



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES FIGURES

INTRODUCTION	1	FIGURE 1	PLAN DE GASPARD-JOSEPH CHAUSSEGROS DE LÉRY, 1731	2
MÉTHODOLOGIE	1	FIGURE 2	PLAN DE JOSEPH BOUCHETTE, 1815	2
CADRE THÉORIQUE	1	FIGURE 3	PLAN DE JOHN ADAMS, 1825	3
AVANT 1731 : VILLE FORTIFIÉE ET ÉMERGENCE DES FAUBOURGS	2	FIGURE 4	PLAN DE JAMES CANE, 1846	3
1731-1815 : DÉMOLITION DES FORTIFICATIONS ET CROISSANCE DES FAUBOURGS	2	FIGURE 5	PLAN DES ZONES AFFECTÉES PAR L'INCENDIE DE 1852	4
1825-1890 : LA MÉTROPOLE DU CANADA	3	FIGURE 6	PLAN DE PLUNKETT ET BRADY, 1872	5
1890-1952 : APOGÉE DU DÉVELOPPEMENT	4	FIGURE 7	PLAN DE GOAD, 1890	6
1952-1977 : GRANDS TRAVAUX URBAINS	5	FIGURE 8	TRAME DE RUES, 1846	7
1977- À AUJOURD'HUI : MONTRÉAL VILLE MODERNE	6	FIGURE 9	TRAME DE RUES, 1872	7
SYNTHÈSE MORPHOLOGIQUE	7	FIGURE 10	TRAME DE RUES, 1956	7
CARACTÉRISATION DES RUES BORDANT LE SITE DU FUTUR CHUM	8	FIGURE 11	TRAME DE RUES, 2003	7
BIBLIOGRAPHIE	9	FIGURE 12	CADRE BÂTI, 1846	7
		FIGURE 13	CADRE BÂTI, 1872	7
		FIGURE 14	CADRE BÂTI, 1956	7
		FIGURE 15	CADRE BÂTI, 2003	7
		FIGURE 16	TRAME DES ÎLOTS, 1846	7
		FIGURE 17	TRAME DES ÎLOTS, 1872	7
		FIGURE 18	TRAME DES ÎLOTS, 1956	7
		FIGURE 19	TRAME DES ÎLOTS, 2003	7
		FIGURE 20	PLAN DU CENTRE-VILLE, 1952	8



INTRODUCTION

Le milieu d'insertion du Quartier de la santé est un territoire exceptionnel aux caractéristiques uniques et diversifiées. Sa morphologie urbaine est caractérisée par le développement qui s'est amorcé d'abord sur les rives du fleuve Saint-Laurent pour rejoindre l'intérieur des terres plus au nord.

Sa localisation stratégique en bordure du fleuve fait en sorte que ce secteur renferme une richesse historique indéniable. On y retrouve autant d'éléments naturels et bâtis qui caractérisent le paysage montréalais. Il s'avère l'un des secteurs où se concentre le plus grand nombre de biens patrimoniaux en Amérique du Nord. Siège du monde des affaires, il constitue aujourd'hui le principal pôle d'emplois de la région et joue un rôle moteur sur les plans économique, culturel et touristique à Montréal.

Depuis les 25 dernières années, une véritable opération de revitalisation urbaine a été amorcée dans le secteur comme en témoignent les nombreux projets réalisés, dont le plus récent, celui du Quartier international de Montréal.

Le Quartier de la santé s'inscrit en continuité avec ces projets. Sa réalisation permettra ainsi de compléter les travaux déjà amorcés et de retisser la trame urbaine à l'est du boulevard Saint-Laurent. Il doit toutefois être intégré harmonieusement au milieu dans lequel il s'insère.

Le projet du Quartier de la santé a donné lieu à la réalisation de nombreuses études. Ces études visaient à répondre à des commandes bien précises de même qu'à des procédures de la Ville de Montréal, notamment l'évaluation patrimoniale requise dans le cas où l'intérêt patrimonial des bâtiments est pressenti.

Certaines de ces études comprennent ainsi des analyses patrimoniales complètes de même que des analyses morphologiques du secteur.

Le but de ce chapitre est d'effectuer une synthèse succincte de ces études afin que le lecteur puisse connaître en un survol rapide, les grandes périodes qui ont marqué le développement du secteur de même que ses spécificités. Les analyses morphologiques déjà réalisées sont plus détaillées et doivent être consultées en support au présent chapitre. L'ensemble des documents consultés dans le cadre de ce mandat et ayant servi de base à la synthèse morphologique est présenté dans la bibliographie.

Le chapitre est structuré de la manière suivante :

- Il présente d'abord la méthodologie employée dans le cadre du présent mandat;
- Il présente ensuite les périodes types de développement qui ont été préalablement identifiées et qui permettent de bien comprendre l'évolution du secteur. Cette partie du chapitre est accompagnée de cartes historiques;
- Il présente enfin une synthèse de l'analyse morphologique par la présentation de planches mettant en relief l'évolution du cadre bâti, la typologie des îlots et la trame de rue à différentes périodes de développement.

MÉTHODOLOGIE

Historiquement, le secteur à l'étude s'inscrit dans la trame morphologique du faubourg Saint-Laurent. Sa trame de rue et ses îlots figurent parmi les plus anciens de Montréal. La présente synthèse morphologique vise à définir ses principales composantes.

La méthodologie élaborée dans le cadre de ce chapitre se base sur des analyses morphologiques déjà réalisées dans le secteur à l'étude. Bien que de nombreux documents aient servi de référence à la présente étude, la synthèse s'inspire principalement des ouvrages suivants :

- 1010 rue Saint-Denis, 329-75 avenue Viger Est et 1020 rue Saint-Denis, Montréal, Étude patrimoniale, Octobre 2004, 86 p. Mario Brodeur.
- 1032 à 1048 rue Saint-Denis et 356 rue De la Gauchetière, Montréal, Étude patrimoniale, Octobre 2004, 54 p. Mario Brodeur.
- Atlas historique de Montréal, Art global, Libre Expression, 1994, 167 p. Jean-Claude Robert.
- CHUM 2010, 1000 St-Denis, Intégration urbaine, 29 juin 2004. Daniel Arbour et associés.
- Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre, Ville de Montréal, SDEU, mars 2003, 75 p. Groupe Cardinal et Hardy.
- Étude patrimoniale Pavillon Roland-Bock, 1053, rue Sanguinet, Montréal, Arrondissement de Ville-Marie, Février 2006, 43 p. Mario Brodeur.
- Îlot du terminus voyageur, Espoirs et déception dans la création d'un centre-ville Est, Analyse historique et morphologique de l'îlot du Terminus Voyageur et de son quartier, 11 mai 2005, 42 p. Jacques Lachapelle.
- Le faubourg Saint-Laurent, D'un savoir urbain à une vision éclairée du développement du faubourg, Rapport final, 14 mars 1990. Melvin Charney.
- Le Quartier Santé-Savoir, CHUM 2035, Novembre 2004, 20 p. Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
- Montréal en évolution, Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais, 3e édition, revue, corrigée et mise à jour, Méridien Architecture, Bibliothèque nationale du Québec, 1994, 515 p. Jean-Claude Marsan.
- Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre les rues St-Urbain et Sanguinet, Rapport final, Ville de Montréal, Janvier 2004. Daniel Arbour et associés.

La méthodologie comporte deux parties. Dans un premier temps, l'analyse morphologique est réalisée à l'aide des ouvrages de référence cités précédemment avec comme support principal les cartes historiques de différentes périodes de développement.

Pour chacune des périodes de développement identifiées, le contexte de développement du secteur, les principales caractéristiques des composantes urbaines et la typologie de la trame urbaine, du parcellaire et du cadre bâti sont présentées.

Dans un deuxième temps, une synthèse morphologique est présentée à l'aide de cartes afin de faire ressortir l'évolution du cadre bâti pour certaines périodes de développement. Le parcellaire pour ces mêmes périodes est également présenté, de même que la trame de rue. Cette représentation cartographique permet une lecture synthèse des principales caractéristiques de la trame urbaine du secteur à travers les temps.

CADRE THÉORIQUE

Tel que mentionné précédemment, l'évolution de la structure viaire et bâtie du secteur est reconstituée à l'échelle de la ville à partir de cartes historiques et de la littérature consultées. Cette lecture permet d'identifier les éléments formateurs pertinents de sa structure urbaine. Les éléments à l'origine de la formation et de la croissance du secteur sont retracés de manière à contextualiser le développement selon les étapes clés de sa transformation. Avant d'amorcer l'analyse morphologique du secteur, quelques notions sont ici explicitées. La structure urbaine du secteur à l'étude a été analysée sur la base de deux éléments clés : l'îlot comme espace d'occupation et la rue comme espace de passage.

En ce qui a trait à l'îlot, sa transformation à travers les siècles se lit de la façon suivante selon Melvin Charney :

- L'îlot comme bloc de lotissement de part et d'autre du chemin principal du faubourg;
- L'îlot faubourien primitif avec un niveau d'organisation élémentaire sans structure interne clairement définie;
- L'îlot qui se formalise selon la mesure de la trame type démontrant un premier niveau de rationalisation;
- L'affirmation de l'intériorité de l'îlot par l'introduction de la ruelle;
- La ruelle articulée à l'intérieur de l'îlot qui entraîne le dédoublement de l'îlot sur lui-même;
- L'îlot type hiérarchisé dont le système de ruelles s'articule comme une trame dans la trame.

En ce qui a trait à la rue, sa composition est définie par les des deux côtés de façades qui la borde. Toujours selon Melvin Charney, les rues sont hiérarchisées de la manière suivante :

- Le boulevard, principal axe de circulation desservant plusieurs quartiers comme le boulevard René-Lévesque;
- Une rue comme axe principal qui relie un quartier à un autre comme les rues Saint-Denis ou Saint-Laurent;
- Une rue de quartier comme la rue de l'Hôtel-de-Ville;
- Une rue à l'intérieur d'une partie de la trame d'un quartier;
- Une ruelle à l'intérieur d'un îlot.

C'est sur la base de ces définitions qu'a été analysée la trame morphologique des rues et des îlots du secteur à travers les différentes périodes de son développement.

Dans le cadre de l'analyse morphologique, six périodes types ont été retenues à des fins d'analyse. Ces périodes se définissent de la façon suivante :

- Avant 1731;
- 1731-1815;
- 1815-1890;
- 1890-1952;
- 1952-1977;
- 1977 à aujourd'hui.

Avant 1731 : Ville fortifiée et émergence des faubourgs

Contexte de développement

C'est en 1642 que Paul de Chomedey de Maisonneuve installe sa colonie à l'embouchure de la Petite Rivière (aujourd'hui le site de la Pointe-à-Callières) et fonde Ville-Marie. Place centrale du commerce de la fourrure, la vieille ville fut entourée dès 1687 de palissades de bois afin de la protéger des invasions iroquoises. Elle sera remplacée par une enceinte fortifiée entre 1717 et 1738 sous la direction de l'ingénieur du roi, Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry.

Les fortifications visant à protéger la ville suivaient une ligne au nord parallèle à la rivière Saint-Martin, aujourd'hui canalisée sous la rue Saint-Antoine. Elles longeaient le fleuve au sud. Les limites est et ouest correspondent aujourd'hui approximativement à l'avenue Papineau et à la rue McGill. Une porte dans le mur des fortifications permettait de franchir la rivière Saint-Martin et d'atteindre le village Saint-Laurent au nord. En fait, au milieu du 18^e siècle, la Ville est encore principalement confinée à l'intérieur des murs de fortifications et trois chemins la relient aux terres agricoles environnantes.

Le secteur à l'étude s'inscrit ainsi dans le prolongement de l'une des premières portes qui permettaient de franchir les fortifications. Le secteur du faubourg Saint-Laurent est l'un des plus anciens faubourgs à se développer au nord de l'enceinte fortifiée. Le tracé actuel de la rue Saint-Laurent, devenu boulevard, date du début du 18^e siècle (entre 1700 et 1717) et le développement du faubourg au milieu du même siècle.

Jusqu'alors, la trame urbaine se confine ainsi principalement à l'intérieur des fortifications. Conçue selon les plans du sulpicien François Dollier de Casson, la trame de rue s'inscrit en continuité avec le réseau initial et les rues déjà existantes dans l'enceinte fortifiée et témoigne des plus anciens modes d'organisation urbaine montréalaise. Plusieurs rues de cette époque subsistent dans le Vieux-Montréal dont notamment les rues Saint-Laurent (faubourg Saint-Laurent), Saint-Joseph (faubourg des Récollets), Sainte-Marie (faubourg Québec) et la rue Notre-Dame. C'est en 1672 que la rue Notre-Dame est créée sur la crête du coteau.

Toutes les rues comprises dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal sont considérées aujourd'hui par la Ville de Montréal dans son Plan d'urbanisme comme des tracés fondateurs d'intérêt patrimonial.

Parmi les témoins bâtis les plus anciens de cette période figurent le Vieux Séminaire de Saint-Sulpice, l'hôpital général, le château Ramezay et quelques vestiges des fortifications dans le Champ-de-Mars.

À l'extérieur des fortifications, les terres étaient utilisées uniquement à des fins agricoles et subdivisées selon la demande pour la construction des bâtiments pour loger la population grandissante du bourg.

Le plan de Chaussegros de Léry de 1731 illustre bien la ville fortifiée, la trame urbaine primitive et deux chemins au nord des fortifications : Saint-Laurent et de la Montagne. Le secteur à l'étude est constitué de terres agricoles limitées par la rivière Saint-Martin au sud.

Éléments caractéristiques de cette période de développement

- Montréal : ville fortifiée entourée de terres agricoles;
- Ville principalement développée à l'intérieur des murs de fortifications;
- Trame urbaine primitive;
- Conception urbaine de l'intérieur des fortifications de François Dollier de Casson;

- Faubourg embryonnaire;
- Trois chemins engendrent le développement des premiers établissements extra-muros : le faubourg des Récollets à l'ouest, le faubourg Québec à l'est et le faubourg Saint-Laurent au nord.

1731-1815 : Démolition des fortifications et croissance des faubourgs

Contexte de développement

La formation historique du secteur à cette période est fortement influencée par le projet de démolition des fortifications visant à relier la vieille ville et son faubourg plus au nord. Ce projet connu sous le nom du Plan des Commissaires se démarque par la typologie des îlots, celle de la vieille ville davantage liée à une typologie médiévale et celle des faubourgs, plus cartésienne et régulière.

Jusqu'en 1731, les champs cultivés longent le chemin Saint-Laurent où des colons sont établis jusqu'à la hauteur approximative de l'actuelle rue De La Gauchetière. Les fortifications limitent toutefois le développement du faubourg.

De fait, depuis la fin de 18^e siècle, les marchands montréalais soutiennent que les fortifications constituent un frein au développement et au transport des marchandises. Afin de donner suite à la pression exercée par ces derniers, la démolition des fortifications s'échelonne entre 1804 et 1817 et entraîne des travaux majeurs dans la vieille ville. Réalisé dans un souci d'embellissement urbain, ils donnent lieu à la modification de la morphologie urbaine. Par contre, malgré la démolition des fortifications, le faubourg reste dissocié du Vieux-Montréal, la rivière Saint-Martin s'imposant comme frontière.

La création de la rue Craig (aujourd'hui Saint-Antoine), canalisant la rivière Saint-Martin, permettra d'éliminer la contrainte de la rivière pour faciliter le développement vers le nord. Elle s'affirmera toutefois comme la nouvelle limite entre le Vieux-Montréal et le faubourg. La rue Craig était à l'époque de sa création la plus large de la ville et servait d'axe est-ouest important où se sont implantées de nombreuses places publiques : Square Viger, Champ-de-Mars, Square Victoria.

D'autres rues ont été élargies dans le cadre du Plan des commissaires notamment les rues Saint-Jacques, des Commissaires (aujourd'hui de la Commune) et McGill.

La démolition des fortifications a également donné lieu à l'aménagement du champ de Mars entre 1810 et 1813. Par sa nature typologique et comme élément de transition, le Champ de Mars marque un temps d'arrêt dans la continuité de la trame urbaine du Vieux-Montréal. À l'instar de la rue Craig, il constitue le lieu où se termine la composition majeure de la vieille ville et où débute la trame du faubourg Saint-Laurent. Il est utilisé comme lieu public de promenade et de rassemblement avant d'être réaffecté à des fins de stationnement par la Ville de Montréal puis de nouveau à des fins d'espace public.

Durant la même période, le marché Neuf (actuelle place Jacques-Cartier) a été conçu en 1808 et a donné lieu à l'érection de la colonne Nelson en 1809. L'église Notre-Dame érigée au centre de la rue du même nom sera démolie et remplacée par l'actuelle église face à la Place d'Armes. Elle devient le plus imposant édifice religieux de la colonie.

C'est à peu près au même moment que l'on voit apparaître sur le plan de Joseph Bouchette la présence des rues De La Gauchetière, Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) et Sainte-Catherine.

FIGURE 1 : PLAN DE GASPARD-JOSEPH CHAUSSEGROS DE LÉRY, 1731, ATLAS HISTORIQUE, SOURCE: JEAN-CLAUDE ROBERT



FIGURE 2 : PLAN DE JOSEPH BOUCHETTE, 1815, ATLAS HISTORIQUE, SOURCE: JEAN-CLAUDE ROBERT



Au début du 19^e siècle, le faubourg Saint-Laurent se perçoit maintenant comme une agglomération distincte, développée autour de la rue du même nom. La rue Saint-Laurent constitue le véritable axe formateur du faubourg. Cette rue présente déjà les caractéristiques qui marqueront son originalité en tant que forme urbaine et en tant que lien privilégié entre la vieille ville et le faubourg.

Le boulevard Saint-Laurent témoigne de toutes les périodes historiques de Montréal. Sa trame urbaine encore embryonnaire et primitive au début du 19^e siècle s'inscrit dans le découpage territorial rural.

Le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal sont encore deux systèmes urbains montréalais très différents et n'entretiennent pas de continuité directe. Seule la rue Saint-Laurent, comme axe de formation, est le prolongement naturel entre les deux entités. Le plan de Joseph Bouchette de 1815 démontre bien la particularité de son lotissement en bande étroite traversant l'îlot de part et d'autre.

L'importance hautement historique et culturelle du boulevard Saint-Laurent a été reconnue récemment par le gouvernement fédéral qui lui a accordé le statut de « corridor historique national » entre le fleuve Saint-Laurent et la rue Jean-Talon.

Éléments caractéristiques de cette période de développement

- Démolition des fortifications selon le Plan des Commissaires;
- Un des plus anciens faubourgs de Montréal hors de la ville fortifiée;
- Formalisation de grands lieux publics périphériques au faubourg (Champ-de-Mars, Square Viger, Place d'Armes, Square Victoria, Square Dorchester);
- Formalisation de la rue Craig comme limite nord du Vieux-Montréal;
- Découpage terrier rural;
- Découpage des rangs produit des îlots primitifs;
- Îlot faubourien sans structure interne préalable;
- Lots traversant le long de l'axe Saint-Laurent;
- Apparition des rues de La Gauchetière, Dorchester et Sainte-Catherine sur la cartographie historique.

1825-1890 : La métropole du Canada

Contexte de développement

Au cours du 19^e siècle, les faubourgs connaissent une croissance notable et jouent un rôle déterminant pour l'avenir de la ville. Ils se développent le long des principaux axes de circulation à partir des portes qui relient la vieille ville aux faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets. Le remplissage graduel s'effectue autour des voies secondaires au fur et à mesure que les faubourgs prennent de l'expansion. Montréal connaît ainsi une croissance significative entre les années 1825 et 1890. Les trois faubourgs atteignent leur limite d'expansion et forment une ceinture continue autour de la vieille ville. Vers la fin du 19^e siècle, les faubourgs sont presque autant habités que la vieille ville.

À cette époque, ce sont les grandes familles montréalaises qui dominent la propriété foncière. Elles lotissent et vendent leurs terres à leur convenance ce qui explique que les stratégies de lotissement sont variées. À certaines occasions, elles seront concertées et déterminantes pour l'avenir de la morphologie urbaine du secteur. L'aménagement de grandes places publiques résultent parfois même du souci d'embellissement de la ville de ces grands propriétaires fonciers. La création du square Viger découle ainsi d'un don fait par la veuve de Denis Viger en 1818 à condition d'y aménager une place publique, d'y construire un marché et

un pont traversant la rivière Saint-Martin.

En ce qui a trait au tracé des rues d'origine, il reprend le découpage terrier formant ainsi des îlots primitifs de faible dimension et sans desserte interne de ruelles. Comme le démontre le plan de John Adams de 1825, le réseau de rues est assez sommaire. Il s'articule autour des rues Sanguinet et Saint-Denis et la rue De la Gauchetière se bute contre les grandes propriétés encore non loties. Le secteur localisé au sud de la rivière Saint-Martin est plus dense mais ne la traverse pas. Ces caractéristiques morphologiques sont encore perceptibles dans la structure urbaine du secteur.

On remarque l'émergence du secteur qui commence à s'inscrire de part et d'autre de la rue Saint-Denis. Par contre, on observe que la rue Sanguinet est beaucoup plus développée que la rue Saint-Denis. Le secteur depuis le boulevard Saint-Laurent vers la rue Saint-Denis se développe en bordure des axes est-ouest.

Le plan de James Cane en 1846 montre que la distinction entre les lieux publics et les lieux privés devient de plus en plus marquée et l'îlot type avec ruelles devient la base du projet urbain. La trame de rue découpe alors complètement le faubourg. Par contre, dans le faubourg Saint-Laurent, les ruelles n'y paraissent pas autant que dans les autres quartiers qui se développent, démontrant ainsi la persistance de l'étape primitive de l'îlot dans le secteur à l'étude.

Cette carte démontre la forte augmentation de la densité des constructions du secteur à l'étude et de celui plus au sud depuis 1825.

En juillet 1852, deux graves incendies ravagent à la fois les faubourgs Saint-Laurent, Saint-Louis et Québec. Plus de 1 200 maisons sont détruites dont la cathédrale et le palais épiscopal. Plus de 10 000 personnes se retrouvent sans logis.

Cet incendie a eu un effet marquant sur la trame urbaine du secteur et sur la construction du bâti. Dès lors, la municipalité exige des constructions de matériaux incombustibles (brique ou de pierre). Il donne lieu aussi à un nouveau découpage cadastral favorisant des lots plus étroits et plus profonds (25 pieds par 155 pieds) et la construction contiguë et standardisée d'immeubles locatifs pour diminuer les coûts de construction. Ceci contribue à la naissance d'une nouvelle typologie résidentielle : la maison de rapport, la maison en rangée ou la maison mitoyenne de 2 à 4 niveaux avec murs coupe-feu. Les alignements de façades, les hauteurs minimales, les usages et les matériaux font dorénavant partie des contrats de vente. Le secteur se reconstruit à l'intérieur d'une courte période de temps. Cette urbanisation contribue à donner une identité particulière à chacun des quartiers.

Sur le plan immobilier, les rues principales comme Saint-Denis, Saint-Hubert et Berri voit s'implanter des résidences cossues tandis que sur le réseau de rues secondaires s'implantent des maisons modestes tant au niveau de leur taille et de leur typologie qu'à celui de leur matériau et de leur esthétique. Elles s'implantent en bordure de rue sans marge de recul. Le secteur se caractérise ainsi par son hétérogénéité physique et sociale. D'autre part, l'apparition du tramway sur la rue Saint-Denis vers 1864 lui confèrera un statut d'axe nord-sud très important et favorisera son développement immobilier et institutionnel.

FIGURE 3 : PLAN DE JOHN ADAMS, 1825, ATLAS HISTORIQUE, SOURCE: JEAN-CLAUDE ROBERT

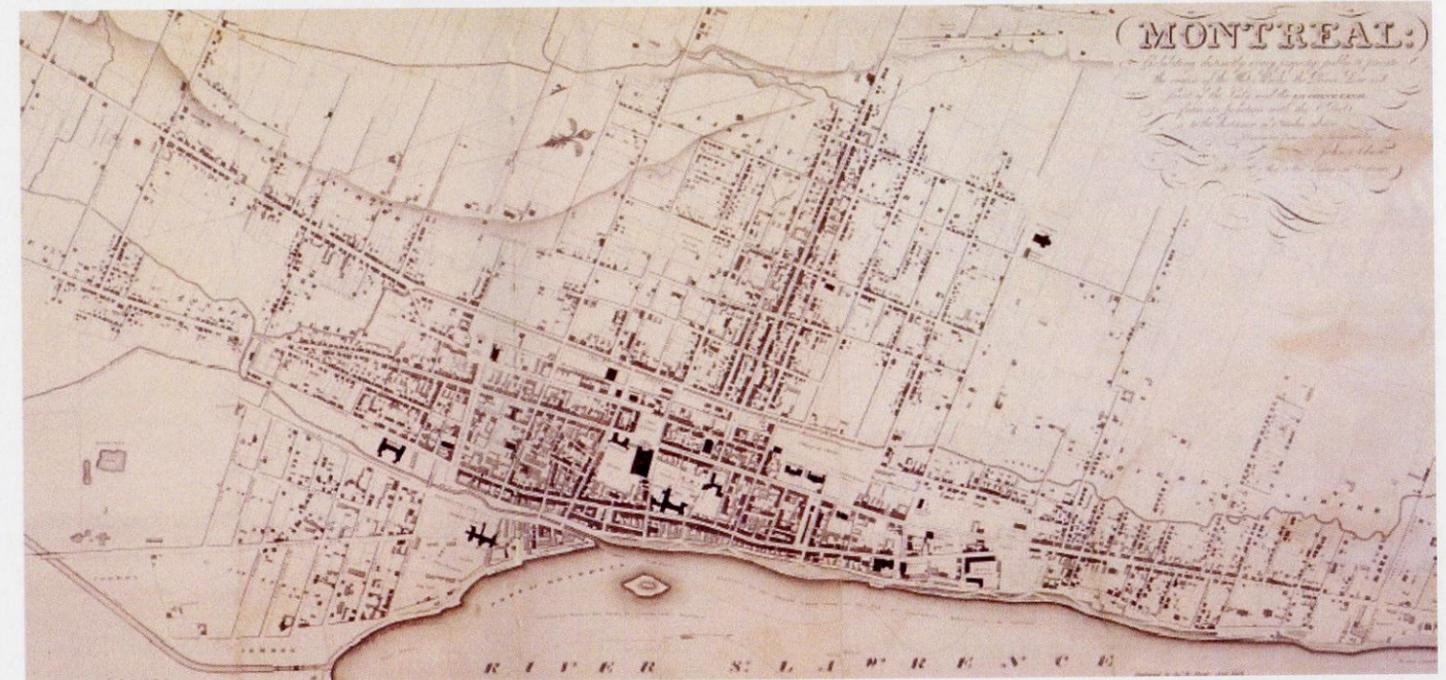
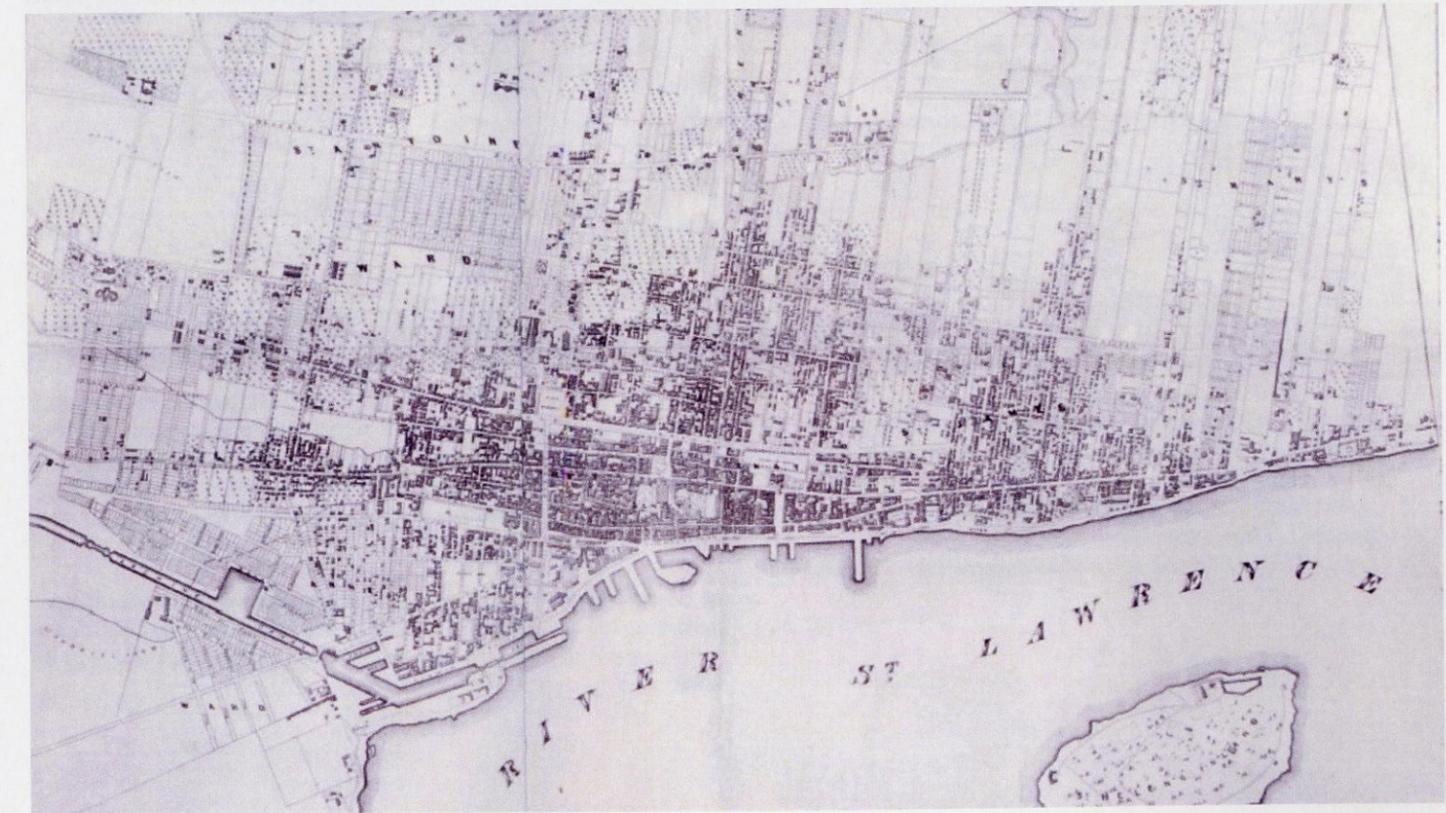


FIGURE 4 : PLAN DE JAMES CANE, 1846, ATLAS HISTORIQUE, SOURCE: JEAN-CLAUDE ROBERT



Le plan de 1952 démontre que le secteur est à son apogée et possède les qualités intrinsèques de sa formation. Les rues Sanguinet, De la Gauchetière et l'avenue Viger sont toujours aussi densément construites malgré quelques démolitions et l'hôpital Saint-Luc qui amorce ses constructions sur l'îlot bordé par les rues Saint-Denis, De La Gauchetière et Sanguinet et le boulevard René-Lévesque. Le reste des îlots demeurent occupés par des édifices principalement résidentiels. Sur le plan urbain, peu de modifications sont notables à l'exception de l'îlot de l'hôpital. Le plan de 1952 constitue un plan clé démontrant la morphologie urbaine montréalaise avant les grands travaux de rénovation urbaine, lesquels viendront considérablement modifier le secteur à l'étude.

Le début des années 1950 marque toutefois le déclin du secteur à l'étude. La bourgeoisie francophone quitte le secteur pour aller s'installer plus au nord. Le déménagement de l'Université de Montréal sur le flanc nord du mont Royal annonce le départ des activités universitaires du secteur. Durant cette période, la gare Viger ferme également ses portes. Le square Viger est pratiquement abandonné. Des bâtiments en bordure de ce dernier sont vacants et exposent des façades délabrées.

Cette crise aura toutefois pour effet de favoriser la solidarité et la concertation au sein du milieu des affaires et de l'administration municipale et le désir de maintenir un centre-ville francophone demeure très présent.

Éléments caractéristiques de cette période de développement

- Formation achevée et structuration complète du secteur à l'étude;
- Trame urbaine majoritairement bâtie;
- Tissu urbain cohérent et continu;
- Transformation des bâtiments secondaires de fond de cours en habitation;
- Transformation des maisons unifamiliales en unités de logement;
- Typologie de maisons hautement formalisées sur les deux côtés de la rue ainsi qu'à l'intérieur de l'îlot;
- Développement de la ville accéléré par le droit d'ériger des paroisses;
- Trame urbaine peu modifiée à l'exception de l'îlot de l'hôpital Saint-Luc.

1952-1977 : Grands travaux urbains

Contexte de développement

La période qui a suivi la guerre en est une d'euphorie et d'effervescence économique, en particulier pour la réalisation de grands projets. Ces années ont marqué de façon considérable la physionomie du secteur. Dans le cadre des grands projets de rénovation urbaine, plusieurs travaux ont été effectués pour améliorer la circulation automobile et des méga-îlots ont vu le jour de manière à accueillir des bâtiments de grand gabarit. De taille imposante, ces nouveaux bâtiments supposent un regroupement de cadastres qui a provoqué la transformation du parcellaire d'origine.

Les projets d'élargissement de rues se multiplient. Le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) a été élargi entraînant la démolition des têtes d'îlots. Il en est de même que la rue Sherbrooke.

L'autoroute Ville-Marie, construite au début des années 1970, a également occasionné la démolition de plusieurs îlots et venait rompre définitivement tout lien entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal. Tous les îlots localisés entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine ont disparu pour faire place à l'axe autoroutier et à la construction du métro. Cette

opération a également occasionné l'élargissement de la rue Sanguinet entre l'avenue Viger et le boulevard René-Lévesque, laquelle est devenue une bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie. Elle a également occasionné la reconfiguration et l'élargissement de l'avenue Viger et des rues Saint-Antoine et Saint-Urbain pour assurer la fluidité de la circulation.

D'un point de vue urbain, le bris de continuité entre le Vieux-Montréal et le faubourg est la conséquence la plus importante de la construction de l'autoroute Ville-Marie. Les liaisons nord-sud sont rompues et il ne persiste que quelques points de passage. L'avenue Viger et la rue Saint-Antoine sont réduites au rôle de voies de desserte de l'autoroute.

Toutes ces reconfigurations du réseau viaire, sans compter celles qui n'ont pas été mentionnées, sont le résultat d'une idéologie selon laquelle la prospérité équivaut à la facilité des échanges et à la rapidité des réseaux de transport. Cette idéologie correspond également à un désintérêt pour la ville ancienne. Le cas des habitations Jeanne-Mance en est un exemple éloquent où le prétexte de la taudification du secteur a servi à justifier cette vaste opération de rénovation urbaine et la démolition d'îlots complets.

D'autre part, la construction du métro en 1964 a engendré non seulement la démolition complète d'îlots urbains mais également l'abattage des arbres dans la partie ouest du square Viger entre les rues Berri et Saint-Denis. Ce site est alors devenu un vaste stationnement.

Au cours de cette vague de rénovation urbaine, plusieurs grands projets se développent notamment la Place des Arts et les complexes Guy-Favreau et Desjardins, de même que le Palais des Congrès et la Maison de Radio-Canada. Ce développement en méga-îlots provoque la dislocation et l'éclatement du tissu urbain historique du secteur. Les activités sont concentrées à l'intérieur même de ces méga-bâtiments, ce qui a pour résultat d'intérioriser les voies publiques piétonnières et de créer une rupture complète avec l'environnement extérieur dans lequel ils s'inscrivent. Notons enfin que cette période est également marquée par la construction d'édifices de plus en plus haut grâce à de nouvelles techniques de construction.

Ces interventions ont considérablement transformé le paysage et la trame urbaine du secteur. Certains projets ont même été réalisés en rupture avec l'environnement dans lequel ils s'insèrent ou ont concouru aux déplacements de certains types de population et d'activités commerciales. Une multiplication des terrains vagues et d'aires de stationnement en attente de développement en a résulté.

De façon plus positive, cette période marque la consolidation des activités de l'hôpital Saint-Luc dans le secteur avec la construction d'un des ses plus imposants pavillons, l'aile Dorchester en 1963. La vocation institutionnelle liée au service de la santé sur cet îlot remonte aux années 1908 avec le dispensaire de Saint-Luc installé dans une ancienne résidence et plus tard en 1931, 1932 et 1943 avec la construction des ailes sud au centre et de la résidence des infirmières.

Enfin, cette période marque une étape importante du Vieux-Montréal puisqu'il est reconnu comme arrondissement historique afin d'en protéger ses spécificités en 1964.

Le plan d'utilisation du sol de 1977 de la Ville de Montréal illustre bien l'après-coup des démolitions occasionnées par les grands travaux de rénovation urbaine. Presque tous les bâtiments entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine ont été démolis. Ils ont fait place à des grandes plages de stationnement et à des terrains vagues. Il illustre également la création de méga-îlots et l'élargissement des voies publiques.

FIGURE 6 : PLAN DE PLUNKETT ET BRADY, 1872, ATLAS HISTORIQUE, SOURCE: JEAN-CLAUDE ROBERT



Éléments caractéristiques de cette période de développement

- Création d'une frontière entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal (autoroute Ville-Marie);
- Démembrement de la trame urbaine;
- Rupture et destruction de toute cohérence interne des îlots;
- Abandon de la ruelle comme élément structurant interne de l'îlot;
- Déstructuration des têtes d'îlots pour la construction des grands axes routiers;
- Apparition des méga-îlots;
- Construction de l'aile Dorchester de l'hôpital Saint-Luc;
- Grands travaux de rénovation urbaine : Habitations Jeanne-Mance, Place des Arts, Complexes Guy-Favreau et Desjardins, Maison Radio-Canada, Autoroute Ville-Marie, Palais de Justice, construction du métro, UQÀM, etc.;
- Élargissement du boulevard René-Lévesque;
- Érosion du milieu bâti au profit de grandes infrastructures;
- Apparition de nombreux terrains vagues utilisés à des fins de stationnement;
- Reconnaissance du Vieux-Montréal comme arrondissement historique.

1977- à aujourd'hui : Montréal ville moderne*Contexte de développement*

Aujourd'hui, le secteur à l'étude est caractérisé par une grande mixité de fonctions et d'échelles d'implantation. On y retrouve des habitations, des commerces, des bureaux et de nombreuses institutions publiques (Palais des congrès, UQÀM, hôtel de ville, etc.).

Le secteur revêt également une vocation culturelle et touristique importante et de nombreux festivals y prennent place. Il présente des établissements liés à la santé dont l'hôpital Saint-Luc en constitue le principal élément. La transformation et la requalification la plus marquante de ce secteur s'échelonne historiquement sur une période de trente à quarante ans comme en témoigne l'analyse morphologique.

Depuis le milieu du 20^e siècle, la dynamique du centre-ville a fait en sorte que l'on assiste à une déstructuration du tissu urbain (discontinuité dans la trame urbaine, bris des échelles, démolition d'îlots, terrains vagues, stationnements, etc.).

Sur le plan économique, les années 1980 marquent le déclin des activités manufacturières et la démolition de bâtiments. Le port de Montréal voit ses activités de manutention diminuer et certaines installations sont démolies. Les activités ferroviaires, si importantes pour l'économie montréalaise, diminuent avec l'essor du transport par camion et les entreprises se déplacent en bordure des réseaux autoroutiers.

Au déclin économique du centre-ville et à la rénovation urbaine qui s'en est suivie, laquelle niait la sensibilité des milieux d'insertion, se succède une pensée urbanistique dorénavant orientée vers l'intégration. Les conditions de succès d'une opération de revitalisation urbaine passe alors par une réappropriation du contenu public de la ville, une utilisation des formes provenant de la structure urbaine de Montréal, une reconstruction et une densification du cadre bâti, une nouvelle utilisation des bâtiments désaffectés, la construction des terrains vagues et la rénovation de bâtiments. Les nouveaux édifices implantés visent une meilleure intégration avec le paysage architectural environnant hérité de l'ancien parcellaire.

Le secteur connaît ainsi une effervescence constante comme en témoigne les investissements consentis depuis les 25 dernières années. Ils ont permis la mise en œuvre de projets majeurs et structurants autant dans le domaine public que privé. La vague

d'investissements publics s'est amorcée avec l'expansion du Palais des Congrès, la construction du Centre de commerce mondial, le réaménagement du square Viger par les artistes Charles Daudelin, Peter Gnass et Claude Théberge et les travaux de réaménagement du Vieux-Port.

Les derniers investissements d'envergure réalisés dans le secteur sont ceux du Quartier international au dessus de la partie ouest de l'autoroute Ville-Marie, du square Victoria et de la création de la place Jean-Paul-Riopelle. Plus au nord, l'UQÀM a réalisé de nombreux projets et la Grande bibliothèque s'est implantée sur la rue Berri au nord du boulevard De Maisonneuve. Ces projets ont permis de démontrer la capacité de concilier l'urbanité, les espaces publics et les grands projets. Ils témoignent également des efforts des différentes instances gouvernementales dans l'amélioration de cette partie du centre-ville.

Les limites de l'arrondissement historique ont été revues afin d'y intégrer la rue Saint-Jacques et le Vieux-Port. La fonction résidentielle est en pleine effervescence et son retour dans cette partie du centre-ville est assuré grâce à la conversion d'anciens entrepôts et industries en copropriétés et les investissements consentis pour la construction de logements neufs.

La mise en œuvre du Quartier international de Montréal en 2000 vient soutenir l'expansion du centre des affaires vers l'est et vient revitaliser un secteur jusqu'alors déstructuré par l'autoroute Ville-Marie.

La réalisation du Quartier de la santé constitue ainsi une occasion de compléter ce grand projet d'ensemble dans la partie plus à l'est de l'autoroute Ville-Marie, de retisser des liens entre l'ancien faubourg et le Vieux-Montréal et de jouer un rôle de moteur économique pour la prochaine décennie. Elle constitue aussi une occasion unique de s'inscrire de manière déterminante et positive dans l'histoire du secteur.

Par ailleurs, le recouvrement proposé de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet permettra de rétablir la continuité urbaine du secteur et de mettre en valeur ce nouvel espace stratégique à des fins de développement immobilier. La requalification prochaine de la rue Berri entre les rues Roy et de la Commune et la mise en valeur du quartier des spectacles sont également des projets futurs qui contribueront à la requalification de la trame urbaine du secteur.

Éléments caractéristiques de cette période de développement

- Reconstruction et densification;
- Investissements publics visant à retisser le milieu urbain;
- Expansion des limites de l'arrondissement historique et projet de mise en valeur du Vieux-Montréal;
- Réaménagement du square Viger;
- Construction du Centre de Commerce Mondial;
- Expansion et construction de pavillons de l'UQÀM;
- Réaménagement du Vieux-Port;
- Construction et reconversion résidentielle;
- Réalisation du Quartier international de Montréal comprenant le Palais des Congrès et le bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et de placement du Québec;
- Construction des édifices Vidéotron et Chaussegros-de-Léry.

FIGURE 7 : PLAN DE GOAD, 1890, SOURCE: CHRISTIAN THIFFAULT, ARCHITECTE





Synthèse morphologique

Cette partie du chapitre est principalement composée de cartes visant à présenter une synthèse morphologique de l'évolution de la trame urbaine pour certaines périodes de développement.

La première série de cartes présente l'évolution du cadre bâti. La seconde présente le parcellaire et la troisième la trame de rue. Cette représentation cartographique en trois parties permet une lecture synthèse des principales caractéristiques de la trame urbaine du secteur à travers le temps.

FIGURE 8 : TRAME DE RUES 1846

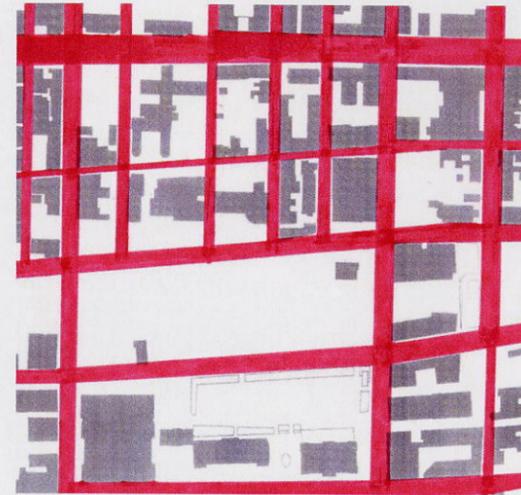


FIGURE 9 : TRAME DE RUES 1872

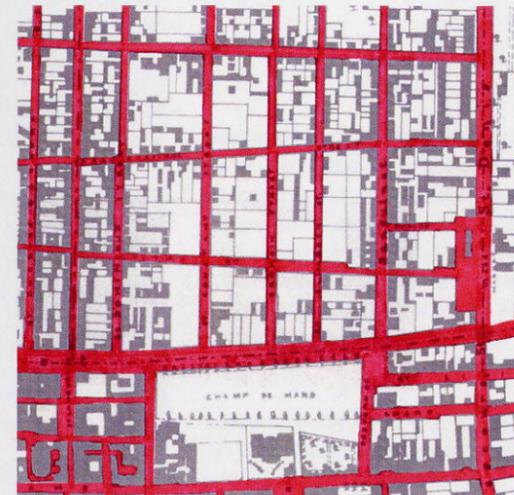


FIGURE 10 : TRAME DE RUES 1956

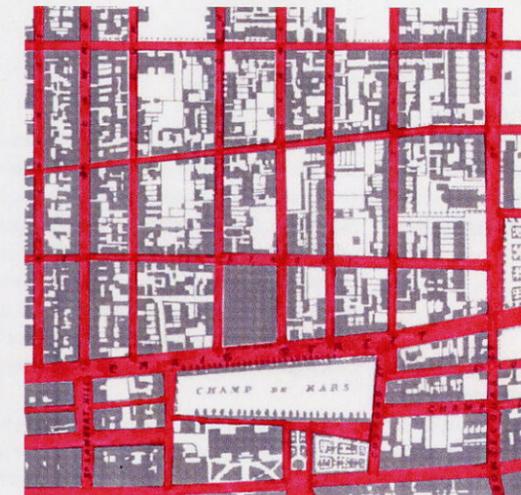


FIGURE 11 : TRAME DE RUES 2003

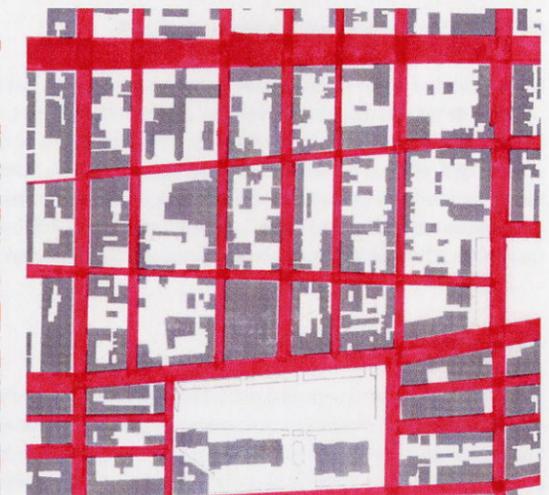


FIGURE 12 : CADRE BÂTI 1846

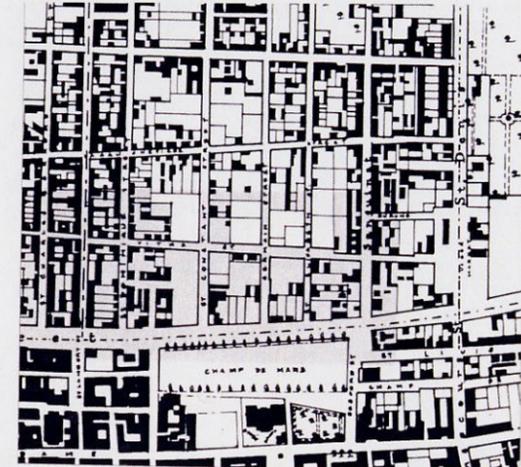


FIGURE 13 : CADRE BÂTI 1872

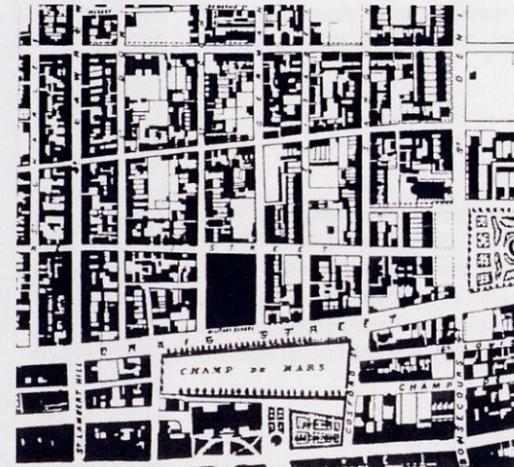


FIGURE 14 : CADRE BÂTI 1956

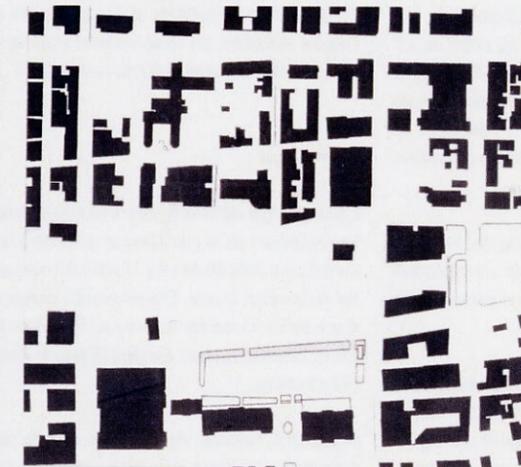


FIGURE 15 : CADRE BÂTI 2003



FIGURE 16 : TRAME DES ÎLOTS 1846



FIGURE 17 : TRAME DES ÎLOTS 1872

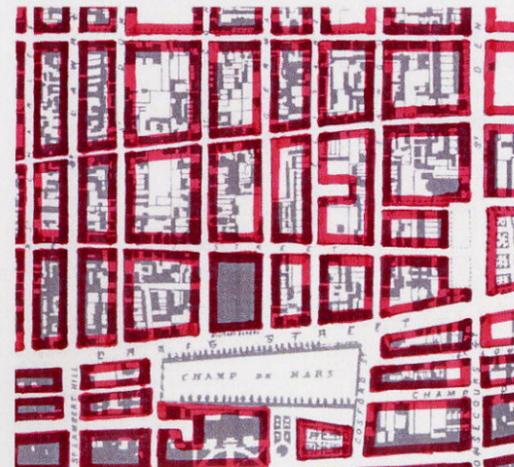


FIGURE 18 : TRAME DES ÎLOTS 1956

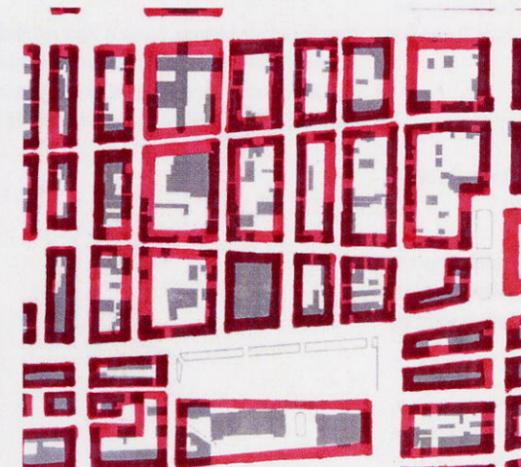
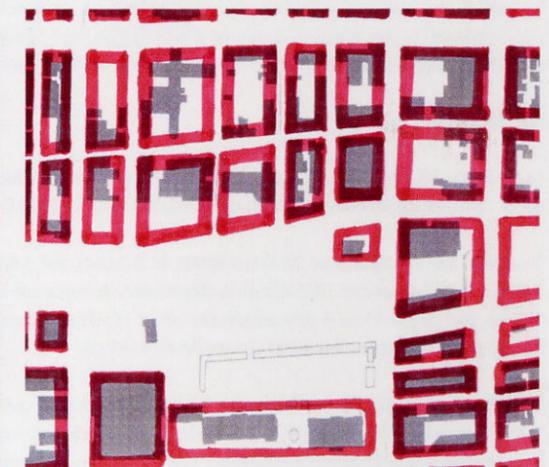


FIGURE 19 : TRAME DES ÎLOTS 2003



Caractérisation des rues bordant le site du futur CHUM

Les rues bordant le site du futur CHUM remontent à l'origine du faubourg Saint-Laurent. Certaines de ces rues ont conservé l'essentiel de leurs caractéristiques d'origine, tandis que d'autres ont été grandement affectées par les grands travaux de rénovation urbaine des années 1970 visant à moderniser le réseau de circulation du centre-ville, notamment l'autoroute Ville-Marie. Cette section retrace l'historique de formation des rues bordant le site immédiat des nouvelles installations du futur Chum soit les rues Saint-Denis, Sanguinet, de La Gauchetière et l'avenue Viger et expose leurs principales caractéristiques.

Rue Saint-Denis

La rue Saint-Denis a été ouverte sur un terrain acquis par Louis-Joseph Papineau de sa tante, veuve de Denis Viger. Prolongée à de nombreuses reprises, elle s'étendra au nord de la rue Sherbrooke vers la fin du 19^e siècle. À l'époque de son ouverture, la fonction résidentielle prédomine sur la rue Saint-Denis. Rue bordée d'arbres, plusieurs résidences cossues s'y établissent. Elle est habitée par plusieurs membres de l'élite canadienne-française.

La fin du 19^e siècle marque un changement dans la vocation de la rue Saint-Denis. Les fonctions commerciale et institutionnelle sont de plus en plus présentes. Au début du 20^e siècle, la portion de la rue Saint-Denis entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sherbrooke est fréquentée par l'élite intellectuelle (Université Laval de Montréal, École Polytechnique de Montréal, bibliothèque Saint-Sulpice). Ce secteur sera délaissé par l'élite intellectuelle au profit de la montagne vers le milieu du même siècle. Il retrouvera toutefois cette vocation avec la construction des pavillons de l'UQÀM.

Actuellement, la rue Saint-Denis constitue un axe majeur dans la trame urbaine montréalaise. Avec une emprise totale de 17,5 mètres, on y retrouve une importante concentration commerciale. Dans le secteur à l'étude, elle est à sens unique vers le sud depuis la rue Sherbrooke.

La plupart des bâtiments se trouvant sur la portion entre le boulevard René-Lévesque et l'avenue Viger date de la période de développement suite aux incendies de 1852. Ce tronçon de rue présente des maisons en rangée ou contiguës et des maisons de rapport de pierre grise avec mur coupe-feu. Ces bâtiments témoignent des maisons terrasses avec cour anglaise et rappellent les constructions de Vieux-Montréal. Ce tronçon de la rue Saint-Denis comporte également des bâtiments institutionnels, entre autres, un pavillon de l'UQÀM et des installations de l'hôpital Saint-Luc. Il comprend enfin l'église Saint-Sauveur (Holy Trinity) qui marque le paysage urbain au coin de l'avenue Viger et de la rue Saint-Denis.

Rue Sanguinet

La rue Sanguinet constitue l'une des plus anciennes rues du faubourg Saint-Laurent. Au début du 19^e siècle, les constructions y étaient plus denses que sur la rue Saint-Denis.

Possédant les caractéristiques d'une rue étroite de faubourg, elle a été considérablement élargie à la fin des années 1970 lors de la construction de l'autoroute Ville-Marie (emprise totale de près de 20 mètres). À sens unique vers le nord, elle est devenue une voie de sortie de l'autoroute entre l'avenue Viger et le boulevard René-Lévesque.

À l'intérieur du secteur à l'étude, la rue Sanguinet est bordée exclusivement par les installations du CHUM et l'immeuble IBM. Elle a ainsi perdu tout lien avec sa typologie d'origine faubourienne dans cette portion tant au niveau de la trame viaire que du cadre bâti.

Rue De La Gauchetière

La rue De La Gauchetière est également une des plus anciennes rues du faubourg Saint-Laurent. Elle constitue un des premiers axes est-ouest à se densifier. D'une échelle domestique (3 à 4 étages), elle constitue un bon exemple d'une rue de type faubourien montréalais. De tracé irrégulier et de faible gabarit (emprise moyenne de 8,5 mètres), elle préserve l'essentiel de ses caractéristiques d'origine liées à la formation du faubourg Saint-Laurent. Les îlots qui la bordent témoignent des exemples de densification d'îlots primitifs et possèdent un potentiel de reconstruction. Par contre, dans le secteur à l'étude, la rue De La Gauchetière a subi des transformations dues à l'implantation de bâtiments institutionnels n'entretenant aucun rapport avec l'échelle de la rue.

La rue De La Gauchetière lie une zone résidentielle à l'est de la rue Saint-Denis au quartier chinois à l'ouest où elle se transforme en rue piétonne jusqu'au Quartier international. Peu achalandée et à sens unique vers l'ouest, elle n'est pas efficiente du point de vue de la circulation automobile.

Entre les rues Saint-Denis et Sanguinet, elle est bordée par l'arrière des installations de l'hôpital Saint-Luc, un stationnement et un immeuble à logement qui, selon les analyses patrimoniales réalisées, présente peu d'intérêt.

Avenue Viger

L'avenue Viger est aménagée sur les tracés d'origine des anciennes rue Dubord, Vitré et Viger. La rue Dubord est la première rue qui portera le nom de Viger. Elle borde la square Viger au nord. La rue Vitré située plus à l'ouest est conçue à l'origine pour desservir la seule largeur du fief de Lambert Closse. Elle est ensuite prolongée à l'est vers le square Viger et élargie afin d'assurer son raccordement à la rue Viger. Dans le cadre de la construction de l'autoroute Ville-Marie, l'avenue Viger est élargie à 20 mètres d'emprise en 1979 et devient la voie de service de cette dernière.

Aujourd'hui, l'avenue Viger est une voie de circulation se dirigeant vers l'ouest fortement achalandée. La lourde circulation véhiculaire constitue un obstacle à la circulation piétonne entre le site du CHUM et la station Champ-de-Mars.

Dans le secteur à l'étude, l'avenue Viger est bordée par les édifices Vidéotron et IBM à l'ouest de la rue Saint-Denis. Ce tronçon ouest de l'avenue Viger n'est pas encadré par le cadre bâti puisqu'à peu près aucun bâtiment ne présente une façade sur l'avenue du côté nord et le côté sud demeure non construit depuis l'ouverture de l'autoroute Ville-Marie.

FIGURE 20 : PLAN DU CENTRE-VILLE, 1952, SOURCE: CHRISTIAN THIFFAULT, ARCHITECTE





AEDIFICA ET TPL ARCHITECTES : *Îlot voyageur, demande de projet particulier, Arrondissement Ville-Marie, Analyse d'intégration urbaine*, 20 mai 2005.

BENOÎT, MICHÉLE ET GRATTON, ROGER : *Pignon sur rue, Les quartiers de Montréal*, Guérin, éditeur ltée, Bibliothèque nationale du Québec, 1991, 393 pages.

BRODEUR, MARIO : *Étude patrimoniale Pavillon Roland-Bock, 1053, rue Sanguinet, Montréal, Arrondissement de Ville-Marie*, février 2006, 43 pages.

BRODEUR, MARIO : *1010 rue Saint-Denis, 329-75 avenue Viger Est et 1020 rue Saint-Denis, Montréal, Étude patrimoniale*, octobre 2004, 86 pages.

BRODEUR, MARIO : *1032 à 1048 rue Saint-Denis et 356 rue De la Gauchetière, Montréal, Étude patrimoniale*, octobre 2004, 54 pages.

CHARNEY, MELVIN : *Le faubourg Saint-Laurent, D'un savoir urbain à une vision éclairée du développement du faubourg*, Rapport final, 14 mars 1990.

CHOKO, MARC H. : *Les grandes places publiques de Montréal*, Éditions du Méridien, Bibliothèque nationale du Québec, 1990, 215 pages.

DANIELARBOUR ET ASSOCIÉS : *Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre les rues St-Urbain et Sanguinet*, Rapport final, Ville de Montréal, janvier 2004.

DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉUOS : *CHUM 2010, 1000 St-Denis, Intégration urbaine*, 29 juin 2004.

GROUPE CARDINAL ET HARDY : *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre*, Ville de Montréal, SDÉU, mars 2003, 75 pages.

GROUPE GAUTHIER BIANCAMANO BOLDUC : *Le Quartier Santé-Savoir, CHUM 2035*, novembre 2004, 20 pages.

LACHAPELLE, JACQUES : *Îlot du terminus voyageur, Espoirs et déception dans la création d'un centre-ville Est, Analyse historique et morphologique de l'îlot du Terminus Voyageur et de son quartier*, 11 mai 2005, 42 pages.

LAUZON, GILLES ET FORGET, MADELEINE, SOUS LA DIRECTION DE : *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, Les Publications du Québec, 2004, 292 pages.

MARSAN, JEAN-CLAUDE : *Montréal en évolution, Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, 3^e édition, revue, corrigée et mise à jour, Méridien Architecture, Bibliothèque nationale du Québec, 1994, 515 pages.

RÉMILLARD, FRANÇOIS ET MERRETT, BRIAN : *L'architecture de Montréal, Guide des styles et des bâtiments*, Éditions du Méridien, 1990, 222 pages.

ROBERT, JEAN-CLAUDE : *Atlas historique de Montréal*, Art global, Libre Expression, 1994, 167 pages.

VILLE DE MONTRÉAL : *Établissement de l'intérêt patrimonial des immeubles impliqués dans le projet du CHUM*, Arrondissement de Ville-Marie, hiver 2006.

VILLE DE MONTRÉAL : *Avis sur l'intérêt patrimonial du cadre bâti du quadrilatère rue De la Gauchetière rue Saint-Denis avenue Viger rue Sanguinet (« îlot D »)*, Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, février 2006, 33 pages.

VILLE DE MONTRÉAL : *Analyse de l'église Saint-Sauveur (à l'origine église Trinity) 1010, rue Saint-Denis 329, rue Viger*, Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, février 2006, 33 pages.

VILLE DE MONTRÉAL : *Les rues de Montréal, Répertoire historique*, Les Éditions Méridien, Service de l'urbanisme, 1995, 547 pages.