolution de la trame 1867-1914

Trame viaire

— 1642-1867

— 1867-1914

Ruelle

— 1642-1867

— 1867-1914

Trame viaire démolie

- - - 1867-1914

Rive

... 1914

État / évolution de la trame urbaine

Jusqu'en 1890, plusieurs axes de rues sont complétés, particulièrement entre les rues Panet et De Lorimier et à l'est de Parthenais. On remarque néanmoins que les rues s'arrêtent, pour la plupart, à la limite de l'ancienne ferme Logan. La rue Sherbrooke, pour sa part, est ouverte jusqu'à la rue Papineau. Dans l'axe nord-sud, la rue Wolfe est également prolongée jusqu'à la rue Sherbrooke. Quelques ruelles sont tracées, particulièrement dans la zone à l'ouest de la rue Wolfe et à l'est de Parthenais.

Il est important de noter que la rue des Commissaires devient, une fois passée la rue Woodyard, la rue Water, qui profite aussi des améliorations des infrastructures portuaires. Implantée entre les constructions et la nouvelle voie ferrée, l'emprise de la rue Water, anciennement appelée la rue du Coteau, existe depuis la fin du 18^e siècle.

Après 1890, les rues au nord-est du secteur à l'étude sont consolidées. Les quelques rues et ruelles sont formalisées au nord de la rue Ontario. Quelques rues sont complétées, dont la rue Robin, qui est prolongée vers l'est entre Amherst et Saint-André et la rue Gain (Cartier), entre les rues La Fontaine et Sainte-Rose. Plusieurs rues, entre les rues Berri et Panet, sont également démolies dans la foulée de la construction de la gare de triage Viger. Dans cette même portion, la rue Notre-Dame est reconstruite sur un viaduc.

Source : Plan des fortifications, Sitwell, 1869. Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879. Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907. Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912.



**Espace publics
1867-1914**

Espaces publics
 1760-1867
 1867-1914

Espaces publics disparus
 1867-1914

Trame viaire
 1642-1914

Rive
 1867

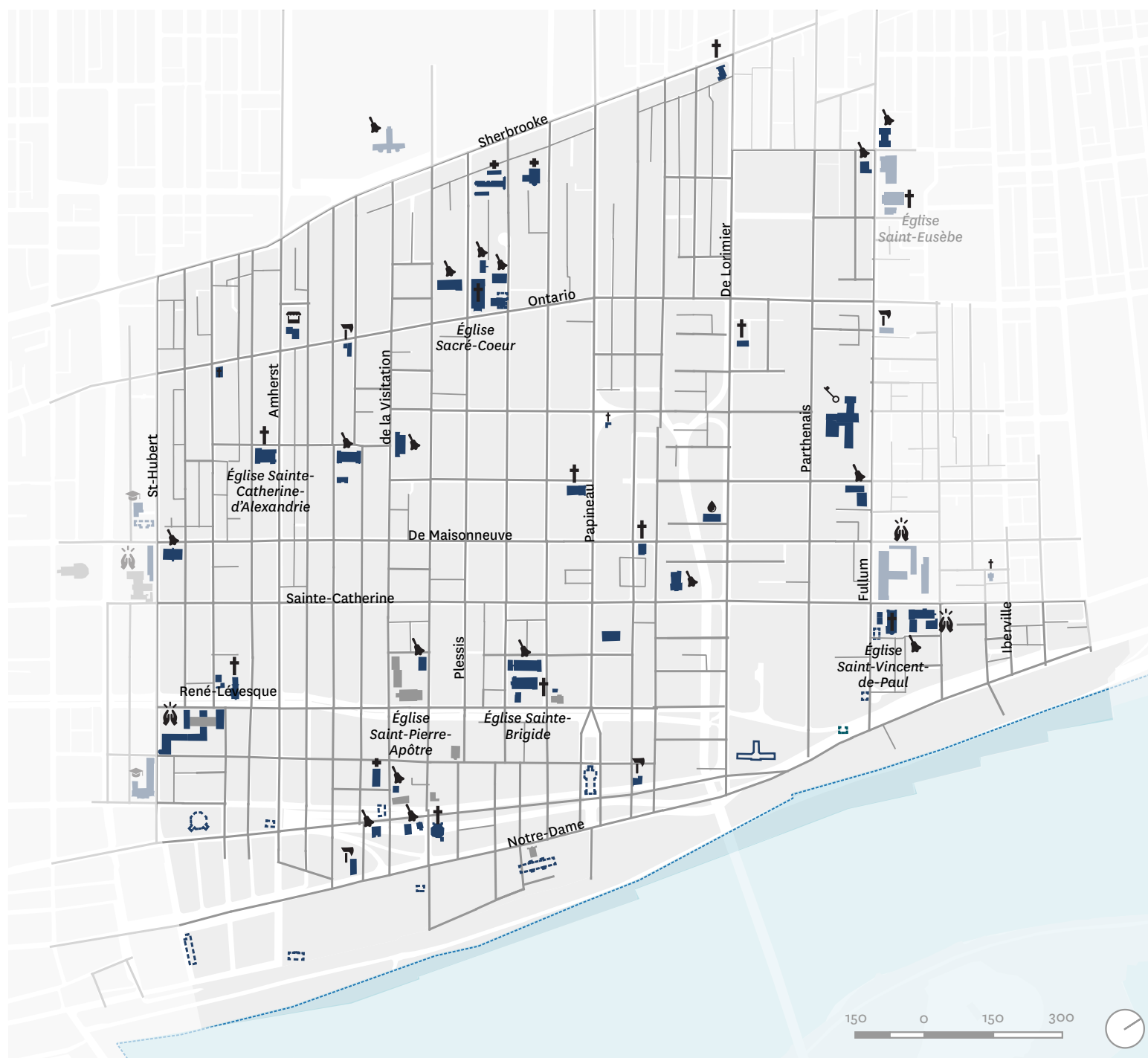
État / évolution des espaces publics

Le départ des troupes britanniques permet l'aménagement de grands parcs sur les grands terrains de manœuvre qu'ils laissent vacants. La Ville entreprend ainsi la location et l'aménagement du parc de l'île Sainte-Hélène en 1874 et du parc Lafontaine en 1901.

Toujours dans un désir d'offrir de nouveaux espaces verts à ses citoyens, la Ville entreprend en 1883 une négociation avec des entreprises ferroviaires pour aménager le parc Bellerive sur la rue Notre-Dame, face au fleuve. Après la démolition du marché aux bestiaux en 1892, le square Viger, inauguré en 1860, est agrandi en ajoutant le quadrilatère des rues Saint-Hubert, Dubord, Campeau et Craig.

En 1889, le parc Sohmer, situé entre le fleuve et la rue Notre-Dame, à l'est de la rue Panet, est inauguré et accessible au public moyennant des frais d'admission en raison de son statut de parc privé.

Source : Plan des fortifications, Sitwell, 1869. Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879. Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907. Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912.



Institutions publiques 1867-1914

Institutions publiques

- 1760-1867
- 1867-1914
- ✝ Église
- ✝ Chapelle
- ☪ Ensemble conventuel
- 📖 École
- 🏪 Marché
- 🔑 Prison
- 🚒 Station de pompier
- 🏥 Hôpital, hospice
- 💧 Bain
- 🎓 Université

Institutions publiques démolies

- ▭ 1867-1914

Institutions publiques fermées

- ▭ 1867-1914

Trame viaire

- 1642-1914

Rive

- ⋯ 1914

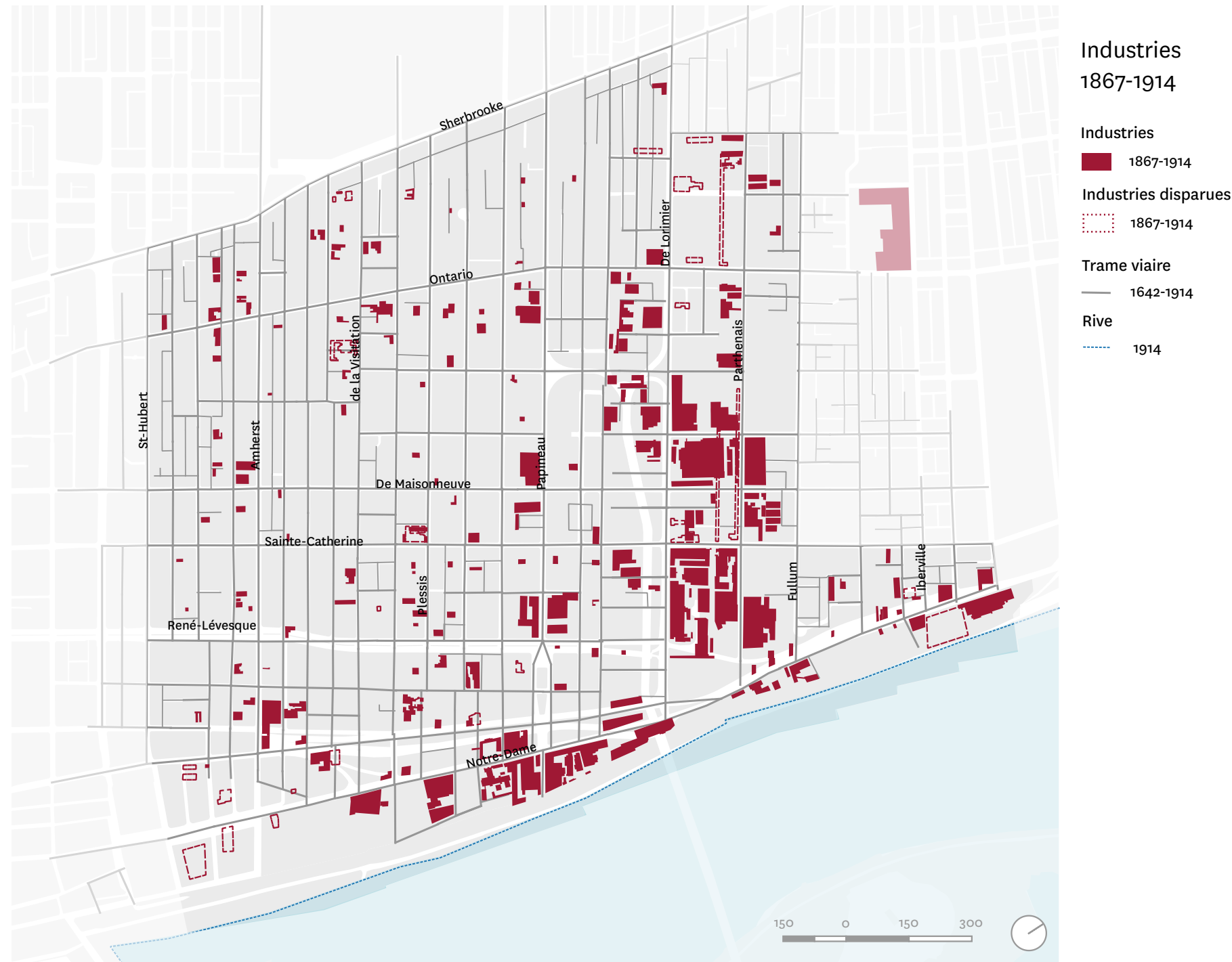
État / évolution des institutions publiques

La croissance démographique et le développement résidentiel stimulent la création de plusieurs infrastructures publiques et municipales. De nombreuses paroisses sont créées et encadrent plusieurs écoles paroissiales. Quelques écoles de confession protestantes desservent également le secteur.

Suivant l'accroissement de la population dans la partie nord du secteur à l'étude, un nouveau marché est implanté en 1872 à l'angle des rues Amherst et Ontario. En 1889, peu après l'ouverture du marché Saint-Jacques, on assiste à la fin des activités de marché au square Papineau.

Le boom domiciliaire que connaît le secteur entraîne également la construction de logements de moindre qualité. Les autorités créent plusieurs infrastructures pour compenser la qualité des logements. En raison des installations hygiéniques déficientes dans la majorité des logements de Montréal, la Ville entreprend, en 1910, la construction d'un premier bain, le bain Laviolette, situé sur la rue De Lorimier près du boulevard De Maisonneuve. De plus, quatre casernes de pompiers sont inaugurées entre 1872 et 1890.

Source : Plan des fortifications, Sitwell, 1869. Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879. Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907. Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912.



État / évolution des sites industriels

À la fin de la période, le quartier Sainte-Marie se présente comme un quartier très industrialisé. La forte concentration géographique des industries dans le quartier n'est plus aussi marquée qu'à la période précédente ou même qu'au début de la période actuelle, bien que l'on note toujours une concentration sur certaines rues transversales plus industrielles comme la rue De Lorimier, Parthenais et le long de rues traditionnellement industrielles comme la rue Notre-Dame.

Les voies ferrées contribuent grandement à sculpter la morphologie des corridors industriels. De larges îlots industriels accueillant des bâtiments manufacturiers de très grand gabarit côtoient maintenant une trame urbaine d'échelle résidentielle à l'intérieur de laquelle s'insèrent de nombreux petits sites industriels. Cette poussée industrielle caractérisée par la multiplication de petits ateliers et d'imposantes manufactures disséminés dans le tissu a engendré un processus quasi continu de reconstruction à la pièce des parties les plus anciennes du secteur, y compris la portion entièrement détruite par le grand incendie de 1852.

Bien que l'on assiste à une diversification des acteurs économiques sur le territoire, on note que le pouvoir financier reste entre les mains de certains grands propriétaires.

Source : Plan des fortifications, Sitwell, 1869. Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879. Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907. Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912.



Transport 1867-1914

- Tramways
— 1867-1914
- Voies ferrées
— 1867-1914
- Trame viaire
— 1642-1914
- Rive
— 1914

État / évolution des transports

À la fin de la période, le quartier Sainte-Marie s'inscrit dans un réseau de transport à la fois local et national. Plusieurs lignes de tramways, d'abord hippomobiles, puis électriques, sont construites et desservent le quartier. C'est entre 1900 et 1910 qu'on assiste au grand déploiement de ce réseau qui mène à l'implantation de lignes de tramways électriques sur les rues Ontario, Sainte-Catherine, Craig (Saint-Antoine), Notre-Dame, Papineau, Amherst et De Lorimier.

Parallèlement à la mise en place de ce réseau local, un second réseau de transport, d'envergure nationale cette fois, est mis en place. Fondé en 1881, le CP s'implante entre les années 1880 et 1900 dans le quartier Sainte-Marie afin de rejoindre le centre-ville plus à l'ouest. Son impact sera considérable, surtout au cours des années 1900 et 1910 dans la partie sud-ouest du secteur à l'étude, alors qu'une vaste zone sera transformée pour permettre la construction des gares Dalhousie et Viger en plus des nombreux rails et autres bâtiments secondaires associés. Le développement de cette entreprise est en étroite relation avec le développement industriel et portuaire, au moment où le port de Montréal devient un port d'importance continentale.

Source : Plan des fortifications, Sitwell, 1869. Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879. Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907. Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Montreal Tramways Company - Local and Suburban Lines, 1914.

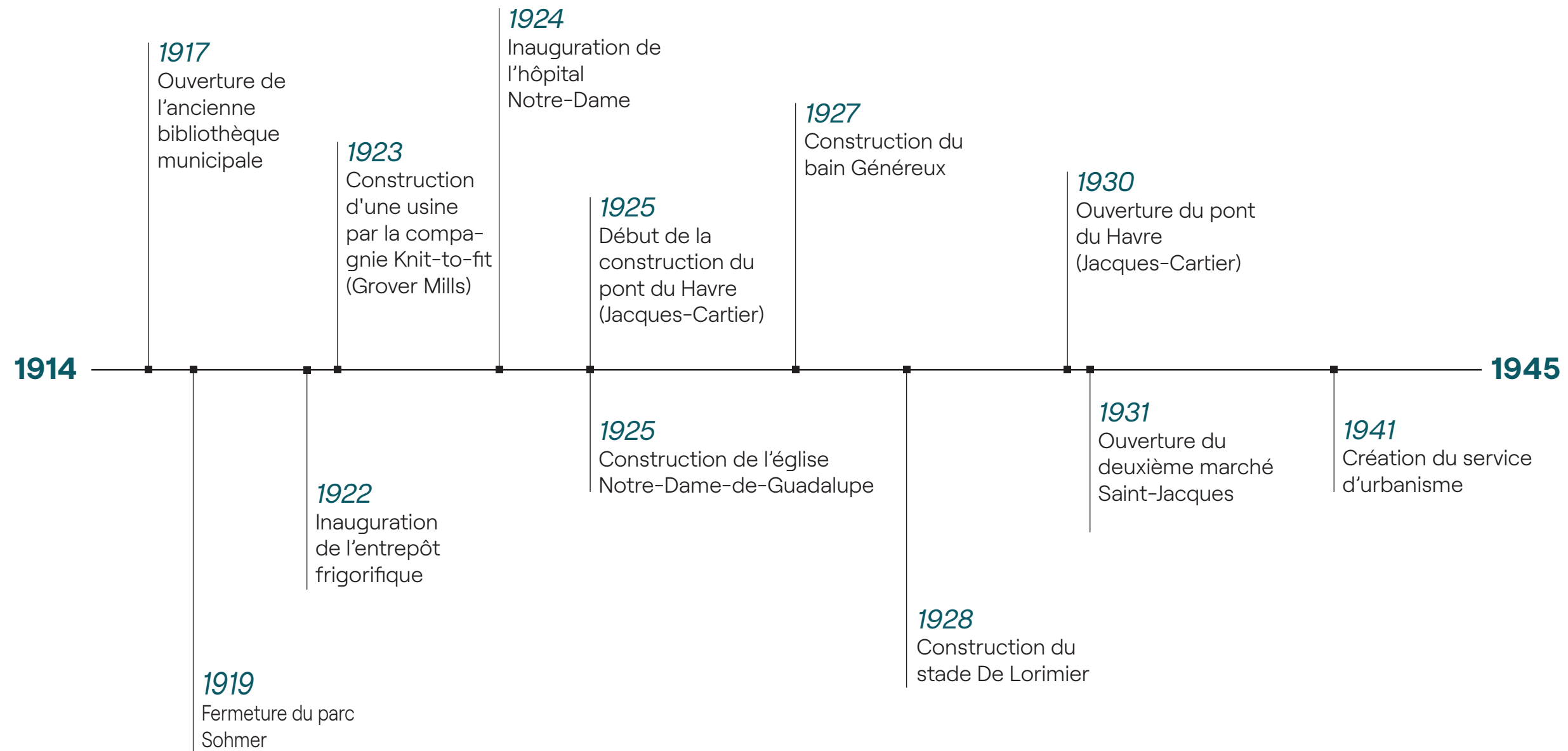
1914-1945

L'APOGÉE INDUSTRIELLE



Sur cette photographie aérienne de Montréal, vue vers le fleuve, on voit une partie de la ville, le port, la prison de Montréal, les rues l'Ormière et Notre-Dame, la Dominion Oil Cloth Inc., le fleuve et les ruines de l'église Saint-Vincent-de-Paul
Source : BAnQ, P600,S4,SS3,P591/4

DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

Alors qu'au début du 20^e siècle la population du quartier Centre-Sud atteignait 80 000 personnes, en 1941, ce sont près de 100 000 personnes qui y vivent. La population du secteur est donc toujours en hausse au cours de cette période encore marquée par une croissance industrielle.

Bien que la population continue d'augmenter, la densité du cadre bâti ne permet plus la construction de nouveaux bâtiments sur des terrains vacants. On doit plutôt détruire pour reconstruire. Cette période sera également marquée par la crise économique des années 1930 et les chantiers publics qui en découleront. Du point de vue du développement résidentiel, la saturation du quartier et l'incertitude économique qu'entraîne la Seconde Guerre mondiale causent un ralentissement des nouvelles constructions.

Le port comme lieu d'entreposage

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, le rôle du port de Montréal s'accroît. Le domaine du vrac, et plus particulièrement du grain, connaît un essor considérable. En 1926, Montréal est le principal port céréalier en Amérique du Nord avec une exportation annuelle de 135 millions de boisseaux⁵ de grain contre 75 millions à New York. Une série d'infrastructures portuaires sont alors aménagées, dont certaines dans le secteur à l'étude.

C'est ainsi qu'entre 1919 et 1922, dans la foulée de l'intensification des activités portuaires, une élégante tour blanche de style Beaux-Arts est érigée à la pointe aval du port. Celle-ci sert à la fois de point de repère marquant l'entrée portuaire, de monument commémoratif aux hommes de la marine marchande disparus en mer au cours de la Première Guerre mondiale, et d'horloge permettant de donner l'heure. Comme celle du Big Ben de Londres, la tour comporte des cadrans sur ses quatre faces ce qui permet aux passants et aux marins de lire l'heure d'où ils se trouvent et d'aussi loin que de la rue Sherbrooke.

En plus de servir de port d'exportation céréalier, le port sert aussi de transit pour une variété de marchandises périssables (viandes, fromages, légumes, etc.) qui, lorsqu'elles arrivent à quai, doivent être entreposées dans des conditions favorables à la conservation. Pour ce faire, l'entrepôt frigorifique du port, de nos jours transformé, est inauguré en 1922. Son architecture de style Beaux-Arts est particulièrement élaborée, comme la tour de l'horloge voisine, et sa conception a été confiée à la compagnie de John S. Metcalf, l'ingénieur de renom qui a dessiné les premiers grands silos du port et leurs systèmes de convoyeurs. L'équipement servant à la réfrigération est monté en double et est installé dans un bâtiment adjacent qui reprend le style Beaux-Arts de l'entrepôt.

Peu après, un autre entrepôt tout aussi imposant que celui du port est construit. Le Montreal Refrigerating & Storage se situe un peu plus au nord, rue Saint-Antoine, entre Amherst et Montcalm. Il sera finalement démoli en 1996 offrant à nouveau une vue vers la tour de l'horloge.

⁵ 1 boisseau équivaut à environ 36 litres.



Le Montreal Refrigerating & Storage en 1987.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-B267-036.



L'entrepôt frigorifique et son bâtiment secondaire, Miller Art Co. Brooklyn, N.Y. Entre 1922 et 1941.
Source : BAnQ. 3761943.

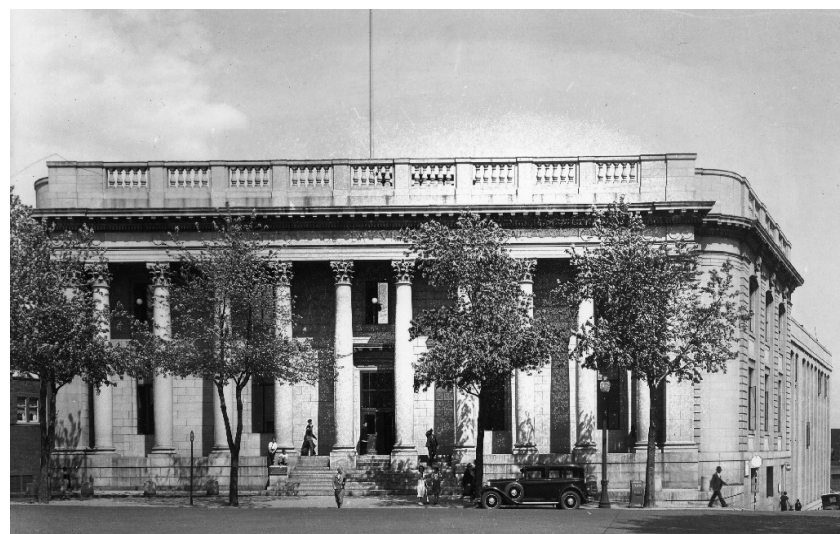
Des institutions publiques qui s'ajoutent au quartier

Plusieurs institutions publiques, dont certaines d'importance supra-locale, continuent de s'implanter dans le quartier au cours des années 1910 et 1920. L'une d'elles est la bibliothèque centrale de Montréal. Le conseil municipal opte en 1914 pour construire la première bibliothèque publique et gratuite de langue française à Montréal sur un terrain qui lui appartient déjà sur la rue Sherbrooke, entre les rues Beaudry et Montcalm. Selon les dires de la Commission de la bibliothèque, l'emplacement choisi est propice «[...] à cause de sa situation en face du parc La Fontaine et à proximité des voies de tramway⁶». Lors de la pose de la pierre angulaire, le maire de l'époque, Médéric Martin, est fier, d'une part, d'assister à l'aboutissement d'une bibliothèque publique et, d'autre part, que «l'Est de la Ville a[it] été choisi comme site de ce monument [...] Le site est beau, le quartier calme [...], le monument embellira l'aspect de cette partie de notre Ville, qui a peut-être été négligée dans le passé⁷». La bibliothèque centrale, comme le parc Lafontaine situé en face, témoigne de la volonté des Canadiens français de s'émanciper de l'élite anglophone par la construction d'équipements publics d'importance auxquels ils peuvent s'identifier dans l'est de la ville. Notons que cette bibliothèque est l'œuvre de l'architecte Eugène Payette, qui avait également dessiné les plans de l'usine Barsalou.

Une autre institution va à son tour s'établir sur la rue Sherbrooke. L'hôpital Notre-Dame est à l'origine située sur la rue Notre-Dame à proximité du château Ramezay. Toutefois, avec l'accroissement rapide de la population de Montréal et devant les possibilités restreintes d'expansion du bâtiment, les autorités de l'Hôpital débutent la construction d'un nouvel hôpital dès 1901. Cet immense projet s'étendra sur près d'un quart de siècle. C'est seulement en 1924 que l'hôpital Notre-Dame est inauguré au coin des rues Champlain et Sherbrooke. Situé face au parc Lafontaine, sur le haut du coteau Sherbrooke, cet emplacement est propice à une aération naturelle. Le bâtiment principal est une œuvre des architectes Lapierre de Montréal et Lee et Stevens de Boston. Construit sur une structure en béton armé à l'épreuve du feu, l'extérieur est fait de briques vitrifiées imperméable avec encoignures et garnitures de pierre de Deschambault, et les assises et colonnades sont en granite de Stanstead. Avec le temps, le site va se consolider par l'ajout de nouveaux pavillons.

⁶ AVM. VM 1. Série 2. Dossier numéro 2880. Cité par Michèle Dagenais, *Faire et fuir la ville. Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIXe et XXe siècles*, 252 p.

⁷ AVM. *Dossiers historiques, Extraits du discours prononcé par Médéric Martin, rapporté par le journal Le Réveil, 22 novembre 1915. Cité par Michèle Dagenais. La Vie culturelle à Montréal vers 1900*, p.119.



La bibliothèque centrale de Montréal sur la rue Sherbrooke en 1930.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM94-Z478-1.



Photographie de l'hôpital Notre-Dame sur la rue Sherbrooke.
Source : Archives de la Ville de Montréal. VM94-Z1871.



Vue aérienne de l'hôpital Notre-Dame et du parc La Fontaine entre 1939 et 1956.
Source : Archives de la Ville de Montréal. G-1559.

En ce qui a trait aux institutions scolaires, la Commission des écoles catholiques de Montréal au début du 20^e siècle établit un prototype pour la construction de ses écoles. De grande dimension, le plan au sol est rectangulaire. L'élévation se situe entre trois et cinq niveaux et est coiffée d'un toit à terrasse. La majorité des constructions sont en brique et en pierre de taille au rez-de-chaussée et à l'encadrement des ouvertures. L'école Stuart, construite en 1917 et renommée école Garneau, ainsi que l'académie Marguerite-Lemoyne construite en 1917 sont toujours présentes sur le territoire et témoignent bien de ce modèle architectural. Au total, c'est quatre écoles qui seront construites au cours de cette période dans le secteur. L'école Lartigue construite en 1925 ainsi que l'école Notre-Dame-du-Mont-Carmel construite en 1928 ont toutes deux été démolies. C'est également au cours de cette période que le Molson College sera détruit. Ce dernier, construit en 1846, aura, en plus de servir de lieu d'enseignement, hébergé les militaires au début des années 1860 puis aura été loué à l'usine de papier peint Colin McArthur & Co au début du 20^e siècle alors que cette portion du territoire occupe des activités industrielles intenses. L'agrandissement de la brasserie Molson en 1930 entraînera la disparition du collège laissé vacant depuis la fermeture récente de l'entreprise Colin McArthur & Co.



L'école Lartigue était située sur la rue Bordeaux. Elle a été construite en 1925 et démolie en 1982.

Source : Archives C.N.D. Montréal.

La crise économique et le développement d'infrastructures

La crise économique de 1929 entraîne un ralentissement de la construction à Montréal et ailleurs au Québec. Parmi les moyens utilisés pour atténuer ses effets, les autorités publiques municipales et gouvernementales entament des projets d'infrastructures visant à réduire le chômage grâce à l'embauche de nombreux travailleurs sans emploi.

Après plusieurs agrandissements, le marché Saint-Jacques est entièrement reconstruit dans le cadre des travaux pour contrer le chômage. Ouvert en 1931, le nouveau bâtiment, conçu par les architectes montréalais Zotique Trudel et Joseph Albert Karsh, figure parmi les éléments architecturaux les plus significatifs, proposant une architecture d'inspiration Art déco. On apprécie particulièrement ses fenêtres verticales aux tympans de pierre décorés qui accentuent la verticalité sur la façade principale du bâtiment et qui donnent l'illusion qu'il s'agit d'un édifice de très grande taille. La façade de la rue Amherst quant à elle est traitée par une série de neuf boutiques dans lesquelles on entre par la rue et qui ne communiquent pas avec l'intérieur du bâtiment. Il faut d'ailleurs souligner que le marché entretient un certain dialogue stylistique avec le bain Généreux qui fait face à la façade Amherst du bâtiment.



Le deuxième marché Saint-Jacques, reconstruit en 1931.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-Z25-02.

Les travaux pour contrer le chômage sont également l'occasion d'aménager des espaces publics. En 1937, la Ville fait construire une patinoire sur un terrain utilisé depuis des années comme un stationnement situé sur l'avenue De Lorimier, entre les rues de Rouen et Larivière. Le terrain qui sera connu sous le nom de parc de Rouen connaît plusieurs aménagements au courant des années, dont l'installation de jeux pour les enfants, un terrain de baseball et un espace aménagé pour la détente.



Vue sur le parc de Rouen, situé au nord du stade De Lorimier.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-Bo71-009.

L'arrivée du pont du Jacques-Cartier

Les besoins de connexion entre la rive sud de l'île et Montréal se font de plus en plus sentir au début des années 1920 en raison de l'essor de l'automobile comme moyen de transport. Un concours pour le pont est alors lancé le 14 août 1922. La Commission du Havre opte finalement pour un projet de pont cantilever, c'est-à-dire qui repose sur des piliers, comme proposé par la firme d'ingénieurs-conseils Monsarrat, Pratley & Strauss. On doit à l'ingénieur-conseil de renom Philip Louis Pratley la conception du pont Jacques-Cartier ainsi que plusieurs ponts à longue portée dont les plus remarquables sont le pont Jacques-Cartier, celui de l'île d'Orléans, le Lions Gate de Vancouver et le premier pont Champlain que son fils achèvera après son décès.

C'est en 1924 que le Port de Montréal obtient du gouvernement du Canada le pouvoir de «financer, construire et opérer le projet». Au début de l'année suivante, le choix du site est déterminé. Le pont va suivre de façon parallèle l'avenue De Lorimier jusqu'à la rue Lafontaine en passant à travers des îlots entre la rue Dorion et l'avenue De Lorimier. Sa construction, qui débute en 1925, va entraîner des expropriations en amont et des démolitions de bâtiments résidentiels, industriels et commerciaux entre l'emprise du pont et le côté est des îlots, dont l'hôtel Sainte-Marie, au coin Notre-Dame et De Lorimier. Les bâtiments du côté ouest des îlots n'ont pour leur part pas été démolis lors de la construction du pont.

Le pont est composé de trois sections. La section centrale est la plus remarquable avec sa travée longue de 334 mètres qui repose sur le pilier no25 érigé dans le port de Montréal et sur le pilier no24 solidement ancré dans le fleuve. Le pilier no26, quant à lui, sera érigé tout juste à côté de la station de pompage Craig sur l'îlot en forme de pointe formé par la rencontre des rues Craig (Saint-Antoine) et Notre-Dame. Le pont va aussi adopter un tracé particulier marqué par deux courbes qui mènent à nommer le pont Jacques-Cartier «le pont croche». Cela s'explique par la présence de la courbe Craig, située à la fin de la superstructure et à l'entrée de Montréal pour ramener le tracé du pont parallèle avec l'avenue De Lorimier, et de la courbe Barsalou, créée par le fait que la savonnerie Barsalou avait refusé de céder sa propriété pour la construction du pont. Sa hauteur et sa structure en acier de type cantilever font de cet ouvrage une icône architecturale et paysagère d'importance régionale.

⁸ Écomusée du fier Monde. *Vue sur le pont*. 2005. p. 7. Tiré de Bureau de projet du Centre-Ville. Arrondissement Ville-Marie. Plan directeur d'aménagement du secteur du pont Jacques-Cartier. 2017.

À cette époque, le pont est pour plusieurs un signe de prospérité et de développement économique comme en témoigne cette citation :

«Le passage d'un nombre croissant d'automobilistes et de voyageurs stimule le développement commercial dans le secteur près de l'entrée et de la sortie du pont. Un terminus d'autobus assurant la liaison avec la rive sud est aussi aménagé, à l'angle des rues de Bordeaux et Huron, ce qui accroît la fréquentation des restaurants et autres commerces du secteur ⁸ ».

L'arrivée du pont Jacques-Cartier, combinée à la présence du stade De Lorimier stimule la présence de commerces liés à l'automobile dans la portion délimitée par les rues Lafontaine, Ontario, Papineau et De Lorimier. Quatre stations d'essence ont pignon sur rue, ainsi que de nombreux détaillants d'automobiles. Dans le quartier, bien que de nombreux résidents ne puissent se permettre de posséder un véhicule, plusieurs garages et ateliers de réparation apparaissent. Ces changements fonctionnels s'inscrivent dans le phénomène de tête de pont, caractérisé par un noyau de services et de commerces principalement destinés à une clientèle de voyageurs. Notons également que des postes de péage sont présents sur le pont dans les premières années. Ces postes de péage furent abolis en 1962.



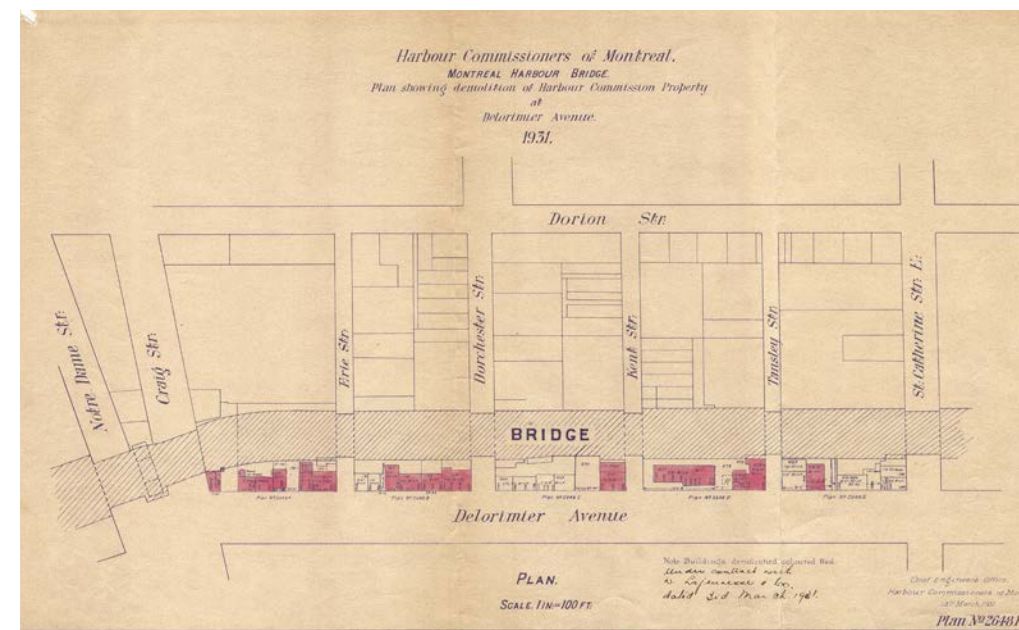
Vue vers le nord montrant des ancrages en béton pour les piliers dans l'axe de l'avenue De Lorimier, à droite sur la photo.

Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Arrivée de l'infrastructure dans le quartier Sainte-Marie avec vue prenante sur la courbe Barsalou.

Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



On remarque sur ce plan de la Commission du Havre de Montréal certains bâtiments, en rouge, situés sur leur propriété et déjà démolis en 1931. Les autres seront plus tard démolis à leur tour.

Source : Archives du Port de Montréal.

Le rôle encore prépondérant des paroisses

Les années 1920 marquent l'âge d'or des églises du secteur, à la fois sur le plan de leur fréquentation et en termes financiers. Néanmoins, deux églises du secteur sont la proie d'importants incendies et doivent subir d'importantes rénovations. En 1922, c'est l'église Sacré-Cœur-de-Jésus sur la rue Ontario qui est incendiée. La reconstruction est entreprise dès 1922 selon les plans de l'architecte Joseph en conservant les murs d'origine et en misant sur le béton armé pour assurer la stabilité de la structure. L'église Saint-Vincent-de-Paul sur la rue Sainte-Catherine est pour sa part détruite partiellement lors d'un incendie en 1919, et entièrement à la suite d'un deuxième incendie en 1924. L'église sera reconstruite entre 1925 et 1929 par l'architecte Ludger Lemieux.

L'incendie de l'église Sacré-Cœur-de-Jésus entame le début de la fondation d'une nouvelle paroisse. Depuis déjà quelques années, un démembrement de la paroisse Sacré-Cœur était en discussion, car la population avait doublé depuis une vingtaine d'années. Devant ces intentions, les habitants du secteur soulignent leur préférence à financer une nouvelle église plutôt que la reconstruction de l'église Sacré-Cœur. Une nouvelle paroisse voit ainsi le jour en 1923, la paroisse Sainte-Marguerite-Marie-Alacoque. L'église peut prétendre au titre de centième clocher de Montréal, car elle est le centième lieu de culte catholique ouvert au public sur le territoire de Montréal. Le territoire de la nouvelle paroisse est délimité par les rues Papineau, Sherbrooke, De Lorimier et Logan. La construction du presbytère sur la rue Dorion débute en 1924. L'église, conçue selon les plans des architectes Ernest Cormier et E. A. Doucet, propose une architecture néoclassique et est complétée en 1925. En 1926, une nouvelle école pour les jeunes filles, l'école Lartigue, est construite sur la rue Ontario entre les rues Dorion et De Lorimier et est sous la responsabilité des Sœurs de la congrégation de Notre-Dame. La Commission des écoles catholiques de Montréal inaugure en 1918 l'école Souart sur la rue Papineau. Située dans la paroisse Sacré-Cœur, l'école accueille de jeunes garçons et filles, mais également trois classes formées de personnes de nationalités polonaises, lituanienes et ukrainiennes. L'érection canonique de la paroisse Sainte-Marguerite-Marie en 1923 fait de l'école Souart la nouvelle école paroissiale. En 1936, l'école accueille plus de 700 élèves.



Église Sainte-Marguerite-Marie-Alacoque, date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Au tournant du 20^e siècle, le quartier Sainte-Marie accueille des immigrants de plusieurs communautés est-européennes. Leur concentration permet la création de plusieurs paroisses qui, en plus d'être des lieux de cultes, deviennent le cœur de la vie communautaire immigrante. En 1907, la communauté polonaise obtient sa première paroisse, Notre-Dame-de-Czestochowa. L'église située sur la rue Montgomery, à proximité de la rue Ontario, est construite entre 1916 et 1917. Une première paroisse ukrainienne est fondée en 1911. L'église sera construite et complétée en 1917 au coin des rues D'Iberville et Hochelaga. En 1917, la communauté lituanienne obtient également sa paroisse avec la construction de l'église Saint-Casimir sur la rue Parthenais, au nord de Sherbrooke. La communauté orthodoxe russe fonde quant à elle une première paroisse à Montréal, Saint-Pierre-et-Saint-Paul, en 1907. En 1925, elle déménage dans l'ancienne église anglicane Saint-Luc située à l'angle des rues Dorchester (René-Lévesque) et De Champlain. Un temple de l'Église unie du Canada, pour les communautés autres qu'anglo-saxonnes, est construit en 1924, à l'arrière du marché Saint-Jacques. La All Nations Church accueille principalement les groupes slaves et les Ukrainiennes, mais seront rejoint progressivement par les Hongrois, les Polonais, les Yougoslaves, les Tchécoslovaques et les Italiens. L'ancienne église méthodiste, située à l'angle de la rue Bertrand (Cartier), est rebaptisée église de l'Annonciation en 1930, puis est occupée, en 1936, par la Mission chrétienne canadienne-française qui y demeure pendant 10 ans.



Congrégation Notre-Dame, école Lartigue, 2029, rue Bordeaux, Montréal, année inconnue.
Source : BAnQ, 3737744.

L'apogée industriel

Au cours de cette période qui débute avec la fin de la Première Guerre mondiale, la croissance industrielle se poursuit dans le secteur. On assiste à l'expansion ainsi qu'à la modernisation de plusieurs manufactures. L'expansion des installations portuaires, la multiplication des voies ferroviaires et des lieux d'entrepôts vont également contribuer au foisonnement des activités industrielles.

L'établissement d'un vaste complexe ferroviaire au sud de la rue Notre-Dame entraîne une importante diminution de la population locale. En effet, ce secteur autrefois mixte se transforme en un secteur commercial et industriel. La production industrielle est dominée par la présence de la Dominion Rubber à l'est de la brasserie Molson et de l'usine de papier peint Colin McArthur & Co. qui opère dans l'ancien collège Molson. En raison de la présence du Canadian Pacifique, de grandes compagnies de transports et d'entreposage font leur arrivée dans le secteur. C'est le cas de la Dominion Transport & Cartage qui s'installe sur l'ancien terrain de la Royal Electric Co. et de l'ancienne villa Molson, adjacente à la brasserie.

La fin de la Première Guerre mondiale marque le début des Années folles, caractérisées par une remarquable prospérité qui suscite des vagues d'investissement dont profitent les industries du secteur. Les implantations industrielles se poursuivent. Par exemple, Laura Secord installe sa fabrique de bonbons et de chocolats au 869, avenue Viger en 1920, la compagnie du Pain moderne canadien est incorporée en 1929 et une usine est construite au 2250, avenue Papineau de la même année par l'architecte Sydney Comber. En 1923, la compagnie Knit-to-fit fait construire une usine de quatre étages au 2025 rue Parthenais et celle-ci est agrandie au cours de la même période. Au cours des années 1920, la Commission des liqueurs (aujourd'hui la SAQ) emménage dans le bâtiment de la prison du Pied-du-Courant, dont les activités carcérales ont déménagé à la prison de Bordeaux en 1912. La Commission des liqueurs de Québec y met sur pied sa propre usine d'embouteillage en plus d'y tenir son siège social.



Le siège social de la Commission des liqueurs de Québec, vers 1926.
Source : Archive de la Ville de Montréal, VM98-Y_1Po27. Année inconnue.



La laiterie Mont-Royal, en 1936.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Plusieurs usines profitent également du contexte économique prospère pour se moderniser et prendre de l'expansion. En 1920, la brasserie Molson double sa production annuelle et s'étend vers l'ouest jusqu'à la rue des Voltigeurs. David et Frères fait construire une usine au 1930, rue Champlain en 1928. Leur capacité de production est augmentée en 1930 et en 1934. David et Frères est alors une des plus importantes biscuiteries canadiennes à la fin des années 1930. La manufacture de la compagnie d'Alphonse Raymond sur la rue Panet se modernise également. En 1929, on y construit un entrepôt au nord de la rue Lalonde. En 1929, la Dominion Oil Cloth fait construire par les architectes Hutchison & Wood un nouveau siège social à l'angle des rues Sainte-Catherine et Parthenais. En 1947, cette même compagnie occupe 19 acres et son complexe industriel couvre 808 000 pieds carrés. Elle compte alors plus de 1 000 employés. La Eagle Shoe quant à elle construit en 1918 un bâtiment de 4 étages sur la rue de la Visitation. En 1927, on démolit celui situé au 2083, rue Beaudry et on construit, en 1929, une nouvelle usine reliée à celle de la rue de la Visitation par une passerelle. En 1927, l'imprimeur Eugène Doucet fait construire un nouveau bâtiment au 2261, avenue Papineau, qui connaîtra plusieurs agrandissements entre 1940 et 1961. En 1925, la prospérité de la Laiterie Mont-Royal (Montreal Dairy Company Limited) l'incite à construire une vaste écurie au 2215 rue Rouen. Peu après, elle fait aussi l'acquisition du 1200, avenue Papineau, et en fait son siège social.

La crise économique des années 1930 a marqué le quartier et sa population ouvrière, mais plusieurs entreprises vont résister à cette période difficile et pourront profiter de la reprise suscitée par la Deuxième Guerre mondiale. Des contrats militaires de toutes sortes ont d'ailleurs été pris en charge par les industries du quartier; c'est le cas de la Dominion Rubber qui fabrique du matériel militaire lors des deux guerres mondiales.



Cette photo aérienne de 1927 montre bien la densité industrielle dans le quartier.
Source : BAnQ, E21,S110,SS1,SSS1,PK100-17.

La densification du quartier

Avant 1931, la construction de nouveaux logements suivait de près l'accroissement de la population. Bien que la population ait continué de croître, cette tendance s'est essouffée avec la crise économique. Durant la Dépression, le nombre de ménages par logement augmente accueillant parfois entre deux et trois familles. Cependant, lors de la reprise économique, les ménages multifamiliaux se séparent, entraînant une forte pression sur le parc immobilier.

Dans un contexte où le tissu urbain et les îlots du secteur sont déjà en bonne partie construits, de nouveaux phénomènes sont alors observables : la subdivision de grands logements en maisons de chambre et la construction de bâtiments plus denses, les immeubles d'appartements.

La clientèle aisée des quartiers anglophone s'est alors approprié l'immeuble d'appartements à la fin du 19^e siècle. Son introduction fut plus tardive dans le secteur. L'immeuble agit comme solution d'habitation moderne urbaine plus concentrée. Cette nouvelle forme d'habitation propose des logements visant à répondre aux nouveaux besoins des occupants, offrant un certain nombre de services en commun. Ce type d'habitation crée ainsi son propre mode de vie. L'immeuble J.-Edmond-Morin (1310, rue Alexandre-DeSève) construit en 1930 en est un exemple. L'aménagement des nouvelles fonctions de ces bâtiments obligea les architectes à créer de nouvelles formes qui ont conduit plus tard à l'émergence de la «tour d'habitation».



L'immeuble J.-Edmond-Morin, situé au 1310, rue Alexandre-DeSève, et construit en 1930.

Source : Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (1980), Les Appartements.

La consolidation des artères commerciales

Bien que les activités commerciales s'insèrent sur l'ensemble du secteur dans un contexte de forte mixité des fonctions, les commerces sont surtout répartis le long des grands axes comme la rue Ontario, De Maisonneuve, Saint-Antoine et Amherst. Dans la même mouvance que celle des dernières années, la rue Sainte-Catherine fait figure à part avec une dynamique commerciale très forte, et ce, particulièrement à l'ouest du secteur. C'est également sur cette rue que continuent de s'implanter les lieux de divertissements.

La vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine se poursuit au cours de cette période. Les grands magasins occupent surtout le tronçon entre la rue Saint-Hubert et la rue de la Visitation. À partir de cette dernière, et ce, jusqu'à la limite est du secteur, la fonction commerciale reste très présente, mais se situe principalement au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels. On peut donc en déduire que la fonction commerciale de Sainte-Catherine à l'ouest de la rue Visitation opère à une plus grande échelle et les commerces qu'on y retrouve sont pour la plupart fréquentés par des consommateurs venus de l'extérieur du quartier et même de la ville. Les commerces plus à l'est sont quant à eux plutôt fréquentés par une population locale. La présence de banques confirme également la vocation de ce tronçon de la rue Sainte-Catherine à titre d'artère commerciale de destination. La banque d'Épargne de la cité et du district de Montréal est construite en 1921 au coin de la rue Sainte-Catherine et de la rue Dufresne. Toujours selon l'esprit Beaux-Arts, privilégié pour la construction des banques de l'époque, le bâtiment de pierre sur deux niveaux est coiffé d'un toit en terrasse et d'une corniche en saillie.



La rue Sainte-Catherine est l'axe commercial le plus important du secteur. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Source : BAnQ, 3343054.

La rue Ontario est également un axe commercial important dans le secteur. Cette dynamique est présente tout le long de la rue Ontario dans le secteur. Les commerces occupent surtout les rez-de-chaussée des immeubles qui ont une vocation résidentielle aux étages. Le deuxième marché Saint-Jacques est érigé en 1931 à l'intersection de la rue Ontario et Amherst.

Le secteur de la rue Sainte-Catherine continue d'être un haut lieu du divertissement francophone. La période des deux guerres marque l'avènement du burlesque québécois, un genre qui assemble des numéros variés, dont la chanson, les sketches comiques ou satiriques, les courts mélodrames et l'effeuillage. Plusieurs théâtres accueillent des spectacles de ce genre, dont les théâtres National, Canadien, Amherst et Arcade. En 1926, le théâtre Amherst est construit sur Sainte-Catherine entre les rues Amherst et Saint-Timothée sur l'emplacement du Moulin Rouge et accueille une salle de 1800 personnes en plus de magasins au rez-de-chaussée.

Les années 1920 propulsent également le milieu de la restauration, des cabarets et des bars. Le secteur englobe quelques cabarets, principalement plus à l'ouest ou à proximité de la rue Saint-Laurent. Le cabaret du Lion d'or ouvre ses portes en 1930 sur la rue Ontario à proximité de Papineau. On retrouve également le cabaret les Trois Castors et le café St-Jacques à l'angle des rues Saint-Denis et Sainte-Catherine et le café Provincial au coin des rues Dorchester et Saint-Hubert. Le billard, Bowling Alley Dance Hall sur la rue Papineau ouvre également ses portes en 1939.



Photographie de la rue Sainte-Catherine, vers l'est, prise à l'intersection de la rue Bleury.

Source : Archive de la Ville de Montréal. VM98-Y_5Po26.

Du côté du divertissement sportif, en 1928, l'architecte John S. Archibald supervise la construction du stade De Lorimier au coin de la rue Ontario et du boulevard De Lorimier. Ce stade accueille les Royaux, une équipe professionnelle de baseball. Le stade, en plus des 20 000 places disponibles dans les estrades, comporte de grandes salles d'exposition le long de l'avenue De Lorimier ainsi que des tavernes et des commerces sur la rue Ontario.



Stade De Lorimier, 1936.

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-Z135-1.

CARTES SYNTHÈSES



Évolution de la trame 1914-1945

Trame viaire

- 1642-1914
- 1914-1945

Ruelle

- 1642-1914
- 1914-1945

Trame viaire démolie

- - - 1914-1945

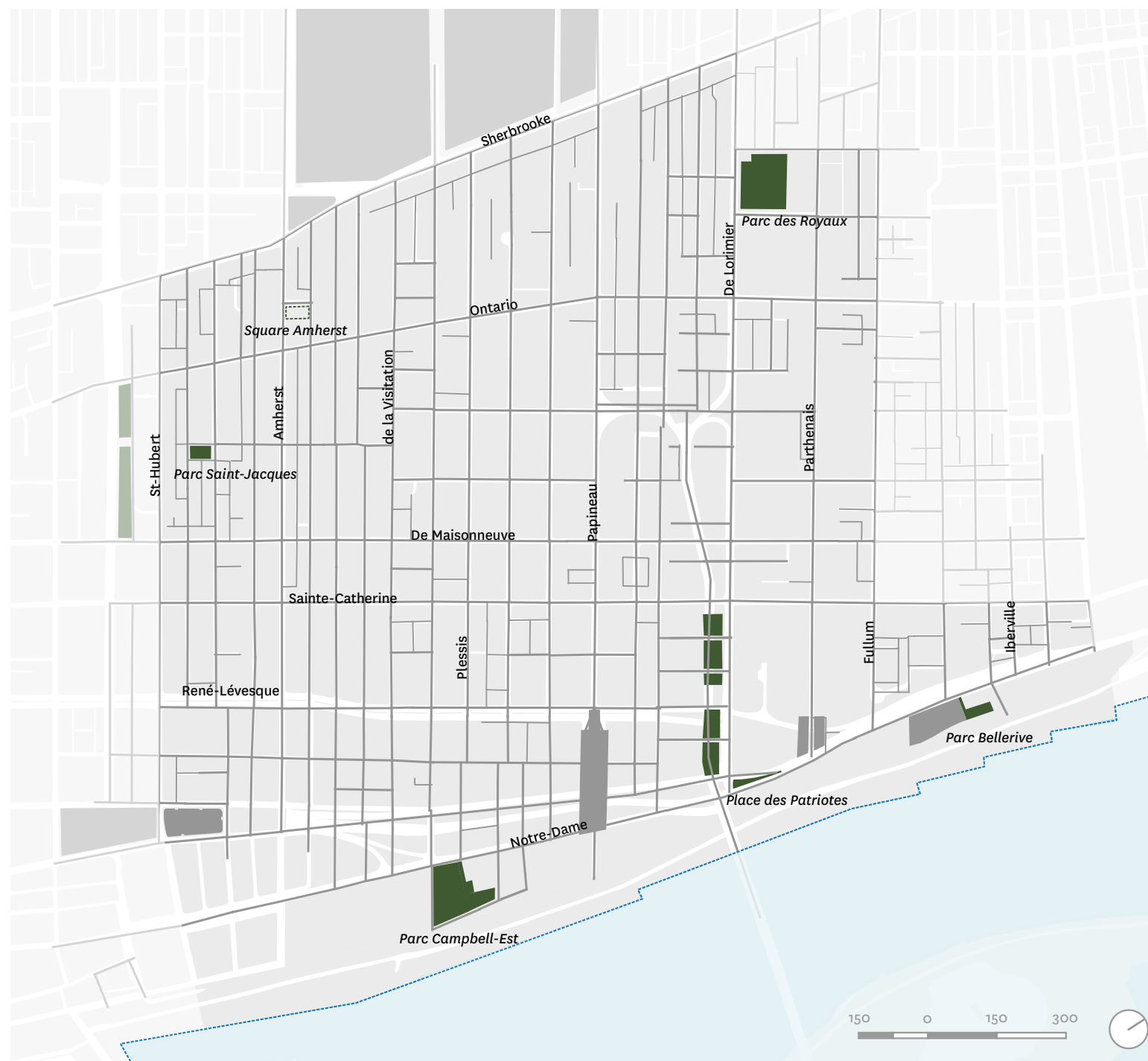
Rive

- ... 1939

État / Évolution de la trame urbaine

L'arrivée du pont Jacques-Cartier en 1925 modifie la trame urbaine en entraînant l'ouverture de la rue Bordeaux entre les rues Lafontaine et Ontario et l'agrandissement de la rue La Fontaine entre De Lorimier et Papineau. Une partie des îlots à l'ouest de De Lorimier sont démolis. La rue Larivière est complétée entre les rues Parthenais et De Lorimier ainsi qu'entre les rues Dorion et Bordeaux. Les quais le long de la rive sont réaménagés.

Source : Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949.



Espace publics
1914-1945

Espaces publics
 ■ 1760-1914
 ■ 1914-1945

Espaces publics disparus
 □ 1914-1945

Trame viaire
 — 1642-1945

Rive
 - - - 1945

État / évolution des espaces publics

Durant cette période, on assiste à la disparition de certains espaces publics. La reconstruction du marché Saint-Jacques entraîne la suppression du square Amherst. Le parc Sohmer est quant à lui victime d'un incendie majeur. Les pertes étant trop importantes, le terrain est vendu aux enchères et c'est la succession de Charles Sandwith Campbell qui devient propriétaire. Le terrain est finalement cédé à la Ville de Montréal à condition d'y aménager un terrain de jeux destinés aux enfants du quartier. Le parc Campbell-Est est inauguré en 1925.

D'autres parcs sont également aménagés. Il faut notamment souligner le parc de Rouen qui est créé lors des chantiers publics de la crise visant à contrer le chômage. Un espace de jeux est également aménagé en face de l'académie Marguerite-Lemoyne sur la rue Robin, entre la rue Saint-André et la rue Saint-Christophe.

Une place commémorative en l'honneur des patriotes est aménagée en 1926 en face de l'ancienne prison du Pied-du-Courant.

Source : Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949.



Institutions publiques 1914-1945

Institutions publiques

- 1760-1914
- 1914-1945
- Église
- Chapelle
- Ensemble conventuel
- École
- Marché
- Hôpital, hospice et orphelinat
- Bain
- Bibliothèque

Institutions publiques démolies

- 1914-1945

Trame viaire

- 1642-1945

Rive

- 1945

État / évolution des institutions publiques

Durant cette période, on assiste à la poursuite d'implantation d'institutions publiques d'importance dans le quartier et qui demeurent encore aujourd'hui bien visibles. C'est ainsi que deux institutions s'implantent dans la partie nord du secteur à l'étude en relation avec le parc Lafontaine, soient la bibliothèque municipale en 1917 et l'hôpital Notre-Dame en 1924. On observe aussi la construction du bain Généreux en 1927, bien que planifiée dès 1915. Cela clôt tardivement la première vague de construction de bains publics, principalement associée aux années 1910, tant à Montréal que dans le quartier. Enfin, c'est aussi durant cette période, dans le cadre de travaux publics visant à réduire les effets de la crise économique et pour contrer le chômage, que le nouveau marché Saint-Jacques est construit et inauguré en 1931, remplaçant le marché précédent maintenant vétuste.

Source : Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949.



Industries
1914-1945

- Industries
 - 1914-1945
 - ▭ 1914-1945
- Trame viaire
 - 1642-1945
- Rive
 - 1945

État / évolution des sites industriels

Cette période est résolument marquée par la croissance des industries déjà présentes sur le territoire, ainsi que par l'arrivée de nouvelles entreprises de production. Bien que les lieux de production industriels se situent toujours sur l'ensemble du territoire, l'axe de la rue Notre-Dame et l'axe de l'avenue De Lorimier et de la rue Parthenais se consolident dans leur vocation industrielle. Cette tendance s'observe notamment par l'arrivée de nouvelles industries sur la rue Parthenais, dans l'extrémité nord-est du secteur à l'étude.

L'expansion des installations portuaires et la multiplication des voies ferroviaires au sud de la rue Notre-Dame vont également favoriser la croissance industrielle du secteur et l'apparition d'imposants lieux d'entrepôts. Ces changements sont accompagnés par une homogénéisation des usages qui se concentrent dorénavant autour des fonctions industrielles et commerciales. La vocation résidentielle se dissipe jusqu'à disparaître complètement dans cette section du territoire.

Source : Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949.



Transport
1914-1945

- Tramways
— 1914-1945
- Autobus
— 1914-1945
- Infrastructure routière
— 1914-1945
- Voies ferrées
— 1867-1914
- Trame viaire
— 1642-1945
- Rive
— 1945

État / évolution des transports

Cette période est principalement marquée par la construction du pont Jacques-Cartier et son apparition dans la trame. En ce qui concerne le réseau de transport en commun, le réseau de tramway est maintenu et on assiste à l'arrivée progressive des autobus.

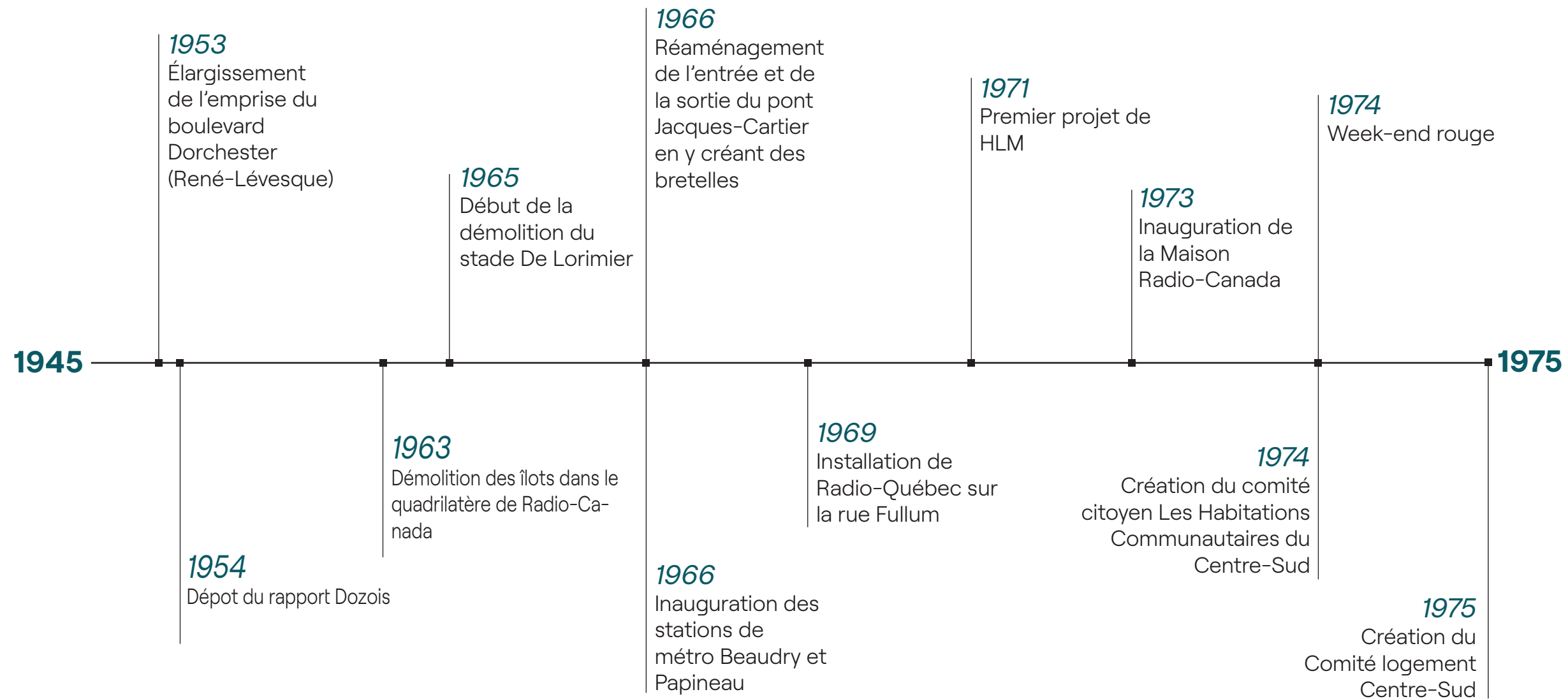
Source : Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912. Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926. Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949.



1945-1975

DÉSINDUSTRIALISATION ET RÉNOVATION URBAINE

DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'économie se porte très bien. La modernisation des processus de production pousse les industries à s'implanter en périphérie, là où de grands terrains sont peu coûteux. En plus d'intervenir en finançant le prolongement du réseau routier, l'État intervient également à travers de nombreux programmes d'habitation qui favorisent la construction de logements en banlieue. Cette urbanisation des espaces périphériques est accompagnée du déclin de certains quartiers centraux, dont le quartier Sainte-Marie. De nombreux ouvriers, souvent parmi les plus qualifiés, quitteront le quartier, attirés par les emplois qui se déplacent ou se créent en périphérie ainsi que par les nouveaux espaces résidentiels qui y sont offerts. Le départ de nombreux ouvriers s'accompagne de l'exode des professionnels, artisans et commerçants dont la clientèle diminue. Le quartier est alors peu à peu délaissé par les classes sociales les plus fortunées. Entre 1951 et 1976, près de 48 000 personnes quittent le Centre-Sud. Le nombre de famille connaît une baisse particulièrement importante : 18 800 familles vivaient dans le Centre-Sud en 1951 et elles ne seront plus que 9 000 en 1976. Les personnes vivant seules et les ménages non familiaux connaissent au contraire une importante progression avec près de 6 200 personnes vivantes seules (pour une progression de 238 %) en 25 ans. En 1976, les ménages non familiaux composent près de 50 % des ménages. Durant cette période, la pauvreté, le vieillissement de la population et l'affaiblissement économique sont particulièrement marqués dans le secteur. La situation sociale du secteur a une incidence sur le cadre bâti. En effet, les propriétaires-occupants sont souvent des personnes plus âgées dont la propriété représente une valeur économique importante et certains de ces propriétaires n'ont pas les ressources financières pour améliorer ou même entretenir leur demeure. De plus, d'un point de vue économique, les terrains à proximité du centre-ville prennent tellement de valeur par rapport aux bâtiments qui les occupent que l'entretien de ces derniers s'avère finalement peu utile pour de nombreux propriétaires non occupants. De plus, les opérations de rénovations urbaines comme la construction de Radio-Canada et l'élargissement du boulevard René-Lévesque, caractérisées par plusieurs démolitions, amputent des secteurs résidentiels et poussent plusieurs personnes à quitter le quartier.

La désindustrialisation graduelle et ses impacts sur le dynamisme économique

Après la guerre s'amorce une période de désindustrialisation dans le secteur à l'étude. Les années qui suivent la guerre seront marquées par une situation économique avantageuse qui stimule les investissements industriels. Les nouvelles technologies poussent plusieurs industries à se moderniser et à se restructurer afin de s'adapter aux marchés en pleine transformation. Les usines du secteur sont vétustes et il n'y a pas de grands terrains pour construire des installations modernes. Plusieurs d'entre elles optent donc pour une relocalisation de leurs activités dans de nouveaux quartiers, à proximité des autoroutes et en périphérie de la vieille ville. D'autres entreprises du secteur sont également touchées par l'ouverture des marchés internationaux et le phénomène de la mondialisation de l'économie. C'est particulièrement le cas des industries du vêtement et de la chaussure, qui sont à cette époque très nombreuses à s'être installées dans le secteur. La fermeture des usines entraîne de nombreuses mises à pied dans le quartier.



Une usine désaffectée sur la rue Panet, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal.

Aird and Son, devenue Aird Industries en 1968 suite à une restructuration, ne résiste pas à la crise de la chaussure qui secoue l'industrie canadienne au début des années 1970. L'usine ferme ses portes en 1975. Il en va de même avec la compagnie Eagle Shoes qui face à la concurrence étrangère, délaisse peu à peu le marché féminin et se spécialise, à partir des années 1950, dans le marché des souliers pour hommes et pour enfants. À la fin des années 1960, la compagnie est absorbée par Alfred Lambert limitée et l'édifice de la rue de la Visitation est démolit tandis que la production cesse sur la rue Beaudry.

Le domaine de l'alimentation n'est pas épargné par cette vague de désindustrialisation. Malgré la bonification et l'agrandissement des activités de la compagnie d'Alphonse Raymond au cours des années 1940 et 1950, l'entreprise Gattusco procède à son achat en 1970 et déménage les activités à Ville Saint-Laurent. Dans le cadre de son programme d'expansion et de modernisation, David et Frères ouvre en 1946 une succursale à Sorel et peu après commence la construction d'une nouvelle usine sur la rue Hochelaga. En 1951, la production cesse sur la rue De Champlain; le siège social de la compagnie y reste toutefois jusqu'en 1956.

De son côté, en 1947, la Dominion Oil Cloth occupe 19 acres et son complexe industriel couvre 808 000 pieds carrés. Elle compte alors plus de 1000 employés. En 1967, la compagnie change de nom et devient Les industries Domco limitées. Débute alors une opération de centralisation de la production et du siège social vers Farnham (où la compagnie a déjà des installations). Cette opération sera complétée en 1973. Entre-temps, le complexe industriel de Domco dans le Centre-Sud est démolit pour faire place aux installations de Radio-Québec.

Certaines industries résistent à la désindustrialisation. C'est le cas notamment de la Brasserie Molson qui connaît suite à la Deuxième Guerre mondiale une période de forte expansion. La compagnie entreprend un programme de construction et de modernisation pour être en mesure d'affronter la concurrence des autres grandes brasseries canadiennes. Pour se faire, Molson acquiert le parc Campbell-Est et assume les coûts de réaménagement du parc Charles-S.-Campbell situé entre les rues Alexandre-DeSève, De Champlain et Gareau. La compagnie de fabrique Laura Secord reste également en activité et va même s'agrandir à trois reprises au cours de cette période. L'imprimerie Eugène Doucet connaît aussi une expansion grâce au rattachement du bâtiment voisin acquis en 1977 à son bâtiment d'origine. L'imprimerie restera ouverte jusqu'au milieu des années 1980.

Interventions publiques pour la rénovation urbaine

Au début des années 1950, un regroupement d'associations sociales et religieuses demandent aux autorités municipales d'agir pour l'amélioration des quartiers anciens. Les préoccupations sont à la fois morales, économiques et hygiéniques. En effet, peu d'actions ont été posées depuis la crise économique de 1929 et plusieurs secteurs de la ville ont des logements vétustes. En effet, dans les années 1950 et 1960, l'habitat ouvrier et certains quartiers anciens ont mauvaise presse. Le terme de «taudis» émerge alors, identifiant à la fois des secteurs aux prises avec des problèmes sociaux, ainsi que de qualité et de salubrité des logements et des aménagements. La solution la plus courante est alors celle de la tabula rasa, ou de la rénovation urbaine, pour transformer les quartiers vétustes et insalubres en un espace modernisé.

Ainsi, dans les années suivant la Deuxième Guerre mondiale, le parc de logements du quartier est relativement vieux et demande d'importantes rénovations. Cette situation s'explique notamment par plusieurs phénomènes. Premièrement, la majorité des logements ayant été construits pour des familles à revenus modestes, ils n'ont pas été réalisés avec une qualité très élevée. Deuxièmement, le secteur étant principalement habité par des ménages locataires (près de 94 % des ménages en 1951), l'entretien des logements peut être relativement moins assidu que lorsque habité des ménages propriétaires. Troisièmement, les logements ont été construits avant la généralisation des commodités de base telles que l'électricité, le chauffage central et les salles de bain. Si l'électricité est intégrée plus rapidement dans les logements, les installations de salles de bain et de chauffage central restent limitées et sont souvent ajoutées à moindres coûts. En 1951, seulement 65 % des logements du Centre-Sud bénéficient de l'usage exclusif d'un bain ou d'une douche. Finalement, les logements sont surpeuplés avec des ménages multifamiliaux, ou des familles avec plusieurs enfants, ce qui n'aide pas au maintien et à l'hygiène des logements.

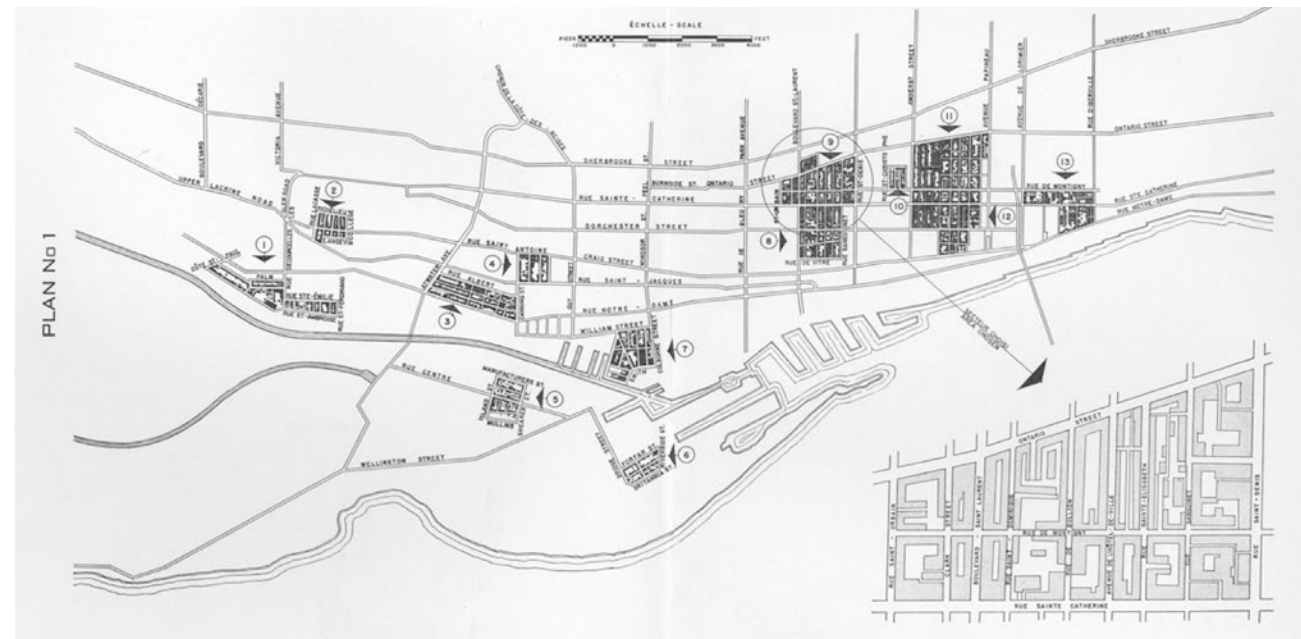
Pour étudier la question, les autorités municipales créent un comité consultatif dirigé par Paul Dozois. Le comité dépose un rapport en 1954 qui identifie treize zones de «taudis», dont quatre sont situées dans le secteur à l'étude. La réalisation des Habitations Jeanne-Mance en 1957 bénéficie également du Programme de rénovation urbaine du gouvernement fédéral qui vise la relocalisation sur place des secteurs rénovés.



Taudis abandonnés rue Panet, au sud de la rue Sainte-Catherine, vers 1972.
 Source : Daniel Heikelo.



Bâtiment sur la rue Panet dans le secteur de la maison Radio-Canada, vers 1958.
 Source : Archives de la Ville de Montréal.



Le Plan Dozois et les treize zones de taudis identifiés dont 4 sont situées dans le secteur.

Source : Plan 5 A «Secteurs visités / Areas Inspected» dans Comité consultatif pour l'élimination des taudis et pour l'habitation à loyer modique, Projet de rénovation d'une zone d'habitat défectueux et de construction d'habitation à loyer modique, Ville de Montréal, 1954.
 Tiré de M. Drouin (2012). De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973).

La question de l'élimination des taudis reste néanmoins présente et une nouvelle étude financée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est entreprise en 1961 pour déterminer l'étendue de l'habitation vétuste à Montréal et proposer un programme d'élimination. Dix-sept zones de rénovation urbaine sont identifiées, dont deux recouvrent presque qu'entièrement le secteur à l'étude, et un programme de démolition-reconstruction sur une période de dix-neuf ans est suggéré. Le plan ne sera finalement pas réalisé. Néanmoins, les modifications apportées à la Loi nationale de l'habitation en 1956 permettent désormais aux villes d'identifier un secteur de « taudis » pour modifier sa vocation, et ce, sans devoir relocaliser les résidents sur place. C'est dans le cadre de cette nouvelle initiative fédérale que le projet de la maison Radio-Canada est réalisé en 1963. Ainsi, l'obligation de la Ville de Montréal se limite uniquement à fournir de l'aide aux 5 000 résidents déplacés pour trouver un nouveau logement et évaluer l'indemnisation dont ils peuvent bénéficier en vertu de la loi en vigueur.

La fin des années 1960 est marquée par une modification de l'approche face aux rénovations urbaines. La Ville de Montréal, mitigé, face aux résultats de son expérience dans le secteur de la Petite-Bourgogne, n'est plus intéressée par le volet de rénovation urbaine. En parallèle, la SCHL, devant les inquiétudes soulevées par ces programmes, décide d'arrêter leur financement en 1969. Le programme sera définitivement aboli en 1973.

Toujours soucieuse de renverser le déclin des quartiers centraux, la Ville de Montréal développe plusieurs incitatifs à la rénovation résidentielle à la fin des années 1960. Néanmoins, il faudra attendre les années 1970 pour voir émerger des programmes de rénovation plus vastes, souvent avec l'apport financier des gouvernements provincial et fédéral.



Zones de rénovation identifiées dans l'Étude de rénovation urbaine de la Corporation de recherches économique, 1961.

Source : « Zones de rénovation » dans Corporation de recherches économique, Étude de rénovation urbaine, Rapport préparé pour la Cité de Montréal 1961, p. 66. Infographie : Martin Drouin. Tiré de M. Drouin (2012). De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973).

Programme HLM

La vétusté des parcs locatifs et la difficulté d'accès à la propriété précipitent le rôle du gouvernement fédéral à titre de moteur important pour rendre les fonds disponibles à la démolition, la reconstruction et l'intervention publique. Les besoins criants de l'après-guerre mènent aux premiers engagements du gouvernement fédéral sur la question de l'habitation. La création d'habitation à loyer modique devient une mesure phare du gouvernement, particulièrement dans le cadre de projets de rénovation urbaine. Ainsi, les modifications apportées à la Loi nationale sur l'habitation en 1949 entraînent la création du premier programme d'habitations à loyer modique (HLM). Celui-ci prévoit la lutte aux «taudis» en permettant une intervention publique visant la démolition de logements vétustes et la construction de logements à loyer modique. Le gouvernement fédéral prévoit le partage des coûts de remembrement de parcelles et la construction de logements pour les ménages à faible revenu dans un ratio de 75 % pour le fédéral, et 25 % pour la province. Néanmoins, le programme ne rencontre pas le succès escompté et un nouveau programme de logements à loyer modique est élaboré en 1964. Plus généreux, ce programme permet des prêts de 95 % du coût des réalisations des projets de logements sociaux entrepris par la province, pour une durée de 50 ans avec un taux d'intérêt inférieur au taux du marché en plus de prévoir la fixation du loyer en fonction du revenu des locataires. La création de la Société de l'habitation du Québec (SHQ) en 1967 et de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) en 1969 facilite la réalisation de projets de logements à loyer modique à Montréal.

Dans le secteur, 12 projets de logements à loyer modique sont réalisés entre 1971 et 1975, permettant d'accueillir environ 600 ménages. Les projets visent, pour la plupart, à constituer une réserve pour la relocalisation des ménages déplacés lors de la mise en œuvre des programmes de rénovation du quartier.

Le premier projet de HLM, réalisé en 1971, est situé dans le périmètre délimité par les rues Robin, Saint-Timothée et Saint-André. Il s'agit d'une tour de neuf étages et de trois bâtiments de trois étages avec plusieurs grands logements, s'inscrivant dans le programme Myriade I visant à «[...] construire d'abord afin de pouvoir déplacer ensuite les familles qui habitent les logements impropres à l'habitation, lesquels logements ne peuvent être réparés lorsqu'ils sont habités ou encore afin de reloger les familles qui habitent des logements qui doivent être démolis pour faire place à de nouveaux logements .⁹»

L'OMHM entreprend dans le secteur la construction d'un autre complexe intégrant une tour de 9 étages et des bâtiments de 3 étages en 1973 ainsi qu'une tour de 12 étages et d'un centre communautaire sur le terrain de l'ancienne église Sainte-Catherine-d'Alexandrie en 1975. Néanmoins, rapidement, la société paramunicipale privilégie des projets de plus petite taille, s'intégrant plus discrètement à la trame urbaine existante. Les tours de plusieurs étages sont réservées principalement pour les projets visant les personnes âgées.

⁹ Extrait de *Myriade I*, chapitre 715-0, article 1, paragraphe b.



Le projet de HLM Beaudry, vers 1975.
Source : Archives de la Ville de Montréal.



La tour de 12 étages du projet de HLM Sainte-Catherine-d'Alexandrie, vers 1975.
Source : Archives de l'OMHM.

L'expansion du centre-ville vers l'est

Jusqu'à la fin des années 1960, le centre des affaires se développe surtout du côté de la communauté anglophone de l'île, à l'ouest du centre-ville. La question identitaire prenant de plus en plus de place dans la sphère sociopolitique, plusieurs contestent cette trajectoire de développement qui contribue à renforcer l'image anglophone d'une ville majoritairement francophone. Au même moment, la chute démographique et l'appauvrissement du secteur ont un impact important sur le dynamisme économique. À partir des années 1960, la rue Sainte-Catherine perd de son lustre commercial en raison du ralentissement économique et de la concurrence des centres commerciaux qui commencent à apparaître en périphérie. De plus, l'arrivée de la télévision amène un changement dans les habitudes des gens quant à leur consommation de divertissements, ayant ainsi un impact négatif sur la fréquentation des théâtres et cinémas du secteur. La rue Ontario n'est pas en reste avec la fermeture du marché Saint-Jacques en 1960, pour accueillir le Service de santé de la Ville de Montréal, et la démolition du stade De Lorimier.



Édifice commercial Amherst, rue Sainte-Catherine Est à Montréal, 1971.
Source : BAnQ, P97,S1,D18210-18213.

Les commerçants et promoteurs francophones de l'est font alors pression pour ramener l'expansion du centre-ville dans une trajectoire vers l'est. Dès le début des années 1950, des gens d'affaires se regroupent pour former la Société de renouvellement de l'est de Montréal (SREM) pour en faire la promotion. Le propriétaire de Dupuis Frères, le seul magasin situé à l'est du centre-ville, fait partie des principaux dirigeants de ce groupe. La SREM mettra beaucoup de pression sur le politique afin de rediriger l'intérêt pour le secteur. Durant les années 1960, l'agrandissement du stationnement de Dupuis Frères, sur lequel sera érigé l'hôtel Holiday Inn, est une réalisation qui s'inscrit dans cette volonté de redynamisation. Leurs pressions couplées à celles de certains élus municipaux seront particulièrement fructueuses en ce qui a trait au choix de l'emplacement de la maison de Radio-Canada.

Le centre-ville ainsi que son expansion vers l'est nécessite une meilleure accessibilité. Celle-ci sera assurée par l'élargissement du réseau routier et la construction du métro. En plus de l'investissement du gouvernement fédéral avec la construction de Radio-Canada et municipal avec l'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque), le gouvernement provincial investit également le secteur, participant au développement d'un centre-ville francophone dans l'est. Au cours des années 1960 et 1970, l'édifice de la Justice et de la Sûreté du Québec est construit sur le site de l'ancien asile Sainte-Darrie; l'immeuble de Radio-Québec et l'édifice du ministère de l'Éducation sur la rue Fullum y sont également construits. L'École nationale de police s'y installe brièvement avant d'être relocalisée à Nicolet. Les locaux laissés vacants seront utilisés par l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec jusqu'en 1976. Notons également qu'une concentration d'édifices et d'institutions liés au secteur des télécommunications s'installe dans le secteur. En plus de Radio-Canada et de Radio-Québec, on y trouve du côté du secteur privé Télé-Métropole, la station de radio CJMS et le Studio de son Québec.

Au final, la somme de ces investissements et interventions contribue à formaliser la transition économique du secteur, passant d'une économie majoritairement associée au secteur secondaire, vers une économie de plus en plus ancrée dans le secteur tertiaire.



Vue sur l'édifice de la Justice et de la Sûreté du Québec, vers 1970.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



La tour de Télé-Métropole sur De Maisonneuve, vers 1980.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Vue sur le bâtiment de Radio-Québec. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

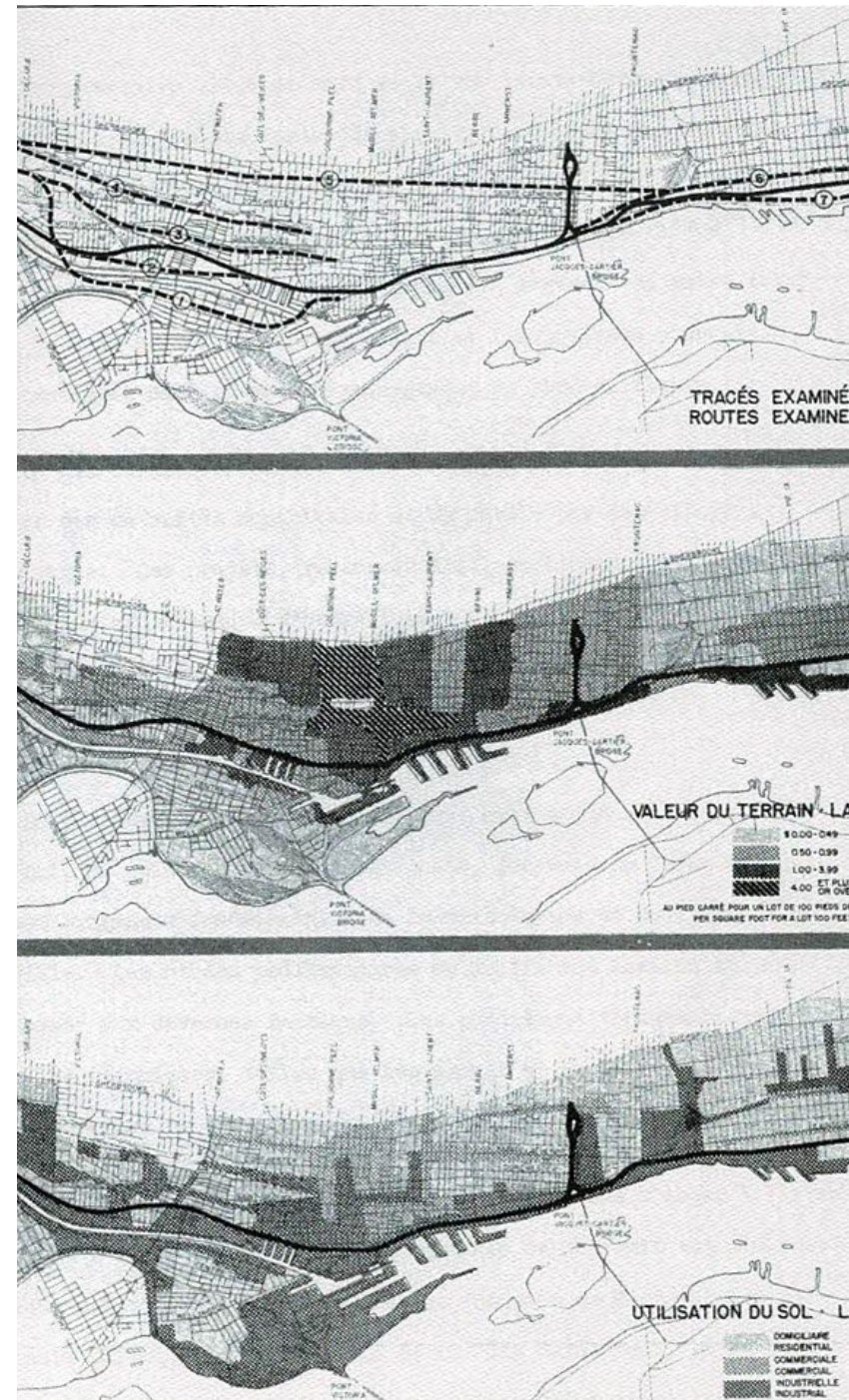
La circulation à tout prix

En 1944, dans un document intitulé *Urbanisation de Montréal*, le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, créé en 1941, propose un plan directeur. Ce plan considère les voies de communication à Montréal comme faisant partie d'un grand système où les voies de circulation hiérarchisées permettent d'assurer des liens efficaces entre les différents secteurs de la ville et le centre-ville. Cette approche en matière de planification urbaine aura un impact important sur les interventions à venir.

L'avènement de l'automobile force la Ville à réagir depuis plusieurs décennies. Il faut le rappeler que le nombre de véhicules à Montréal passe de 6 859 en 1917 à 74 600 en 1941. Toutefois, le boom économique de l'après-guerre amène le problème de la circulation à un autre niveau. La fluidité de la circulation devient une préoccupation majeure et constante pour le Service d'urbanisme de la Ville. Dans un document produit en janvier 1948 et intitulé *Une autostrade est-ouest*, ce service constate que la croissance fulgurante de l'automobile comme moyen de transport urbain soulève des problèmes qui font « naître le besoin de changements fondamentaux dans l'aménagement des villes ¹⁰ ».

Devant un tel constat, la Ville travaille à rattraper son retard. Toute planification future des voies publiques visera à obtenir un mouvement continu et rapide de la circulation, s'appuyant entre autres sur l'idée que les embouteillages « occasionnent de lourdes pertes économiques ». L'amélioration de la circulation est conçue comme un vaste système hiérarchique de voies et passe notamment par « l'élargissement des rues et l'établissement du sens unique ». Dans cette optique, plusieurs rues, chemins ou boulevards sont modifiés ou prolongés au cours des années 1950 et 1960, et plusieurs esquisses de redéfinition des carrefours sont dessinées, ayant comme but avoué d'améliorer la fluidité du trafic automobile.

¹⁰ VILLE DE MONTRÉAL. *Une autostrade est-ouest*, Service d'urbanisme, janvier 1948.



Les tracés facultatifs étudiés.

Source : Rapport du Service d'urbanisme. « Une Autostrade est-ouest ». Aimé Cousineau, directeur, 1948. Tiré de Noppen, L. 2001.

C'est dans ce cadre et, plus particulièrement, pour stimuler l'essor du centre-ville de Montréal que la Ville entreprend en 1953-1955 l'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque). En plus de répondre aux problèmes de circulation, le réaménagement de cette artère permet de libérer des terrains pour d'éventuels investisseurs, pensons notamment à l'hôtel Reine-Elizabeth, la Place-Ville-Marie, les édifices Esso et IBM, etc. L'élargissement du boulevard se poursuit jusque dans le quartier Sainte-Marie en prévision d'une expansion du centre-ville vers l'est, qui est réclamé depuis le début des années 1950 par la SREM.

C'est ainsi que le boulevard Dorchester (René-Lévesque) est élargi du côté nord, entre les rues Saint-Hubert et de la Visitation, et du côté sud, entre la rue de la Visitation et l'avenue De Lorimier. Cette particularité s'explique par la volonté de la Ville de préserver l'église Saint-Pierre-Apôtre, positionnée directement dans l'axe des expropriations du côté nord. Par conséquent, le boulevard sera aménagé avec une courbe vers le sud à la hauteur de l'église.



Vue vers l'ouest en 1955. Les traces de l'ancien boulevard Dorchester sont visibles à droite de la tranchée engendrée par les travaux de démolition menés lors de son élargissement.

Source : Tirée de Montreal Then and Now, p. 79.

Suivant les travaux d'élargissement et de prolongement du boulevard Dorchester (René-Lévesque), celui-ci change alors considérablement d'aspect. Il passe d'une artère d'envergure plutôt locale à un boulevard qui ressemble davantage à une autoroute en milieu urbain. Ces transformations entraînent de nombreuses démolitions dont près de 750 logements situés sur les têtes d'îlots au nord et au sud de celui-ci, ainsi que de l'église et de l'école Notre-Dame-du-Mont-Carmel. Ces transformations ont aussi contribué au déplacement de nombreux résidents, causant une rupture entre les zones au nord et au sud du boulevard.



Le boulevard Dorchester (René-Lévesque) vers l'est à partir de l'avenue Papineau en 1936, avant son réaménagement.
Source : Archives STM.



Vue vers l'ouest en 1955. Les traces de l'ancien boulevard Dorchester sont visibles à droite de la tranchée engendrée par les travaux de démolition menés lors de son élargissement.
Source : Tirée de Montreal Then and Now, p. 79.



Vue oblique sur le nouveau boulevard Dorchester (René-Lévesque), vers 1958.
Sources : Archives de la Ville de Montréal, VM94-BO71-023.

Vers la fin des années 1950 et au début des années 1960, peu de temps après les travaux d'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque) et en prévision de l'Exposition universelle de 1967, les autorités de l'époque entament les travaux de réaménagement du pont Jacques-Cartier. À ce moment, deux voies supplémentaires sont successivement ouvertes et le péage disparaît. L'idée d'y aménager deux voies de tramways est abandonnée. C'est d'ailleurs à cette même époque, et principalement en raison des problèmes de circulation évoqués entre les tramways et les automobiles de plus en plus présentes, que le réseau de tramways est abandonné. Le 3 septembre 1956, sur la rue Sainte-Catherine, le dernier tramway de Montréal circule pour la dernière fois. Les rails seront par la suite retirés ou simplement enfouis sous la chaussée.



L'entrée du pont en 1956 avant les transformations.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM105-Y-1-0490-016.

C'est à ce même moment que sont entrepris les travaux d'aménagement des bretelles d'accès au pont et le changement de vocation des avenues Papineau et De Lorimier. Mises en sens unique, celles-ci deviennent des voies rapides. De plus, les deux îlots qui font directement face au pont sont tronqués afin d'absorber l'arrivée de l'infrastructure. La rue Lafontaine est élargie et devient un carrefour de circulation. La réorganisation de l'entrée du pont permet également l'intégration de nouveaux aménagements, qui sont en fait des espaces résiduels créés par l'aménagement des bretelles d'accès, au sein du parc des Vétérans, déjà aménagé depuis 1947, sur le site de l'ancien cimetière protestant. Le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier entraîne la démolition de près de 170 logements, dont plusieurs situés sur l'îlot de la rue Malo.



On remarque sur cette photo de 1962 que les deux îlots qui font directement face au pont ont été tronqués, la rue La Fontaine est élargie et devient un carrefour de circulation et le parc des Vétérans remplace le cimetière.

Source : Archives de la Ville de Montréal. VM97-3_04_354.



On remarque sur cette photo de 1973 l'aménagement des bretelles et la démolition de plusieurs industries à l'est du pont, ayant laissé place à plusieurs terrains vacants.

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM97-13_PO62.

L'arrivée du métro

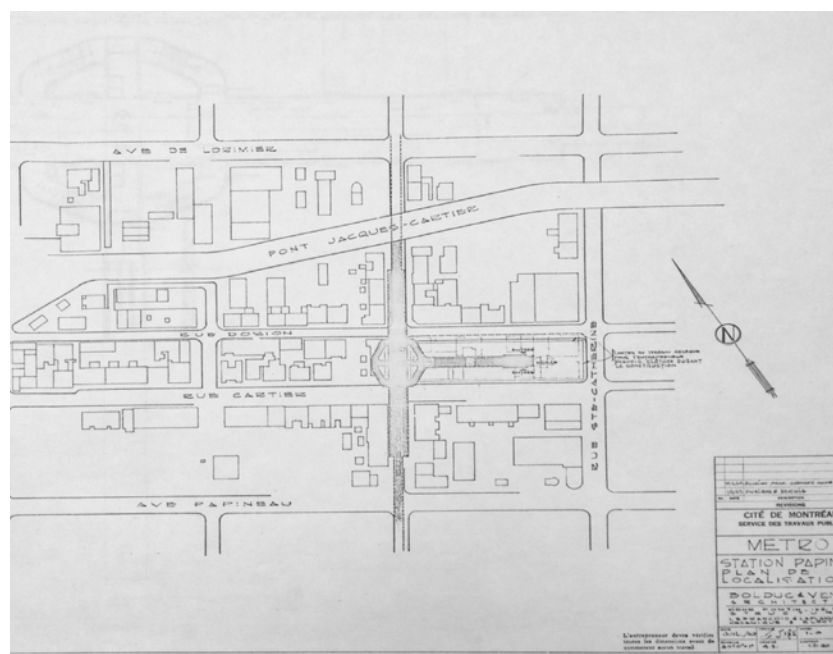
Dès le début du 20^e siècle, Montréal envisage la construction d'un métro. Face aux enjeux de circulation automobile et avec la volonté de décongestionner le centre-ville, l'idée refait surface avec plus de vigueur au cours des années 1940 et 1950. Le développement vers l'est et l'ouest du centre-ville accélère le projet. Le 3 novembre 1961, le Conseil municipal de la Ville de Montréal vote des crédits s'élevant à 132 millions de dollars pour la construction et l'équipement d'un réseau d'une longueur de 16 kilomètres qui comprend 3 lignes, dont la ligne no1 implantée depuis la rue Atwater jusqu'à la rue Frontenac. Deux stations de cette ligne sont érigées dans le secteur, soient les stations Beaudry et Papineau. Trois autres stations, Frontenac, Sherbrooke et la très importante station Berri, sont toutefois construites tout juste au pourtour du secteur à l'étude.

Afin de minimiser les impacts, surtout lors de la construction du réseau, le bureau du Métro opte pour l'implantation du tracé sous des rues moins achalandées afin de ne pas nuire à la circulation et au commerce sur les rues Saint-Denis et Sainte-Catherine. Cette décision permet la construction d'un nouveau boulevard est-ouest, soit le boulevard De Maisonneuve qui prendra la place de la rue Montigny.

Bien que les tunnels de la ligne no1 se situent sous le boulevard De Maisonneuve, du moins dans la portion du réseau initial, les édicules ne sont pas pour autant implantés sur cet axe. C'est le cas des stations Beaudry et Papineau alors que les édicules sont plutôt érigés sur la rue Saint-Catherine. Cela peut s'expliquer d'une part en raison du fait que la rue Sainte-Catherine, contrairement à De Maisonneuve, est la principale artère commerciale du secteur et avait avantage à être desservie par une infrastructure de transport structurante. D'autre part, dans le cas de la rue Beaudry, il est probable que le fait qu'il y avait déjà un terrain vacant au coin des rues Beaudry et Sainte-Catherine au moment de la planification et de la construction du réseau initial ait aussi influencé ce choix.



Construction de la station Beaudry sur un terrain qui était vacant au moment de la construction du réseau initial. Entre 1964 et 1966.
Source : Archives STM. S10 10.1.17,1-1.



Plan montrant l'accès du tunnel, situé au nord, vers l'édicule, situé au sud, donnant sur la rue Saint-Catherine.
Source : Archives STM.

Les stations Beaudry et Papineau sont assez simples dans leur conception. La station Beaudry a été conçue par l'architecte Adalbert Niklewicz des Service des travaux publics de la Ville de Montréal. La station Papineau a quant à elle été conçue par les architectes Bolduc et Venne. Elle est reconnue notamment pour ses murales, réalisées par l'artiste Jean Cartier, rappelant les événements de la rébellion de 1837 et le rôle de Louis-Joseph Papineau. Les deux stations ont subi certaines modifications avec le temps.



Vue de la station Papineau entre 1980 et 1984.
Source : Archives STM. S10 10.1.18,3-2.

La construction de la maison de Radio-Canada

En 1952, les premiers studios de Radio-Canada sont inaugurés sur la rue Dorchester (René-Lévesque), à l'ouest du secteur. Malgré des travaux d'agrandissement dès 1955, la pénurie d'espace persiste et oblige la Société à se disperser dans une vingtaine de lieux différents. À partir de 1958, la Société cherche un endroit pour regrouper ses activités sous un même toit. En 1957, la Commission royale d'enquête sur la radio et la télévision (la commission Fowler) recommande d'investir d'importantes sommes d'argent à Montréal et à Toronto pour doter Radio-Canada d'installations adéquates. La Société de Radio-Canada demande à l'administration municipale de Montréal si elle dispose d'un grand terrain au centre-ville, soit 1 300 000 pieds carrés, qui permettrait un aménagement plutôt horizontal qu'en hauteur afin d'être plus propice aux activités liées aux ateliers, entrepôts et studios qui devront être construits. Alors qu'un terrain au sud de l'actuelle Place-des-Arts est proposé par l'administration municipale et étudié par la Société, le projet Cité des ondes est présenté pour la première fois en mars 1958 par les conseillers Pierre Desmarais et Jean Drapeau qui sont alors dans l'opposition au conseil municipal. Selon ces derniers, Radio-Canada devrait plutôt être construit dans le secteur Dozois (à l'est de la Place-des-Arts) au lieu des Habitations Jeanne-Mance qu'ils jugent inappropriées dans le secteur central de la ville.

Au mois d'août 1959, le Centre commercial de Montréal propose un nouveau site dans la partie est de la ville délimité par les rues Amherst, Craig (Saint-Antoine), Papineau et Dorchester. L'administration municipale du maire Sarto Fournier accueille favorablement cette proposition qui permettrait la rénovation de ce secteur de la ville. La Société de Radio-Canada l'accepte dans une entente avec la Ville au mois de juillet 1960. Jean Drapeau, désormais élu maire, désire profiter de la présence de Radio-Canada afin de créer un véritable pôle de communication appelé la Cité des ondes qui inclurait des studios de tournages, des agences de casting, des plateaux de cinéma, des centres de transmission satellitaire et des chaînes privées. Une partie de ce projet se concrétise avec l'arrivée d'entreprises dans le secteur de l'audiovisuel, des stations privées de télévision et de radio qui s'installent aux abords de l'avenue Papineau à la même période que la construction de la maison de Radio-Canada.



Plan montrant l'occupation du sol dans le quadrilatère aujourd'hui occupé par Radio-Canada, 1949.
Archives de la Ville de Montréal, VM165,S1,D1.



Le futur site de Radio-Canada, 1964.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-Ad9-33.

La rue Panet, qui propose une perspective sur la tour de Radio-Canada, est alors envisagée comme l'allée des Ondes. En effet, en 1960, des promoteurs immobiliers aidés de conseillers municipaux ont l'idée de relier la Cité des ondes (composée de Radio-Canada et Télé-Métropole) au parc Lafontaine. Le projet consistait alors à aménager une allée très large, bordée de conciergeries de cinq à huit étages avec des boutiques de prestiges. Le projet ne s'est toutefois jamais concrétisé et les maisons de la rue Panet ne furent pas démolies.

Le chantier de la construction de la tour de Radio-Canada débute avec les expropriations et les démolitions menées au cours des années 1963 et 1964. Au total, 600 familles résidant dans ce quadrilatère doivent quitter les lieux. C'est tout un quartier qui est détruit pour accueillir les nouvelles constructions : 778 logements démolis, 5 000 résidents évincés, 12 épiceries, 13 restaurants, 8 garages, 20 usines, 4 imprimeries, des écoles et une chapelle sont rasés. Seule une ancienne maison de ferme construite en 1690, la maison Hubert-Lacroix, échappe aux démolitions. En effet, cette maison fut plutôt démolie, puis reconstruite dans un village-musée à Carignan. Depuis la fermeture de l'attraction touristique, la maison Hubert-Lacroix est laissée à l'abandon et se trouve aujourd'hui en bordure d'une carrière inondée.



La chapelle Saint-Antoine, située sur la rue Plessis, qui sera démolie dans le cadre du projet de Radio-Canada, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal.



La maison Hubert-Lacroix pendant la démolition du site de Radio-Canada, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-C290-002.



La démolition du faubourg à m'lasse, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-C290-006.



La démolition du faubourg à m'lasse, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-C290-011.



La démolition du faubourg à m'lasse, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-C290-030.



La démolition du faubourg à m'lasse, vers 1963.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-C290-036.

Le quadrilatère de la maison de Radio-Canada a une superficie de 25 acres et l'immeuble, placé en son centre, occupe approximativement le tiers du terrain. L'édifice est constitué d'un basilaire dont les deux tiers sont sous le niveau de la rue et d'une tour de forme hexagonale de 23 étages. Cette architecture élancée a été favorisée afin de suivre la tendance des édifices de ce type qui se déploient dans l'ouest de la ville. Un bâtiment plus petit aurait également nécessité une structure plus volumineuse, éloignant d'autant plus certains employés des baies vitrées. À l'exception des aménagements paysagers composés de plusieurs espèces horticoles provenant de pays étrangers, les espaces non occupés par le bâtiment sont réservés au stationnement automobile. Les espaces de stationnement sont imposants et se situent à l'est et à l'ouest de l'îlot. Dans son ensemble, le site s'inscrit en rupture avec son milieu d'insertion. L'implantation du diffuseur public dans le quartier n'a d'ailleurs pas provoqué les retombées économiques anticipées lors de sa construction.



Place Radio-Canada, 1971.

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-A0697-004.

Un quartier marqué par les nombreuses démolitions

Dans les années 1950 et 1960, le secteur connaît une série de démolitions qui auront un impact profond sur la composition du cadre bâti. Plusieurs facteurs et événements expliquent le morcellement du parc immobilier. Tout d'abord, on assiste à une concurrence accrue entre les fonctions résidentielles et non résidentielles dans la redéfinition du centre-ville et la pression des entreprises à s'implanter à proximité du centre-ville. De plus, l'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque) engendre la démolition de 750 logements; la construction de la maison de Radio-Canada sera pour sa part responsable de la démolition de 778 logements, le réaménagement de l'entrée du pont Jacques-Cartier, 170 logements, et l'implantation du métro, de 60 logements.

L'importante baisse de population et la diminution de la taille des ménages qui s'opèrent pendant les années 1950 et 1960 entraînent le délaissement des types de logements de plus mauvaises qualités et la recherche de logement de meilleure qualité ou de typologies répondant mieux aux besoins de certains locataires. À ce titre, une densification de l'occupation résidentielle s'opère dans certains cas et entraîne l'apparition de nouvelles typologies résidentielles dans le secteur.

Deux phénomènes sont alors observables : une séquence de démolition-reconstruction dans laquelle les opérations de rénovations urbaines s'inscrivent, et la démolition de logements, généralement en mauvais état, sans reconstruction, dispersée dans la trame urbaine. Ces deux phénomènes s'expliquent également par de nouvelles subventions offertes par la Ville de Montréal. Le nouveau Service de l'habitation met en place deux règlements visant des subventions pour aider à la démolition de logement. Le premier, le règlement 3 293, offre de l'aide pour la démolition de logements conditionnellement à la reconstruction de nouveaux logements. Dans le cadre de ce règlement, le propriétaire pouvait bénéficier de 2 500 \$ par logement s'il s'engageait à reconstruire un nombre de logements au moins égal à ceux qui étaient démolis, sur le même terrain ou ailleurs dans le quartier. Le deuxième règlement, le 3294, visait une subvention pour la démolition-déblaiement. Ce règlement offrait une subvention de 500 \$ par bâtiment, qui fut bonifiée avec le temps, et visait principalement la démolition des « hangars ». Selon Robert Morin, de 1972 à 1980, dans le secteur du PAQ Terrasse-Ontario, 525 logements ont été démolis en bénéficiant des subventions, et environ 1 187 pour le territoire du Centre-Sud.

Au total, dans le secteur du Centre-Sud, près de 6 600 logements sont démolis entre 1951 et 1976, soit près de 30 % du parc immobilier¹¹. Parallèlement, on assiste à la construction de 3 600 nouveaux logements pour la même période, dont 600 unités de HLM.

¹¹ Mathews, G. (1986). *L'évolution de l'occupation du parc résidentiel plus ancien de Montréal de 1951 à 1979*. INRS, p.90.



Démolition du 1780, rue Montcalm, vers 1975.
Source : Daniel Heikalo.



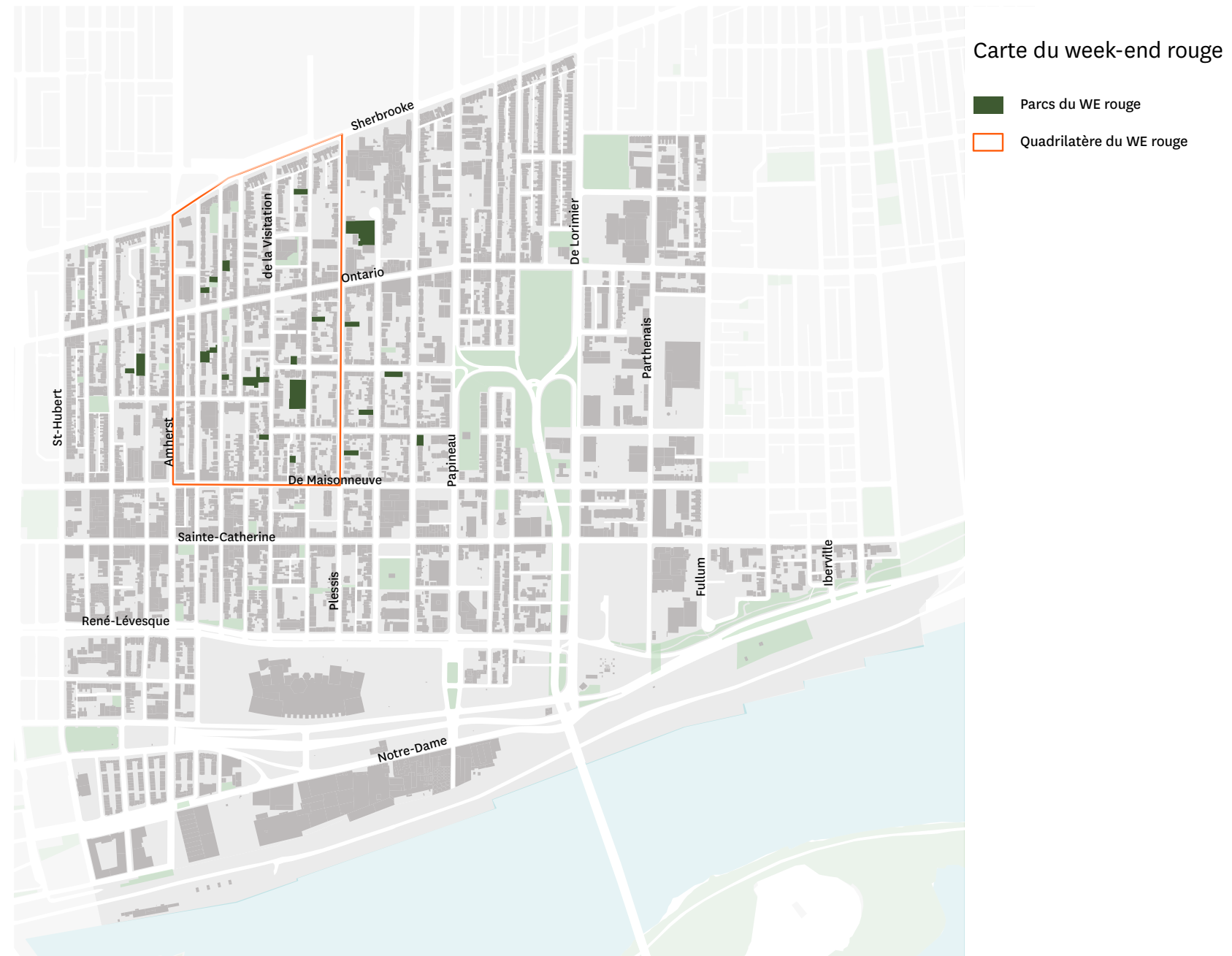
Vue prise de la rue Robin à l'angle de la rue Wolfe, vers l'est, vers 1974. On remarque des têtes d'îlots démolies.
Source : Daniel Heikalo.

L'impact des incendies sur la forme urbaine

Le parc de logement en mauvais état contribue grandement au déclenchement de multiples incendies dans le secteur. La présence de nombreuses casernes de pompier n'est pas étrangère à ce phénomène. À cause des incendies qui ravagent parfois plusieurs propriétés, il n'est pas rare que tous les bâtiments soient rasés. Ces événements contribuent donc, à leur échelle, à remodeler le cadre bâti du secteur. Le Centre-Sud est particulièrement sensible aux incendies. À titre d'exemple, 289 incendies ont été enregistrés pour l'année 1973.

La grève des pompiers déclenchée dans la soirée du 31 octobre 1974 est à l'origine d'un des incendies les plus marquants : le « week-end rouge ». La grève est entamée lorsque le maire de Montréal Jean Drapeau et l'Association des pompiers de Montréal sont incapables de s'entendre à propos du renouvellement de la convention collective. Parmi les nombreux incendies, plusieurs ont détruit des bâtiments dans le quartier Centre-Sud, mettant 300 personnes à la rue, dont la plupart n'avaient pas d'assurances. Le quadrilatère formé par les rues Sherbrooke, Wolfe, Plessis et le boulevard De Maisonneuve fut particulièrement frappé par les incendies. Cet événement n'a pas seulement laissé des traces dans la mémoire collective, il a aussi mené à la mise sur pied de groupes communautaires pour soutenir la relocalisation des familles et combattre la spéculation immobilière qui touche le quartier : le Centre de rencontre et d'information de Centre-Sud (CRICS), le Comité logement Centre-Sud et Action Rénovation se sont tous mobilisés pour garantir de nouveaux logements abordables. De plus, après le week-end rouge, la Ville de Montréal fait l'acquisition de plusieurs terrains probablement lourdement touchés par les incendies et au fil du temps, quelques-uns de ces terrains ont servi à accueillir du logement communautaire ou de petits parcs de quartiers. Cela explique l'insertion singulière des parcs à l'intérieur de la trame urbaine, aussi appelés « pocket park » dans une partie du secteur. En effet, ceux-ci sont de petites tailles et se retrouvent souvent insérés entre deux bâtiments.

La carte suivante présente des parcs et des jardins communautaires toujours présents dans le secteur et qui ont été aménagés sur des terrains dont la Ville de Montréal a fait l'acquisition dans les cinq années qui ont suivi le week-end rouge dans la foulée des efforts de rénovations urbaines (entre la fin de l'année 1974 et 1980 inclusivement). Certains parcs ont été agrandis ou rapetissés au fil des années. Bien que les dates d'acquisitions par la Ville nous portent à croire que les parcs sont issus des événements du week-end rouge, nous ne pouvons pas affirmer avec certitudes le lien qui les unit.



Carte illustrant les parcs qui ont possiblement été aménagés à la suite du « week-end rouge ».
Source : Livre des propriétés de la ville de Montréal.



Les incendies du week-end rouge ont détruit des îlots en entier dans le secteur. 1974.
Source : Collection du Musée des pompiers auxiliaires de Montréal.



Vue vers le nord sur la rue Wolfe, au nord de la rue Ontario, après le week-end rouge. 1974.
Source : Collection du Musée des pompiers auxiliaires de Montréal.



Le parc Marthe-Thierry sur la rue Montcalm.



Le parc des Joyeux-Vikings sur le rue Beaudry.

Logement : Typologies d'après-guerre

Les changements démographiques et la réduction de la taille des ménages ont un impact sur les types d'habitation. La diminution du nombre de personnes par famille, observée à partir des années 1940, entraîne une réduction des logements. De plus, une modification de la réglementation de la ville interdisant la construction d'escaliers extérieurs sur la façade avant entraîne progressivement le remplacement du plex. Dans ce contexte, la création de logements plus compacts s'impose rapidement. Deux types d'habitation seront alors privilégiés.

Le premier, le *walk-up*, s'impose comme le modèle d'habitation familiale prédominant de l'après-guerre. S'intégrant dans le tissu urbain, il s'agit d'un édifice en structure de bois, de quatre niveaux, permettant d'accueillir entre 6 et 20 logements. Les différents logements partagent une cage d'escalier intérieure qui distribue les entrées. Sans ascenseur et ne nécessitant pas de gicleurs, le *walk-up* permet ainsi une construction à moindre coût.

Le deuxième, la tour d'habitation, découlant de l'immeuble à appartements, fait également son apparition dans le secteur. Implanté au centre d'un ensemble de parcelles remembrées, elle vient remplacer les plex. D'une hauteur imposante de six étages et plus, elle permet de rentabiliser le terrain avec une forte densité.

La tour d'habitation a généralement une volumétrie carrée ou rectangulaire. Son socle haut permet la fenestration des quatre façades de la tour. Lorsqu'elle est contiguë à d'autres bâtiments, elle n'est fenestrée que d'un ou de deux côtés.

La structure des tours d'habitation est généralement de béton ou d'acier et nécessite un ascenseur et l'installation de gicleurs. Le revêtement extérieur du corps peut être constitué d'un parement de brique, de panneaux préfabriqués de béton ou d'acier. La composition des façades est caractérisée par une trame régulière rythmée par des ouvertures et des balcons. Les habitations Saint-André sur la rue Saint-Timothée construites en 1971 illustrent bien cette typologie dans le secteur.



Walk-up au 1870-1880 sur la rue De Champlain. Date inconnue.
Source : Archive de l'OMHM.



Tour d'habitation au 1825 rue Sainte-Rose, à l'angle de la rue Papineau. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Réorganisation de l'église et des services à la population

Les années 1960 et 1970 marquent un changement important dans la relation entre l'Église et la société québécoise. Avec l'implication de plus en plus importante de l'État québécois dans l'éducation et les services sociaux et la décroissance du nombre des fidèles, les paroisses et les groupes religieux doivent entamer une réflexion sur leur avenir.

La diminution de la population jumelée à un désengagement des fidèles, à des difficultés financières et à d'importants besoins de rénovation de son église entraîne la fermeture de la paroisse de Sainte-Catherine-d'Alexandrie. Après seulement 61 ans d'existence, l'église, le presbytère et la chapelle sont démolis en 1973 pour permettre la construction d'un centre communautaire et de résidences à loyer modique.

Les différents projets de rénovations urbaines entraînent également la démolition de l'église italienne Notre-Dame-du-Mont-Carmel (élargissement du boulevard Dorchester) et de la chapelle Saint-Antoine (maison Radio-Canada). Dans d'autres cas, on assiste même à des reconversions d'églises ayant perdu leur vocation. Le bâtiment de la All Nations Church, situé à l'arrière du marché Saint-Jacques, accueille ainsi depuis 1973 le Studio de son Québec.



Démolition de l'église Sainte-Catherine-d'Alexandrie, 1972.
Source : Fonds Claude Waters, Écomusée du fier monde.



L'ancien bâtiment de la All Nations Church transformées en Studio de son Québec.
Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Néanmoins, une nouvelle église évangélique est construite sur la rue Papineau entre 1948 et 1950 par les architectes Percy Erskine Nobbs et Hugh Allen Inglis Valentine. Le centre évangélique des Assemblées de la Pentecôte du Canada à Montréal devient la plus grande église pentecôtiste francophone du Québec.

La perte de vitesse de l'église se fait aussi ressentir sur les services offerts aux citoyens. Depuis des années, les paroisses sont très impliquées dans l'aide sociale apportée à la population du secteur. La paroisse Saint-Pierre-Apôtre avait, par exemple, mis sur pied un Service social paroissial en 1947, mené par les Sœurs de la Providence. Si leurs services initiaux visaient les soins aux malades, elles élargissent progressivement leurs interventions, aident à la recherche d'emploi, offrent un service de garde et d'appui à des démarches d'aide.

Néanmoins, en 1964, le principal soutien des organisations charitables, le Conseil des œuvres de Montréal, propose une réorganisation importante des services. Les paroisses seront alors regroupées pour créer des zones d'intervention plus larges. C'est à ce moment que le secteur du Centre-Sud est créé pour regrouper les différentes paroisses situées entre la rue Saint-Denis et les voies du Canadien Pacifique à l'est. Les nouveaux services sont alors confiés aux Sœurs de Notre-Dame-du-Bon-Conseil.

À la fin de son Service social paroissial en 1968, la paroisse de Saint-Pierre-Apôtre effectue également une réorganisation de ses services. Voyant le mouvement communautaire prendre de plus en plus d'importance et tentant de répondre à des enjeux similaires aux leurs, les Oblats décident de leur offrir un important soutien. Ils créent en 1973 le Centre Saint-Pierre qui s'installe pour un premier temps dans les locaux de la maîtrise qui sont laissés disponibles en raison de la baisse des loisirs paroissiaux. En 1975, le Centre Saint-Pierre s'installe dans l'ancienne école Saint-Pierre. Les locaux de la maîtrise sont alors loués à différents groupes communautaires, qui profitent des conditions intéressantes et stimulent le dynamisme du mouvement communautaire. C'est notamment le cas du Front d'action populaire en réaménagement urbain, le FRAPRU.

Le désengagement progressif de l'église des services sociaux est contrebalancé par une mobilisation grandissante de la population. Souvent financés par des œuvres religieuses et par les différents paliers gouvernementaux, une myriade de groupes citoyens et communautaires prennent racine dans le quartier pour améliorer les conditions de vie des citoyens et affirmer la prise de conscience de la population. Parmi les enjeux qui mobilisent les groupes, soulignons notamment l'éducation populaire, la défense des droits, les services aux aînés, les garderies, la sécurité alimentaire et les conditions des jeunes.

De plus, les nombreux enjeux en matière de logements (démolition, détérioration du parc immobilier, menaces d'éviction, maintien de la population, construction de logements sociaux) entraînent la création de plusieurs comités citoyens qui agissent face à la dégradation du cadre bâti. Ainsi, en 1971, le Comité social de Centre-Sud entreprend l'Opération Grand Ménage pour freiner la dégradation du quartier. Devant l'ampleur de la tâche, le Comité met sur place le comité Action-rénovation, qui agit à la fois à titre de groupe de service et de groupe de pression. Plusieurs autres initiatives citoyennes et comités sont créés pour répondre aux enjeux de logements et continuent à militer pour le maintien du parc immobilier et l'accessibilité à des logements abordables et de qualité. Fondé en 1975, le Comité logement Centre-Sud fait figure de proue dans la mobilisation populaire contre la démolition et la dégradation du quartier.

Le Projet 80 est un autre exemple de mobilisation citoyenne visant à créer un centre de récréation pour les enfants du quartier. Situé dans un ancien salon funéraire au 1926, rue Plessis, le projet vise à occuper les enfants avec des activités sportives et artistiques. Le centre comprenait des gymnases, une bibliothèque, des salles d'artisanat et des ateliers. Principalement financé par des dons privés et des encans d'œuvres d'art, le projet doit fermer ses portes en 1981.

Au cours de cette période, le système d'éducation connaîtra de grands bouleversements. Au milieu du 20^e siècle, le système d'éducation se porte plutôt mal. Il n'y a pas de ministère qui en assure la coordination et la cohérence. Le système scolaire est gravement sous-financé et il existe chez les franco-catholiques une sérieuse sous-scolarisation dans tous les ordres d'enseignement. C'est ainsi que la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec (aussi connue sous l'appellation commission Parent), dont les membres sont nommés le 21 avril 1961, viendra proposer plusieurs mesures afin de démocratiser l'éducation. Parmi celles-ci, on trouve l'école obligatoire jusqu'à l'âge de 16 ans, l'abolition des collèges classiques et la création des polyvalentes.

C'est dans la foulée des recommandations du rapport Parent que la Commission des écoles catholiques de Montréal (CECM) loue le stade De Lorimier laissé vacant depuis le départ des Royaux en 1960 pour y aménager une école en 1965. Malgré les travaux, le bâtiment est en piètre état. Pour pallier la situation, la CECM achète le stade et le remplace par la polyvalente Pierre-Dupuy qui ouvre ses portes en 1971.

Des investissements en éducation découlant du rapport Parent permettent de reconstruire certaines écoles du secteur. Ce sera le cas de l'école Marguerite-Bourgeoys qui est construite en 1960 juste à côté de l'ancienne académie du même nom ainsi que de l'école Champlain reconstruite en 1975.

Néanmoins, deux facteurs ont également un impact négatif sur les écoles dans le quartier : les grands projets de rénovation urbaine ainsi que la baisse démographique. Les démolitions entraînent la disparition de plusieurs écoles. C'est le cas par exemple de l'école Notre-Dame-du-Mont-Carmel détruite en 1959 lors des travaux d'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque). L'académie de la Visitation ainsi que l'école Ville-Marie sont aussi toutes deux détruites en 1973 lors de la construction de Radio-Canada. L'académie Sainte-Brigide est également démolie. Au début des années 1970, la baisse de la population du quartier amène la fermeture de l'école Saint-Pierre, qui sera reconvertie en centre d'animation populaire. L'école Plessis devient également vacante au cours de cette période. En 1949, l'école Souart devient une école pour les « infirmes » de l'école Victor-Doré. À partir de 1960, l'école rouvre ses portes pour devenir une école secondaire pour jeunes filles. L'ancienne école Victor-Doré est, quant à elle, démolie.



La polyvalente Pierre-Dupuy, vers 1975.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



La nouvelle école Champlain, vers 1975.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

CARTES SYNTHÈSES



État / Évolution de la trame urbaine

Le boulevard Dorchester (René-Lévesque) est élargi en 1959 contribuant ainsi à créer une première barrière entre la zone au sud et au nord du boulevard. De la rue de la Visitation à Papineau, l'agrandissement s'est fait dans la tête d'îlot sud alors que d'Amherst à Saint-Hubert, c'est une partie de l'îlot nord qui est sacrifiée. On remarque ainsi une bifurcation du tracé entre les rues Amherst et de la Visitation.

D'importants travaux de reconstruction de la sortie du pont Jacques-Cartier sont réalisés en 1966, dans le cadre de projets relatifs à l'Expo 67. Des bretelles sont créées pour assurer un meilleur encadrement des entrées et sorties du pont. De part et d'autre de l'ancienne rue La Fontaine, des rues sont tracées pour permettre la circulation entre les rues Papineau et Dorion. L'ensemble de ces réaménagements entraîne la démolition d'environ 60 bâtiments.

La construction de l'hôpital Notre-Dame modifie le tracé de la rue Alexandre-DeSève à plusieurs reprises. Vers 1960, la rue s'arrête à la rue Rottot, connectant ainsi la rue Plessis à Alexandre-DeSève. L'ajout d'un stationnement à cet endroit entraîne la modification dans les années 1970 à une bifurcation vers l'est d'Alexandre-DeSève pour se connecter à la rue De Champlain, entraînant la suppression de la rue Rottot.

Source : Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, vers 1975.



Espace publics 1945-1975

Espaces publics
■ 1760-1945
■ 1945-1975

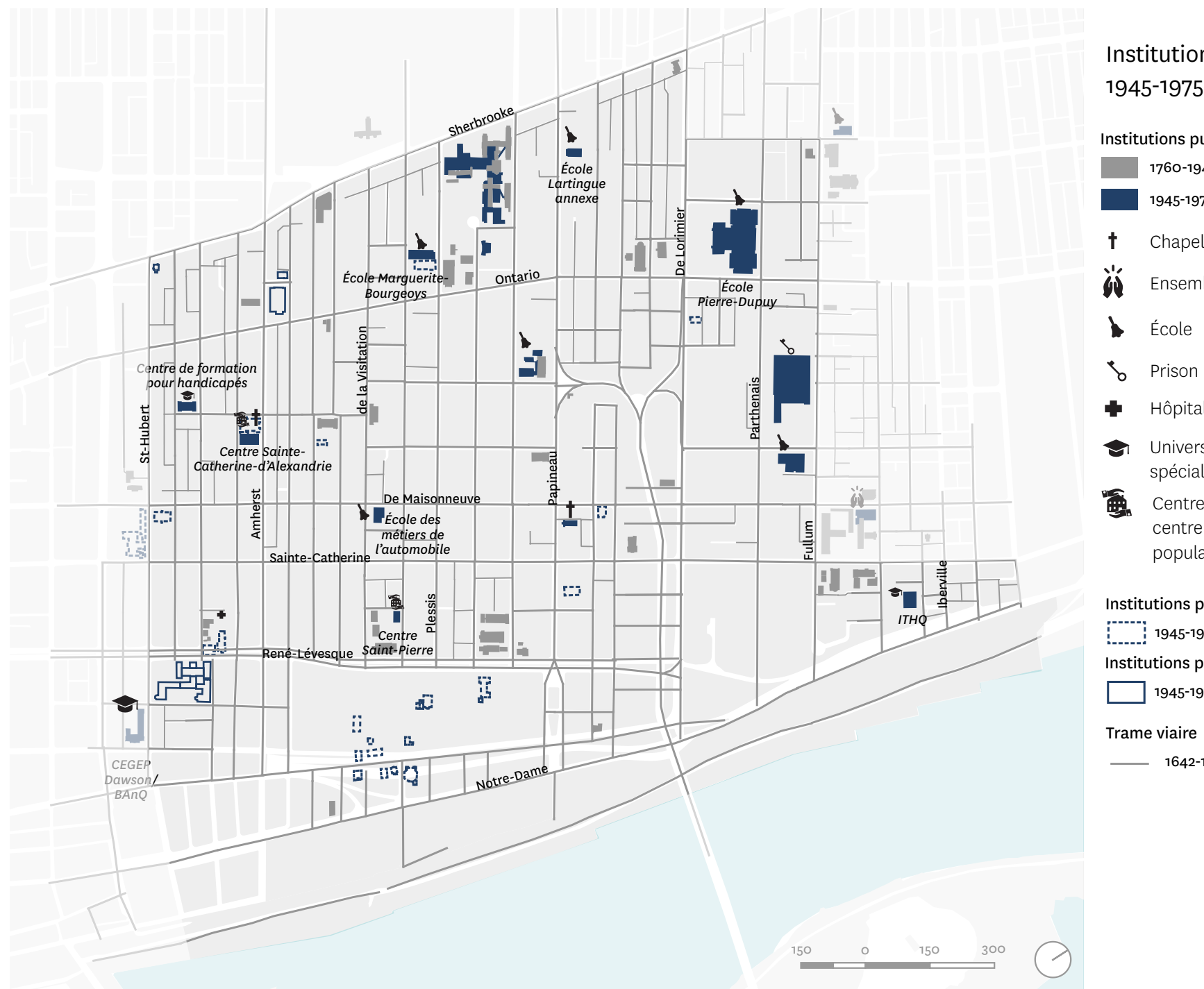
Espaces publics disparus
--- 1945-1975

Trame viaire
— 1642-1975

État / évolution des espaces publics

Abandonné depuis le départ des troupes britanniques, le cimetière protestant Sainte-Marie est réaménagé et devient le parc des Vétérans en 1947. Le parc est intégré à une série d'espaces verts découlant du réaménagement des bretelles de l'entrée du pont Jacques-Cartier. L'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque) entraîne plusieurs démolitions et certains espaces vacants sont transformés en parc. Le site du parc Campbell-Est est acheté par Molson et le parc est déplacé au nord du boulevard Dorchester, sur l'îlot de l'église Sainte-Brigide.

Source : Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965, Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, vers 1975.



Institutions publiques 1945-1975

Institutions publiques

- 1760-1945
- 1945-1975
- † Chapelle
- ☪ Ensemble conventuel
- 🏫 École
- 🔑 Prison
- 🏥 Hôpital, hospice
- 🎓 Université, CÉGÉP et école spécialisée
- 🏠 Centre communautaire, centre d'éducation populaire

Institutions publiques démolies

- ▭ 1945-1975

Institutions publiques fermées

- ▭ 1945-1975

Trame viaire

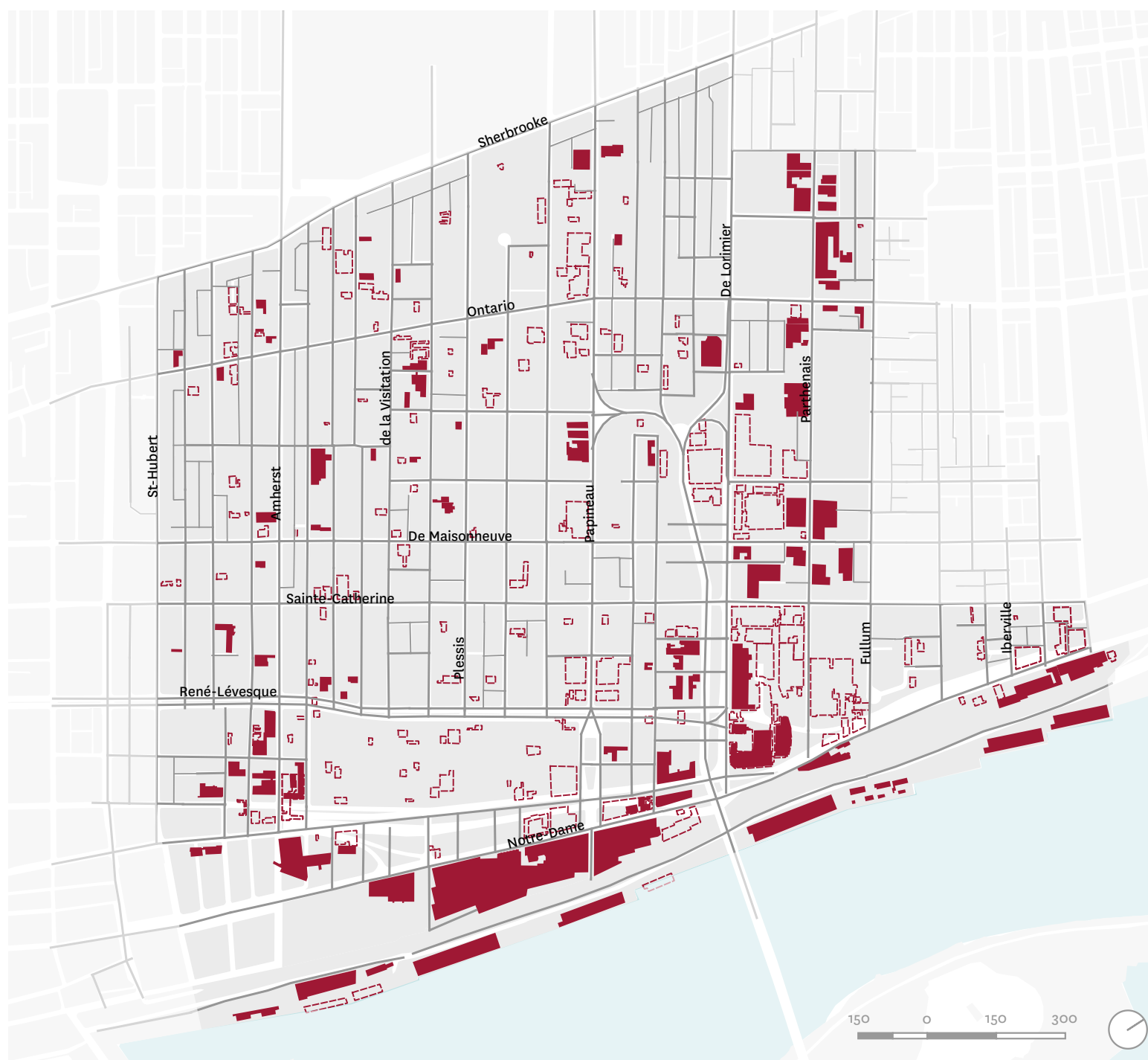
- 1642-1975

État / évolution des institutions publiques

Le déclin démographique entraîne une importante réorganisation des institutions publiques. Les écoles sont particulièrement touchées et plusieurs d'entre elles sont alors forcées de fermer. Certaines écoles en mauvais état sont néanmoins reconstruites et la polyvalente Pierre-Dupuy s'implante dans le quartier en 1965. Le marché Saint-Jacques quant à lui ferme ses portes en 1960. Les opérations de rénovations urbaines entraînent la démolition de quelques églises, dont Sainte-Catherine-d'Alexandrie et Notre-Dame-du-Mont-Carmel. Un centre communautaire est construit dans le projet de HLM remplaçant l'église Sainte-Catherine-d'Alexandrie et différentes initiatives communautaires et citoyennes voient le jour.

En parallèle, quelques institutions s'implantent dans le secteur, dont l'École nationale de la Police et l'École des métiers de l'automobile. De plus, des institutions déjà présentes se transforment et grossissent. L'hôpital Notre-Dame accueille de nouveaux agrandissements, tandis que l'asile Sainte-Darrie se métamorphose et devient le quartier général de la Sûreté du Québec.

Source : Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, vers 1975.



Industries 1945-1975

- Industries
 - 1945-1975
- Industries disparues
 - 1945-1975
- Trame viaire
 - 1642-1975

État / évolution des sites industriels

L'état de la situation des sites industriels à la fin de la période illustre bien le phénomène de désindustrialisation ayant frappé le secteur. De nombreuses industries ferment leurs portes ou déménagent leurs activités à l'extérieur du secteur en raison de la concurrence étrangère ou de nouveaux quartiers mieux adaptés à la construction d'usines plus modernes.

L'effritement de la structure industrielle se traduit par la multiplication de friches, très présentes dans le corridor de l'avenue De Lorimier et de la rue Parthenais. En effet, ces grands îlots industriels monofonctionnels abandonnés affectent plus particulièrement la vitalité le quartier. La diminution des plus petits sites et bâtiments intégrés au sein de la trame urbaine mixte a un moins grand impact sur la structure urbaine.

On note également que certaines industries opèrent toujours dans le quartier. Les industries construites au cours de la période précédente, et donc relativement modernes, semblent pour la plupart avoir été épargnées par cette vague de désindustrialisation.

Source : Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965, Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, vers 1975.



État / évolution des transports

Que ce soit pour accéder plus facilement au centre-ville, pour faire face à l'augmentation fulgurante de la présence automobile et aux problèmes de congestion, ou encore pour positionner le secteur comme le centre-ville de l'est et y développer des projets d'envergure, le développement des réseaux de transport joue un rôle important au cours de cette période. C'est ainsi que le boulevard Dorchester (René-Lévesque) est élargi du côté nord entre les rues Saint-Hubert et de la Visitation, et du côté sud, entre la rue de la Visitation et l'avenue De Lorimier. En plus d'être élargi, ce boulevard est également prolongé vers l'est. Des travaux de réaménagement du pont Jacques-Cartier sont également entamés. L'ajout de deux voies sur le pont nécessite d'y aménager des voies d'accès qui changent inévitablement les abords du pont en lui donnant des allures autoroutières. Sur le volet du transport en commun, c'est la construction du métro ainsi que l'augmentation du réseau d'autobus qui seront privilégiés, le réseau de tramway cessait ses activités; il sera démantelé vers la fin des années 1950.

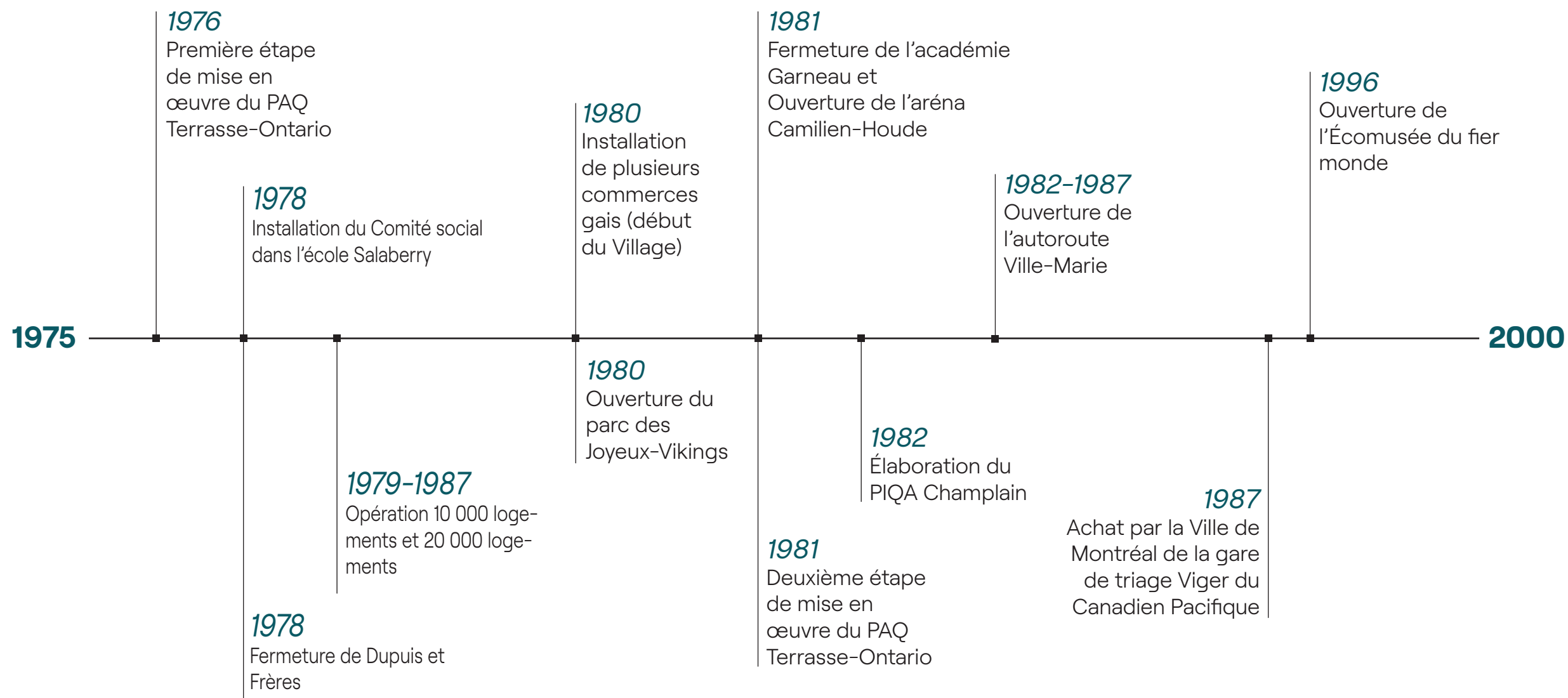
Source : Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, vers 1975.

1975-2000

MOBILISATION ET RÉOCCUPATION



DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

La population du Centre-Sud diminue drastiquement entre 1971 et 1976. Au total, c'est 22,6 % de la population qui quitte le quartier. À titre comparatif, durant cette même période, l'ensemble de l'île de Montréal encaisse une diminution démographique de 3,3 %, tandis que la population de la province augmente de 3,3 %. Entre les années 1976 et 1986, la décroissance dans le secteur Centre-Sud se poursuit, mais plus modérément avec une perte de 10 % de sa population entre 1976 et 1981, comparativement à une perte de 4,1 % pour l'ensemble de Montréal et une hausse de 3,3 % de la population québécoise. Entre 1981 et 1986, le Centre-Sud perdra 6,1 % de sa population, tandis que la population de l'île de Montréal augmente légèrement de 0,4 % et que la population québécoise augmente de 1,5 %. Cette baisse de la population dans le quartier n'a pas affecté tous les groupes d'âge de la même façon. Seules les jeunes adultes (de 20 à 29 ans) ont vu, entre 1976 et 1986, leur nombre s'accroître (5,1 %). La présence de l'Université du Québec à Montréal, de la rue Saint-Denis et du centre-ville n'est pas étrangère à ce phénomène. Quant aux jeunes de moins de 20 ans, leur présence se fait de plus en plus rare dans le quartier durant la même période : la population des 6-11 ans diminue de 51,3 % et les 12-19 ans, de 52,5 %. Cette situation touche l'ensemble des jeunes de la région de Montréal et du Québec en raison du faible taux de fécondité, mais dans le Centre-Sud, cela s'ajoute à une diminution importante des familles qui se déplacent dans les quartiers périphériques.

La structure socioprofessionnelle du quartier se modifie au cours des années 1970. On observe une baisse de la proportion d'ouvriers et une augmentation de la petite bourgeoisie professionnelle qui inclut les emplois liés à l'enseignement, la santé, les professions techniques, sociales, religieuses et artistiques. Ce changement au sein de la population sera accompagné d'un nouveau dynamisme sur les artères commerciales, notamment sur la rue Sainte-Catherine. Cette diminution de la représentation des ouvriers, jointe à l'augmentation de celle de la petite bourgeoisie professionnelle, ne signifie pas pour autant que le quartier soit désormais associé à un statut social élevé. Plusieurs éléments indiquent que la population vivant dans le Centre-Sud au milieu des années 1980 est plus pauvre que la moyenne de l'ensemble de l'île de Montréal et que celle de la province du Québec. Par exemple, la population y est moins scolarisée et on y compte plus de familles monoparentales. De plus, le revenu moyen des ménages du Centre-Sud s'élevait en 1986 à 19 060 \$, une moyenne de revenu en deçà de celui du grand Montréal (31 615 \$) et du Québec (30 999 \$).

À partir des années 1990, la population dans le secteur à l'étude recommence à augmenter. On y trouve toujours un taux élevé d'adultes tandis que le taux d'enfants et de personnes âgées est plus bas que pour l'ensemble de l'île de Montréal. La proportion des personnes vivant seules est également plus élevée dans le Centre-Sud que pour l'ensemble du Québec. En ce qui a trait à la situation socioéconomique du secteur, elle demeure très précaire avec des taux de chômage plus élevés et des revenus plus bas que le reste de la ville de Montréal.

Influence des programmes de revitalisation urbaine : le Programme d'amélioration du quartier (PAQ) et le Programme d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA)

Au début des années 1970, le parc locatif reste relativement en piètre état et plus de la moitié des logements existants ont été construits avant 1900. Les initiatives visant la restauration des vieux logements dans une approche de rénovation urbaine adoptée au début des années 1960, comme les résidences Saint-Martin (Petite-Bourgogne), ont donné des résultats mitigés. Le programme fédéral de rénovation urbaine s'interrompt également en 1969. De nouveaux programmes voient le jour en misant sur la revitalisation urbaine et la restauration du cadre bâti, soit le Programme d'amélioration de quartier (PAQ), puis le Programme d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA).

Parallèlement à ces programmes, on assiste à l'émergence et à l'affirmation de considérations et de sensibilités patrimoniales à l'échelle de la Ville. Plusieurs combats et plusieurs recherches sont menés au cours des années 1970 et permettent de définir progressivement ce qu'il sera convenu d'appeler le patrimoine urbain montréalais. Au début des années 1970, les yeux sont notamment rivés sur le secteur Centre-Sud et on assiste à plusieurs luttes en vue de sauver de la démolition certains monuments, dont la prison du Pied-du-Courant, l'église Saint-Catherine-d'Alexandrie ainsi que la maison Marguerite-Hay.

Les nouveaux programmes de revitalisation urbaine font alors preuve d'une plus grande sensibilité et s'inscrivent dans cette idée d'intervenir sur l'existant en misant davantage sur la rénovation, lorsque possible, du cadre bâti ancien. Ces nouveaux programmes se distinguent ainsi de l'approche de tabula rasa ayant marquée la décennie précédente.

PAQ Terrasse-Ontario

Le PAQ vise un réaménagement urbain planifié, par l'implantation de nouvelles populations et de nouvelles activités économiques. Néanmoins, le programme subventionne seulement les transformations physiques. Le programme reste en vigueur jusqu'en 1978, après quoi les gouvernements provinciaux et les villes sont reconnus comme les principaux responsables de ce genre d'intervention.

À la fin des années 1960, de premières démarches sont entamées par la municipalité pour mener un programme de réaménagement sur le territoire de la Terrasse-Ontario, alors que le programme de rénovation urbaine fédéral est toujours en vigueur. Avec l'autorisation de la SHQ, la municipalité présente une première version du projet en 1970. Le secteur de la Terrasse-Ontario est alors délimité par le boulevard Maisonneuve au sud, la rue Saint-Hubert à l'ouest, la rue Sherbrooke au nord et l'avenue Papineau à l'est. Les besoins en matière de logements sont criants. En 1971, 14 300 personnes vivent dans 5 680 logements, dont 56 % sont en mauvais état. Au total, 1 255 bâtiments résidentiels sont dans le secteur, dont 38 % en mauvais état et 25 % dans un état passable. Néanmoins, la fin des subventions du programme fédéral et son abolition en 1973 entraînent le remplacement du programme détaillé de rénovation urbaine par un programme d'amélioration du quartier (PAQ). La première version du PAQ Terrasse-Ontario est déposée en 1974, mais elle est évaluée trop coûteuse par les gouvernements et une deuxième version est adoptée en 1976. La zone d'intervention ainsi que les coûts afférents sont réduits : la nouvelle version prévoit des dépenses estimées de 3 927 801 \$ comparativement à 25 589 296 \$ pour la version de 1974. Les objectifs principaux du PAQ sont :

- « Une réutilisation fonctionnelle des îlots;
- Permettre aux ménages affectés de réintégrer s'ils le désirent;
- Un milieu plus propice à l'habitation;
- Créer une réserve de nouveaux logements;
- Aménager des équipements récréatifs et communautaires, dans un secteur qui en est dépourvu.¹² »

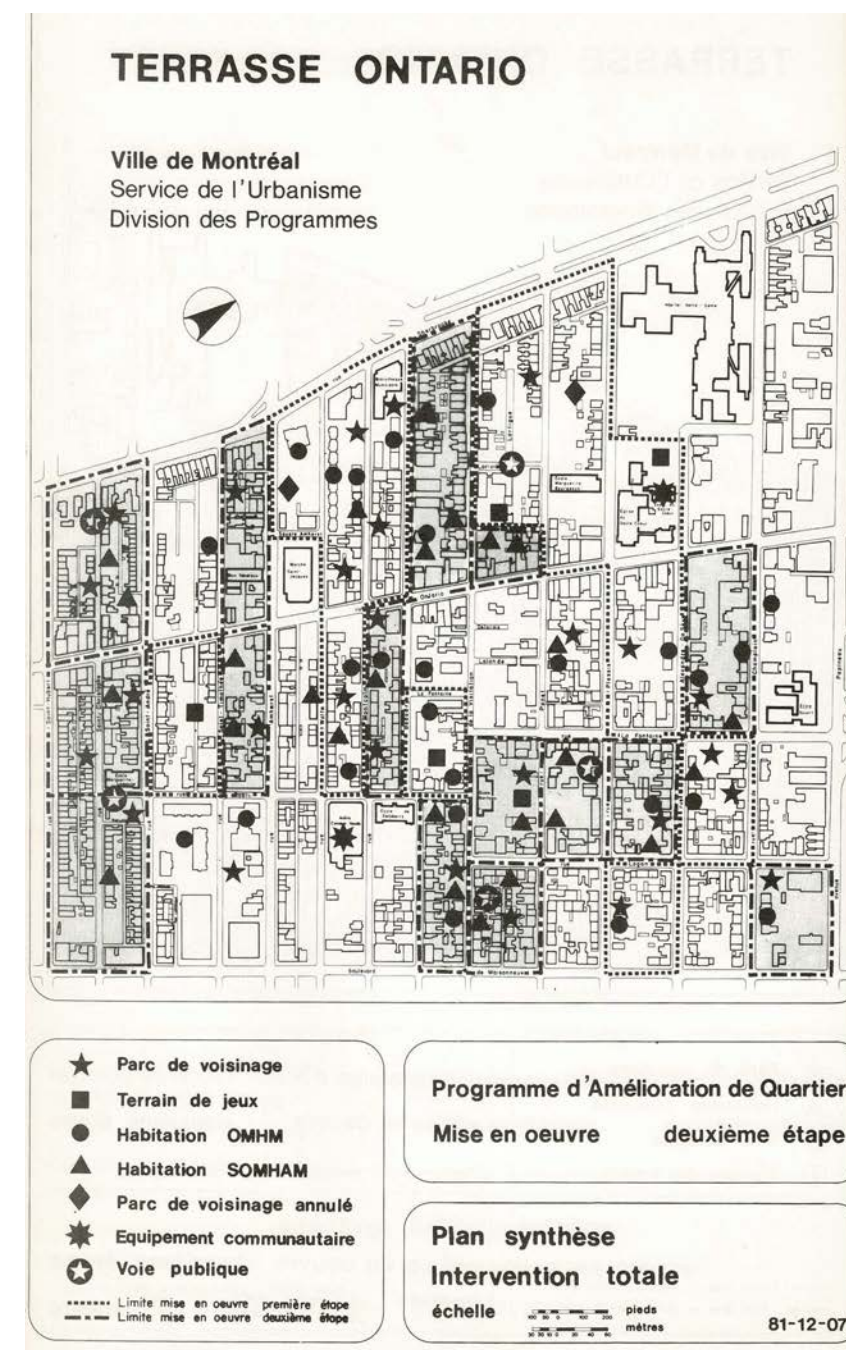
¹² MORIN, Robert. (1987). *Réanimation urbaine et pouvoir local: Les stratégies des municipalités de Montréal, Sherbrooke et Grenoble en quartiers anciens*. Québec: Presses de l'Université, p.49.

La première phase de mise en œuvre du PAQ vise 13 projets de réaménagement sur des emplacements partiellement vacants qui permettra la construction de 1 110 logements, l'aménagement de 4 terrains de jeux, un centre communautaire et sportif, un réseau de 12 parcs de quartier (mini-parcs) et l'inspection de 2 000 logements pour l'application du Code du logement. Le programme prévoit l'utilisation de sites partiellement vacants ou vacants et prévoit la démolition de 27 bâtiments regroupant 94 logements en mauvais état. L'ancienne école Plessis et son annexe sont identifiées pour devenir un centre communautaire. Il est à noter que dans les premières années du PAQ, l'ancienne école Plessis est utilisée par le bureau de quartier du PAQ, alors que le bâtiment sur Alexandre-DeSève devient un centre communautaire.

Il est intéressant de noter que bien que le PAQ ne fasse pas sujet d'une grande concertation, la mobilisation citoyenne a permis l'inclusion d'un terrain vacant pour le transformer en parc. À la suite d'un processus de porte à porte pour identifier les désirs des citoyens, le comité des citoyens des Habitations communautaires propose un plan d'aménagement pour le parc des Joyeux-Vikings, situé entre les rues Beaudry et de la Visitation. Le parc est inauguré à l'été 1980 et le nom est décidé à la suite d'un concours. Une murale est réalisée l'année suivante, illustrant l'histoire de la lutte pour le parc des Joyeux-Vikings. Au total, à la fin de la première étape de mise en œuvre en 1981, quatre parcs de voisinage sont aménagés, quatre autres sont en cours de réalisation et un terrain de jeux est aménagé.

La deuxième étape permet la réalisation de 15 autres projets sur des terrains vacants. En plus de la réutilisation des terrains vacants, le programme prévoit alors la démolition de 8 bâtiments regroupant 18 logements en mauvais état et la démolition de 6 entrepôts et 2 garages situés dans des zones résidentielles. Le programme prévoit la construction de logements, l'aménagement de 14 parcs de voisinage (mini-parcs), le réaménagement de l'escalier public donnant sur la rue Saint-Christophe, le réaménagement du parc Saint-Jacques, et un passage piétonnier au nord du parc Saint-Jacques.

Le PAQ Terrasse-Ontario a un effet structurant sur le territoire. Bien que le programme de 1974 n'ait pas été approuvé par la SHQ, il a orienté plusieurs actions qui ont été réalisées à l'extérieur des secteurs identifiés dans les deux phases de mise en œuvre, dont la construction de l'aréna Camilien-Houde à la suite de la démolition des bâtiments de la laiterie Poupert et la construction de projets de HLM.



Plan du réaménagement projeté pour le Programme d'amélioration de quartier Terrasse-Ontario, en 1981.

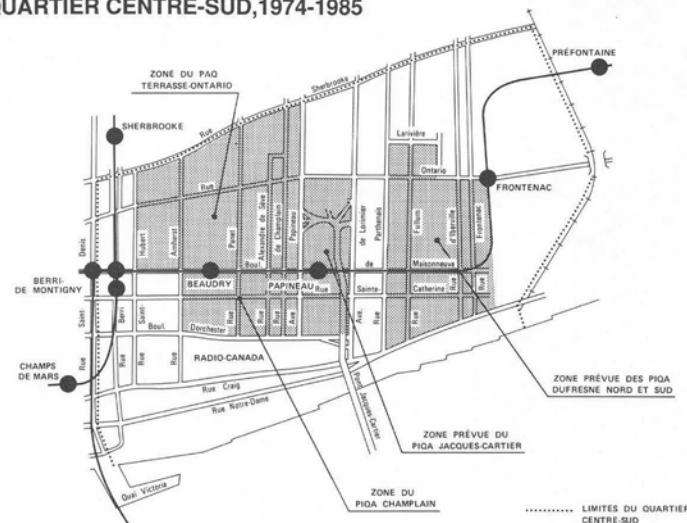
Source : VILLE DE MONTRÉAL; Service de l'habitation et de l'Urbanisme; Équipe des programmes d'amélioration de quartier (1981). Programme d'amélioration de quartier, Terrasse Ontario. Ville de Montréal.

PIQA

Au tournant des années 1980, la baisse démographique et la décroissance économique se poursuivent et incitent la Ville à adopter un nouveau discours, celui de la « régénérescence de la ville traditionnelle ». La Ville de Montréal développe en 1979 un nouveau programme d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA). Le PIQA permet de concentrer des interventions municipales pendant un à trois ans en visant la préservation du caractère distinct du quartier, l'amélioration du milieu de vie, la préservation de la population actuelle, l'attrait de population de la classe moyenne qui serait tenté par la banlieue, la mise en valeur du patrimoine immobilier et l'embellissement du cadre de la rue.

Quatorze secteurs sont identifiés dont quatre sont situés dans le Centre-Sud (Champlain, Jacques-Cartier, Dufresne nord et sud). Néanmoins, seulement cinq PIQA sont réalisés à Montréal, dont le PIQA Champlain dans le quartier, mais aucun ne fut complété. Les neuf autres sont mis en veilleuse. Les interventions prévues à ce PAQ seront intégrées à celles présentées dans le PIQA. Le secteur du PIQA Champlain est délimité au nord par le boulevard De Maisonneuve (limite sud du PAQ Terrasse-Ontario), au sud par le boulevard René-Lévesque (au nord de l'îlot de Radio-Canada) et entre les rues Amherst et Papineau.

LES ZONES D'INTERVENTION DANS LE QUARTIER CENTRE-SUD, 1974-1985

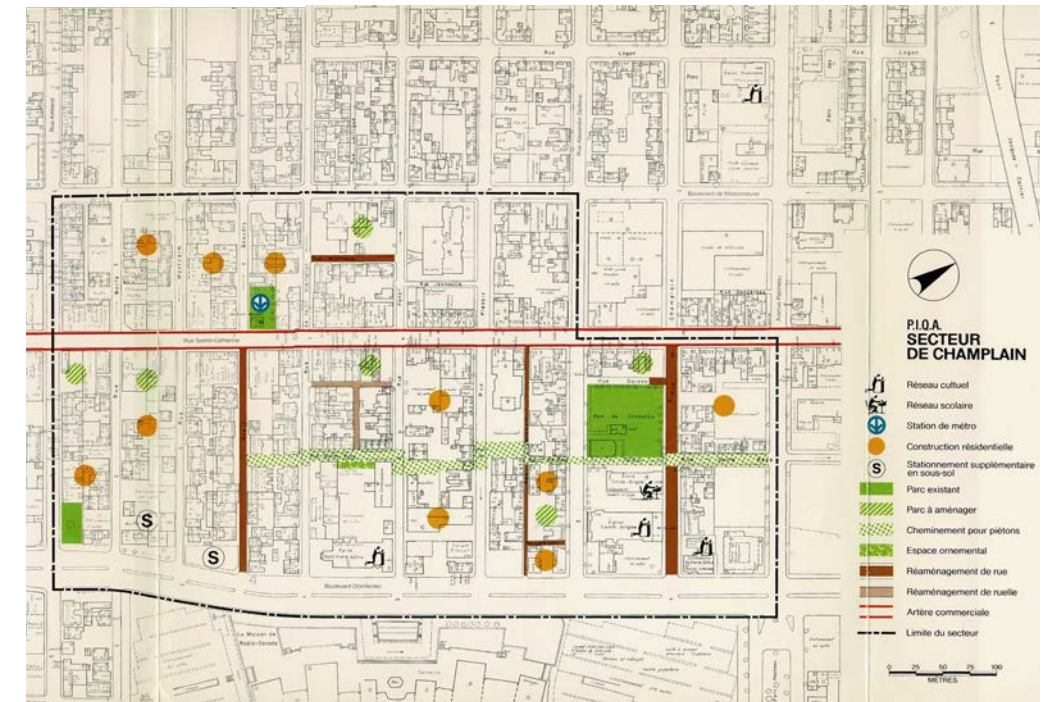


Les différentes zones d'intervention dans le quartier Centre-Sud, entre 1975 et 1985. Source : Tiré de Morin, R. Réanimation urbaine et pouvoir local, p.50.

Le PIQA Champlain comprend un volet d'habitation, principalement en ce qui a trait aux logements pour familles dans le cadre de rénovation ou de construction par la SOMHAM et dans le cadre du programme 10 000 logements. Il prévoit également plusieurs améliorations du cadre de rue. En plus de procéder à la réfection de la chaussée et des trottoirs, les rues bénéficient de l'enfouissement des fils électriques et de plantations d'arbres. L'embellissement des stationnements est un important volet du PIQA, bien que celui-ci n'ait pas été complété. Le réseau de mini-parc est renforcé et bonifié :

- Trois nouveaux parcs sur la rue Sainte-Catherine, dont une aire de repos à l'angle Panet et Sainte-Catherine sur un terrain vacant, un parc à l'angle de la rue Amherst (une partie de ce qui est maintenant le parc Amherst) et le réaménagement du parc existant derrière la station de métro Beaudry
- Un nouveau parc à l'angle Martineau et Panet sur un ancien terrain vacant (parc François-Martineau)
- Deux parcs sur le boulevard Dorchester (René-Lévesque) (le premier à l'angle d'Amherst et le second entre Montcalm et Beaudry) les deux situés sur des terrains vacants
- L'aménagement d'un chemin piétonnier dans l'axe Sainte-Rose entre les rues Beaudry et Dalcourt avec trois mini-parcs, dont le premier dans l'extrémité ouest de la rue Sainte-Rose sur des terrains non construits et les deux suivants à l'est. Les terrains sont vacants à l'exception de deux petits bâtiments vétustes.
- Le secteur des rues Dalcourt, Sainte-Rose et Lonergan est également réaménagé, notamment avec des incitatifs à la rénovation, mais également avec l'aménagement d'un mini-parc.

Un document synthèse sur les PIQA réalisés par la Ville de Montréal en 1993 souligne que, bien que les autres projets de PIQA aient été mis en veilleuse, certaines interventions ont été réalisées dans les secteurs Jacques-Cartier, Dufresne Nord et Sud. Ainsi, dans Jacques-Cartier, 130 logements sont construits et une industrie est relocalisée. Le secteur de Dufresne Nord a vu la construction de 100 logements, alors que le secteur Dufresne Sud bénéficie de 87 nouveaux logements, de 2 ruelles rénovées et de 1 parc.



Interventions planifiées dans le secteur du PIQA Champlain, 1982. Source : Tiré de VILLE DE MONTRÉAL; Service de l'urbanisme (1982). Programme d'intervention dans les quartiers anciens, PIQA, secteur de Champlain. Ville de Montréal. Dépliant.

Autres programmes sectoriels

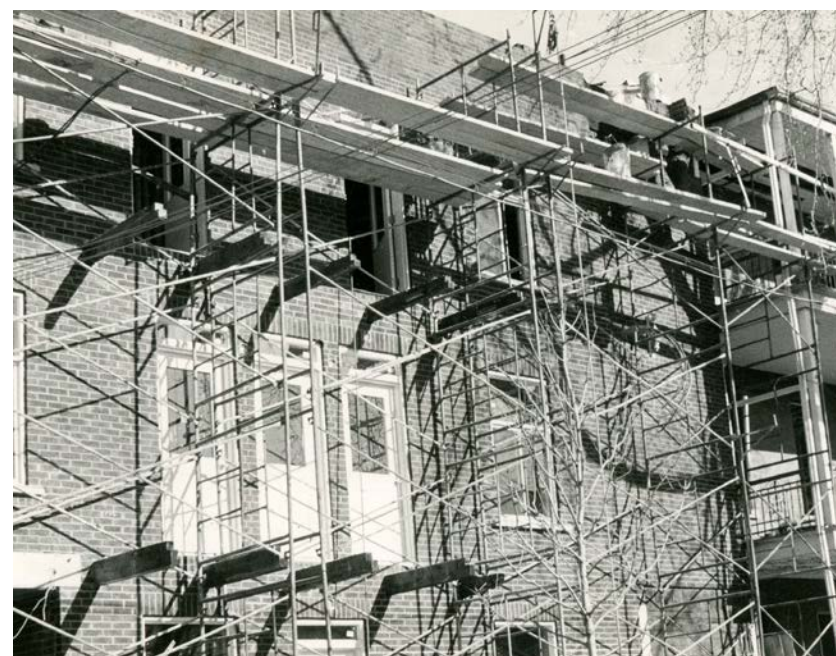
En plus des PIQA, la Ville met sur pied différentes stratégies de restauration du milieu, selon divers enjeux. Le premier est la consolidation des artères commerciales. Dans le cadre du PAQ Terrasse-Ontario, le renforcement des commerces du secteur est une des actions importantes identifiées. En effet, entre 1970 et 1980, le secteur connaît une diminution de 18 % des commerces, principalement dans les secteurs de l'alimentation et du vêtement. Les rues Amherst et Ontario sont les plus touchées, avec 6 et 42 commerces qui ferment en 10 ans. En plus de la diminution de la population, le vieillissement des commerces et l'arrivée des galeries marchandes (Place Dupuis et les Atriums) participent au déclin du commerce sur rue. Par le truchement du Service des travaux publics, la Ville met sur pied un programme de revitalisation des artères commerciales (RAC). Deux rues du Centre-Sud, les rues Sainte-Catherine, de Saint-Denis à De Lorimier et Ontario, bénéficient d'une cure de jeunesse avec l'enfouissement des fils électriques, le réaménagement des chaussées et de nouveaux mobiliers urbains. Rapidement, le programme semble porter fruit : une enquête menée en 1984 démontre que près de la moitié des commerçants et professionnels de la rue Ontario y sont présents depuis moins de 5 ans.

Deux programmes ont également été développés au début des années 1980 pour améliorer les milieux de vie des quartiers anciens. Il s'agit de l'Opération Tournesol, un programme accompagnant les propriétaires à la démolition des bâtiments accessoires et des hangars pour réduire les risques d'incendie et améliorer les conditions d'ensoleillement. Aboutissement logique de l'Opération Tournesol, le projet Place au Soleil vise à améliorer les milieux de vie par un aménagement personnalisé des ruelles et des espaces privés situés derrière les bâtiments. Le projet Place au Soleil prend fin en 1988 en raison des importants coûts qui y sont associés.

Un parc résidentiel en rénovation

Des nouvelles subventions de rénovation

La restauration résidentielle étant l'une des actions principales du PAQ Terrasse-Ontario ainsi que du PIQA Champlain, la Ville concentrera à l'intérieur de ces zones l'accessibilité à ses mesures d'incitation à la rénovation. Dans le cadre du PAQ Terrasse-Ontario, le Service de l'habitation et de l'urbanisme et le Service de la restauration et de la conservation du patrimoine résidentiel comptent faire l'inspection de 2 000 logements et attribuer des subventions pour les bâtiments non conformes aux normes minimales d'habitabilité. Entre 1972 et 1981, 179 bâtiments regroupant 760 logements sont rénovés dans le cadre des subventions dans le secteur correspondant approximativement au PAQ Terrasse-Ontario, alors que ce nombre grimpe à 493 bâtiments comprenant 2 041 logements pour le secteur du Centre-Sud. Pour ce qui est du territoire du PIQA Champlain, les propriétaires qui désirent rénover leur logement peuvent bénéficier d'une subvention combinée (PAREL, programme municipal de subvention et LOGINOVE, un nouveau programme provincial) couvrant jusqu'à 65 % des coûts de travaux.



Bâtiment en rénovation. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Bâtiment en rénovation. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Parallèlement aux efforts de rénovation menés par les propriétaires privés, la Ville rénove activement à travers la Société d'habitation de Montréal (SOMHAM), créée en 1979. Mandatée pour acquérir et assurer la restauration de logements pour des familles à faible revenu et à revenu moyen, elle participe à la restauration de plus d'une centaine de bâtiments dans la Terrasse-Ontario. C'est notamment le cas d'un projet constitué de huit bâtiments contigus sur le côté sud de la rue Sherbrooke Est, entre les rues Saint-André et Saint-Timothée. Les bâtiments regroupant 30 logements de taille généreuse furent restaurés par Société municipale et vendus à la suite d'appels d'offres publics. Pour le logement pour familles à faible revenu, environ 17 bâtiments ont été rénovés pour sauvegarder 86 logements.



Huit bâtiments de la rive sud de la rue Sherbrooke Est, entre Saint-André et Saint-Timothée, qui ont été rénovés.

Source : Tiré de Legault, G. R. (2002). La ville qu'on a bâtie : Trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal, 1956-1986. Montréal : Liber.

Émergence des coop et des OSBL

À partir de 1973, le gouvernement fédéral met en place un nouveau programme pour favoriser la construction de logements par les organismes à but non lucratif (OSBL) et les coopératives de locataires. Au même moment, de nouveaux groupes continuent à s'organiser et à réfléchir aux enjeux de logements. C'est le cas des Habitations communautaires du Centre-Sud et du Groupe de ressources techniques en habitation de Montréal¹⁴, qui se consacrent activement à l'achat-rénovation de bâtiments résidentiels par le biais de leurs locataires regroupés en coopérative d'habitation. Ces deux Groupes de ressources techniques jouent un rôle primordial dans le développement de ces projets.

En 1978, un nouveau groupe citoyens est fondé avec une approche un peu différente : Inter-loge (Intervention-logement) Centre-Sud. En se portant acquéreur de bâtiments résidentiels avant même que la coopérative soit créée, Inter-Loge vise à soustraire les bâtiments de la spéculation pour les céder à leurs locataires. Au total, ils arrivent à acheter et à revendre 34 bâtiments représentant 227 logements à des coopératives et des OSBL en habitation dans le secteur. Malgré son apport important au mouvement coopératif, Inter-Loge demeure propriétaire de plusieurs bâtiments. À titre d'OSBL, il devient un propriétaire important du quartier et gère aujourd'hui 31 bâtiments regroupant 257 logements.

Néanmoins, la création de coopératives connaît un début plutôt laborieux, notamment en raison de l'importance de la complexité administrative. Ainsi, à la fin de 1981, seulement huit coopératives représentant 44 logements sont rénovées sur la Terrasse-Ontario, alors qu'en 1985, c'est près de 51 bâtiments regroupant 319 logements qui sont transformés en coop dans le secteur. Cette accélération dans la mise sur pied de coopératives d'habitation s'explique notamment par le remplacement du programme 34.18 (qui deviendra plus tard programme 61) par le programme 56.1 (aussi connu plus tard sous article 95) qui fournit les fonds nécessaires à l'acquisition de la maison et à sa rénovation en conformité avec le Code canadien du bâtiment. Le programme prévoit par ailleurs les loyers standards et subventionne

les loyers des personnes qui en ont besoin, selon une échelle prédéterminée. Néanmoins, certaines conditions du programme de la SCHL créent des complications dans le quartier : un nombre minimum de logements par coop entraîne le regroupement de plusieurs bâtiments pour concevoir une coop. En parallèle, la SHQ développe plusieurs programmes qui stimulent également les coopératives, dont le programme LOGIPOP en 1977, qui offre une double subvention pour les coopératives et entraîne le développement d'un réseau de GRT avec une subvention qui leur est adressée, ainsi que le programme LOGINOVE en 1981, qui offre des subventions à la rénovation.

En 1984, le gouvernement provincial fusionne ses différents programmes dans le Programme intégré québécois (PIQ). C'est la combinaison du programme 56.1 et des programmes provinciaux qui entraînera la plus forte progression du logement communautaire. La situation économique du pays entraîne cependant l'abolition du programme 56.1 en 1986. La fin du programme entraîne un nouveau programme fédéral expérimental de 5 ans, le Programme d'hypothèque indexé (PHI) ainsi qu'une entente-cadre Canada-Québec créant le Programme sans but lucratif privé (PSBL-P) qui remplace le PIQ. Les années 1990 voient la fin des deux programmes fédéraux et le développement du Programme d'achat-rénovation pour coopératives et organismes sans but lucratif (PARCO) en 1995. Le PARCO sera en vigueur 3 ans avant d'être remplacé en 1997 par le programme Accès-Logis, programme toujours en vigueur aujourd'hui.

De 1975 à 2000, 46 coopératives d'habitations sont constituées dans 70 bâtiments regroupant 446 logements. De ce nombre, 49 bâtiments sont des bâtiments rénovés qui incluent 316 logements. Le reste des coops se sont constitués sous la forme de plex et de petits immeubles d'appartements. Les OSBL d'habitation connaissent un retard de développement face aux coopératives. Durant la même période, 37 OSBL d'habitations ont été fondés, regroupant 289 logements, dont 29 bâtiments ont été rénovés. Les constructions à neuf des OSBL d'habitation sont des immeubles d'appartement.

¹⁴ Les deux organismes sont des Groupes de ressources techniques, une entité qui fait la promotion du modèle de coopérative d'habitation et des OSBL d'habitations et apporte l'aide technique qui est nécessaire à leur développement.

Nouvelles constructions

La fin des années 1970 marque une nouvelle approche dans le développement de la ville. Progressivement, le coût de l'étalement urbain, la diminution et l'appauvrissement des habitants de Montréal ainsi que des nouvelles législations encouragent la Ville de Montréal à consolider le tissu urbain, à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel et à améliorer le cadre de vie. La construction résidentielle, une des principales actions des projets de réanimation urbaine, devient un nouvel objectif, à la fois pour offrir une solution de rechange aux ménages à revenu moyen qui pourraient être tentés par la banlieue, et pour trouver une solution aux nombreux terrains vacants et stationnements qui parsèment le territoire. À travers différents programmes, les différents paliers gouvernementaux essaient de stimuler la construction de nouveaux logements.

Opération 10 000 logements et 20 000 logements

La Ville de Montréal lance en 1979, par le biais de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal, l'opération 10 000 logements, qui deviendra l'Opération 20 000 en raison de son succès, pour offrir des logements à de jeunes familles à revenu moyen qui autrement se déplaceraient vers la banlieue. Par le truchement de ce programme, la ville rend disponibles des terrains à vocation résidentielle qui lui appartiennent et invite des constructeurs d'habitation à soumettre des projets de développement. Au lieu d'offrir les terrains au plus offrant, les terrains sont adjugés aux entrepreneurs qui proposaient les projets les plus intéressants d'un point de vue rendement technique et architectural. Au total, la Ville a rendu disponibles 24 terrains dans le secteur, dont 15 sur le territoire du PAQ Terrasse-Ontario et 2 sur le territoire du PIQA Champlain.

Créée en 1979, la Société d'habitation de Montréal (SOMHAM), qui vise la production de logements abordables, participe à l'effort de l'Opération 10 000 logements avec la construction de 87 logements dans le cadre du PAQ Terrasse-Ontario (1976-1981) s'adressant aux familles à revenu moyen. Toujours active après le PAQ, la SOMHAM réalisera plus d'une centaine de logements pour familles après 1981.



Trois terrains visés par l'opération 20 000 logements sur la Terrasse-Ontario.
Source : Tiré de Service de l'urbanisme - Ville de Montréal. (1982). Opération 20 000 logements, Phase X.

La poursuite des HLM

Le logement social continue d'être un levier important de la Ville pour construire de nouveaux logements. L'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) participe à la construction de 161 logements HLM dans le cadre de la première étape de la mise en œuvre du PAQ Terrasse-Ontario (1976-1981), soit 70 logements familiaux et 91 logements pour personnes âgées. Cette situation reflète bien la réalité démographique du quartier. Quelques projets de logements sociaux seront construits sur des secteurs décimés par le week-end rouge. C'est notamment le cas du projet Terrasse-Ontario, situé sur la rue Sherbrooke entre les rues Amherst et Wolfe, qui est complété en 1978 et offre 91 logements principalement pour personnes âgées. Aucun HLM ne sera construit dans le cadre du deuxième volet du PAQ Terrasse-Ontario et seulement 36 logements HLM seront réalisés dans le reste du secteur entre les années 1975 et 1981.

À partir de 1986, une refonte complète des programmes du gouvernement fédéral entraîne un ralentissement de la production. Malgré tout, 112 nouveaux logements HLM seront réalisés dans le

secteur Terrasse-Ontario entre 1986 et 1990, dont certains sur des terrains identifiés par le PAQ, alors que ce nombre est de 302 pour le reste du secteur. Ainsi, le dernier projet HLM du secteur est réalisé en 1991. En 1993, dans un contexte de resserrement budgétaire, le gouvernement fédéral se désengage du financement de nouveaux logements sociaux, sonnant ainsi la fin du programme d'habitation à loyer modique. Les engagements financiers antérieurs sont maintenus, mais des négociations sont amorcées pour transférer la plupart des logements sociaux aux provinces.

Durant cette période, la majorité des HLM construits sont des petits immeubles d'appartements et des *walk-up*. Cinq des projets de HLM réalisés sont des grands immeubles d'appartements de plusieurs étages, et s'adressent souvent à une clientèle de personnes âgées.

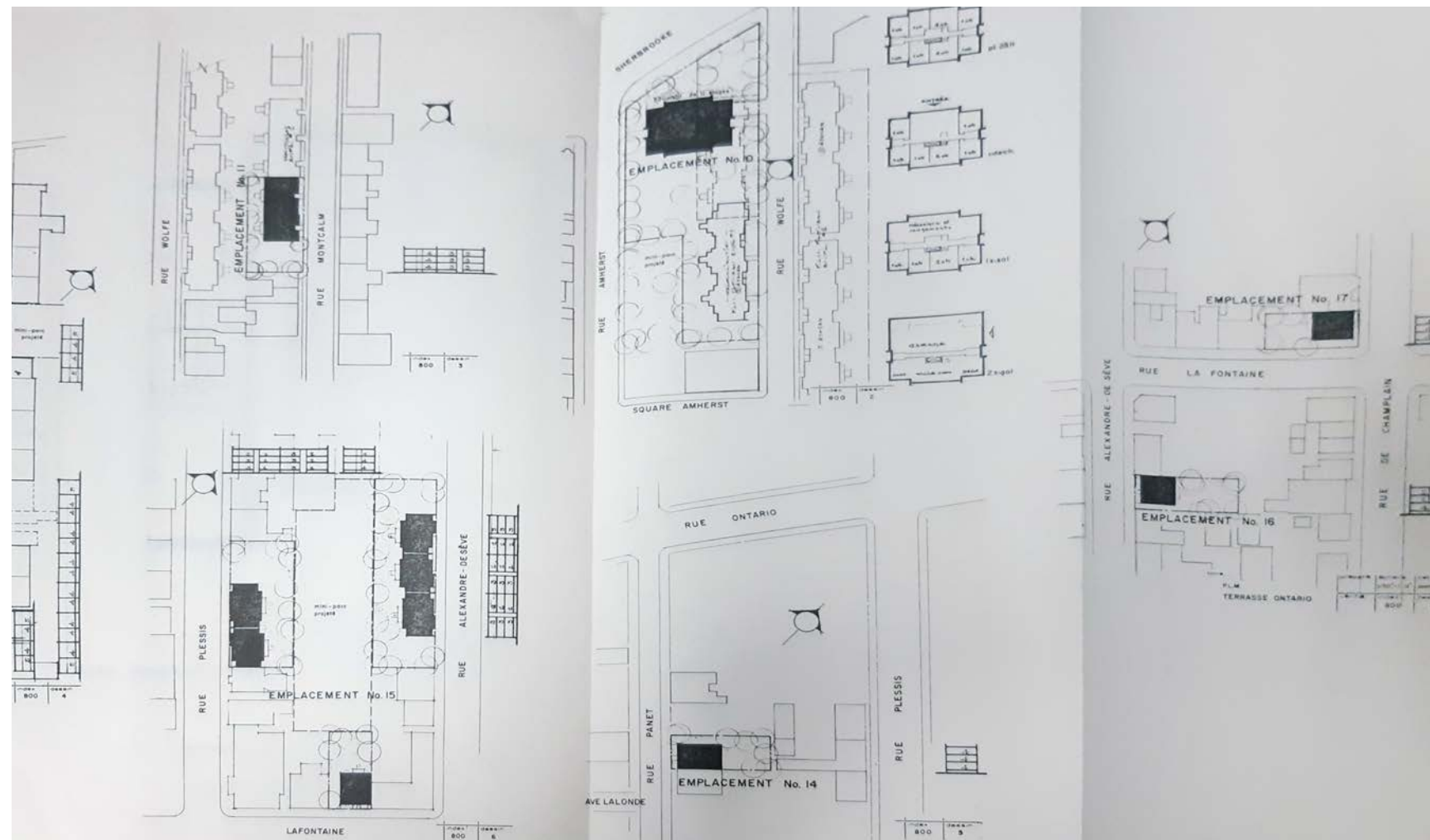


Perspective préliminaire du projet Plessis-Ontario, 1988.
Source : Tiré de Office municipal d'habitation de Montréal. (n.d.). Habitation Plessis/Ontario - Programme de logements à loyer modique - Document préliminaire, 490/653.



Emplacements de certains projets du programme de logements sociaux Terrasse-Ontario.

Source : Tiré de Service de l'habitation et de l'urbanisme - Ville de Montréal. (Janvier 1975). PLM Terrasse Ontario - Document préliminaire, 800.



Implantation de certains projets du programme de logements sociaux Terrasse-Ontario.

Source : Tiré de Service de l'habitation et de l'urbanisme - Ville de Montréal. (Janvier 1975). PLM Terrasse Ontario - Document préliminaire, 800.

La construction privée

Le secteur privé est actif dans le secteur et construit près de 1 700 logements entre 1971 et 1981. La construction privée prend alors la forme d'immeubles à appartements. C'est notamment le cas de la tour de la compagnie Panet-Plessis Développement qui a été construite à l'aide du Programme d'aide au logement locatif (PALL) de la SCHL. Ce programme démarré en 1975 offre une aide annuelle sous forme d'une subvention d'exploitation pour chaque nouveau logement locatif. Complétée en 1977, la tour a néanmoins été transférée à la SCHL en 1979. À partir de 1980, la tour a accueilli la Maison Biéler, qui louait 168 logements abordables à des vétérans. La tour a été vendue en 2018 à des intérêts privés.

Malgré les efforts soutenus de la SOMHAM, de l'OMHM et du secteur privé pour créer de nouveaux logements, les démolitions se poursuivent dans le secteur et particulièrement dans le secteur PAQ Terrasse-Ontario. Ainsi, entre 1974 et 1981, le secteur du PAQ a perdu 600 logements. En réaction à cette perte du tissu urbain, la Ville de Montréal élabore un règlement visant la protection du patrimoine résidentiel. Ce règlement adopté en 1978 prévoit que la Ville peut refuser un permis de démolition d'un immeuble résidentiel si cet immeuble est jugé récupérable à des fins d'habitation.



La tour de la compagnie Panet-Plessis Développement. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

Le condo, un levier pour l'accès à la propriété

Les premiers immeubles ayant offert l'accès à la copropriété sont les immeubles d'appartements de luxe au centre-ville (les conciergeries construites au début du 20^e siècle). Implanté sous le modèle de copropriété indivise (l'achat d'un pourcentage de l'immeuble entier équivalent à une action), l'immeuble était détenu par plusieurs propriétaires.

Dans le secteur des faubourgs, au tournant des années 1970, l'accès à la propriété se fait plutôt par la conversion de logement locatif en copropriété divise. Communément appelé condominiums, ce mode de tenure est caractérisé par l'achat d'un logement où chaque propriétaire détient une fraction exclusive d'une partie privative de l'immeuble. Entre 1975 et 1987, un moratoire imposé par la Ville de Montréal freine le processus grandissant de conversion des habitations locatives en copropriété divise. Toutefois, dans le but de contourner cette restriction, un certain nombre de plex et de *walk-up* sont possédés en copropriété indivise. Dans les années 1980, les premiers programmes d'accès à la propriété sont mis en place par la Ville. Le Programme de crédit de taxe d'Habitation Montréal et l'Opération 10 000 et 20 000 logements furent les deux principaux programmes visant l'acquisition d'unité résidentielle. Ces programmes eurent un impact significatif sur l'essor que prit la construction de nouveaux immeubles destinés à la copropriété (condos) dans le secteur. Cette tendance perdura jusqu'en 1988, ou jusqu'à ce que la crise économique et immobilière des années 1990 sévisse. Au tournant des années 2000, les enjeux d'accès à la propriété ont évolué en fonction des nouvelles réalités socioéconomiques de la population; la reprise du marché immobilier est marquée par un regain de construction de copropriétés et par le recyclage de toute structure disponible (usine, entrepôt, église, etc.).

La maison de ville, une nouvelle typologie résidentielle destinée aux familles

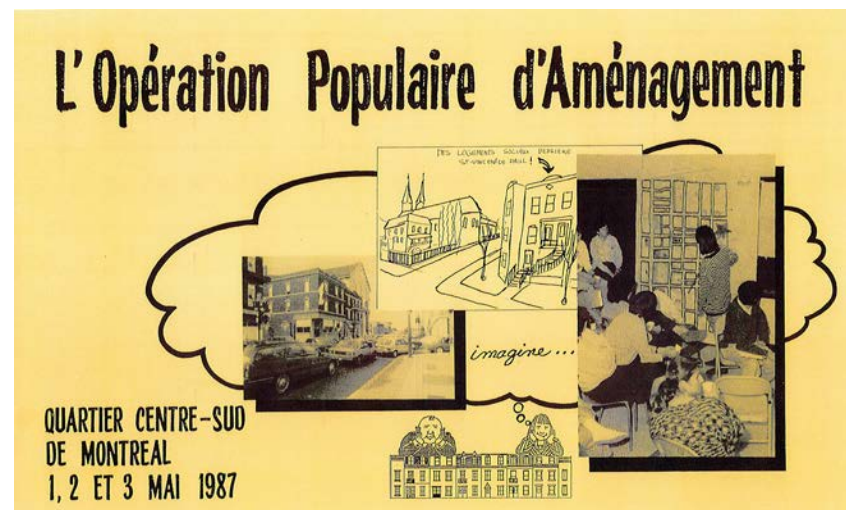
En rupture avec le développement urbain des périodes précédentes, cette typologie résidentielle unifamiliale est caractérisée par un mode de planification où les unités d'un même segment ou d'un même îlot ont des caractéristiques architecturales homogènes. Érigée majoritairement durant les années 1980, la présence de la maison de ville sur la rue Wolfe est attribuable principalement à des projets de redéveloppement de secteurs touchés par l'Opération 20 000 logements dans le but d'offrir un nouveau mode d'habitation à de jeunes familles à revenu moyen qui autrement se déplaceraient vers la banlieue. Ces constructions, développées entre autres par la Société d'habitation de Montréal (SOMHAM) et la Société de développement de Montréal (SODÉMONT) ainsi que par des promoteurs privés, sont localisées sur des terrains vacants ayant été identifiés par la Ville. Une des séquences de maisons représentative de ce redéveloppement dans le secteur des faubourgs se situe sur la rue Wolfe, entre la rue Robin et le boulevard de Maisonneuve et fut construite en 1987.

Implantée de façon jumelée ou contiguë, la marge avant de recul de la maison de ville varie entre 5 et 8 mètres. Cette typologie bâtie a généralement une volumétrie rectangulaire sur deux niveaux et est joutée d'un garage intérieur. La composition des façades des unités est inversée en alternance, créant ainsi un axe symétrique entre deux bâtiments. La maison de ville comporte un socle de béton et le niveau du rez-de-chaussée est légèrement surélevé par des contremarches par rapport au niveau du sol. Le corps de la maison de ville est généralement revêtu de brique et est parfois complété par d'autres matériaux plus légers (bois ou synthétique). Le couronnement est peu exprimé et le toit est généralement plat. Les ouvertures quant à elles sont de tailles variables et les portes sont simples et sans imposte.

Un milieu communautaire mobilisé sur les enjeux d'aménagement et ancré dans le quartier

La fin des années 1970 et les années 1980 voient une restructuration de l'organisation populaire et communautaire. La question de l'aménagement et du logement prend une place importante dans les discussions qui émergent du milieu communautaire. En 1978, à la suite d'un colloque populaire sur les PAQ organisé par un organisme du Centre-Sud, le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) voit le jour. Face à la dégradation de la situation socioéconomique, le milieu communautaire organise en 1984, en collaboration avec le journal *La Criée* et les CLSC Centre-Sud, un colloque intitulé « Mon quartier, je l'ai à cœur ». De cet événement ressort la volonté de créer une table de concertation, Alerte Centre-Sud, « pour doter le quartier d'un pouvoir de quartier et d'un interlocuteur valable¹⁵ ». Un des mandats sur lequel travaille la table, via son comité économie et emploi, est de munir le quartier Centre-Sud d'un outil de développement économique qui mènera au développement de la Corporation de développement économique communautaire Centre-Sud, qui deviendra par la suite Corporation économique et communautaire (CDEC) Centre-Sud/Plateau Mont-Royal. Le comité logement et aménagement d'Alerte Centre-Sud (CLACS) organise un premier exercice de planification participative en mai 1987. L'Opération populaire d'aménagement vise à dessiner un plan d'aménagement pour trois secteurs du Centre-Sud et à impliquer la population et les différentes parties prenantes (intervenants du quartier, élus locaux, personnes-ressources en urbanisme et en aménagement) sur le devenir du quartier. Le secteur des abords du pont y est notamment identifié pour ses problèmes de circulation intense, pour le réaménagement du parc des Pompiers et le déplacement du dépôt de véhicules lourds de la Ville de Montréal au profit d'espaces verts et de logements sociaux.

¹⁵ Alerte Centre-Sud. (2001). DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS LOCALES. Portrait de concertations de quartier à Montréal



L'Opération populaire d'aménagement réalisé en 1987.
Source : Archives Inter-Loge.

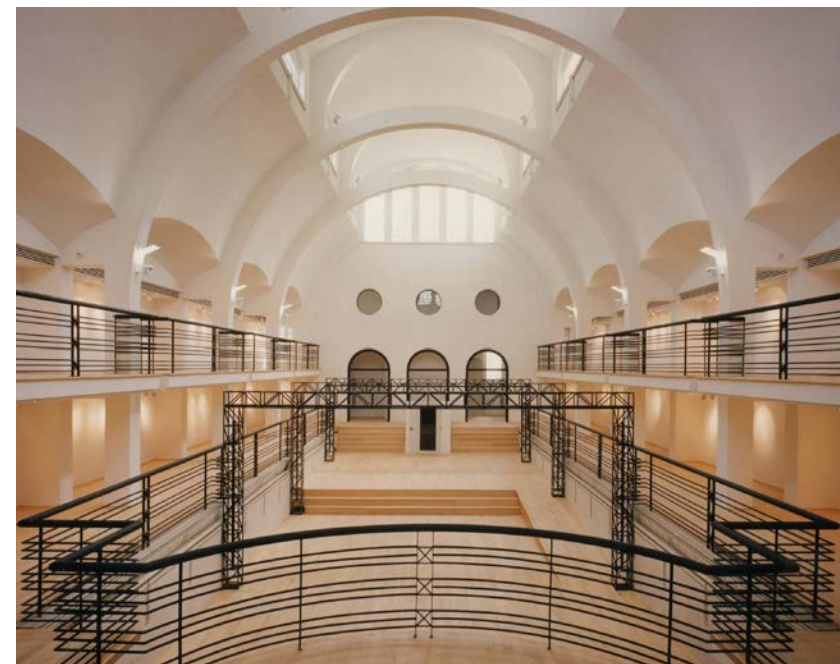
Les organismes communautaires diversifient également leur centre d'intervention pour répondre aux enjeux de la paupérisation selon différentes approches et s'ancrent durablement dans le secteur. Depuis sa fondation en 1974, l'organisme Habitations communautaires Centre-Sud se préoccupe de l'aménagement du quartier. En plus de la conservation du cadre bâti et de la mise sur pied de coopératives d'habitation, la création d'équipements culturels, éducatifs et sportifs adéquats pour le quartier est l'une de ses priorités. En 1980, l'organisme met sur pied le projet de la Maison du fier monde qui inclut trois objectifs : la création d'un écomusée pour faire de la présentation du patrimoine un instrument d'éducation et d'action collective, la création d'un espace commercial, la création d'une agora de quartier. Une première exposition est organisée en 1981, à la suite d'une recherche sur des thèmes et des lieux historiques du quartier. Dès 1982, la Maison du fier monde entreprend des recherches de site en vue d'implanter un musée. Après avoir résidé dans l'ancienne biscuiterie David et Frères et dans l'ancienne école Saint-Eusèbe, la Maison explore la possibilité de s'implanter dans l'ancienne église Plessis et l'ancien bain Laviolette, mais c'est finalement le bain Généreux qui ferme en 1992 qui est retenu. L'écomusée du fier monde ouvre alors ses portes en 1996.



Le bain Généreux avant sa transformation. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Le bain Généreux avant sa transformation. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



Le bain Généreux après sa transformation. Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.



L'extérieur du bain Généreux après sa transformation en Écomusée du fier monde.
Date inconnue.
Source : Collection de l'Écomusée du fier monde.

MARDI 22 JUIN 1999 / LE JOURNAL DE MONTRÉAL VIE MUNICIPALE 9

MONTRÉAL

Les gouvernements bougent : le Centre-Sud aura enfin son complexe sportif et communautaire

Il était jour de fête, hier, pour tous les bénévoles de l'Association sportive et communautaire du Centre-Sud qui apprennent officiellement la construction de leur nouveau centre de 3,5 M\$, au 2093 rue de la Visitation, sur l'emplacement d'une ancienne manufacture de vêtements enfants.

ANDRÉ BEAUVAIS

On en parle depuis environ un quart de siècle! Un vieil immeuble de la rue de la Vi-

sitation fut acheté en 1993 et, depuis, les dirigeants de l'association attendaient patiemment après les gouvernements en tenant les doigts croisés.

Ces dernières années, les besoins devenaient urgents, criants.

Les jeunes mères seules sont de plus en plus nombreuses et de plus en plus pauvres, dans le Centre-Sud.

Cette pauvreté entraîne davantage de délinquance et de solitude, reconnaît-on chez les directeurs de cette association. La situation devient inquiétante.

Les gouvernements agissent

Mais voilà, les gouvernements ont bougé!

Martin Cochon, Louise Harel et Pierre Bourque ont participé à cette conférence de presse, hier, où les travaux du nouveau centre ont été lancés pour de bon.

Ils étaient là pour confirmer l'implication de leur gouvernement.

Ainsi donc, Ottawa y va d'une aide financière de 1 M\$ tandis que le gouvernement du Québec s'engage à la hauteur de 1,2 M\$. Pour sa part, la Ville de Montréal apportera un soutien financier de 750 000 \$.

La direction de l'Association sportive et communautaire du Centre-Sud fera appel aux entreprises privées pour combler la différence.

Elle compte déjà sur la collaboration de la firme Nike (80 000 \$) et de la succession J.A. DeSève (30 000 \$).

Lorsque le nouveau centre ouvrira, en 2000, les jeunes, moins jeunes et personnes âgées seront choyés. Comme elles le méritent dans ce quartier défavorisé.

On parle d'un gymnase, de deux palestres, de salles d'aérobic, de jeux collectifs, de la pratique des arts martiaux, d'un mur d'escalade, d'un centre de musculation, d'une garderie, d'une bibliothèque et de quelques autres services.

Le bâtiment qui abrite actuellement le centre, très à l'étroit, au 2020 de la Visitation, sera conservé pour certaines activités.



Photo NORMAND PICHETTE

On en parlait depuis 25 ans

LA VIEILLE MANUFACTURE de vêtements d'enfants, rue de la Visitation, au 2020 d'Ontario, sera démolie pour faire place au nouveau centre sportif et communautaire du Centre-Sud.

Article de 1999 sur le nouveau centre communautaire et sportif entraînant la démolition de l'ancienne manufacture de vêtements Jack Miller.
Source : Journal de Montréal.

Le sport est identifié rapidement par plusieurs résidents comme un outil de développement personnel pour les jeunes du quartier Centre-Sud. Un noyau de bénévoles fonde en 1974 l'Association sportive du Centre-Sud. Dans un premier temps, l'association utilise des locaux de l'église Sacré-Coeur-de-Jésus. La paroisse voit effectivement d'un bon œil l'arrivée de cette association qui offre un service qu'elle n'arrive plus à assumer, et progressivement les paroisses de Sainte-Catherine-d'Alexandrie, Sainte-Marguerite-Marie, Sainte-Brigide et Saint-Pierre-Apôtre se joignent aux activités de l'association. Pour marquer son enracinement dans le quartier et faciliter l'organisation de ces activités, l'association achète un bâtiment commercial au 2022, rue de la Visitation, à proximité de la rue Ontario. Le nouveau lieu permet de développer le volet communautaire et en 1979, l'association change de nom pour devenir l'Association sportive et communautaire du Centre-Sud (ASCCS). Un projet d'expansion se dessine en 1992 et l'association achète l'ancienne manufacture de vêtements Jack Miller. En raison de la non-conformité du bâtiment existant, le recyclage est impossible et la construction d'un nouveau centre débute en 2000. En 2004, l'association fait l'acquisition d'un autre bâtiment sur la rue Lafontaine et une partie du parc Berthier pour permettre un nouvel agrandissement, qui inclut notamment la bibliothèque familiale Père-Ambroise.

Au tournant des années 1970, l'enjeu de l'éducation populaire aux adultes prend de plus en plus de place à la Commission des écoles catholiques de Montréal, qui crée un réseau de six centres d'éducation populaire dans des écoles laissées vacantes en raison des chutes démographiques s'étant particulièrement manifestées au sein des quartiers traditionnellement ouvriers. Dans le Centre-Sud, l'organisme Comité social Centre-Sud obtient le statut de centre d'éducation pour adultes. Après avoir eu pignon sur rue sur les rues Plessis, de la Visitation et l'école Gabriel-Souart, le nouveau statut du Comité social Centre-Sud lui permet de s'installer en 1978 dans l'ancienne école de Salaberry, où le Comité bénéficie d'un loyer à prix symbolique.

Les syndicats de travailleurs, ayant des racines fortes dans le Centre-Sud, poursuivent leur implication dans le quartier. La confédération des syndicats nationaux (CSN) s'installe en 1981 dans de nouveaux locaux sur la rue De Lorimier dans un contexte urbain plutôt industriel. La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) prend possession en 1981 de l'ancien édifice de la compagnie Bell Canada, sur la rue Papineau. Ils participeront à de nombreuses revendications locales, dont la création du Front commun contre l'autoroute est-ouest.

Des changements démographiques et économiques entraînent le changement de vocation de certains bâtiments dans le quartier

Le profil de la population du quartier poursuit sa transformation au cours de cette période. La population est en décroissance jusque dans les années 1990. Les familles quittent vers les quartiers périphériques entraînant une diminution importante du nombre de jeunes vivant dans le quartier; le taux d'ouvriers est également en baisse et laisse place à des emplois dans le secteur tertiaire. Cette transition démographique entraîne notamment des changements de vocations pour plusieurs bâtiments.

C'est le cas par exemple de plusieurs écoles qui seront transformées pour accueillir d'autres activités. La Commission des écoles catholiques de Montréal (CECM), responsable de l'enseignement primaire et secondaire sur le territoire de la ville, transforme, comme mentionné précédemment, au milieu des années 1970, l'école de Salaberry en centre d'éducation populaire axé principalement sur une clientèle adulte. L'école Garneau est quant à elle convertie pour y accueillir un CLSC. L'école Plessis accueillera le bureau de quartier du Programme d'amélioration de quartier, puis le président des élections de la Ville. L'annexe de l'école loge le Service des sports et loisirs de la Ville de Montréal. L'école Saint-Eusèbe ferme ses portes en 1982 et un groupe de citoyens permet de le transformer en une coopérative d'habitation et un centre communautaire appelé le Carrefour St-Eusèbe. Les fermetures d'écoles témoignent d'une diminution du nombre de jeunes dans le secteur et affectent l'arrivée de nouvelles familles. En 1980, un comité de citoyens est d'ailleurs mis sur pied par des parents du quartier. Le Comité école et vie de quartier milite pour conserver les écoles dans le secteur.

La vétusté de la caserne de pompiers n°19 entraîne sa fermeture et amène la Ville de Montréal à entamer la construction d'une nouvelle station située sur la rue Ontario, à l'angle de la rue De Lorimier. La caserne n°19 à l'angle de la rue Fullum et Coupal est occupée depuis 1981 par un lieu de création et diffusion théâtral : l'Espace libre.



Le théâtre Espace libre a élu domicile sur la rue Fullum, dans une ancienne caserne de pompiers.
Source : <http://espacelibre.qc.ca/historique>

Le processus de désindustrialisation amorcé dans le quartier Centre-Sud après la Deuxième Guerre mondiale se poursuit au cours des années 1970. Entre 1971 et 1981, 85 entreprises industrielles ferment leurs portes et 31 entreprises s'y installent. Cette perte nette de 54 entreprises entraîne la disparition de 3 049 emplois, soit une diminution de 25,7 % du nombre de postes offerts par les industries dans le quartier. Ce sont principalement les entreprises traditionnelles qui sont les plus touchées : aliments et boissons, vêtements, textile, chaussures, etc. Les programmes de revitalisation, dont le PAQ et le PIQA, n'auront d'ailleurs pas comme objectif le maintien de ce type d'industries dans le quartier. Dans le cadre de sa politique de revitalisation de la vocation industrielle de Montréal, la Ville ne créera aucun parc industriel dans le quartier Centre-Sud (il y aura cependant le parc industriel Moreau situé à l'est du quartier Centre-Sud, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve). La Ville fait donc peu pour maintenir la vocation industrielle du quartier et tente plutôt une transition vers les activités tertiaires, déjà entamée au cours des années 1960, pour régénérer les activités économiques du quartier. Parmi les nombreuses industries ayant fermé leurs portes au cours de cette période, certains bâtiments industriels sont toujours debout et connaissent un changement d'usage au cours des années qui suivent. Il ne semble pas se dégager de tendances en ce qui a trait aux changements d'usages des bâtiments industriels. Certains sont devenus résidentiels, d'autres abritent des activités culturelles, des organismes communautaires ou encore des espaces de bureaux.

- L'ancienne usine Raymond sur la rue Panet a été vendue en 1974 à General Bearings Service et a été occupée par diverses entreprises pendant les vingt années suivantes. L'ancien entrepôt et la chaufferie, localisés au nord de la rue Lalonde, ont ensuite été acquis et transformés en théâtre par Carbone 14. L'Usine C est inaugurée au printemps 1995.
- Le bâtiment qui a accueilli les entreprises Barsalou puis Familex sur l'avenue De Lorimier a quant à lui été rénové au cours des années 80 pour créer la Maison premier plan, un regroupement d'une trentaine d'entreprises œuvrant dans le domaine du cinéma, de la télévision et de l'audiovisuel.
- En 1984, Uniroyal (anciennement Dominion Rubber) ferme l'usine de la rue Notre-Dame. L'édifice devient la Cité de l'image et sert à diverses activités, principalement culturelles. La partie la plus ancienne de l'usine est démolie à l'automne 1995.
- En 1993, la concurrence internationale de plus en plus féroce conduit à la fermeture de l'usine de la Grover (textile). Aujourd'hui, l'édifice Grover de la rue Parthenais est subdivisé et abrite plusieurs entreprises industrielles et culturelles.
- L'imprimerie Eugène Doucet sur la rue Papineau qui a fermé ses portes au milieu des années 1980 abrite maintenant des espaces de bureaux.
- Le bâtiment de la Eagle Shoes sur la rue Beaudry a abrité depuis l'arrêt de la production diverses autres petites entreprises. Aujourd'hui, le bâtiment a été transformé en condominium.
- L'usine de Laura Secord ferme ses portes au début des années 1980 et l'édifice est transformé en 46 condominiums en 1984.
- En 1981, un incendie endommage considérablement l'édifice du Pain moderne canadien situé au 2250, avenue Papineau; la production ne reprendra jamais et l'usine est vendue. En 1984, des condos y sont construits.
- L'entrepôt frigorifique du port a été utilisé jusqu'en 1978. Son usine de réfrigération ayant cessé ses opérations en 1965, elle a été démolie en 1976. Désigné édifice fédéral patrimonial en 1996, il a été transféré à un promoteur immobilier par la Société du Vieux-Port, qui l'a ensuite reconverti en ensemble résidentiel.



La réutilisation de l'ancienne usine Raymond a permis de préserver une portion d'histoire de ce quartier et de sauvegarder une pièce du patrimoine industriel montréalais.



Cet édifice construit en 1920 et qui a abrité les activités de production de la compagnie Laura Secord est transformé en copropriété en 1984.

Émergence du quartier gai avec ses institutions communautaires et commerciales

Les lieux et commerces associés à la communauté gaie de Montréal augmentent et se transforment rapidement entre la fin des années 1970 et celles des années 2000. Leur concentration s'accélère dans le quartier Centre-Sud, dans ce qu'on appelle communément aujourd'hui le Village ou le Quartier gai.

Des conditions sociospatiales particulières ont favorisé l'investissement d'une partie du quartier par les communautés gaies. Alors que le Red Light de l'ouest, qui accueillait plusieurs institutions de la communauté gaie, est la proie depuis les années 1960 d'opérations policières et d'une politique de «nettoyage», le quartier Centre-Sud apparaît comme un espace de repli possible. Le secteur est alors un espace où le nombre de locaux commerciaux vacants est élevé, les logements souvent de faibles qualités et l'immobilier accessible. De plus, depuis la fin des années 1960, le climat culturel et politique de Montréal entraîne certaines convergences entre le militantisme spécifiquement homosexuel, l'affirmation d'un nationalisme québécois et d'une identité francophone. Ces convergences s'incarnent et s'orientent géographiquement vers l'est francophone de la ville.

Bien que le quartier soit habité par les communautés gaies bien avant 1980, c'est à partir de cette décennie qu'une réelle transition s'opère entre quartier reconnu pour son caractère ouvrier et industriel et marqué par une artère commerciale en déclin, à un quartier en revitalisation, surtout sur le plan commercial et touristique, et comme un lieu de rassemblement homosexuel. Une partie du Centre-Sud connaît alors une revitalisation. Le remplacement de l'ancienne population ouvrière par des personnes issues de la classe moyenne, surtout des intellectuels et des professionnels, consiste en une certaine forme de gentrification, bien que le quartier demeure l'un des plus pauvres de Montréal.

La venue de quatre établissements (le bar Au deux R, la discothèque Max, la taverne Normandie et le bar KOX) qui s'installent sur la rue Sainte-Catherine en 1982 et 1983 jette les bases commerciales du Village. L'apparition des nombreux commerces, restaurants et bars gais

et gay friendly marque fortement l'identité du quartier et lui vaut son appellation initiale : le Nouveau Village de l'Est. Ce nouveau dynamisme sur la rue Sainte-Catherine se distingue d'ailleurs par une diversité commerciale appréciable, lorsque comparée à ce que l'on trouvait dans le quartier du Red Light, plutôt associé aux activités de divertissement nocturne.

Normand Chamberland, un des personnages marquants de l'histoire du Village, est à l'origine des remarquables «complexes» dans le Village gai. Il commence par l'achat de la taverne du Village qui sera plus tard intégrée au Drugstore. En parallèle, il ouvre, non loin de la rue De Champlain, le célèbre bar La Track (1986 à 1995). Cet homme d'affaires s'inspire de ses voyages à Las Vegas et donne à ses édifices des allures clinquantes. Il acquiert l'édifice près de La Track et y inaugure l'hôtel Bourbon, en 1990. Puis, en 1991, naît le Club Sandwich, un resto 24 h. Bientôt, Normand Chamberland possède tous les édifices situés entre Alexandre-DeSève et De Champlain sur Sainte-Catherine.



Le complexe Bourbon fut un haut lieu festif du Village dans les années 1990 et 2000. Ce bâtiment a successivement accueilli un restaurant, un hôtel, de nombreux bars et même une chapelle permettant des mariages de couples gais. Il a été laissé à l'abandon en 2014 et démolit en 2018.
Source : Fugues.

L'activité commerciale du Village se concentre autour de la rue Sainte-Catherine Est, plus spécifiquement entre la rue Saint-Hubert à l'ouest et l'avenue Papineau à l'est. La rue Amherst accueille également un certain nombre de commerces et de services destinés à la communauté gaie. En 1992, parmi les annonceurs dans la revue Fugues, 65 commerçants et professionnels étaient situés dans le village, dont plusieurs sur la rue Sainte-Catherine Est.

Différents aménagements viendront confirmer un investissement progressif du quartier par la population gaie et renforcent le Village comme espace d'appartenance. En 1994, le groupe d'action Act-Up, une association de lutte contre le sida, aménage le parc de l'Espoir au coin sud-ouest de la rue Sainte-Catherine Est à l'intersection de la rue Panet. En 1999, la Société des transports de Montréal rénove l'entrée du métro Beaudry et y ajoute les couleurs de l'arc-en-ciel. Conséquemment, cette station est devenue la première au monde à arborer l'arc-en-ciel, symbole de la fierté gaie. Ces gestes constituent des formes d'appropriations symbolique et identitaire de cet espace urbain par la communauté gaie montréalaise, qui devient avec le temps un secteur reconnu pour son caractère festif et qui rayonne sur le plan touristique.



Le métro Beaudry aborde les couleurs de l'arc-en-ciel depuis 1999. Plus récemment, dans le cadre d'Aires libres 2013, du papier sérigraphié a été posé sur l'extérieur de la station.

Source : <http://galerieantoineertaskiran.com/artistes/dominique-petrin/>

L'autoroute Ville-Marie

L'idée d'aménager un axe routier est-ouest fluide demeure présente au sein de l'administration municipale depuis le début du 20^e siècle. Le gouvernement provincial reprend l'idée d'un axe de desserte au début des années 1960, puis le tracé est arrêté : l'autoroute, une section de la Transcanadienne, traversera la ville dans l'axe de la rue Saint-Antoine, le lit de l'ancienne rivière Saint-Martin, un axe qui ne pouvait accueillir de bâtiments de grande hauteur en raison de la nature marécageuse du sol. L'autoroute Ville-Marie est creusée dans un premier temps entre le square Victoria et le square Viger au début des années 1970.

Néanmoins, le tracé de la section est soulève de nombreux débats qui ralentissent les travaux. Pendant de nombreuses années, le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal privilégie le passage d'un tracé le long de la rue Rouen en tranchée, à l'instar de l'autoroute Décarie, pour relier le pont Jacques-Cartier au nouveau tunnel Hippolyte-Lafontaine. Pourtant, le ministère de la Voirie préfère l'axe de Notre-Dame Est, qui nécessite le déplacement de 1 200 personnes, contrairement à 2000 personnes pour le tracé de Rouen. Les bâtiments de ce secteur étant également plus vétustes, les expropriations étaient estimées moins coûteuses. Le ministère envisage également la construction d'une voie surélevée, ce à quoi la Ville s'oppose.

Malgré différentes pressions populaires concernant le projet, le gouvernement va de l'avant et complète en 1974 le tronçon du centre-ville, entre l'échangeur Turcot et le square Viger. À ce moment, le tunnel finit sur un mur à la hauteur de Saint-Denis. Dans la partie plus à l'est, les expropriations et les démolitions du futur tracé de l'autoroute est-ouest débutent dès 1972 le long de la rue Craig (Viger) et Notre-Dame. Environ 150 logements seront démolis, laissant des terrains vacants durant plusieurs années.



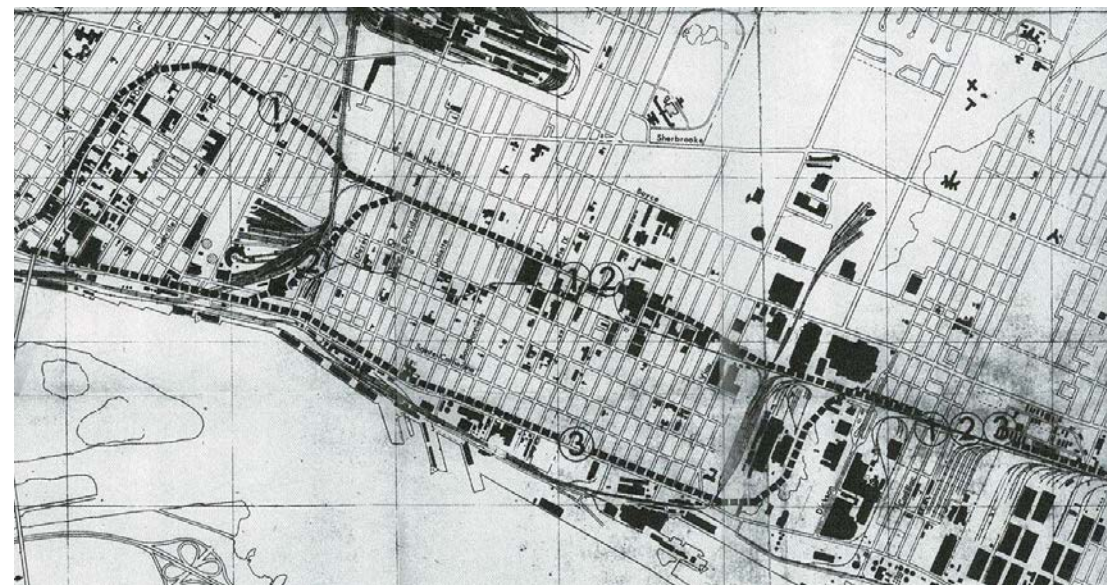
La fin de l'autoroute Ville-Marie, à la rue Saint-Denis, en 1981.

Source : La Presse, 23 octobre 1981 tiré de Noppen, L. (2001). Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame.



On voit sur cette photographie aérienne datant de 1978 les terrains laissés vacants par la démolition pour la continuation de l'autoroute est-ouest.

Source : Archives de la Division de la géomatique de la Ville de Montréal.



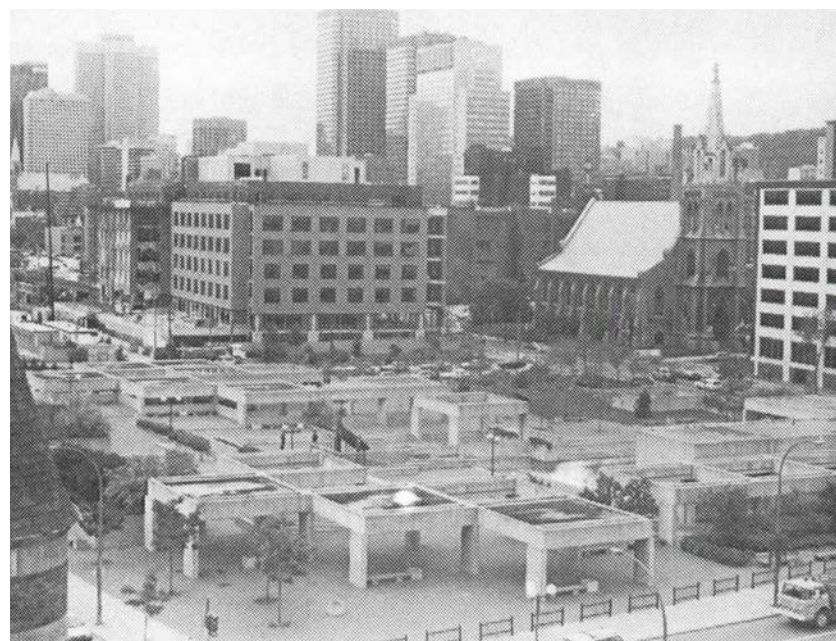
Les tracés analysés dans le rapport du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal de 1966.

Source : Ministère des Transports, Direction de l'île-de-Montréal tiré de Noppen, L. (2001). Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame.

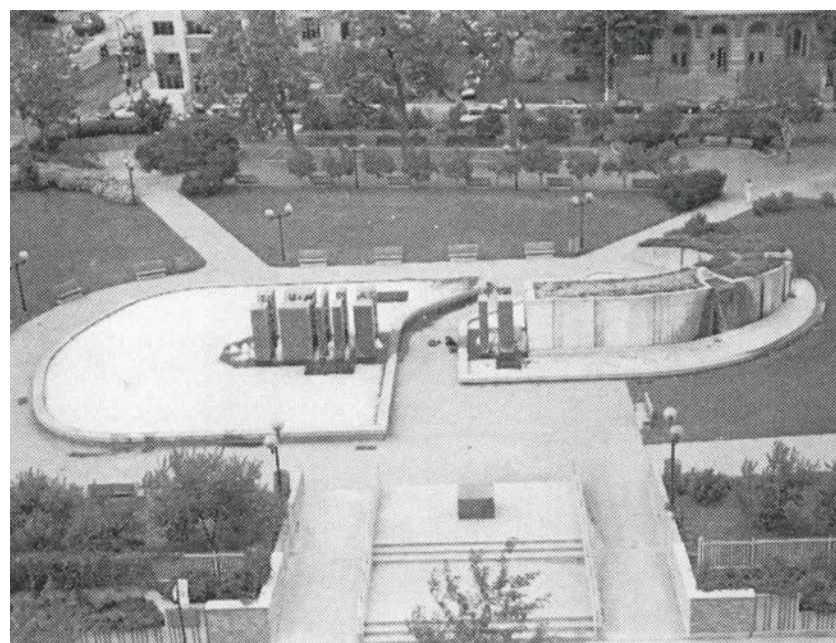
En 1975, des contestations s'élèvent contre l'ancienne prison du Pied-du-Courant, désaffectée depuis 1912. La Commission des liqueurs, future Société des alcools du Québec, y installe son siège social en 1921. Néanmoins, l'ancienne prison est située en plein centre du tracé prévu. Le bâtiment est alors peu connu par le public, mais le Front commun pour sauver la prison des Patriotes lance un appel aux autorités, après le refus de Jean-Paul L'Allier, alors ministre des Affaires culturelles du Québec, de classer le bâtiment.

Quelques semaines plus tard, un comité interministériel se positionne en faveur de la conservation de l'ancienne prison. Cette décision remet alors en question tout le tracé de l'autoroute Ville-Marie entre le Centre-Sud et les quartiers à l'est ainsi que de l'échangeur avec le pont Jacques-Cartier. Les élections de 1976 et le changement de garde politique entraînent un moratoire sur le prolongement de l'autoroute. En mai 1978, un arrêté ministériel annonce l'abandon de la construction de l'autoroute Ville-Marie Est et la création d'un boulevard urbain dans le corridor exproprié. Néanmoins, la croissance du trafic automobile et le déménagement du port vers l'est à la fin des années 1970 ravivent la nécessité d'une voie rapide connectant l'autoroute Ville-Marie au boulevard.

En 1980, les travaux du boulevard Ville-Marie sont entrepris. La première phase des travaux réalisée de 1980 à 1982 inclut l'aménagement du tunnel Viger, situé sous le square Viger, connectant l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Saint-André où elle refait surface. Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie et la construction de la station de métro Champ-de-Mars entraînent l'abattement des arbres et le déménagement de la vespasienne du square Viger, qui accueillent déjà des personnes en situation d'itinérance. Au cours des années 1983 et 1984, de grands travaux sont entamés par la Ville pour réaménager le site. Trois artistes de renom, Charles Daudelin, Claude Théberge et Peter Gnass, sont chacun intervenus sur un des îlots. À l'ouest, l'îlot de Charles Daudelin (îlot A) inclut l'Agora en béton, une fontaine, des escaliers ainsi qu'une sculpture intitulée Mastodo. Au centre (îlot B), Claude Théberge désire créer un parc de verdure avec une place minérale au centre qui contient une sculpture intitulée Forces. Enfin, la partie la plus à l'est (îlot C) comprend des jeux réalisés par Peter Gnass, mais les installations ont été démolies au début des années 2000.



Vue sur l'îlot A et l'Agora de Charles Daudelin du Square Viger, vers 1990.
Source : Tiré de Charney, M. (1991). Le Carré Viger, Faubourg Québec. Étude pour la SHDM.



Vue sur l'îlot B et la sculpture Forces de Charles Daudelin du Square Viger, vers 1990.
Source : Tiré de Charney, M. (1991). Le Carré Viger, Faubourg Québec. Étude pour la SHDM.



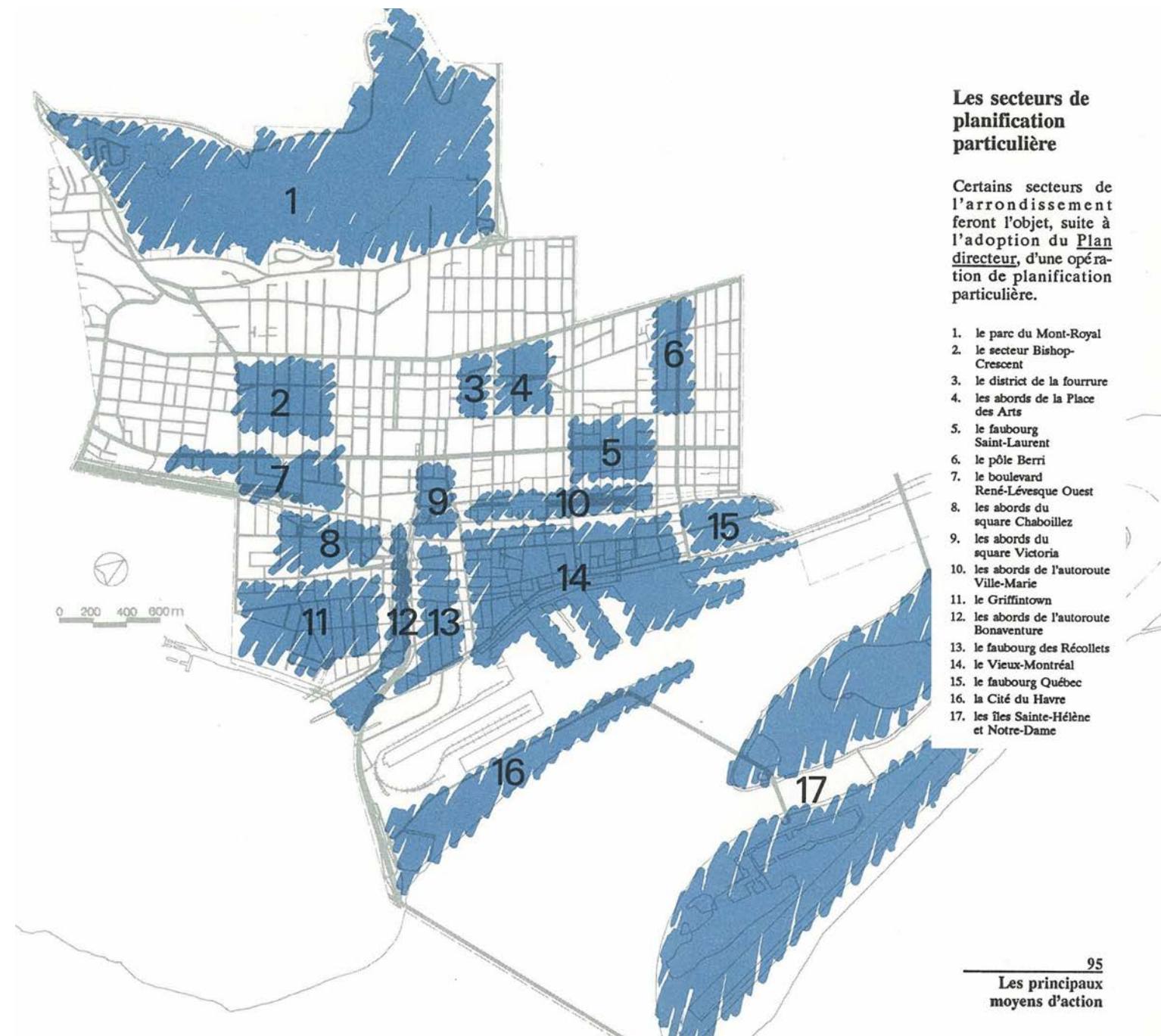
Vue sur l'îlot C et les installations de Peter Gnass du Square Viger, vers 1990.
Source : Tiré de Charney, M. (1991). Le Carré Viger, Faubourg Québec. Étude pour la SHDM.

En 1983, une entente entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports est conclue pour la construction du boulevard Ville-Marie, avec six voies divisées par un terre-plein central. Le premier tronçon, entre les rues Saint-André et De Lorimier, est mis en service à la fin 1985. Construit en tranchées sur plusieurs mètres, l'aménagement du boulevard entraîne plusieurs transformations : les rues nord-est sont détruites à l'exception de la rue Panet et les rues Viger et Saint-Antoine deviennent des voies de desserte permettant le fonctionnement de l'autoroute et son raccord en surface aux rues du quartier. Un second tronçon entre De Lorimier et Fullum est complété l'année suivante, alors que le dernier tronçon, entre Fullum et Viau, sera pour sa part complété deux ans plus tard. L'aménagement du boulevard prévoit un talus antibruit paysager et une piste cyclable sur le côté nord ainsi que le réaménagement de plusieurs voies qui autrefois terminaient sur la rue Notre-Dame. Un programme d'habitation est également prévu par la Ville pour réaménager sur les terrains résiduels environ 250 logements entre les rues Fullum et Vimont, dont plusieurs sont subventionnés. Les deux squares toujours présents sur Notre-Dame sont largement modifiés. Le square Parthenais disparaît complètement alors que l'îlot le plus au sud du square Papineau est démolie et l'îlot central est réaménagé pour mieux accommoder la présence de l'automobile.

Élaboration du premier plan d'urbanisme

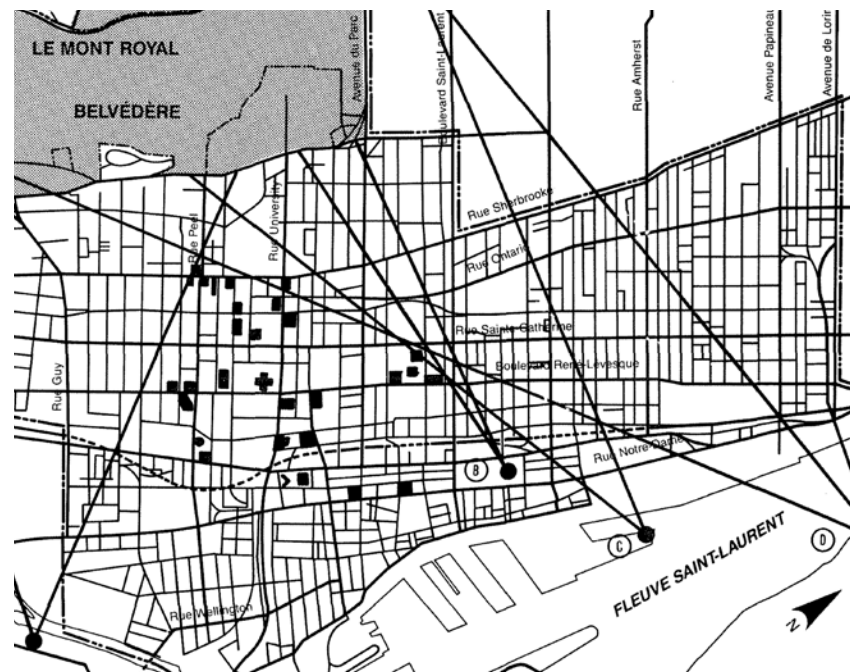
En 1986, les participants du Sommet économique de Montréal soulèvent la nécessité de doter la ville de Montréal d'un véritable Plan d'urbanisme, notamment en vue d'orienter le développement de l'arrondissement centre. La Ville entame une démarche de planification sans précédent et, dès 1988, présente l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre. Soumis à une consultation, l'Énoncé permet l'élaboration du Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie qui est adopté en 1990. La Ville de Montréal poursuit sa démarche avec l'adoption en 1992 du Plan d'urbanisme de Montréal et des Plans directeurs des différents arrondissements. Il est à noter qu'en 1990, le territoire du Centre-Sud est divisé dans deux arrondissements, l'arrondissement Ville-Marie à l'ouest de la rue Amherst et l'arrondissement Plateau-Mont-Royal-Centre-Sud à l'est de la rue Amherst.

Le Plan d'urbanisme permet d'identifier et de rassembler plusieurs projets qui étaient dans l'air du temps. Ainsi, le secteur de l'ancienne gare de triage Viger est identifié pour le redéveloppement d'un quartier résidentiel sous le nom du Faubourg Québec. Le secteur du pôle Berri est également identifié comme un secteur de planification particulière et le plan suggère l'aménagement du parc Émilie-Gamelin sur le terrain qui était jusqu'alors utilisé comme un stationnement. De plus, dans la partie est, il prévoit une planification particulière pour le secteur des abords du pont Jacques-Cartier afin de permettre à la fois le maintien de la vocation industrielle au sud de la rue Sainte-Catherine et la consolidation de la Cité des ondes par la préservation d'espaces pour les PME et les entreprises culturelles.

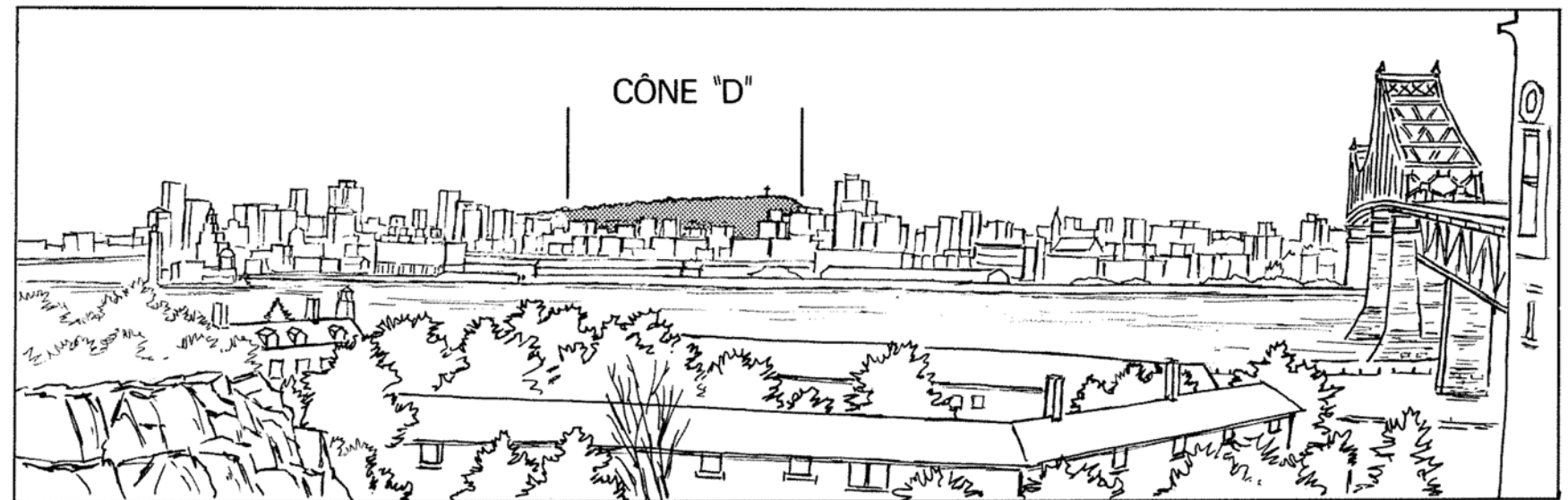


Secteurs de planification particulière pour l'arrondissement Ville-Marie.
Source : Plan directeur et d'aménagement de l'arrondissement Ville-Marie - Oct 1990.

Des nouveaux concepts de design urbain y sont également introduits, dont la préservation des perspectives et des points de vue caractéristiques de l'identité de Montréal, particulièrement en lien avec le mont Royal et le fleuve. Certaines perspectives étroites, encadrées par des alignements de bâtiments, sont aussi identifiées. La gestion des hauteurs et de la densité sont revues, ainsi que les impacts microclimatiques tels que l'ensoleillement et les effets éoliens des bâtiments. De plus, de meilleurs critères d'intégration du cadre bâti sont également formulés. L'adoption du Cadre réglementaire en 1993 permet de formaliser ces différents concepts en unifiant plus de 1 000 règlements sous le règlement unifié U-1.

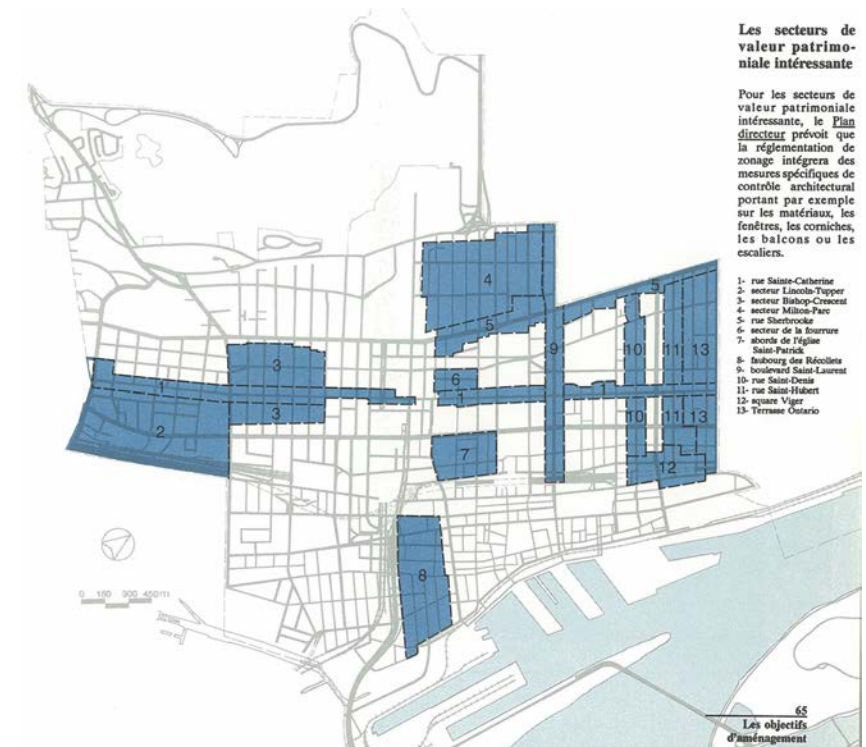


Perspectives vers la montagne.
Source : Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre - 1988.



Perspectives vers la montagne depuis le pont Jacques-Cartier.
Source : Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre - 1988.

Le règlement prévoit une nouvelle approche pour la gestion des secteurs et des immeubles significatifs. Dans l'arrondissement Ville-Marie, 15 secteurs significatifs ayant des caractéristiques architecturales distinctes sont identifiés. Ces secteurs sont soumis à un contrôle discrétionnaire selon une grille d'analyse (secteurs significatifs à critère) alors que le reste du territoire est soumis à un contrôle normatif. On y retrouve notamment le secteur de la rue Saint-Hubert avec des exemples d'architecture d'inspiration victorienne, témoin de l'époque où les bourgeois francophones se sont installés à l'extérieur du Vieux-Montréal, le secteur de la Terrasse-Ontario, avec ses habitations en briques de faible hauteur, alignées le long des trottoirs et agrémentées de quelques éléments de détail au niveau de la corniche, et la rue Sherbrooke, caractérisée par des bâtiments institutionnels, de grandes résidences et des maisons en rangées traditionnelles d'inspiration victorienne.



Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante.
Source : Plan directeur et d'aménagement de l'arrondissement Ville-Marie - Oct 1990.

CARTES SYNTHÈSES



Évolution de la trame 1975-2000

- Trame viaire**
- 1642-1975
 - 1975-2000
- Ruelle**
- 1642-1975
 - 1975-2000
- Trame viaire démolie**
- - - 1975-2000

État / Évolution de la trame urbaine

Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'est au début des années 1980 entraîne la disparition de plusieurs voies dans le sud du secteur, particulièrement entre les rues Montcalm et De Lorimier. D'importants réaménagements des voies sont également menés en lien avec le square Papineau et autour de l'ancienne prison du Pied-du-Courant.

Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400. Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000. Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999. Ville de Montréal, Données géomatiques, 2015-2018.



État / évolution des espaces publics

Les différents programmes de réanimation du territoire menés dans les années 1980 (PAQ et PIQA) ont permis de constituer un important réseau de mini-parcs, sur des terrains qui auparavant étaient vacants ou des stationnements.

Le recyclage et la démolition de certains bâtiments entraînent également la création de nouveaux espaces verts, tels que le parc des Pompiers derrière la nouvelle station de pompier sur l'ancien site de l'école Lartigue et le parc Raymond-Blain sur l'ancienne cour d'école de l'académie Garneau transformée en CLSC.

L'aménagement de l'autoroute Ville-Marie entraîne d'importantes modifications sur les parcs du sud du secteur. En 1983-1984, le square Viger connaît d'importants travaux et intègre des œuvres de trois sculpteurs, Charles Daudelin, Claude Théberge et Peter Gnass. Le square Parthenais et la place des Patriotes sont supprimés et l'îlot sud du square Papineau est éliminé. Un talus végétalisé crée une coupure entre le quartier et l'autoroute Notre-Dame.

Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400. Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000. Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999.



Institutions publiques 1975-2000

- Institutions publiques**
- 1760-1975
 - 1975-2000
 - 🚒 Station de pompier
 - 🏠 Musée
 - 🏊 Centre sportif
 - 🏪 Marché
 - ⛑ Hôpital, CLSC
 - 🎓 Université, CÉGÉP et école spécialisée
 - 🏫 Centre communautaire, centre d'éducation populaire
- Institutions publiques démolies**
- ▭ 1975-2000
- Institutions publiques fermées**
- ▭ 1975-2000
- Trame viaire**
- 1642-2000

État / évolution des institutions publiques

La baisse de la population et plus particulièrement des jeunes dans le secteur amène la fermeture de plusieurs écoles. Les différentes mobilisations citoyennes qui se créent durant cette période s'ancrent définitivement dans le secteur en requalifiant des bâtiments pour les occuper. Cela entraîne des changements d'usage. L'écomusée par exemple a occupé l'ancienne biscuiterie David et Frères et l'ancienne école Saint-Eusèbe avant de s'installer à son lieu actuel de l'ancien bain Généreux. Le Comité social Centre-Sud s'est quant à lui installé dans l'ancienne école de Salaberry.

Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400. Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000. Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999.



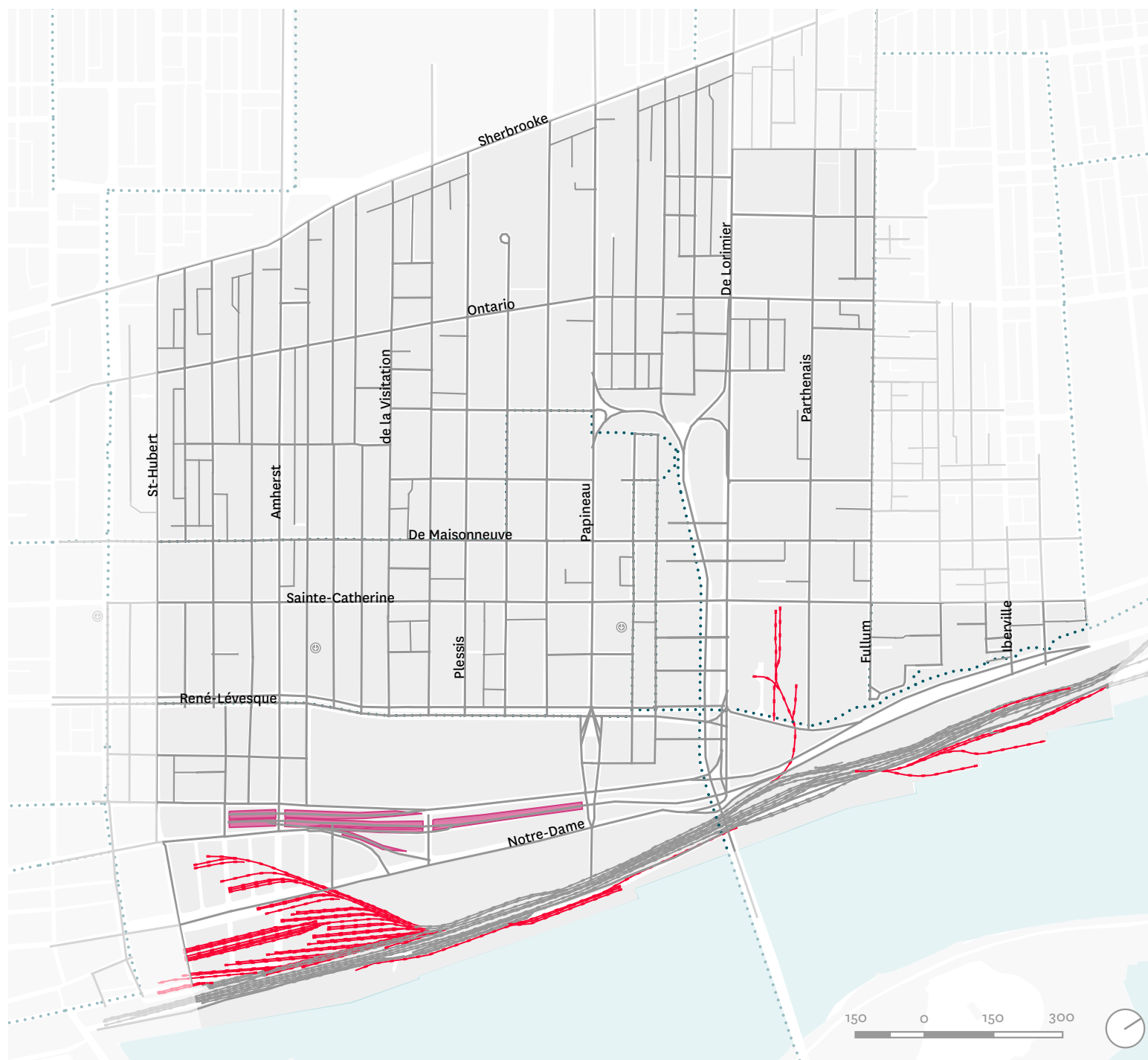
Industries
1975-2000

- Industries
■ 1975-2000
- Industries disparus
□ 1975-2000
- Trame viaire
— 1642-2000

État / évolution des sites industriels

La désindustrialisation du secteur se poursuit au cours de cette période. Plusieurs industries n'arrivent toujours pas à affronter la concurrence étrangère; c'est le cas plus particulièrement des entreprises œuvrant dans la chaussure, le textile et le vêtement. D'autres continuent de se relocaliser en périphérie des quartiers anciens. De plus, les actions politiques pour revitaliser le quartier portent sur le développement des activités tertiaires et non sur les activités industrielles. C'est d'ailleurs au cours de cette période que l'îlot délimité par De Lorimier, Parthenais, Notre-Dame et Sainte-Catherine, autrefois fortement industrialisé, se retrouve complètement vacant après l'incendie de l'entreprise Carterchem. Alors que certains bâtiments industriels sont démolis, d'autres sont plutôt reconvertis pour accueillir de nouvelles fonctions telles que du résidentiel, des activités culturelles, des espaces de bureau, etc. Les industries implantées dans un tissu urbain mixte trouvent plus facilement une deuxième vocation.

Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400. Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000. Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999.



Transport 1975-2000

- Autoroute en tranchée
- Voies ferrées
— 1867-2000
- Voies ferrées démolies
— 1975-2000
- Pistes cyclables
..... 1975-2000
- Trame viaire de l'époque
— 1642-2000

État / évolution des transports

Cette période a été marquée au niveau des transports par la construction de l'autoroute Ville-Marie, un des derniers éléments d'importance du réseau autoroutier montréalais actuel. Ce projet, qui prendra plusieurs formes avant sa version définitive, entraînera une série d'expropriations et de démolitions dans la partie sud du quartier. L'emprise de cette autoroute, ses bretelles d'accès et ses espaces résiduels limitrophes ont généré une importante barrière physique entre la partie du quartier au sud de Notre-Dame et celle au nord de Viger.

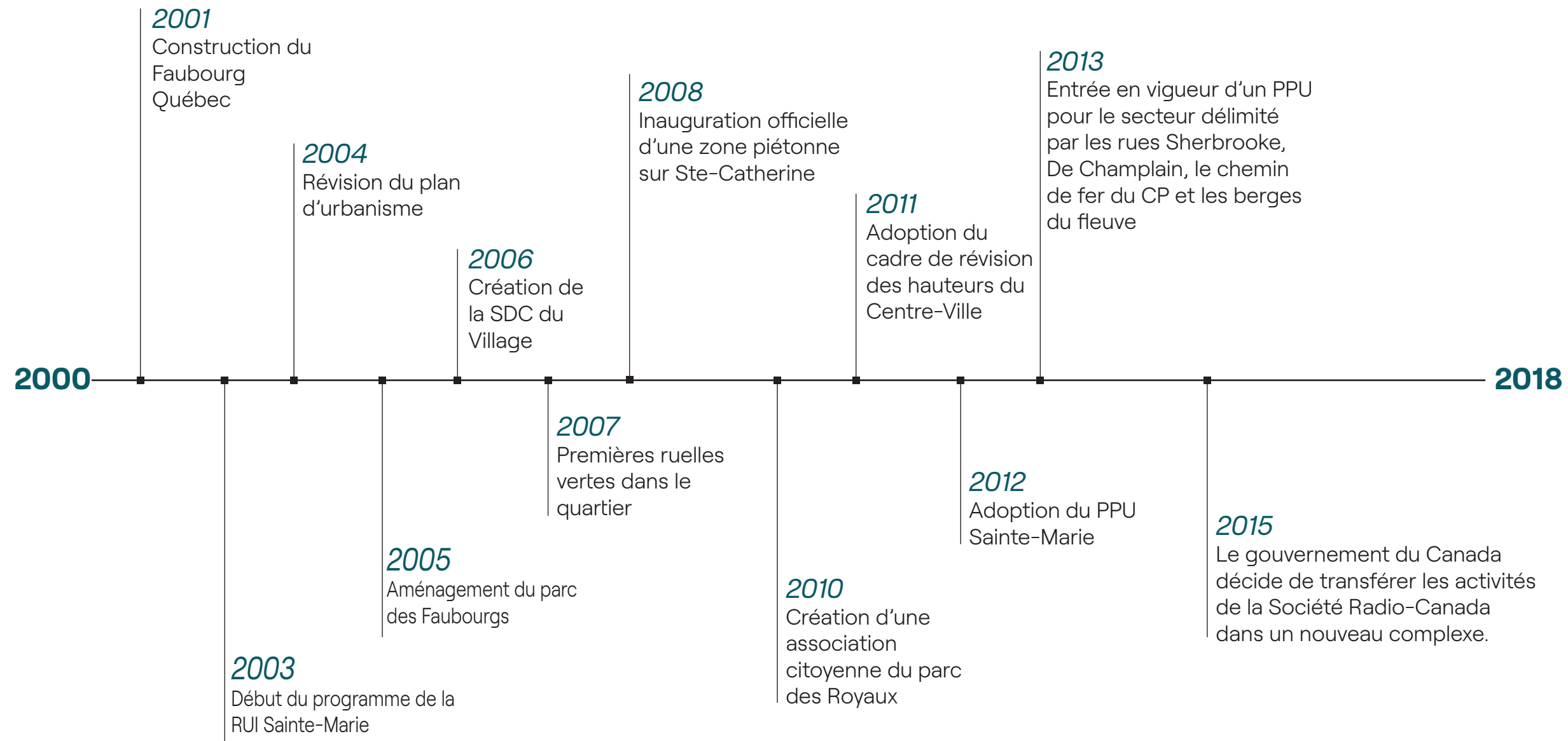
Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400. Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000. Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999.

2000-2018

Planification et retissage



DATES IMPORTANTES



DYNAMIQUE D'OCCUPATION ET FACTEURS DE TRANSFORMATION

Démographie

En 2001, la population totale du secteur des Faubourgs s'élevait à 21 152 personnes. Quinze ans plus tard, la population a augmenté pour atteindre 24 035. Cela représente une augmentation de 13,6 % en comparaison avec une hausse de 7,1 % durant la même période pour l'agglomération de Montréal. Avec une population de sexe masculin représentant 60 % de ses résidents, le quartier se démarque par rapport à l'ensemble de l'agglomération. La proportion de personnes adulte dans le secteur des Faubourgs est plus élevée que dans celle de l'agglomération : 69 % de la population du quartier est âgée de 25 à 64 ans (55 % pour l'agglomération de Montréal). La proportion de jeunes âgés de 15 à 25 ans a quant à elle diminué de 23,2 % dans le secteur, alors qu'elle est restée plutôt stable (-0,6 %) dans l'ensemble de l'agglomération. La proportion de la population âgée de 80 ans et plus a également diminué de 23,5 % entre 2001 et 2016 dans le secteur des Faubourgs, alors qu'elle a augmenté de 43,9 % dans l'agglomération de Montréal. Plus de 50 % des ménages dans le secteur des Faubourgs sont constitués de personnes seules, alors que dans l'agglomération de Montréal, ce type de ménage représente moins de 40 % de l'ensemble des ménages.

Dans le secteur des Faubourgs, les logements sont occupés majoritairement par des ménages locataires (72 % comparativement à 60 % pour l'agglomération de Montréal). Toutefois, entre 2001 et 2016, le nombre de ménages propriétaires a plus que doublé, passant de 1 745 en 2001 à 3 915 en 2016, ce qui représente une augmentation de 124 %. Les coûts des logements ont, quant à eux, considérablement augmenté dans ce quartier au cours des 15 dernières années tant pour les ménages propriétaires (63 %) que pour les ménages locataires (58 %). Ces hausses sont plus importantes que celles subies par l'ensemble des propriétaires (51 %) et des locataires (49 %) de l'agglomération de Montréal pendant la même période.

Le revenu moyen des ménages du secteur a augmenté de 80,1 % entre 2001 et 2016; c'est plus que l'augmentation pour l'ensemble de l'agglomération qui est de 55 %. Toutefois, le revenu moyen d'un ménage des Faubourgs demeure toujours plus bas (61 303 \$) que le revenu moyen de l'agglomération (76 614 \$). Bien que le nombre de personnes se trouvant dans un ménage à faible revenu a diminué entre 2001 et 2016 (passant de 49 % à 29 %), il reste toutefois plus élevé que dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal, où 18 % de la population se trouve en situation de faible revenu en 2016.

Le taux de chômage entre 2001 et 2016 est quant à lui passé de 12,9 % à 7,7 %. Ce dernier taux enregistré en 2016 constitue une meilleure performance que l'ensemble de l'agglomération de Montréal où le taux de chômage se situait à 9 %.

En 2001, 28 % des résidents du secteur possédaient un certificat, diplôme ou grade universitaire. En 2016, cette proportion est passée à 47,6 % alors qu'elle était de 36 % dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

Développement du Faubourg Québec

Le redéveloppement du secteur communément appelé le Faubourg Québec s'inscrit dans un long processus d'opérations foncières et urbaines privées et publiques qui s'échelonne sur plusieurs décennies. Au début des années 1950, la Ville de Montréal achète d'abord l'hôtel Viger et la gare Berri du Canadien Pacifique, ainsi que les terrains associés situés au nord de la rue Notre-Dame, dans le but de transformer les bâtiments en immeubles de bureaux. Un nouveau bâtiment municipal (810, rue Saint-Antoine) y sera aussi construit. Le transport de marchandises persiste toutefois autour des hangars à fret. Dans les années 1980, les traces de l'activité ferroviaire ont presque toutes disparu.



Photographie aérienne montrant le site de la gare Viger en transformation. On observe encore quelques traces d'activités ferroviaires au sud de Notre-Dame. Ville de Montréal, 1985.

Source : Données ouverte Ville de Montréal. Division de la géomatique. Numéro : 1985-PSI85012-17-135-e3000



Bâtiment municipal du 810, rue Saint-Antoine, en 1992.
Source : Archives de la SHDM.

En 1988, la Ville de Montréal fait l'acquisition de 800 000 pieds carrés de terrain du Canadien Pacifique afin de développer un projet d'envergure entre les rues Berri, Saint-Antoine, Montcalm et le fleuve. Une fois le remembrement de terrains complété, la Ville de Montréal octroie le mandat à la SHDM d'élaborer un Plan de développement et un Plan directeur du site et de créer un bureau de projet.

Le milieu communautaire entreprend très tôt des revendications pour réclamer 40 % de logements sociaux sur le site de Faubourg Québec, par l'entremise d'une coalition de 50 organismes regroupés au sein d'Alerte Centre-Sud. Une entente notariée est finalement signée en 1993 avec le maître de projet, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). L'entente prévoit la construction de 20 % d'unités de logement social sur le site et la réalisation d'environ 400 logements dans le quartier environnant. Au final, ce sont deux coops et deux OSBL qui seront implantés sous forme d'ensemble dans la partie est du projet de Faubourg Québec pour un total de 221 logements.

Plusieurs documents de planification seront produits par la SHDM avant de décider de la version définitive du projet de Faubourg Québec peu avant sa construction au début des années 2000. Ce projet, uniquement résidentiel, reprend en partie l'ancienne trame de rue du quartier (encore présente au nord de Viger) et mène également au réaménagement du viaduc Notre-Dame. Au final, le projet diffère grandement, en termes morphologique et fonctionnel, par rapport à ce qu'on retrouvait antérieurement sur le site. En effet, le quartier était beaucoup plus mixte et présentait une trame de rues et de ruelles plus complexes que celle privilégiée dans le cadre du projet.



Le site du futur Faubourg Québec en construction, 1994.
Source : Archives de la SHDM.



Quelques maisons de ville du Faubourg Québec, 2001.
Source : Rémi Lémée, La Presse, 3 mars 2001.

En 2006, la Ville vend la gare Viger à une entreprise privée qui souhaite y développer un projet mixte incluant des logements. Des retards ont plusieurs fois retardé le projet. L'immeuble a changé de propriétaire en 2012 et un projet mixte devrait se concrétiser dans les prochaines années. Ainsi, en plus des phases ultérieures du projet Faubourg Québec, à savoir le projet Solano, la transformation de la gare Viger vient finaliser les transformations de la partie sud-ouest du secteur à l'étude.



Perspective du projet Solano.
Source : St-Luc Habitation, La Presse, 3 décembre 2005.

Perte de vitesse du quartier gai et tentatives de revitalisation du Village

Entre 2000 et 2005, le Village connaît une perte de vitalité. L'inoccupation commerciale de la rue Sainte-Catherine donne des allures vétustes à l'environnement bâti. Parallèlement, on constate une baisse d'affluence de voyageurs gais et les communautés locales gaies commencent à migrer à l'extérieur du Village. Le secteur est aussi affecté par plusieurs enjeux sociaux qui se manifestent à travers l'itinérance, la consommation de drogue, la prostitution, etc. La création de la Société de développement commercial (SDC) du Village en 2006 se présente comme une solution pour revitaliser le Village. Elle sera notamment à l'origine de la piétonnisation de Sainte-Catherine et de projets artistiques qui contribueront à encourager la vitalité économique.

Le projet de piétonnisation d'un tronçon de la rue Sainte-Catherine Est dans le Village a vu le jour lors de la tenue de l'événement Outgames à Montréal en juillet 2006. La SDC, en collaboration avec la Ville de Montréal, a fermé pour une période de 12 jours la rue Sainte-Catherine Est, entre la rue Saint-Hubert et l'avenue Papineau. Devant le succès de cette initiative, le projet de piétonnisation est repris l'année suivante, cette fois-ci durant six fins de semaine consécutives. L'inauguration officielle d'une zone piétonne dans le Village s'effectuera donc à l'été 2008. Durant la période estivale, la rue Sainte-Catherine Est entre les rues Berri et Papineau est fermée à la circulation automobile et plusieurs œuvres artistiques y sont exposées sur une distance de 1,2 km. En l'absence de trafic motorisé, les propriétaires de restaurants, de cafés et des bars peuvent installer des terrasses. En plus de sa piétonnisation, la rue Sainte-Catherine arbore depuis 2011 près de 170 000 boules roses (depuis 2017, les boules portent toutes les couleurs du drapeau de l'arc-en-ciel) de plastique recyclé suspendues au-dessus de l'artère commerciale. Cette installation artistique est l'œuvre de l'architecte paysagiste Claude Cormier.

Malgré les efforts déployés par la SDC, des difficultés persistent. Plusieurs locaux sont toujours vacants, et ce, depuis des années, et certains sont même laissés à l'abandon. De plus, depuis les années 2010, nous assistons à une diminution du nombre d'établissements spécifiquement gais. Les fermetures du Bourbon et du Drugstore et la diminution des superficies utilisées par le Sky et Unity en témoignent. Un besoin de nouveauté pousse également les jeunes organisateurs d'événement à créer des soirées gaies hors village. La piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine Est et le projet des boules roses et arc-en-ciel permettent toutefois de maintenir à la fois l'identité du Village et son attrait touristique sur la scène internationale.



Installation dans le Village. 2015.

Source : <https://lezspreadtheword.com/quel-avenir-pour-le-village-gai/>.



170 000 boules roses flottent dans les airs pour égayer la rue Sainte-Catherine Est, à Montréal, rendue piétonnière pendant la saison estivale.

Source : <https://www.claudecormier.com/projet/les-boules-roses/>.

IMPACTS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION RÉCENTS

Révision du Plan d'urbanisme et du cadre réglementaire et multiplication des documents de planification dans le secteur

Depuis la fondation de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) en 1970, des débats ont émergé sur le partage de certaines compétences municipales. Progressivement, les municipalités ont perdu plusieurs de leurs compétences au profit de la CUM, engendrant un climat difficilement soutenable sur le long terme. C'est dans ce contexte qu'un projet de loi fut adopté pour réorganiser et fusionner plusieurs municipalités québécoises. Les différentes municipalités de l'île de Montréal furent alors fusionnées en vue de la création d'une nouvelle ville unifiée.

Cette réorganisation nécessite une révision du Plan d'urbanisme, qui sera menée en 2004, à l'intérieur de laquelle la Ville réaffirme les principes directeurs qui guident sa vision d'aménagement depuis les 20 dernières années et encadrent les projets de développement et sa croissance. Parmi ces principes, Montréal désire miser sur un centre-ville fort offrant des espaces publics de qualité. Ce grand principe se traduit par plusieurs interventions réglementaires, dont une portant sur la gestion des hauteurs et des densités qui aura un impact sur certaines zones à l'intérieur du secteur à l'étude.

Certaines orientations traitent notamment de la mise en valeur du paysage urbain et de la qualité de l'architecture, dont la mise en valeur d'un parcours riverain dans Sainte-Marie, des berges dans le Vieux-Port, et de l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier, ainsi que le recouvrement potentiel de l'autoroute Ville-Marie et l'aménagement de ses abords.

Dans les années suivantes, plusieurs processus de planification auront lieu à différentes échelles. L'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2011, du Plan de développement de Montréal (PDM) en 2013, et du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal en 2015 aura toutefois un impact assez limité sur le développement du secteur.

Plan de revitalisation urbaine intégré

Le Sommet de Montréal, organisé en 2002, a permis d'identifier la lutte à la pauvreté comme une préoccupation majeure à Montréal. La Ville élabore en 2003 un programme de planification et de revitalisation urbaine intégrée (RUI). Ce programme vise à répondre à la fois à des enjeux de développement social et de développement urbain dans des secteurs défavorisés, dans le cadre d'une démarche concertée avec le milieu. Le secteur de Sainte-Marie est identifié parmi les premiers secteurs pour faire partie d'un projet-pilote de RUI et se dote d'un comité de revitalisation locale (CRL) formé de 21 membres provenant du milieu communautaire, d'entreprises privées, d'institutions publiques, de représentants de l'arrondissement et de résidents. Un Plan de revitalisation urbaine intégrée est réalisé en 2004 pour mieux définir les grandes orientations et objectifs à atteindre dans le cadre des opérations de revitalisation sur le territoire délimité par les rues Papineau, De Rouen, le fleuve et le chemin de fer du CN.

Plusieurs projets ont été réalisés grâce à la RUI, dont le plan de verdissement des espaces de propriétés privées lancé en 2005, une étude sur le potentiel de développement et l'aménagement du secteur Frontenac réalisé en 2005, la mise sur pied de la Société d'investissement Sainte-Marie (SISM) pour assurer l'opérationnalisation des projets RUI en 2008, des réflexions menant à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) en 2007. De plus, la RUI permet de donner un financement pour la réalisation de plusieurs projets porteurs du développement économique et communautaire du quartier, dont le Pôle de création des Faubourgs fondé en 2009. Ce regroupement comptait en 2012 plus de 450 organismes, entreprises et lieux de diffusion qui employait près de 10 000 personnes dans le secteur de l'économie culturelle, incluant des projets tels que la Cité des ondes, la Cité 2000, la Grover ou maintenant GrovArt, le Chat des artistes, le St-Phonic, PRIM, le Théâtre Prospero, l'Espace libre, l'Usine C, le Lion d'or, l'Écomusée du fier Monde et la prison des Patriotes.

Depuis 2014, la Corporation de développement communautaire Centre-Sud est devenue mandataire du programme RUI et administre l'enveloppe qui y est associée, ce qui lui a permis de développer des projets tels que le Quartier nourricier et les ruelles vertes.

Programmes particuliers d'urbanisme Sainte-Marie et Quartier des spectacles

Une première résolution en vue d'élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) adoptée en 2007 mène à l'entrée en vigueur d'un PPU en 2013 pour le secteur délimité par les rues Sherbrooke, De Champlain, le chemin de fer du CP et les berges du fleuve. Face à un territoire possédant de nombreux atouts, mais confronté à plusieurs problématiques, le PPU Sainte-Marie vise les objectifs suivants :

- Insuffler un nouveau dynamisme économique et social afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'attirer de nouveaux résidents
- Mettre en valeur la qualité et l'offre en équipements collectifs pour optimiser leur utilisation et faire du quartier Sainte-Marie un milieu de vie recherché
- Miser sur l'économie culturelle émergente pour dynamiser l'économie du quartier

Deux secteurs d'intervention prioritaires sont situés à l'est de la rue Fullum, dont le secteur Parthenais et les abords du pont Jacques-Cartier. Pour ces secteurs, le PPU vise à offrir des parcours conviviaux et des aménagements de qualité, ainsi qu'une meilleure intégration du pont dans son environnement urbain. Toutefois, le PPU Sainte-Marie aura un impact limité sur l'évolution urbaine du secteur à l'étude, se concentrant davantage sur le pôle Frontenac. Une modification des hauteurs sera néanmoins réalisée dans les deux secteurs à l'est de la rue Fullum et aux abords de la station de métro Papineau. La vocation du secteur de la rue Parthenais a également été modifiée en pôle d'emploi en vue de refléter la présence du Pôle de Création des Faubourgs.

À l'ouest, des démarches sont menées pour la redéfinition du pôle du Quartier des spectacles et quelques années plus tard, le Quartier latin. Dans la foulée de ces réflexions, le PPU est réalisé en 2014 pour le secteur du Quartier latin, situé entre les rues Sherbrooke, Jeanne-Mance, Ontario, Saint-Dominique, René-Lévesque, Saint-André et Saint-Hubert. Le PPU vise le développement d'un territoire vitrine pour Montréal où il fait bon vivre, apprendre, créer et se divertir.

Bien que la portion à l'est de Saint-Hubert soit incluse dans le secteur à l'étude, le PPU n'aura pas d'impact important sur la forme urbaine, mais modifie les hauteurs autorisées sur la rue Sainte-Catherine à l'ouest de Saint-André.

Gestion des hauteurs et de la densité

En 2013, l'arrondissement propose un nouveau cadre pour la gestion des hauteurs et de la densité sur son territoire en vue d'assurer la concordance au Plan d'urbanisme de 2004 dont le contenu à cet égard correspondait à la vision proposée en 1992. De plus, les modifications apportées au plan entre 2004 et 2012 nécessitaient de revoir le zonage en conséquence. Cette révision des paramètres de hauteur et de densité était donc souhaitée depuis un certain nombre d'années afin d'assurer une cohérence entre les nouvelles réalités de développement et la vision promue par le nouveau plan. Touchant principalement le secteur du centre-ville, cette révision a toutefois eu un impact sur la partie est de l'arrondissement dont fait partie le secteur à l'étude. On constate notamment la volonté de permettre l'augmentation de la densité à l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard De Maisonneuve afin d'uniformiser la densité autour de la place Émilie-Gamelin. De plus, la densité et la hauteur permise au zonage sont également rehaussées en bordure du boulevard René-Lévesque, sur certaines têtes d'îlot, dans une volonté de souligner l'importance de cet axe pour le quartier et d'assurer un équilibre d'échelle entre le site de la maison de Radio-Canada et les îlots adjacents.

Stratégie centre-ville

En 2016, la Ville de Montréal entreprend une démarche pour définir une nouvelle vision de son centre-ville, dont l'essentiel se retrouve dans le document de planification Stratégie Centre-Ville. Cette vision touche l'entièreté de l'arrondissement de Ville-Marie, ainsi qu'une partie de Milton-Parc et de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Le plan d'action de la Stratégie Centre-Ville, présenté en 2017, prévoit la planification du secteur square Papineau-Pied-du-Courant pour entreprendre la transformation des secteurs riverains situées aux entrées de ville, l'implantation de nouvelles écoles au centre-ville, la création d'un réseau d'espaces publics riverains, le réaménagement de certaines grandes artères (Papineau, De Lorimier, Sherbrooke, Maisonneuve, René-Lévesque), la requalification de l'ancien hôpital de la Miséricorde, l'encadrement du redéveloppement du site de la maison Radio-Canada, le soutien à la reconversion des pavillons excédentaires de l'hôpital Notre-Dame, etc. Plusieurs de ces actions ont été entamées par l'administration municipale.

Des investissements importants vers du logement abordable

Au tournant du nouveau millénaire, le gouvernement fédéral propose une nouvelle approche de financement moins engageante et favorisant le logement abordable. En 2001, le gouvernement fédéral développe un nouveau programme pour abaisser les coûts de logements du marché et la création de logements sociaux à caractère plus ou moins temporaire, après huit ans d'absence de ce champ d'intervention. De ce nouveau programme, qui évite un engagement à long terme du fédéral, émerge une entente avec le gouvernement provincial pour la création du programme Logement abordable Québec (LAQ). Le volet social et communautaire de ce programme permet le développement de projets de coopérative, d'OSBL, et d'offices municipaux d'habitation. Un projet de coopérative d'habitation de 9 unités est réalisé grâce à ce programme. Le volet privé vise quant à lui la construction de logements locatifs dans les municipalités où le taux d'inoccupation est inférieur à 3 % et de logements adaptés aux aînés en perte d'autonomie grâce à une subvention forfaitaire. Le projet du 2180 De Rouen, à l'intersection de la rue Parthenais, réalisé par les Habitations Laurendeau, est un exemple de production de logements abordables privés dans le cadre du LAQ.

Avec les années, la Ville de Montréal prend un rôle de plus en plus important dans la mise en œuvre des projets de logements. En 2003, la Ville conclut avec le gouvernement du Québec un « contrat de ville » qui délègue à la Ville la gestion complète des programmes sur son territoire.

Consciente des enjeux en matière d'habitation, la Ville lance en 2002, en partenariat avec la SHQ et la SCHL, l'opération Solidarité 5 000 logements, qui vise à construire 5 000 nouveaux logements sociaux et communautaires entre 2002 et 2005, pour des personnes à revenus faibles ou modérés. Un bureau est même mis en place par la Ville pour assurer la mise en œuvre du projet. Les fonds proviennent des programmes Accès-Logis, de LAQ – volet social et communautaire et de la Ville de Montréal. De 2006 à 2009, la Ville met un plan d'action intitulé Opération 15 000 logements sociaux et communautaires. Dans le cadre de cette démarche, l'objectif de la Ville est de subventionner 5 000 logements et 10 000 interventions sur le logement abordable

privé. L'opération 5 000/15 000 logements a permis la construction de quatre projets, totalisant 147 logements dans le secteur, dont la coopérative d'habitation Au-pied-du-courant II et l'OSBL Faubourg Québec Inter-Loge.

En 2005, la Ville de Montréal adopte la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal pour encourager le développement d'une gamme diversifiée de logements sur de grands sites et pour faciliter la réalisation de logements sociaux et communautaires et de logements à prix abordable. La Stratégie prévoit que le 30 % de la production résidentielle soit abordable, dont la moitié en logement communautaire et social. Ainsi, la production de logements abordables devient le nouveau fer-de-lance de la stratégie municipale en habitation. En plus du volet locatif privé du programme LAQ, la Ville mise sur les projets Accès Condos administrés par la Société d'habitation et développement de Montréal (SHDM) ainsi que le volet création de nouveaux logements du programme Rénovation Québec (PRQ). Un exemple de projet réalisé dans le cadre du programme Accès Condos est celui du square Cartier, situé sur la rue Laforce et incluant 342 logements Accès Condos, dont une partie est abordable et 53 logements sociaux et communautaires sont gérés par Inter-Loge. La Stratégie d'inclusion prévoit également que, pour les projets de 200 logements et plus nécessitant une modification réglementaire importante, le promoteur devait contribuer par un terrain permettant de réaliser 15 % des unités du projet total pour le logement social et communautaire et la production de 15 % d'unités abordables. Plusieurs modifications ont été apportées à cette stratégie, notamment par l'ouverture d'un fond de contribution en 2012 et la diminution du seuil de projet admissible en fonction du nombre de logements total.

Le logement abordable prend souvent la forme d'immeuble d'appartements dans le secteur, avec des tailles variées allant de bâtiments de quatre logements à plusieurs centaines.

Le redéveloppement du site de Radio-Canada

Depuis le tournant du siècle, le site de la maison Radio-Canada est soumis à plusieurs projets de redéveloppement. En effet, les larges espaces de stationnements sous-utilisés et les technologies changeantes entraînent de nombreuses réflexions pour la modernisation du site et de la maison Radio-Canada et pour retisser la trame urbaine du quartier.

Un premier projet d'environ 120 condominiums est proposé en 2003 sur la partie ouest du stationnement par le groupe Le Versant. La coalition de l'Autre Versant, un regroupement de près d'une centaine d'organismes, s'organise et négocie un accord avec la Ville, l'arrondissement, Radio-Canada, le promoteur et les groupes, pour que plus de 60 % des unités bâties sur le terrain soient du logement communautaire et social. Le projet ne sera finalement jamais réalisé.

Un deuxième projet est proposé en 2007 par la Société Radio-Canada pour densifier le site tout en y maintenant ses activités. Le projet prévoit également le retissage de la trame dans l'axe nord-sud, la création d'une nouvelle topographie dans l'axe de la rue De La Gauchetière et la construction de bâtiments résidentiels et de bureaux de hauteur variant entre 32 et 44 mètres. Dans le cadre de ce projet, un accord de développement est signé entre la Société Radio-Canada et la Ville de Montréal et impose des modalités relatives à l'inclusion de logements sociaux et abordables, au développement durable, au transport, à la concertation et au développement communautaire. Ce projet sera également abandonné.

En 2015, le gouvernement du Canada décide de transférer les activités de la Société Radio-Canada dans un nouveau complexe, mieux adapté aux nouvelles technologies numériques. Pour financer cette opération, le quadrilatère de la maison Radio-Canada est divisé en deux parties et vendu à deux propriétaires différents. Du côté est se situe le terrain destiné à accueillir la nouvelle maison de Radio-Canada, et dans la partie ouest, qui comprend la tour actuelle de Radio-Canada, un développement immobilier y érigera des milliers de logements. Le nouveau bâtiment est présentement en construction à l'est de la rue Alexandre-DeSève, qui sera d'ailleurs prolongée. La nouvelle construction occupera une superficie totale de 418 000 pi²,

comprenant bureaux, studios et plateaux. Deux volumes de sept et quatre étages seront séparés par un atrium. De plus, un stationnement souterrain pourra accueillir 246 voitures (beaucoup moins que les 1 400 espaces actuellement en surface), 200 vélos et 25 motos. Le nouveau lieu de production médiatique et numérique se veut plus moderne et mieux intégré à son environnement. En ce sens, les façades vitrées de la nouvelle construction reflètent le quartier limitrophe unissant la nouvelle construction à son milieu d'insertion.

Le propriétaire du secteur ouest de l'îlot prévoit un développement sur une période de 15 à 20 ans. La tour existante de 23 étages (1,3

M pi²) sera conservée et accueillera des bureaux, avec l'objectif d'attirer des entreprises de haute technologie. Le reste du site devrait accueillir des immeubles résidentiels de 6 à 15 étages pour un total d'approximativement 3 000 logements. Un accord de développement signé en 2017 entre la Ville de Montréal et les nouveaux propriétaires du site prévoit notamment la réalisation de 20 % de logements sociaux et de 10 % de logements abordables sur la partie ouest. Onze pour cent de la superficie du site sera destinée à l'aménagement de parcs, et au minimum trois rues devraient être créées dans le prolongement des rues Beaudry, Panet et De La Gauchetière.



La tour de Radio-Canada et la nouvelle maison de Radio-Canada.

Réappropriation citoyenne des espaces publics

Les initiatives citoyennes et communautaires amorcées depuis les années 1970 évoluent au tournant des années 2000. Progressivement, un mouvement de réappropriation citoyenne des espaces publics émerge et est mené par différents groupes.

C'est notamment le cas de l'organisme Sentier Urbain, qui depuis 1993 vise l'amélioration de la qualité de vie des collectivités locales par l'aménagement de terrains abandonnés en des lieux renaturalisés et ouverts au public. Avec les années, l'organisme a créé un circuit de jardins dans le secteur, où une programmation culturelle et environnementale est déployée depuis 1996. Le circuit connaît une forte expansion dans les années 2000 et 2010.



Un des jardins animés par Sentier Urbain, vers 2000.
Source : Sentier Urbain.

En 1995, la Ville de Montréal crée le programme d'action environnemental Éco-quartier, qui vise l'amélioration de la qualité de vie des résidents des quartiers montréalais. Le programme est confié à des organismes communautaires et s'effectue en concertation avec les parties prenantes du milieu. Très rapidement, les éco-quartiers voient le potentiel de réappropriation des ruelles et administrent un nouveau programme permettant l'aménagement de ruelles vertes dès 1996. Le programme permet de verdir une ruelle à la suite d'une mobilisation des riverains volontaires pour y améliorer le cadre de vie. Les premières ruelles vertes dans le quartier sont réalisées en 2007.



La ruelle de Ruellards, située entre les rues Saint-Hubert, Saint-Christophe, et Ontario et De Maisonneuve, est une des premières ruelles vertes du quartier en 2007.
Source : Légende : Velorizontale inc.

En 2001, le Groupe d'intervention Sainte-Marie (GISM) met sur pied un projet pour faire un diagnostic et imaginer des solutions pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des citoyens de Ville-Marie. Repris par Tandem Ville-Marie, le projet « Nos parcs, nos ruelles » est l'occasion de créer des activités ludiques dans différents parcs et ruelles du quartier pour redonner le goût aux résidents de profiter des espaces publics et de prévenir la criminalité et le vandalisme dans les parcs et les ruelles. Le projet s'est terminé à l'été 2012. Dans le secteur de Saint-Jacques, l'éco-quartier développe en 2002 le projet Parcs vivants pour stimuler le verdissement et une approche environnementale tout en encourageant l'appropriation citoyenne des parcs et des ruelles situés dans le quadrilatère délimité par les rues Sherbrooke, De Champlain, Saint-Hubert et René-Lévesque.

En parallèle, et face au constat de l'absence de projet urbain significatif pour l'ancrage du pont dans le secteur, la Ville de Montréal développe des scénarios de réaménagement des bretelles d'accès au pont et de leurs abords en intégrant les terrains encore construits jusqu'à la rue Ontario. En raison des demandes du milieu et du manque d'espaces verts dans le secteur, la Ville opte pour l'aménagement d'un grand parc, soit le parc des Faubourgs achevé en 2005. Cet espace, devenu un espace important pour les populations riveraines, permet notamment d'apprécier l'église Notre-Dame-de-Guadeloupe.

À partir de 2008, des comités d'action citoyenne pour la revitalisation des parcs et des milieux de vie sont mis en place dans le quartier. Ces comités permettent aux citoyens de s'exprimer sur les enjeux sociaux et environnementaux rencontrés dans les parcs, de proposer et de mettre en place des solutions concrètes. Une association citoyenne du parc des Royaux est créée en 2010, et organise des événements jusqu'en 2018, année où l'association met fin à ses activités. Un comité citoyen, les AmiEs du courant Sainte-Marie, est formée en 2012 pour faire la promotion de l'accès au fleuve dans le Centre-Sud et de l'intégrité du parc du Pied-du-Courant (anciennement parc Bellerive) et de ses environs. C'est d'ailleurs sous l'impulsion des AmiEs du courant Sainte-Marie qu'émerge le projet de réappropriation d'espaces en friches et la transformation du site sous-exploité du dépôt à neige du Pied-du-Courant, le Village au Pied-du-Courant.



Village au Pied-du-Courant, été 2015.
Source : Jean-Michael Seminero, Village au Pied-du-Courant.



La friche urbaine à l'est du parc du Pied-du-Courant. Date inconnue.
Source : CDC Centre-Sud.

CARTES SYNTHÈSES



Évolution de la trame 2000-2018

Trame viaire

— 1642-2000

— 2000-2018

Ruelle

— 1642-2000

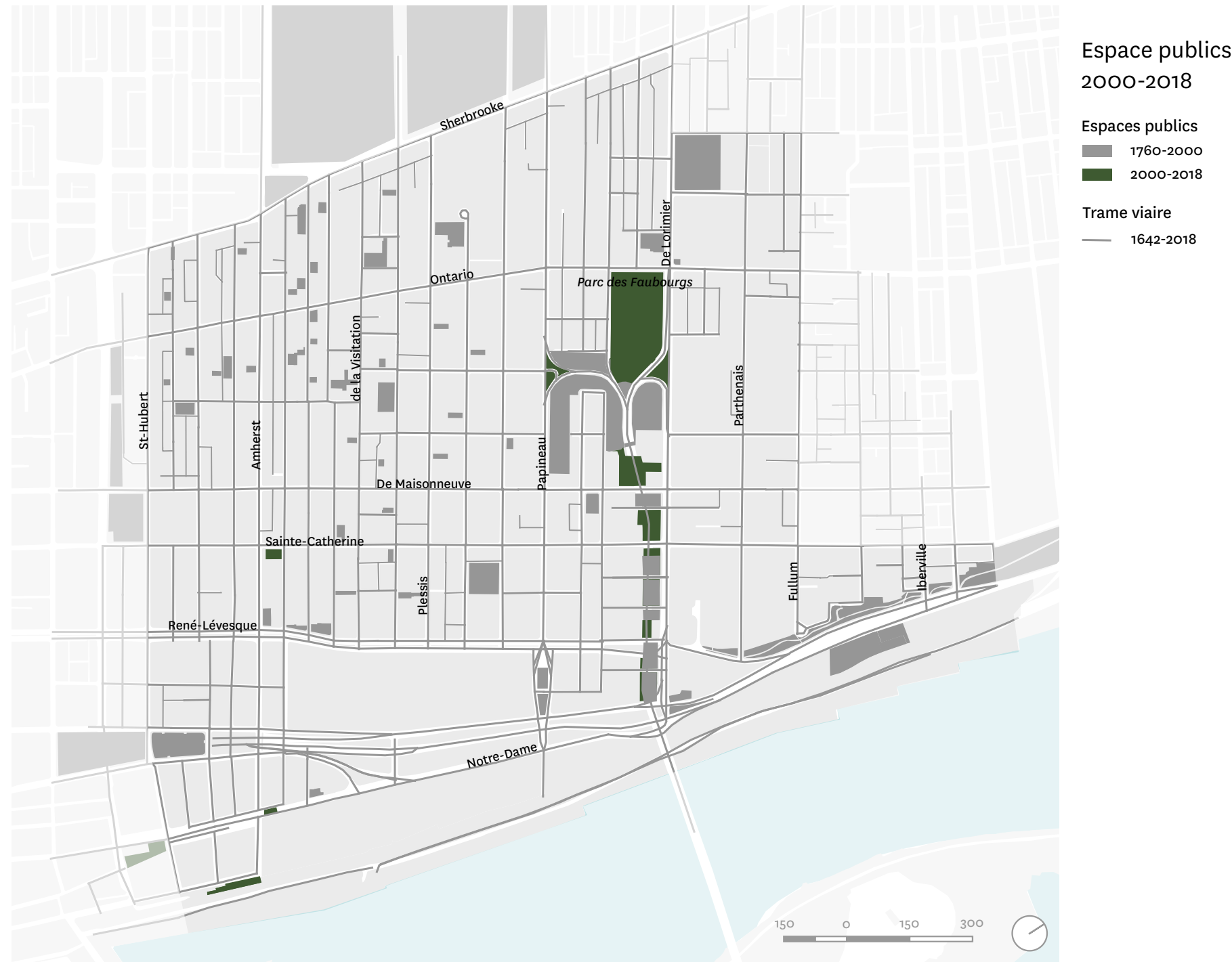
Trame viaire démolie

- - - 2000-2018

État / Évolution de la trame urbaine

Entre 2000 et 2018, deux secteurs ont connu des modifications en lien avec la trame viaire. Aux abords du pont Jacques-Cartier, des rues ont été retirées afin de laisser place au parc des Faubourgs, qui s'étend jusqu'à la rue Ontario. Le développement du Faubourg Québec entraîne également le tracé de nouvelles voies de circulation.

Source : Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999. Données géomatique, Ville de Montréal 2015 à 2018.



Espace publics
 2000-2018

Espaces publics
 ■ 1760-2000
 ■ 2000-2018

Trame viaire
 — 1642-2018

État / évolution des espaces publics

Les derniers espaces publics qui se sont ajoutés dans le quartier sont liés au réaménagement de la tête du pont avec la création du parc des Faubourgs. Des interventions sous le tablier ont aussi permis l'ajout d'espaces publics dans le secteur. La construction de Faubourg Québec a également entraîné la création d'espaces publics supplémentaires dans cette partie de secteur notamment le parc Dalhousie, qui évoque l'un des premiers squares de la Ville ainsi que le belvédère du Chemin-Qui-Marche, qui rappelle l'histoire du lieu à travers trois éléments importants du paysage : le fleuve et les quais, les traces des anciennes voies ferrées et la ville environnante en expansion.

Source : Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999. Données géomatique, Ville de Montréal 2015 à 2018.



Institutions publiques 2000-2018

Institutions publiques

1760-2000

2000-2018

Musée

Centre sportif

Centre communautaire,
centre d'éducation
populaire

Institutions publiques fermées

2000-2018

Trame viaire

1642-2018

État / évolution des institutions publiques

Plusieurs institutions publiques particulièrement liées aux pratiques religieuses éprouvent des difficultés à maintenir leur activité. Les installations des Sœurs de la Providence et l'église Sainte-Brigide en sont des exemples. Requalifié dans le premier cas pour accueillir notamment le Chantier de l'économie sociale, l'église Sainte-Brigide présente quant à elle un avenir incertain. L'école limitrophe à cette église a pour sa part été requalifiée pour accueillir des résidences.

La bibliothèque de Montréal a déplacé ses activités et abrite aujourd'hui des organismes à vocation culturelle. L'Association sportive et communautaire du Centre-Sud est construite au début des années 2000 sur la rue de la Visitation.

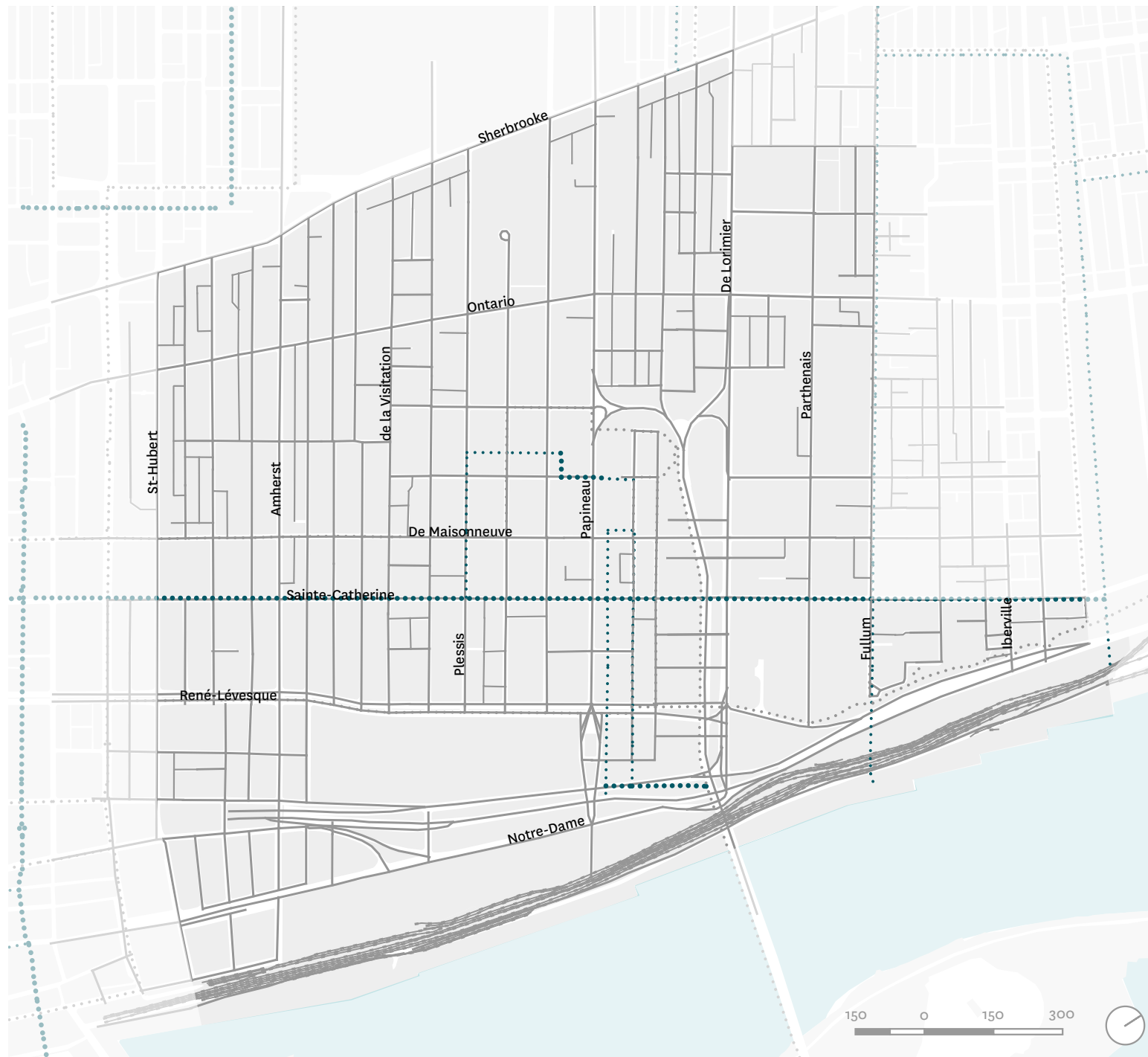
Source : Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999. Données géomatique, Ville de Montréal 2015 à 2018.



État / évolution des sites industriels

Aujourd'hui, il ne reste plus que deux industries dans le secteur à l'étude : La brasserie Molson et Ventblo Metal sur la rue Parthenais. La compagnie Molson a d'ailleurs annoncé qu'elle déménagera ses opérations à Longueuil au cours des prochaines années. Elle maintiendra toutefois son siège social et une micro-brasserie sur le site fondateur de l'entreprise. C'est également au cours de cette période que plusieurs entrepôts en bordure du port seront démantelés. Les silos à mélasse adjacents au parc Bellerive seront également démolis en 2012.

Source : Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999. Données géomatique, Ville de Montréal 2015 à 2018.



**Transport
2000-2018**

Pistes cyclables

..... 1975-2000

Pistes cyclables

..... 2000-2018

Bandes cyclables

..... 2000-2018

Voies ferrées

..... 1867-2018

Trame viaire de l'époque

..... 1642-2018

État / évolution des transports

Au cours des dernières années, les ajouts en matière de transport ont porté exclusivement sur le réseau cyclable. Une piste cyclable en site propre a été aménagée sur le boulevard De Maisonneuve ainsi que sur un tronçon de la rue René-Lévesque entre l'avenue De Lorimier et la rue Cartier. La piste cyclable du pont Jacques-Cartier se prolonge également jusqu'à la rue Papineau. Quelques bandes cyclables ont également été aménagées notamment sur la rue Cartier et Dorion.

Source : Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975. Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 1000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982, Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1 : 1000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990. Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

AGRTQ et CSMO. (2002). Manuel de développement de projet - Intro IV - Programmes et subventions.

ARCHÉODESIGN. (2016). La Brasserie Molson Coors Canada, Montréal, QC : Contexte historique & Potentiel archéologique.

ARKÉOS. (1994). *Projet d'aménagement Faubourg Québec Volume 3 : Quartier militaire de Montréal 1709 à 1823. Notes de recherches Îlot E (1993) - Site BjFj-56*. Société d'habitation et de développement de Montréal. Bureau de projet Faubourg Québec.

AROICHANE, F., Maison du Fier-Monde., et Université du Québec à Montréal. (1983). *Le Faubourg à m'lasse: Histoire de l'institutionnalisation de l'éducation dans le milieu défavorisé du Centre-Sud*. Montréal: Université du Québec à Montréal.

BAHLOULI, Abdelaziz. (2011). L'opération 5000/15000 logements sociaux et communautaires : Une réponse au besoin en logements des ménages immigrants récents à Montréal, le cas de Côte-des-Neiges. Mémoire de maîtrise en aménagement. Université de Montréal.

BENALI, Kenza. (2012). Le Quartier Centre-Sud à Montréal : Laboratoire Expérimental de L'Urbanisme du XXe et XXIe Siècles. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium*, Uberlândia, v. 3, n.1, p. 1-20.

BENOIT, Marie, et GRATTON, Robert. (1991). *Au Pied-du-Courant: le patrimoine de Montréal : quartiers Sainte-Marie, Saint-Eusèbe, Papineau et Bourget*. [Montréal], Guérin littérature.

BURGESS, Joanne, (1997). *Paysages industriels en mutation*. Édition. Écomusée du fier monde, 88 p.

BRODEUR, Mario (2006). *Citadelle et porte de Québec Informations et positionnement*. Viger Société en commandite. 20 p.

BRODEUR, Mario et GALLAND, Conrad. (2008). Analyse de l'intérêt patrimonial de la Maison de Radio-Canada.

CHA, Jonathan. (2013). Formes et sens des squares victoriens montréalais dans le contexte de développement de la métropole (1801-1914). Thèse de Doctorat en études urbaines, UQAM, INRS et Institut d'urbanisme de Paris – Université Paris-Est.

CHOKO, Marc. (1990). *Les grandes places publiques de Montréal*. Éditions du Méridien, 215 p.

CHOKO, M. H., COLLIN, J. & GERMAIN, A. (1987). Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie. *Urban History Review*, 15, (3), 243-253. <https://doi.org/10.7202/1018018ar>

CLAIROUX, B. (2001). *Le métro de Montréal : 35 ans déjà*. Édition Hurtubise.

CLOUTIER, Geneviève. (2009). Les représentations du quartier en évolution: Le programme de Revitalisation Urbaine Intégrée dans Sainte-Marie à Montréal. Thèse de doctorat en études urbaines. INRS et UQAM, 257 p

CLSC Centre-Sud. (1989). Profil d'un quartier : Centre-Sud.

COLLIN, Pierre. (1984). *Histoire de l'urbanisation de la Paroisse de Montréal, 1851-1941*. Montréal : Institut national de la recherche scientifique, INRS Urbanisation.

Comité logement Centre-Sud (Montréal, Québec). (1987). *Le Centre-sud n'est pas à vendre: Ou Quand un condo vaut bien mille maux!*. Montréal: Le Comité.

Communauté urbaine de Montréal (Québec). (1980). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal: Communauté urbaine de Montréal, Service de la planification du territoire.

COURTEMANCHE, Jean-François; MARCOUX, Pierre-Yves; FRANCESCO, Bellomo. (2005). *Le Feu Sacré : Une histoire des pompiers de Montréal*. Édition : Stromboli, 255 p.

Dansereau, F., Aubrée, L., Presses de l'Université Laval., INRS-Urbanisation, culture et société., & Société d'habitation du Québec. (2011). *Politiques et interventions en habitation: Analyse des tendances récentes en Amérique du Nord et en Europe*. Québec, Qué: Société d'habitation du Québec.

DAUTH, Gaspard. (1900). *Le Diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle*. Montréal: Eusèbe Sénécal & cie, 800 p.

Département de géographie, Université de Concordia. (1991). Entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais : Étude historique du patrimoine industriel de Montréal - Phases 1.

DROUIN, Martin. (2012). De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973). *Urban History Review*, 41, (1), 22-36.

DUFAUX, François. et Olson, Sherry. (2009). Reconstruire Montréal, rebâtir sa fortune, dans *Revue de Bibliothèque et archives nationales du Québec*, p. 44-57

L'ENCLUME. (2016). Évaluation patrimoniale : Complexe Bourbon.

L'ENCLUME. (2015). Évaluation patrimoniale : Parc La Fontaine.

ETHNOTECH, Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles. (1978). *Analyse du macro-inventaire montréalais - Centre-ville Est (3) - Quartiers Bourget, Papineau, Saint-Eusèbe et Sainte-Marie*, 107 p.

ETHNOTECH, Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles. (1983). *Analyse du macro-inventaire montréalais - Ensemble Sainte-Marie de Montréal (7)*, 52 p.

FOUGÈRES, Dany. (2006). Des eaux indésirables : Montréal et ses eaux de surface, 1796-1840, dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, Vol. 60, nos 1-2, été-automne, pp. 95-124.

GIROUX, Éric et Écomusée du fier monde. (2009). *Commerces du coin - Quartier Sainte-Marie*, Montréal, Écomusée du fier monde, 36 p.

GIROUX, Éric et Écomusée du fier monde. (2007). *On se retrouve au parc - Quartier Sainte-Marie*, Montréal, Écomusée du fier monde, 29 p.

LABONNE, Paul. (1996). Montréal à l'heure des bains, Dans *Continuité*, (69), p. 9-10.

Luce Lafontaine Architectes. (30 novembre 2018). Rapport de recherche documentaire de la Brasserie Molson, Montréal.

La Maison du Fier Monde. (1982). *Visite dans le Centre-Sud*. Première édition no.3, 40p.

La maison du fier monde. (1985). *Rues et pignons. Collection: Centre-Sud, c'est toute une histoire!*, 63 p.

La maison du fier monde. (1988). *Au-delà des façades*, Collection: Centre-Sud, c'est toute une histoire!, 63 p.

LAMBERT, Phyllis et Alan STEWART (1992). *Montréal, ville fortifiée au XVIIIe siècle*. Centre Canadien d'Architecture. 93 p.

LECAVALIER, Philippe. (2018). Le Village gai de Montréal : Un territoire d'appartenance en voie de disparition ? Mémoire de maîtrise en géographie. UQAM. 324 p.

Le Comité de construction et d'art sacré de l'Archevêché de Montréal, (1987). *L'église Sacré-Coeur-de-Jésus*.

LEGAULT, G. R. (2002). *La ville qu'on a bâtie: Trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal, 1956-1986*. Montréal: Liber.

LÉVESQUE, Gilbert et Écomusée du fier monde. (2009). La paroisse, 140 ans de présence dans l'faubourg - Sainte-Brigide de Kildare, Écomusée du Fier Monde, 67 p.

LINTEAU, Paul-André, (2017). *Une histoire de Montréal, Les Éditions du Boréal*, 350 p.

LINTEAU, Paul-André. (2010). *La rue Sainte-Catherine, au cœur de la vie montréalaise*, Les éditions de l'homme, 238 p.

MARSAN, Jean-Claude. (2016). *Montréal en évolution: Quatre siècles d'architecture et d'aménagement*, 4e édition. Presses de l'Université du Québec.

MATHEWS, Georges. (1986). L'évolution de l'occupation du parc résidentiel plus ancien de Montréal de 1951 à 1979. Institut national de la recherche scientifiques, INRS- Urbanisation.

Montréal (Québec). (1995). *Les rues de Montréal: Répertoire historique*. Montréal: Méridien.

MORIN, Robert. (1988). Déclin, réaménagement et réanimation d'un quartier ancien de Montréal. *Urban History Review*, 17(1), 29-39. <https://doi.org/10.7202/1017699ar>

MORIN, Robert. (1987). *Réanimation urbaine et pouvoir local: Les stratégies des municipalités de Montréal, Sherbrooke et Grenoble en quartiers anciens*. Québec: Presses de l'Université, 173 p.

NOPPEN, Luc. (2001). Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame, Ministère des Transports du Québec, 175 p.

NOPPEN, Luc. (n.d.). *L'église Sainte-Brigide-de-Kildare. Université du Québec à Montréal*. Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain. 236 p.

PAQUIN, C., M. WALATZ. Ministère des transports - Service de l'environnement. (1982). Le réaménagement des ruelles - Approche sociale.

PHARAND, Jacques. (1997). *À la belle époque des tramways - Un voyage nostalgique dans le passé*. Les Éditions de l'Homme. 228 p.

POIRIER, Valérie. (2015). « L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès ! » : environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1971. *Bulletin d'histoire politique*, 23, (2), 66-91. <https://doi.org/10.7202/1028884ar>

RACINE, P. (1996). L'église Sainte-Marguerite-Marie-Alacoque, une oeuvre d'Ernest Cormier : le centième clocher de Montréal. *Histoire Québec*, 2, (1), 4-10.

ROBERT, Jean-Claude. (1994). *Atlas historique de Montréal*, Édition Art Global Libre Expression, 167 p.

ROY, Serge. (1998). *La création des coopératives 1981-1986*. Inter-Loge, 20 ans déjà, p. 22-23.

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal. (2007). La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels : avancement de sa mise en oeuvre.

SOUICY-ROY, Carmen. (1977). Le quartier Sainte-Marie 1850-1900. Mémoire de maîtrise en histoire. UQAM. 179 p.

ST-GEORGES, Lise et Écomusée du fier monde. (1996). *Le Bain Généreux, reflet d'un quartier*. Écomusée du fier monde.

VÉRONNEAU, Pierre. (1992). *Montréal, ville de cinéma*. Cinémathèque québécoise / Musée du cinéma, 99 p.

VILLE DE MONTRÉAL. (2005) *Évaluation du patrimoine urbaine - Arrondissement Ville-Marie*. 170 p.

WAA et Lafontaine Soucy. (2016). Recherche documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de l'île Sainte-Hélène.

WSP. (2016). Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville - Rapport de consultation.

SITE INTERNET

<http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=92754&type=bien#>. XHGCbohOg2w, consulté le 28 février 2019

<http://archivesdemontreal.com/2015/10/21/chronique-montrealite-no-46-lile-sainte-helene-depuis-1611/> consulté le 27 mars

<https://archivescanada.accesstomemory.ca/montreal-church-of-all-nations-united>

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2013-3-page-33.htm#>, consulté le 26 février 2019

<https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/la-fondation-de-la-paroisse-ukrainienne-saint-michel>

Lafontaine soucy étude station craig

Université du Québec à Montréal. (1982). [L'École des gagne-petit]. Montréal: Université du Québec à Montréal.

GIRARD, Marie-Claude. (15 novembre 1998). Le bain Laviolette menacé de démolition. Dans *La Presse*, p. A3.

<https://journalmetro.com/actualites/montreal/852758/un-grand-secret-enfoui-dans-le-sol-de-sainte-marie/>

<https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/le-plan-des-commissaires>

<https://www.musiqueorguequebec.ca/orgues/quebec/ndamemcm.html>

<https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/le-port-de-montreal>

<http://archivesdemontreal.com/2015/05/04/chronique-montrealite-no-37-le-pont-jacques-cartier/>

<http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/ponts/?id=173&menu=conception>

Bureau de projet du Centre-Ville. Arrondissement Ville-Marie. Plan directeur d'aménagement du secteur du pont Jacques-Cartier. 2017

<http://patrimoinemontreal.blogspot.com/2012/12/le-marche-saint-jacques-en-1931-photos.html>

<http://www.lesfaubourgs.ca/>

<http://asccs.qc.ca/index.php/projets-anterieurs/>

L'ENCLUME rapport côte des neiges

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/3.1.4_fiche_4-radiocanada20181004.pdf

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,96817577&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?id=1155

http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&voie=0&est_ouest=&appellation=Rue%20ndissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1086

https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,32379639&_dad=portal&_schema=PORTAL

https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,96817575&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,57601601&_dad=portal&_schema=PORTAL

CARTOGRAPHIE

Atlas of the city and island of Montreal, Henry Hopkins, 1879, BAnQ, 174244.

Atlas of the City of Montreal, Chas. Goad, 1890, BAnQ, 3708048.

Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. Goad, 1912, BAnQ, 174399.

Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, 1907, BAnQ, 174922.

Carte de Montréal, Joseph Bouchette, 1815, Archives de la Ville de Montréal, VM66-3PO150p

Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal, John Cane, BAnQ, 1846, 337871.

Le centre de la Ville de Montréal en 1872, Plunkett et Brady, 1872, Archives de la Ville de Montréal, VM66-S4PO69.

Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1926, BAnQ, 179183.

Insurance plan of the City of Montreal, Quebec, Canada, Volume III, Underwriter's Survey Bureau, 1939, BAnQ, 3216546.

Montreal During the Siege of 1760, Murray, 1760, Archives nationales du Canada, NMC 1715.

Orthophoto, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1999.

Plan des fortifications, Sitwell, 1869, BAnQ, 321499.

Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949, BAnQ, 3343054.

Town of Montréal with the rocks, shoals, soundings, etc. in the harbour, shewing also the improvements, projetct, canal, squares, etc., 1825, BAnQ, 3836124.

Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1:2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1965, BAnQ, 28655.

Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1:2400, Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 1975, BAnQ, 28655.

Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1:1000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1982, BAnQ, 24747.

Utilisation du sol, Montréal, à l'échelle 1:1000, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990, BAnQ, 24747.