

**ÉVOLUTION
HISTORIQUE**
DU TERRITOIRE
DU CENTRE-VILLE
DE MONTRÉAL

JUIN 2016

Ville-Marie
Montréal 



Cette étude a été réalisée pour le Bureau de projets du centre-ville, de l'arrondissement de Ville-Marie, dans le cadre de l'élaboration de la *Stratégie centre-ville*.

L'objectif est de documenter l'évolution historique du territoire du centre-ville, tel que retenu dans la Stratégie, ce qui correspond à peu près au territoire de la Ville de Montréal avant les premières annexions de villages limitrophes. L'étude couvre ainsi le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, le quartier Milton-Parc, Griffintown et le secteur est de Pointe-Saint-Charles, jusqu'au pont Victoria.

Le parti pris a été de suivre l'évolution urbaine selon des thématiques ou composantes du territoire, soit :

- les activités économiques,
- l'habitat et la population,
- les espaces communs et de socialisation,
- les services à la communauté,
- les déplacements et les moyens de transport.

Pour chaque thématique, il s'agissait de faire ressortir les grandes périodes et les moments de transition, de même que les moteurs des transformations. Les influences et les interrelations entre chaque thématique sont aussi soulignées.

Une synthèse chronologique a ensuite été réalisée sous la forme de cartes, reprenant les thématiques de l'étude, illustrant cinq grandes périodes de l'histoire du territoire :

- fin 17^e – fin 18^e : Ville fortifiée, centre de la traite des fourrures,
- fin 18^e – mi 19^e : Cité commerciale de l'Empire britannique,
- mi-19^e – fin 19^e : Métropole industrielle du Canada,
- fin 19^e – mi 20^e : Centre de la métropole canadienne,
- mi 20^e – début 21^e : Centre-ville moderne, dense et multifonctionnel.

Crédits

Recherche et rédaction : Charlotte Horny, urbaniste
Mise en page : mobidic
Cartographie : BC2 Groupe Conseil

En couverture : Rue Bleury, vers le nord,
depuis la rue Sainte-Catherine

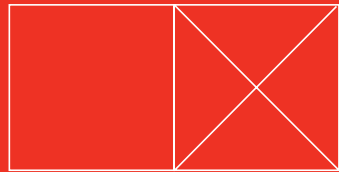


TABLE DES MATIÈRES

1. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	4
1.1 La ville marchande	4
1.2 La ville industrielle	6
1.3 La ville tertiaire	9
1.4 La ville touristique	10
2. HABITAT ET POPULATION	11
2.1 La répartition sociale et l'évolution des quartiers 11	
17 ^e – mi 19 ^e : Ville fortifiée, faubourgs et villégiature.	11
Moitié du 19 ^e – début du 20 ^e : expansion de l'urbanisation, haute-ville, basse-ville et quartiers de l'Est	12
Haute-ville: le développement de nouveaux quartiers bourgeois.	12
La basse-ville et les quartiers populaires de l'Est	13
20 ^e : L'habitat dégradé et l'intervention publique.	15
L'afflux d'une nouvelle population: les étudiants	16
2.2 Évolution de la mixité fonctionnelle	17
2.3 Les quartiers d'immigrants.	18
3. ESPACES COMMUNS ET DE SOCIALISATION	20
3.1 Évolution de l'utilisation des espaces publics	20
Le marché comme espace public	20
Le square: un espace d'agrément et de mise en valeur	21
L'espace public comme service: les parcs	22
Les équipements de sports et de loisirs	24
3.2 Évolution de la vie sociale, culturelle et du divertissement.	25
4. SERVICES À LA COMMUNAUTÉ	28
4.1 Le rôle des institutions religieuses	28
4.2 La diversification et la spécialisation des acteurs 29	
5. DÉPLACEMENTS ET MOYENS DE TRANSPORT.	31
5.1 Histoire de la rue	31
5.2 Les infrastructures de transport au centre-ville. 34	
Le port et la ville marchande	34
Le canal et la ville industrielle	36
Le réseau ferroviaire.	37
Les infrastructures routières	39
5.3 Les déplacements collectifs	40
CONCLUSION	42
RÉFÉRENCES	43
ANNEXE.	47
Synthèse cartographique de l'évolution historique du territoire du centre-ville de Montréal	

1. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

1.1 LA VILLE MARCHANDE

L'import–export constitue la base de l'essor de la ville jusqu'au 19^e siècle. Le commerce des fourrures avec les Amérindiens plus précisément, base de l'économie de la Nouvelle-France, est à l'origine de la ville de Montréal. L'établissement d'un poste de traite, tout d'abord saisonnier, à l'embouchure des rapides de Lachine sera suivi par la fondation de Ville-Marie, par Maisonneuve et Jeanne-Mance en 1642. Cet emplacement stratégique fait rapidement de la cité une plaque tournante dans le commerce international des fourrures. La Compagnie des Indes détient le monopole de l'exportation des peaux de castors au 18^e siècle, jusqu'à la conquête, en 1760. La Compagnie est alors propriétaire du Château Ramezay. Les grands marchands de fourrure britanniques s'installent dans la ville fortifiée.

Toutefois, la croissance économique de la ville durant la traite des fourrures est à relativiser : si ce commerce est à l'origine de l'établissement de la ville, il ne contribue pas tout de suite à son développement. En effet, ce type de commerce ne requiert pas beaucoup de main-d'œuvre, car il s'agit principalement d'activités d'entreposage. Ce commerce enrichit quelques familles de marchands.

Dans la première moitié du 19^e siècle, Montréal perd son rôle central dans le commerce des fourrures lorsque la Compagnie de la Baie d'Hudson, dont le siège social se situe à Londres, prend le monopole en 1821. Cependant, la ville devient un important lieu de transit pour les importations britanniques vers le Haut-Canada et pour les exportations, notamment issues de la région de Montréal (comme la potasse, sous-produit du défrichage des terres).

L'ouverture du canal de Lachine en 1825 conforte la ville comme plaque tournante du commerce trans-atlantique. L'aménagement de réelles infrastructures portuaires devient nécessaire et, à partir de 1830, des quais se construisent et Montréal devient un port relié à l'Atlantique. La ville attire de nombreux marchands, courtiers et autres intermédiaires et voit se construire de nouveaux entrepôts, sur la pointe à Callière notamment.

Le commerce international est toujours au centre de l'essor de la ville, mais il se diversifie : le commerce du blé et du bois prend de l'expansion.

L'évolution du rôle du port de Montréal, dans la dynamique nationale et nord-américaine, est marquée par l'ouverture de la voie maritime, en 1959. Cette voie était exigée par les états du Midwest américain notamment en raison de l'augmentation de la taille des navires, mal desservis par ce port en eau peu profonde. Les activités portuaires ont de moins en moins d'impact sur le bâti et sur le reste de l'activité économique de la ville, qui s'est tertiarisée.

Dans les années 1980, les activités de manutention se déplacent vers l'est et certaines installations doivent être démolies. Le gouvernement fédéral, propriétaire du terrain désaffecté, procède à des consultations publiques auprès des Montréalais concernant l'avenir du Vieux-Port. Par la suite, les espaces sont réaménagés et deviennent des lieux de détente et d'interprétation historique accessibles à tous.

L'artisanat et les activités de fabrication

Jusqu'à la moitié du 19^e siècle, si les marchands représentent l'activité économique la plus visible avec les entrepôts donnant sur le port, les activités de fabrication emploient davantage de monde. Mais ces ateliers sont plus discrets. Ils peuvent compter quelques dizaines d'ouvriers ou artisans et sont surtout situés dans les faubourgs. Le centre regroupe les fabricants de produits de luxe et la production spécialisée, comme l'imprimerie.

Le commerce de détail

La traite des fourrures et le commerce des autres biens se font d'abord chez les particuliers, puis sur la place du Marché (place royale), où se tiennent les foires.

Avec l'apparition des maisons-magasins, dans les années 1820, les commerces s'ouvrent sur la rue par de larges vitrines. Cette forme de commerce s'étend peu à peu au centre. On y retrouve à la fois des commerces d'importations (tissus, mercerie) et des artisans (tailleurs, ébénistes, horlogers). Dès lors, on vient y voir les nouveautés. Pendant toute la première moitié du 19^e siècle, la rue Notre-Dame est la rue principale, accueillant les boutiques de luxe et les visiteurs.

Puis, ce type de commerce laisse la place au magasin-entrepôt, immeuble exclusivement commercial et manufacturier. Les produits vendus dans les magasins-entrepôts sont soit des importations, soit des produits fabriqués dans le même immeuble ou dans le secteur. On retrouve ainsi dans le centre des travailleurs hautement qualifiés, des bureaux administratifs et des ouvriers. De nombreuses grèves y ont

aussi lieu. La construction massive des magasins-entrepôts modifie radicalement l'aspect du centre en quelques décennies.

Dès le milieu des années 1860, certains propriétaires de commerces de détail sortent de la vieille ville pour se rapprocher de leur clientèle, qui s'est établie vers le nord-ouest, dans le quartier Saint-Antoine. Pour d'autres, il s'agit moins d'un choix, les petits artisans et commerçants se faisant chasser du centre par les magasins-entrepôts.

Dans le centre, les commerces de gros et de détail cohabitent puis, peu à peu, l'essor de la société de consommation mène à l'émergence de nouvelles pratiques commerciales et d'un nouveau type de bâtiment, le *department store* ou grand magasin. Ces bâtiments sont davantage axés sur la valorisation du service à la clientèle avec des salles d'expositions, des comptoirs et présentoirs et de larges vitrines. Le premier édifice de ce type sera le magasin Henry Morgan and Co., au coin de Saint-Jacques et McGill, qui renoncera au commerce de gros pour se consacrer au commerce de détail organisé en rayons, en 1878.

Cette remontée vers les nouveaux quartiers se confirme à la fin du 19^e siècle lorsque plusieurs grands commerces de détail comme Morgan en 1890, Birks en 1894 et Ogilvy en 1896, s'installent sur la rue Sainte-Catherine Ouest, amorçant la création d'un nouveau centre-ville, au départ exclusivement commercial. Il s'étend alors entre les squares Dominion et Phillips, de part et d'autre de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Dans les années 1910, des immeubles de bureaux s'y installent aussi, et d'autres grands magasins suivent. Le musée des Beaux-Arts, d'abord créé



Vue aérienne de la ville, publiée dans *La Patrie* du 13 novembre 1949

Évolution de la centralité

Chaque période a produit sa centralité propre, le centre-ville se déplaçant à travers le territoire d'étude, remontant du fleuve vers la montagne. Les pôles de centralité varient également dans leur nature: le secteur autour de la place d'Armes et de la rue Notre-Dame est au départ une centralité religieuse, puis militaire, marchande et enfin financière. Dès la deuxième moitié du 19^e siècle, on assiste à un déplacement et à la création d'une nouvelle centralité commerciale, autour du square Dominion et des rues Sainte-Catherine et Dorchester, rejointe plus tard par la centralité d'affaires. Puis se crée une centralité culturelle et du spectacle autour de la rue Sainte-Catherine et du boulevard Saint-Laurent. En parallèle, la centralité institutionnelle du Vieux-Montréal demeure. Au cours du 20^e siècle, toutes ces centralités constituent un tout.



Place d'Armes, autour de 1890

Vers le Vieux-Montréal

Au tournant du 20^e siècle, l'expression «Vieux Montréal» apparait pour nommer le quartier de l'ancienne ville fortifiée, distinguant ainsi les nouveaux quartiers, associés à la modernité. Il reste cependant le centre administratif de la ville. Toutefois, il attire peu de nouvelles activités économiques, et entre dans une phase de déclin. Plusieurs stationnements occupent les terrains devenus vacants. Le premier centre-ville est officiellement redéfini comme quartier historique — sous le nom du Vieux-Montréal — en 1963. S'ensuit une lente période de revitalisation, accélérée avec le réaménagement du Vieux-Port et le développement des activités récréotouristiques et culturelles. La place Jacques-Cartier est l'un des lieux les plus animés du secteur durant l'été.

au square Phillips, des hôtels, des clubs privés, de nouvelles églises, des banques, d'élégantes salles de spectacles et des commerces de luxe voient le jour, rue Sherbrooke et dans les environs. L'est de la ville est alors desservi par Dupuis & frères, rue Sainte-Catherine Est.

L'autre artère achalandée est le boulevard Saint-Laurent, commerçante depuis son origine, accueillant aussi artisans et professionnels. Tout comme les marchands, ces derniers résident au-dessus de leur lieu de travail. Puis, à la fin du 19^e siècle, des bâtiments entièrement commerciaux font aussi leur apparition.

Tout au long du 20^e siècle, la rue Sainte-Catherine est l'artère commerciale principale du centre-ville. Au début du 20^e siècle, l'activité commerciale émerge rue Burnside (Maisonnette). Dans les années 1920, celle-ci fait de plus en plus office de cour arrière de la rue Sainte-Catherine Ouest, notamment avec l'agrandissement de grands magasins qui s'y étendent.

Après la Deuxième Guerre mondiale, avec la tertiarisation et le déplacement du centre des affaires autour de Sainte-Catherine Ouest et de la Place Ville-Marie, un changement de clientèle, et donc de vocation commerciale, s'opère : les magasins s'adressent désormais aux travailleurs ou visiteurs et non plus aux résidents.

La rue Sainte-Catherine comme artère commerciale perd de son lustre à partir des années 1960, avec les crises économiques, l'arrivée de la télévision et la concurrence des centres commerciaux qui commencent à apparaître en périphérie (galeries d'Anjou,

etc.). Les différents quartiers que traverse la rue Sainte-Catherine Est sont particulièrement touchés. Un regain d'activité est donné avec les galeries marchandes intérieures et souterraines comme la Place Ville-Marie ou la Plaza Alexis-Nihon (1967). À partir des années 1990, c'est surtout la rue Sainte-Catherine Ouest qui reprend de l'activité, l'Est restant peu investi.

1.2 LA VILLE INDUSTRIELLE

Durant la période 1840-1870, Montréal a vécu sa première étape d'industrialisation avec l'introduction des machines et la concentration des activités pour les économies d'échelle. Cette phase se déploie le long du fleuve et du canal Lachine. Ainsi, on estime qu'en 1861, 40% des établissements industriels de la ville se situent dans le centre. En 1871, ces entreprises emploient 43% de la main-d'œuvre industrielle de Montréal.

Une deuxième phase, jusqu'au 20^e siècle, voit l'ascension de l'industrie du vêtement dont les activités se situent notamment dans le centre (quartier de la fourrure, Quartier latin). On constate aussi une intensification des zones industrielles établies, comme Griffintown, et une extension dans de nouvelles aires, plus éloignées du centre.

La croissance de l'industrie se poursuit jusqu'à la crise de 1929, les secteurs en développement étant le vêtement, les brasseries, le tabac, les imprimeries, que l'on retrouve dans le centre (Paper Hill, quartier Sainte-Marie), mais également en expansion dans Hochelaga-Maisonnette et



vers le nord de la ville. Par la suite, durant la crise économique des années 1930 et la Deuxième Guerre mondiale, les secteurs du vêtement et des aliments et boissons dominent. L'industrie s'intensifie le long du boulevard Saint-Laurent et au centre-ville.

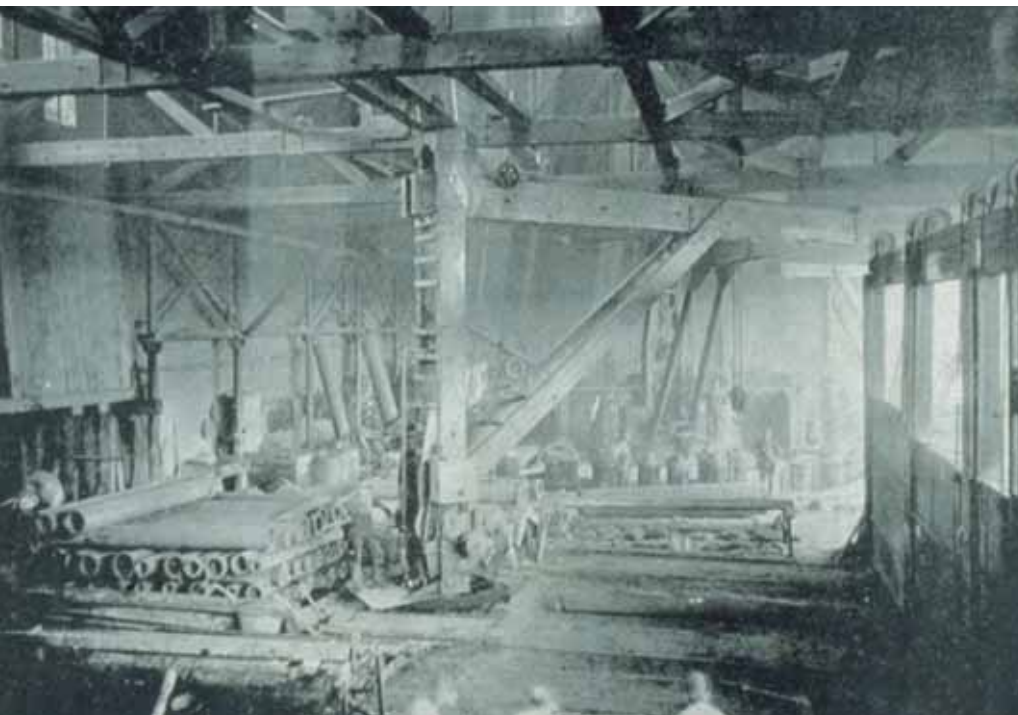
Avec l'industrialisation, plusieurs concentrations de manufactures se sont constituées sur le territoire d'étude :

- ❑ l'axe du canal de Lachine (Griffintown) : mixité industrielle
- ❑ le centre : vêtement (fourrure), brasseries, imprimeries
- ❑ les quartiers est (port, long du fleuve, axe Ontario/Sherbrooke dans Sainte-Marie) : usines de transformation (raffinerie sucre, d'huile, caoutchouc)
- ❑ Boulevard Saint-Laurent : pas d'ensemble représentatif identifié, mais vêtement assez présent.

Griffintown

Dans la première moitié du 19^e, des fonderies s'installent dans Griffintown et formeront le cœur de l'activité industrielle de Montréal, notamment avec la production de moteurs à vapeur. La vocation industrielle du quartier se confirme durant les années 1840 lorsque le gouvernement entreprend l'élargissement du canal et Griffintown deviendra le berceau de la métallurgie montréalaise (Fonderie Darling, City foundry, Ives and Allen).

Le recensement de 1842 relève 16 établissements manufacturiers à Griffintown, soit le tiers des manufactures dans toute la ville. Le développement industriel de Griffintown va s'accélérer à partir de 1845 grâce à l'agrandissement du canal de Lachine d'une part, et d'autre part, grâce au lotissement de l'ancienne ferme Saint-Gabriel par les Sulpiciens (secteur entre les rues McCord (de la Montagne) et Canning). Le développement de cette extension de Griffintown dépendra presque exclusivement du canal excepté la partie au nord de la rue William qui suivra un développement urbain plutôt orienté vers l'arrivée du chemin de fer en 1847, la Montréal & Lachine avec son terminus Bonaventure, au nord de Griffintown.



Griffintown – La fonderie Clendinneng, située aux 145-179, rue William (extérieur et intérieur)

En 1848, on y retrouve 29 manufactures, puis 53 usines en 1861, ce qui démontre une croissance très rapide. Les champs d'activités se diversifient : 11 compagnies travaillent le métal en 1861 alors que 11 autres travaillent le bois. Puis le cuir, la nourriture, les produits chimiques et l'équipement ferroviaire ont chacun quatre à cinq usines. Ainsi, au tournant du 20^e siècle, l'échelle et la densification des complexes industriels modifient radicalement le paysage et évacuent peu à peu la fonction résidentielle.

Faubourg Saint-Laurent

À la moitié du 19^e, l'exode rural amène une nouvelle population qui vient travailler dans les manufactures, notamment dans les ateliers de confection du boulevard Saint-Laurent. L'industrie de la chaussure emploie beaucoup de monde, de même que les raffineries de sucre, l'industrie du tabac et les brasseries. Le domaine de l'imprimerie connaît un essor important, à travers l'édition, les librairies et la presse. Les ateliers et journaux anglophones comme francophones sont établis dans le centre et dans le faubourg Saint-Laurent.

Au 20^e siècle, de nouvelles compagnies s'installent sur la rue Ontario dans le Quartier latin, ce qui attire les travailleurs : communications (centrale téléphonique de Bell Canada), industrie du tabac, manufactures de confection et brasseries. Puis la fonction commerciale s'impose graduellement.

Faubourg Sainte-Marie



Bâtiments de la Canadian Rubber Co. Of Montreal Limited, au coin de Notre-Dame et Papineau

La première manufacture à s'implanter dans le quartier, entre la rue des Voltigeurs et l'avenue Papineau, est la brasserie Molson (1786), l'une des plus vieilles entreprises industrielles du Canada. Plus tard, plusieurs autres usines d'importance sont construites, dont la première manufacture canadienne de transformation du caoutchouc, la Canadian Rubber Company (1854) ou encore, la McDonald Tobacco (1876). Dès lors, l'une des plus importantes concentrations industrielles du pays se forme sur le bord du fleuve et s'étendra jusqu'à Mercier. Toute la frange riveraine est investie, à l'exception du parc Bellerive. On y retrouve ateliers d'usinage, de carrosserie, tanneries, fabriques de colle, manufactures de vêtements et de chaussures, imprimeries, tabac.

Après 1960, la concurrence étrangère et l'ancienneté des installations affaiblissent

grandement le secteur manufacturier, ce qui appauvrit la population. À cette même époque, des entreprises du secteur de l'audiovisuel s'installent autour de l'avenue Papineau. Cette vocation est renforcée par l'inauguration de la Maison de Radio-Canada (1973) puis par la venue de stations privées de télévision et de radio le long de l'avenue.

Hochelaga ***(village de 1870 à 1883 puis annexé)***

Les industries se concentrent d'abord à proximité de la limite avec Montréal. La compagnie de tramways Montréal City Passenger Railway (1861) installe son terminus est entre les rues du Havre et Bercy, du côté nord de la rue Notre-Dame, et conserve ses ateliers sur la rue Sainte-Catherine. Puis, la compagnie New City Gas s'installe rue du Havre près de la rue Notre-Dame en 1873. En 1876, le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (QMOO) construit ses voies ainsi qu'une petite gare un peu plus à l'est. Avec l'acquisition du QMOO par le Canadien Pacifique en 1882, ce secteur devient une plaque tournante du transport ferroviaire avec l'ouverture d'ateliers, d'une cour de triage et d'une cour à bestiaux. Les voies ferrées longent la rue Notre-Dame et la croisent à la hauteur de la rue Bercy.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la base de l'économie, qui comptait alors sur le secteur manufacturier et sur les transports, s'effrite. Toronto supplante Montréal comme métropole du Canada et l'industrie du centre-ville connaît un fort déclin.

1.3 LA VILLE TERTIAIRE

Au 19^e siècle, les premières institutions financières s'installent autour de la rue Saint-Jacques et de la place d'Armes. Ainsi, en 1845, la Banque de Montréal fait construire un édifice prestigieux, face à la nouvelle église Notre-Dame. Dans la deuxième moitié de ce siècle, le nombre d'institutions financières augmente et elles sont rejointes dans le secteur par les compagnies d'assurances. Les banques partagent souvent leur immeuble avec d'autres cabinets professionnels (avocats, architectes, etc.), créant ainsi la première génération d'immeubles de bureaux. C'est également à cette époque que les compagnies de communications (principalement le télégraphe) se créent et deviennent indispensables au milieu des affaires.

Montréal est alors le principal centre financier du Canada, et c'est le secteur de la place d'Armes qui accueille les principales activités, formant ainsi un centre des affaires. On assiste à un boom de construction d'immeubles de bureaux d'une dizaine d'étages, comme les édifices de la Sauvegarde (1913), puis de gratte-ciel d'une vingtaine d'étages, tel celui de la Banque Royale (1926-1928), qui est alors la plus haute tour de l'Empire britannique.

Par la suite, le centre des affaires ne trouve plus l'espace nécessaire à son expansion, et se déplace près du square Dominion (Dorchester), sur la terrasse supérieure. Entre 1914 et 1918, la compagnie d'assurances Sun Life, alors installée dans le vieux centre, fait construire un nouvel édifice pour son siège social en bordure du Square Dominion, à proximité de la gare Windsor et de la future gare

Centrale, alors en construction. L'édifice sera agrandi à deux reprises pour atteindre 26 étages en 1933. Il devient alors le symbole du nouveau centre-ville, et la rue Dorchester (René-Lévesque), son artère principale.

Le déplacement définitif du centre des affaires vers le secteur situé entre les rues Saint-Antoine, Sherbrooke, De Bleury et l'avenue Atwater, s'est échelonné sur plusieurs décennies. L'aménagement de la rue Dorchester (René-Lévesque) et la construction du métro vont permettre son essor. La rue Dorchester est élargie en 1954-1955 et attire alors des sièges sociaux et de nouveaux gratte-ciel : le siège social d'Hydro-Québec, le complexe immobilier de l'hôtel Reine Elizabeth (1957-1958), et la Place Ville-Marie (1959). Ainsi, entre 1949 et 1961, la superficie de bureau au centre-ville est passée de 9 à 20 millions de pieds carrés.

Par la suite, d'autres gratte-ciel viendront raccorder ce nouveau cœur des affaires à l'ancien, dans le Vieux-Montréal via le square Victoria : le Château Champlain et la Place du Canada, la place Bonaventure, et la tour de la Bourse. Le secteur du square Victoria se développe donc, avec la construction des édifices de la CIL et de la CIBC (1962). Le secteur tertiaire compte alors pour la majorité des emplois au centre-ville.

On assiste donc, avec l'arrivée des banques, à la jonction des noyaux financier et commercial au détriment d'une fonction résidentielle jusqu'alors dominante au centre-ville. Le nouveau centre des affaires, d'abord polarisé autour de la Place Ville-Marie, s'étend au nord jusqu'à la rue



Place Ville-Marie en construction, 1961

LA PLACE VILLE-MARIE

La Place Ville-Marie a transformé le paysage urbain et a marqué le déplacement du quartier financier de la rue Saint-Jacques vers le quartier des gratte-ciel du boulevard Dorchester. William Zeckendorf (promoteur américain), Donald Gordon (président du Canadien National), James Muir (président de la Banque Royale du Canada) en sont à l'origine. Le site était une excavation due au raccordement du tunnel de chemin de fer sous la montagne à la gare Centrale (années 1920). Le CN avait déjà fait bâtir la section sud de René-Lévesque (hôtel Reine-Elisabeth, etc.). Ils entreprennent de construire le plus important complexe de bureau et commerce de la ville (objectif de multiplier par cent la valeur du terrain). L'annonce du projet a aussitôt suscité une réaction de la part des promoteurs locaux. On voit alors plusieurs tours de bureaux apparaître sur cette section du boulevard Dorchester.



Édifice Sun Life, Gare Windsor, hôtel Château Champlain, Place du Canada, édifice C.I.L. – 19 août 1966

Sherbrooke. La fonction résidentielle s'en retrouve désagrégée: beaucoup d'anciennes résidences sont reprises par des commerces ou détruites pour laisser place à des tours de bureaux et des espaces de stationnement.

Le pôle civique, qui côtoyait le premier centre des affaires, dans le Vieux-Montréal, se consolide avec la construction du nouveau Palais de Justice, dont l'emplacement, ayant été débattu de nombreuses années, s'est imposé dans l'axe de la rue Saint-Jacques. On constate donc qu'il reste deux concentrations d'activités au centre-ville: autour de la place d'Armes, le centre civique et juridique, et autour de la Place Ville-Marie, pour le pôle bureau et commercial.

L'aménagement du Quartier international (QIM) dans les années 1990 a achevé de rétablir des liens entre le Centre des affaires et l'ancien quartier financier de la rue Saint-Jacques.

1.4 LA VILLE TOURISTIQUE

En 1876, on inaugure un grand hôtel de luxe, l'hôtel Windsor, dans le quartier Saint-Antoine, en bordure du square Dominion. Il devient rapidement plus recherché que les hôtels du centre. Les touristes de cette période sont pour une bonne partie des congressistes ou des hommes d'affaire. D'autres voyageurs sont les passagers des bateaux de croisière qui arrivent au port. Les attraits de la ville sont les bâtiments anciens et modernes, ou encore les paysages.

Dans la première moitié du 20^e siècle, le tourisme de masse se développe. La prohibition aux États-Unis (1920 – 1933) favorise beaucoup l'industrie du tourisme montréalaise (vie nocturne, divertissements, restauration et hôtellerie). Peu à peu, après la Première Guerre mondiale, le tourisme est reconnu comme une industrie de plus en plus fondamentale pour la ville et la province. Cette tendance se confirme après la Seconde Guerre.

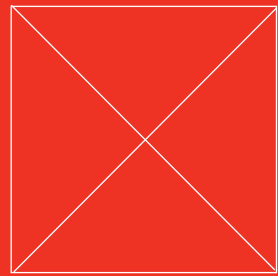
L'Exposition universelle de 1967 est le premier événement de cette envergure qui se tient à Montréal. Un site dédié à accueillir l'Expo et ainsi le flux des touristes est créé sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Le milieu du divertissement du centre-ville n'obtient que peu de retombées.

Le tourisme de congrès reste une part importante de l'économie du centre-ville. Ainsi, autour de 1975, une réflexion sur le potentiel lié à ce type de tourisme aboutit à l'édification du Palais des Congrès, qui ouvrira ses portes en 1983. Il sera par la suite agrandi et rénové et le quartier qui l'entoure sera réaménagé: c'est le Quartier international de Montréal (QIM), inauguré en 2004.

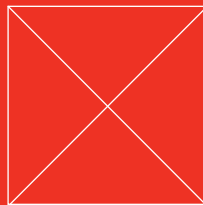
Depuis les dernières décennies, une vie commerciale liée au récréotourisme voit le jour dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. Des bâtiments anciens sont récupérés pour être recyclés en hôtels, restaurants et boutiques desservant les touristes.

Depuis les années 1990, le centre-ville est de nouveau ciblé par les stratégies touristiques via les festivals qui ont lieu autour de la Place des Arts, notamment.





2. HABITAT ET POPULATION



2.1 LA RÉPARTITION SOCIALE ET L'ÉVOLUTION DES QUARTIERS

17^e – mi 19^e : Ville fortifiée, faubourgs et villégiature

Le premier établissement permanent européen de Montréal est construit en 1642 près du fleuve, à proximité de l'ancien village iroquois d'Hochelaga. Dans les décennies suivantes, les faubourgs se développent à l'extérieur des fortifications, le long des grands axes de communication que sont les actuels boulevard Saint-Laurent et rue Notre-Dame. Parmi la population, on compte des communautés religieuses, des militaires, des agriculteurs, des artisans et des marchands. Une concentration de notables et marchands est constatée autour de la place du marché (place royale) et le reste de la ville est occupée indifféremment par les divers groupes sociaux.

Autour de 1765, suite à un nouvel incendie, la ville connaît un premier phénomène de déconcentration de la population moins bien nantie vers les faubourgs, étape que l'on retrouve dans tous les processus d'urbanisation des villes nord-américaines. Plusieurs facteurs entraînent ce mouvement : le coût des loyers a augmenté suite à l'adoption de la pierre comme matériau de construction après les grands incendies, et l'on reconstruit moins de bâtiments, mais plus vastes, destinés à la bourgeoisie commerçante. Ainsi, la quasi-totalité de la population aisée vit désormais dans la ville fortifiée (grandes familles, hauts responsables de l'administration ou de l'armée), tandis que dans les faubourgs, on retrouve artisans, commerçants ou autres travailleurs qui ne peuvent se loger en ville.

À la fin du 18^e siècle, la ville fortifiée accueille une forte densité de bâtiments commerciaux, y résident les familles bien nanties et des domestiques, mais ses résidents ne comptent plus que pour un tiers de la



Plan de la ville de Montréal en 1846

population de Montréal (3 000 personnes) tandis que les faubourgs accueillent le reste de la population. Les faubourgs sont aussi beaucoup moins denses et on y retrouve encore des potagers (qui ont presque disparu de la ville fortifiée).

Dans le premier quart du 19^e, Griffintown, ou quartier Sainte-Anne, est loti. Le secteur accueille une grande population irlandaise, dont beaucoup travaillent à la construction du canal de Lachine. On y compte une centaine d'habitations en 1824.

Dans la première moitié du 19^e, les faubourgs suivants sont bien développés :

- à l'ouest : faubourg Saint-Joseph ou des Récollets, puis au sud, Griffintown ou faubourg Sainte-Anne

- ❑ au nord-ouest : faubourg Saint-Antoine
- ❑ au nord : faubourg Saint-Laurent et faubourg Saint-Louis et un peu plus au nord, le petit faubourg Saint-Pierre, au-dessus du Coteau à Baron (à l'est de Saint-Laurent)
- ❑ à l'est : faubourg Québec.

En 1825, Montréal compte environ 22 500 habitants, dont moins du quart réside sur le territoire de l'ancienne ville fortifiée. Le clivage social reste marqué entre le centre et les faubourgs, même après la démolition des fortifications.

Hors de la ville fortifiée, on retrouve, outre les villages des faubourgs et les terres des institutions religieuses, des terres achetées par de riches familles résidant en ville. Sur le flanc sud du mont Royal, ou encore le long de l'actuelle rue Notre-Dame Est s'établissent de grandes résidences de campagne, entourées de vergers. Le flanc de la Montagne attire plutôt les riches marchands de fourrure et autres négociants : James McGill, Simon McTavish, Joseph Frobisher, notamment. Le chemin de la côte Saint-Antoine forme la principale voie de circulation et, vers 1840, on ajoute les rues Sherbrooke, Sainte-Catherine et Dorchester. En 1813, James McGill lègue son vaste domaine de Burnside pour la construction du McGill College, l'actuelle université McGill. Le chemin de la Côte-des-Neiges permet aux visiteurs et résidents aisés de se rendre dans les clubs de chasse du village de Côte-des-Neiges, à l'hôtel Monklands et autres lieux de villégiature autour de la montagne.

Moitié du 19^e – début du 20^e : expansion de l'urbanisation, haute-ville, basse-ville et quartiers de l'Est

De 1852 à 1881, la ville de Montréal connaît une forte croissance, passant de 57 700 à 155 200 habitants, due à la fois à l'immigration et à l'exode rural. Puis le territoire de la ville s'agrandit avec une série d'annexion des villes et villages en banlieue entre 1883 et 1910, dont Hochelaga (1883), Saint-Jean-Baptiste (1886), Saint-Henri et Sainte-Cunégonde (1905). Le territoire qui était, dans la deuxième moitié du 19^e siècle, la Cité de Montréal devient alors le centre d'une métropole de près de 500 000 habitants (1911).

Depuis que la ville s'est étendue vers le mont Royal, on parle de « haute-ville » pour désigner la *New Town* et de « basse-ville », désignant les secteurs du bas de la côte, plus populaires. La basse-ville est régulièrement en proie aux inondations et les conditions sanitaires y sont peu favorables. À l'est de Saint-Laurent, le découpage est moins clair, les quartiers étant plus mixtes, mais une tendance vers la paupérisation se dessine. Ces secteurs du centre-ville connaissent une évolution différente.

Haute-ville : le développement de nouveaux quartiers bourgeois

Au début des années 1840, la ville connaît une première vague économique qui devient favorable à l'immobilier et à la spéculation. Plusieurs hommes d'affaires, comme John Redpath, investissent dans le développement immobilier sur le flanc sud du mont Royal entre les rues Union et De la Montagne, Sherbrooke ou des

Pins et Dorchester. Les différents plans d'aménagement prévoient un lotissement de maisons unifamiliales en rangée, destinées à une clientèle nantie. C'est le quartier Saint-Antoine ou *New Town*, qui sera plus tard identifié comme Golden Square Mile. Les terrains sont construits à partir de la fin des années 1850, après la construction du réservoir McTavish et ainsi, la possibilité d'eau courante sur ce plateau. La bourgeoisie anglophone quitte progressivement les vieux quartiers, où les activités portuaires et marchandes se sont intensifiées et où le bâti commence à prendre de l'âge, pour s'établir dans ce nouveau quartier. Les propriétaires terriens conservent le plus souvent les terrains au nord de Sherbrooke pour leurs propres résidences.



Prince of Wales Terrace, rue sherbrooke, en 1860

En 1860, le nouveau quartier compte 15 000 résidents. Les anglophones sont en majorité, en raison d'un afflux important



L'immeuble d'appartements Linton, rue Sherbrooke, en 1912

d'immigrants irlandais et britanniques. Les nouvelles constructions se font alors sur un modèle britannique : townhouse, terraces.

La construction de gares prestigieuses, gare Bonaventure et Windsor, dans le quartier Saint-Antoine, amplifie l'attrait pour ce quartier et attire aussi les hôtels de luxe. À la même période, de grandes institutions s'établissent aussi dans le secteur : le Grand Séminaire de Montréal (1854-1857) et l'hôpital Royal Victoria (à partir de 1891) ainsi que les nouveaux édifices des Sœurs Grises.

D'autres secteurs, de plus petite envergure, sont développés selon le même modèle, que ce soit par des notables, des communautés religieuses sur leurs terres ou par des promoteurs qui acquièrent d'anciennes fermes. Ces terres étant issues du système français, ce sont de longues bandes étroites perpendiculaires au fleuve. Le lotissement comprend donc l'ouverture de rues nord-sud et de petits bouts de rues est-ouest, éventuellement raccordés. Le plus souvent, les promoteurs subdivisent les terres en lots de mêmes dimensions, font construire les lots en série et revendent les maisons. Par ce biais, la maison en rangée se développe dans tous les quartiers, ouvriers et bourgeois, mais avec des variantes d'ornementation.

Les communautés religieuses procèdent de la même manière lorsqu'elles décident de vendre leurs terres. Les Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph, dans la deuxième moitié du 19^e siècle, font lotir leur terre située entre Sherbrooke et Mont-Royal, autour d'un axe central, la rue Sainte-Famille. L'Hôpital de L'Hôtel-Dieu est déménagé dans ce secteur (construction de l'édifice en 1859-1861) avec la chapelle dans l'axe de la rue Sainte-Famille. Le développement résidentiel, qui arrive avec l'ouverture de l'Hôpital, est très encadré par les Sœurs : nombre d'étages, matériau de façade, plantation d'arbres de façade. Elles proposent même des plans modèles de maisons aux nouveaux acquéreurs. Dans les années 1860, les prêtres du Séminaire de Saint-Sulpice planifient aussi le développement d'une partie du Domaine de la montagne, située entre les rues Sherbrooke, Dorchester (boulevard René-Lévesque), Guy et Greene. Ce plan de lotissement pour maisons

unifamiliales est préparé par le même bureau d'architectes que pour les Sœurs Hospitalières, celui de John Ostell et Henri-Maurice Perrault. Les Sulpiciens vendent leur propriété terrain par terrain de 1861 à 1928.

À l'est, c'est l'arrivée d'institutions qui attire une nouvelle population. En 1876, l'Université Laval ouvre une filiale dans le quartier Saint-Jacques. Cela a pour effet d'entraîner l'installation de notables et d'intellectuels à proximité. Ainsi, autour de 1880, la Côte-à-Baron (rues Saint-Denis, Berri et Saint-Hubert) se construit avec de grandes résidences. L'université confère un certain prestige au secteur et la venue de la bibliothèque Saint-Sulpice viendra confirmer ce statut. On parle alors du *Quartier Latin*. La bourgeoisie francophone (marchands de fourrure, notables) est principalement installée entre les rues Viger, Dorchester et Sherbrooke Est.

Au début du 20^e siècle apparaît une nouvelle manière de vivre pour les familles fortunées dans le quartier Saint-Antoine : les conciergeries ou immeubles d'appartements. Le Linton Apartments (1906-1907) et Le Château (1924-1925) en sont des exemples. Plusieurs de ces immeubles sont construits sur la rue Sherbrooke Ouest. Ce secteur résidentiel se densifie donc de manière importante.

La basse-ville et les quartiers populaires de l'Est

Au cours du 19^e siècle, les anciens faubourgs ont connu une forte croissance. Avec l'industrialisation, la création d'emplois connaît une importante hausse et l'exode rural amène un grand nombre de nouveaux résidents.

Ces derniers cherchent à s'établir près de leur lieu de travail.

À l'ouest, le quartier Griffintown se densifie et s'agrandit au-delà de la rue de la Montagne, suivant le développement industriel dans l'axe du canal de Lachine et le développement du chemin de fer. Le sud du quartier Saint-Antoine est également influencé par les activités ferroviaires et industrielles du secteur et change peu à peu de population. En effet, les demeures bourgeoises sont quittées progressivement par leurs propriétaires, déménageant plus haut vers la *New Town*, et divisées en chambres meublées ou converties en maisons de rapport. Les sociétés de gestion propriétaires de ces maisons n'y investissent pas et beaucoup de ces logements deviennent des taudis. Autour de 1880, le Grand Tronc et le Canadien Pacifique y installent leur centre d'embauche et de formation pour les porteurs. Une communauté noire, souvent en provenance des États-Unis, s'installe alors à proximité, pour travailler comme porteurs. La rue Saint-Antoine, depuis la gare Windsor en allant vers l'ouest, devient le centre de cette communauté, composée de résidents permanents, mais aussi de travailleurs saisonniers ou en lien avec le train.

À l'est, dans le quartier Sainte-Marie, les lotissements avaient fait disparaître les anciennes résidences bourgeoises sur le bord de la rue Notre-Dame dès le début du 19^e. Après 1850, avec l'industrialisation du secteur, une importante population ouvrière s'y installe et trouve de

l'emploi dans les manufactures du quartier: ateliers d'usinage, de carrosserie, tanneries, fabriques de colle, manufactures de vêtements et de chaussures. On trouve ainsi un secteur ouvrier (emploi et résidences) dans Sainte-Marie et un secteur résidentiel populaire (ouvriers, employés, etc.) dans le quartier Saint-Jacques, jusqu'à Saint-Hubert. Une partie de ces quartiers est surnommée le Faubourg à m'lasse, probablement en raison de l'odeur de mélasse, qui était chargée sur les quais du port, au niveau de l'avenue Papineau. Dans les années 1880, on assiste au départ des dernières résidences bourgeoises. La population est en grande partie d'origine canadienne-française.

Au cours de cette période, le vieux centre a perdu une bonne partie de sa population bien nantie et les activités ont pris davantage de place, principalement dans le secteur ouest. Par contre, le quartier accueille encore du logement temporaire de luxe: de grands hôtels continuent d'accueillir touristes et hommes d'affaires. Par ailleurs, des logements plus modestes hébergent une population moins bien nantie. Ainsi, bon nombre d'immeubles commerciaux offrent des chambres ou des petits logements aux étages supérieurs, les concierges des immeubles résident sur place avec leurs familles, et on trouve de nombreux hôtels ou pensions dont la clientèle est composée d'étudiants, de marins, de militaires ou d'immigrants. La plus grande concentration de ces hébergements se situe rue Saint-Paul, en face du marché Bonsecours.



Ci-haut: Le 1593 St-Dominique, vu depuis la ruelle Leduc, en 1955

Ci-bas: Rue Demontigny, quadrilatère démolí pour faire place aux Habitations Jeanne-Mance, 1957

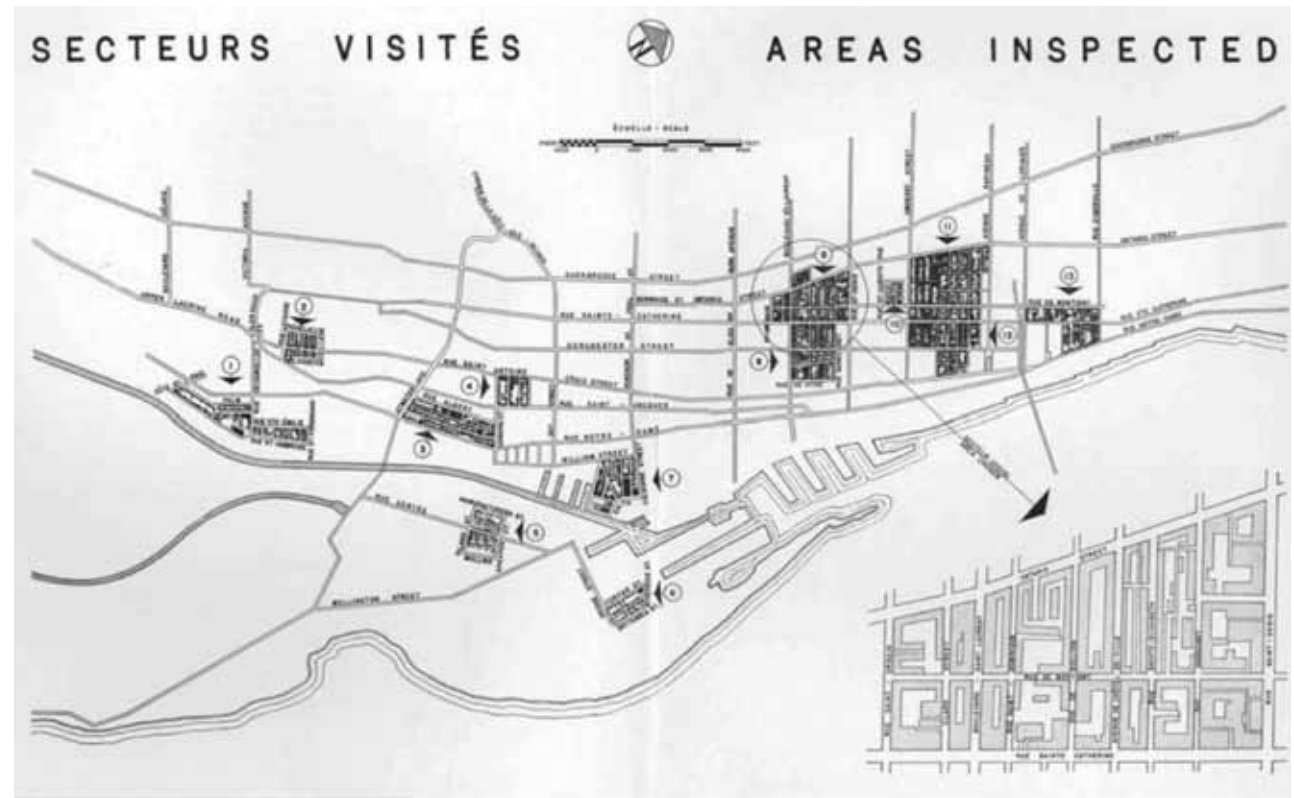
Parmi les anciens quartiers, les faubourgs Saint-Laurent et Saint-Louis conservent une population mixte, composée d'artisans et d'ouvriers.

20^e: L'habitat dégradé et l'intervention publique

Dans la basse-ville, l'enjeu est l'habitat insalubre et l'intervention publique se fait plus présente. À la fin des années 1930, la crise du logement se fait aigüe, aggravée par les conditions de guerre (rareté des matériaux réquisitionnés pour la production de guerre et rareté des permis de construire octroyés). Les vieux quartiers sont laissés à l'abandon, connaissent de nombreux incendies et peu de nouvelles constructions. La crise se traduit donc par de mauvaises conditions sanitaires, une augmentation du nombre de taudis et un surpeuplement des logements ouvriers.

En outre, après la Première Guerre, l'Université Laval déménage du quartier Latin pour s'établir sur un site plus vaste, sur la Montagne, pour pouvoir s'agrandir, entraînant avec elle l'élite francophone, qui part s'installer dans Outremont. À cette période, le Quartier Latin est de plus en plus associé au *Red Light*.

Dans le discours public, un rapprochement est fait entre les problèmes de logement et les «problèmes d'immoralité». Par exemple, le surpeuplement serait l'une des sources de la délinquance juvénile – les enfants passant leur temps dans la rue – et de la forte fréquentation des tavernes par les hommes. Se développe alors une critique de l'environnement urbain, jugé non-adéquat pour des familles, qui devraient s'installer



Rapport Dozois, carte des zones visitées en vue du programme de rénovation urbaine et zoom sur le Red Light, 1954

dans un milieu moins dense, avec davantage d'équipements de loisirs. Une autre idée se répand aussi, soit d'augmenter le parc de logement pour les familles mal logées par la conversion des bordels et maisons de jeu du centre-ville. Et en effet, dès la fermeture du Red Light en 1944, les bordels furent convertis en maisons de chambre ou en logements.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la Ville développe une véritable stratégie en matière d'habitation. Elle suit deux dynamiques:

la restauration et la démolition-reconstruction, ou «rénovation urbaine». En 1952, la Ville crée un comité présidé par le conseiller municipal Paul Dozois pour étudier la question des taudis. Le rapport qui en résulte en 1954, signé par le Comité consultatif pour l'élimination des taudis et pour l'habitation à loyer modique identifie 13 zones susceptibles de faire l'objet d'une rénovation urbaine. C'est une partie de l'ancien *Red Light* qui est visée en priorité. La solution préconisée est la démolition des bâtiments

insalubres et la reconstruction d'habitations à loyer modique. Le grand ensemble des Habitations Jeanne-Mance, borné par les rues Ontario, Sanguinet, De Boisbriand et Saint-Dominique, est inauguré en 1959.

Plusieurs grands projets de rénovation urbaine suivront dans les années suivantes. Le petit quartier irlandais de Victoriatown est démoli en 1964 en raison du mauvais état des bâtiments. Ce seront finalement l'autoroute Bonaventure et l'autostade qui y seront aménagés. La Petite-Bourgogne est également identifiée comme zone de rénovation urbaine. Le projet comprend différents réaménagements de l'espace public et des programmes de subvention pour la rénovation. Le plan cible un sous-secteur jugé irrécupérable, les îlots Saint-Martin, pour une démolition et pour la reconstruction de HLM. L'opération a lieu entre 1966 et 1970. Une grande résistance des résidents déplacés prend forme. Les résidents se mobilisent et mettent sur pied un comité de citoyens qui négociera les conditions de loyers pour les futurs appartements. Beaucoup de problèmes liés à ce type d'opération sont constatés, après les Habitations Jeanne-Mance et les îlots Saint-Martin : persistance des problèmes sociaux après la reconstruction, conditions ne convenant pas aux résidents et taux de roulement important, traumatisme de l'expropriation, etc.

Un nouveau programme de restauration est mis en place pour des secteurs identifiés comme vétustes ou en manque d'entretien. Au centre-ville, les quartiers visés sont : centre-est (Saint-Jacques, Sainte-Marie, Saint-Jean-Baptiste

et Hochelaga), sud-ouest (Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles). À la fin des années 1970, on comptait ainsi environ 8 000 logements restaurés avec subvention et 40 000 sans subvention. L'injection de fonds publics dans la restauration permet de modérer la hausse des loyers et d'inciter les investissements privés des propriétaires.

De 1996 à 1999, un programme de revitalisation des quartiers centraux est mis sur pied. Il comprend la restauration de logements, l'aide aux logements barricadés et l'aide à la construction de nouveaux logements. Il permet la rénovation de 5 700 logements et l'aménagement de 1 700 nouveaux logements.

L'afflux d'une nouvelle population : les étudiants

À partir des années 1970, le Quartier latin est marqué par la présence d'établissements d'éducation. Le nouvel immeuble du Cégep du Vieux-Montréal, inauguré en 1972, puis l'ouverture des pavillons de l'UQAM à partir de 1979, augmentent la présence de la population étudiante. Cette population réside en partie dans le secteur mais y est surtout visible, car présente en journée et en soirée (bars).

L'université McGill, présente sur le territoire depuis le 19^e siècle accueille de plus en plus d'étudiants, dont une partie réside à proximité. Le secteur situé entre University et l'avenue du Parc sera surnommée plus tard le ghetto McGill.

L'université Concordia, un ancien collège devenu université en 1948, connaît une expansion dans les années 1960 et fait construire plusieurs annexes autour du bâtiment initial de la rue Drummond. Les étudiants s'installent à proximité de la rue Guy.

L'École de technologie supérieure (ÉTS) s'installe dans Griffintown au milieu des années 1990 et fait construire, dans les décennies suivantes, plusieurs résidences étudiantes sur les rues adjacentes.

2.2 ÉVOLUTION DE LA MIXITÉ FONCTIONNELLE

Dissociation du lieu de travail et du lieu de résidence

Fin du 18^e siècle (1795), le marchand de fourrures McTavish est l'un des premiers marchands montréalais à dissocier son lieu de travail de son lieu de résidence. Toutefois, le mouvement de dissociation est plus lent à Montréal que dans d'autres villes industrielles américaines ou en Angleterre. Jusqu'en 1850, l'organisation du travail reste l'organisation artisanale traditionnelle et conserve des liens forts avec la vie domestique. Ainsi, les maisons-magasins, apparues dans les années 1820, conservent cette mixité en comprenant des logements aux étages. Puis, à partir de 1850, la transformation des pratiques commerciales avec l'avènement du magasin-entrepôt, immeuble exclusivement commercial et manufacturier, évacue les logements de certaines rues du centre historique comme Notre-Dame ou Saint-Jacques. Cette intensification des activités est l'une des raisons qui pousse la bourgeoisie – principalement anglophone – puis les communautés religieuses à quitter le quartier.

Dans les quartiers de l'est, Saint-Jacques et Sainte-Marie, le contexte de densification entraîne l'apparition d'une nouvelle mixité de fonctions sur certaines rues s'affirmant comme *rue principale*. Ainsi, lors de l'élargissement de la rue Notre-Dame en 1890, entre la rue Saint-Hubert et l'avenue Papineau, on passe des duplex ou triplex résidentiels à un bâti mixte. Selon le règlement municipal

adopté alors, les nouvelles constructions doivent avoir au moins trois étages, dont le premier doit être aménagé pour un usage commercial et les autres, pour des habitations. Les bâtiments sont donc occupés par des logements et des magasins, entrepôts et manufactures, et font face aux sites industriels et portuaires au sud.

Les moyens de transport émergents accentuent le mouvement de spécialisation des espaces et de dissociation entre lieux de résidence, de travail, de magasinage, ou de détente. Le tramway hippomobile, ouvert en 1864, atteint la limite nord de la ville, avenue du mont Royal. Ce qui permet aux ouvriers ou employés de s'installer dans ces villages tout en continuant de travailler dans les quartiers du centre. On assiste donc aux premières migrations pendulaires. La généralisation de la voiture auprès de l'élite permet le développement, dans la première moitié du 20^e siècle, de quartiers résidentiels bourgeois plus éloignés du centre, tels Westmount ou Outremont.

Le remplacement du résidentiel par des activités

Dans les quartiers ouvriers, comme Sainte-Marie ou de manière plus marquée, dans Griffintown, la densification industrielle se fait au détriment du résidentiel. À partir des années 1840, le nombre d'établissements industriels croît très rapidement, puis c'est la taille des établissements qui termine d'empiéter sur le secteur résidentiel.

Au tournant du 20^e siècle, les activités économiques viennent s'installer au cœur de la *New Town*. Le déplacement des activités commerciales de la vieille ville vers la rue Sainte-Catherine entraîne la transformation complète de cette rue en artère commerciale et de ses alentours. Les résidences huppées de la *New Town* laissent place aux grands magasins et immeubles de bureaux ou manufactures. L'aspect de la rue Sainte-Catherine aussi est transformé, avec l'apparition de vitrines et d'auvents.

À la même période, le quartier Saint-Georges (autour de Maisonneuve, entre Union et Saint-Urbain) est un quartier résidentiel bourgeois anglophone. Dès le début du 20^e siècle toutefois, le secteur s'industrialise avec l'arrivée des manufactures de vêtement et de fourrures. De même, la côte du Beaver Hall voit ses résidences cossues remplacées par les industries de l'imprimerie pour former le secteur *Paper Hill*.

Dans les années 1960, la tertiarisation du centre-ville ouest s'accélère. À l'ouest de Bleury, le caractère résidentiel disparaît totalement : démolitions des dernières résidences, abattage des arbres de rue, élargissement des rues et nouveau cadre bâti composé de tours à bureaux. Plus à l'ouest ou autour de la rue Sherbrooke, les demeures bourgeoises ont été converties en commerces, bureaux, consulats ou locaux universitaires.

Avec le déplacement du centre des affaires vers le nord et l'ouest, le Vieux-Montréal se situe hors du secteur en croissance. La vitalité du secteur est très touchée: le commerce de détail est pratiquement absent et on ne compte plus que quelques centaines de résidents. Cette situation a néanmoins soustrait le vieux centre à la pression immobilière, et le bâti ancien ainsi que le tracé des rues ont pu être conservés.

À l'est de Bleury, malgré de grands projets comme la Place des Arts ou l'UQAM, la fonction résidentielle perdure. Le quartier Centre-Sud connaît toutefois un tournant avec l'implantation de la maison de Radio-Canada dans le Faubourg à m'lasse: 10 hectares de terrains sont expropriés, soit 700 familles. Finalement, ce sont seulement 3,2 hectares sur lesquels le bâtiment sera implanté, le reste étant alors occupé par des stationnements.

Dans les années 1970 et 1980, c'est au tour du quartier chinois, secteur mixte où réside et travaille la communauté (entre la rue Jeanne-Mance, la rue Saint-Urbain, la rue Viger et le boulevard Dorchester), d'être amputé. Le secteur se rétrécit en raison de la construction du complexe Guy-Favreau et de l'autoroute Ville-Marie.

Construction et reconversion résidentielles

La tendance à la tertiarisation ne s'affirme pas uniformément au centre-ville. Le boulevard De Maisonneuve, principalement à l'ouest de Peel, conserve une fonction résidentielle avec la construction de plusieurs tours d'habitation

dans les années 1960 et 1970. Une deuxième vague de construction résidentielle aura lieu au début du 21^e siècle, dans le quartier des affaires, avec plusieurs tours d'habitation de luxe. L'est du Vieux-Montréal, le Faubourg Québec, accueillera lui aussi de nouveaux développements résidentiels dès la fin des années 1990.

A partir des années 1980, on assiste également à des conversions d'édifices commerciaux en logements. Ainsi, la revitalisation du Vieux-Montréal au tournant des années 1980 passe, entre autres, par un redéveloppement résidentiel. Plusieurs magasins-entrepôts sont recyclés en logements.

2.3 LES QUARTIERS D'IMMIGRANTS

Quartiers irlandais

Le chantier du canal embauche autour de 500 ouvriers qui sont, pour la plupart, des Irlandais nouvellement arrivés à Montréal. Il s'agit de la première vague d'immigration massive dans l'histoire de la ville. Les Irlandais s'installent dans le nouveau quartier Sainte-Anne (ouest du faubourg des Récollets, Griffintown), formant à la fois des ghettos ethniques et ouvriers. Le secteur Victoriatown est constitué pour les ouvriers oeuvrant à la construction du pont Victoria. S'il accueille d'abord des Irlandais, lors de sa destruction, 50% de sa population était composée de nouveaux arrivants italiens.

Quartier juif

Au début du 20^e siècle, un quartier accueillant les immigrants juifs d'Europe de l'est, principalement, se forme autour du boulevard Saint-Laurent, entre Dorchester et Ontario. En 1911, la communauté juive compte 28 000 personnes. Le secteur accueille les premières librairies yiddish, des salles de spectacle, des écoles. Le parc Dufferin, situé alors sur Dorchester au coin de Saint-Urbain est le lieu de rendez-vous du dimanche pour la communauté. Une grande partie de la communauté travaille dans les manufactures de textile.

Quartier chinois

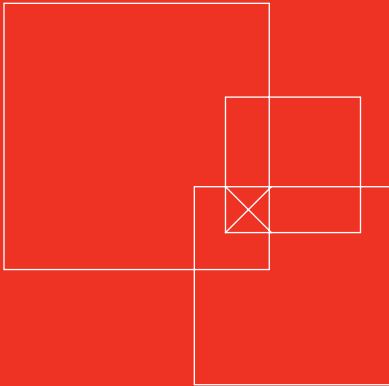
Une petite vague de migration chinoise arrive à la fin du 19^e siècle pour atteindre 900 personnes au tournant du siècle. Plusieurs d'entre eux ouvrent des buanderies, autour de la rue Craig. Puis la communauté investit le domaine de la restauration et de l'exportation, toujours dans le secteur de la rue De la Gauchetière. Un quartier chinois se forme alors, et comprend 1300 personnes en 1911. Les restaurants se multiplient et le célèbre Chinese Paradise Cabaret ouvre en 1939.

Communauté syrienne-libanaise

Au début du 20^e siècle, et jusqu'aux années 1940, la rue Notre-Dame Est, de Saint-Laurent à Berri, était le cœur de la vie commerciale et culturelle de la communauté syrienne-libanaise. Du côté sud de la rue Notre-Dame, près de la rue Berri, s'élevait la cathédrale Saint-Nicolas, la première église orthodoxe construite par la communauté

syrienne au Canada, en 1910. Le déclin commercial aura raison de la cathédrale Saint-Nicolas, qui déménagera plus au nord, sur la rue de Castelnau. En 1921, on recense à Montréal 1 500 personnes d'origine syrienne.





3. ESPACES COMMUNS ET DE SOCIALISATION

3.1 ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES ESPACES PUBLICS

La nature et la fonction des espaces publics montréalais évoluent en même temps que la ville et la société se transforment.

Le marché comme espace public

En 1676, les Sulpiciens localisent la place du Marché à proximité de la grève : la Place Royale. En 1808, on construit le **marché Neuf** à l'emplacement de la place Jacques Cartier, l'ancien marché devenant trop petit. Dans le nord-est, le square Viger accueille un marché entre 1818 et 1844.

En 1833, ouvre le **marché Sainte-Anne**, qui dessert l'ouest de la ville ainsi que le faubourg Sainte-Anne. A l'instar des marchés anglais, il propose une mixité d'activités : marché au rez-de-chaussée et usages civiques et culturels à l'étage. En 1843, le marché Sainte-Anne est mis à la disposition du gouvernement du Canada-Uni pour l'installation du Parlement. Un nouveau marché public est alors construit : le **marché Bonsecours**, ouvert en 1847. Les structures de bois du marché Neuf sont alors démolies, mais la place Jacques-Cartier reste une annexe du nouveau marché Bonsecours. Celui-ci accueille également une salle

de concert et devient un lieu de sociabilité important. Suite à l'incendie du Parlement, le marché Sainte-Anne est reconstruit au même emplacement en 1852. Avec le marché Bonsecours, ce sont alors les deux marchés principaux de la ville. Le marché Sainte-Anne sera démoli en 1860.

Le **marché Saint-Laurent** est construit en 1829, pour desservir le faubourg Saint-Laurent, de plus en plus peuplé. Au début du 20^e siècle, il demeure l'un des marchés les plus achalandés de la ville, avec le marché Bonsecours. Il est lui aussi reconstruit pendant les grands travaux publics entamés pendant la crise des années 1930. Il sera démoli en 1963.

Un marché général et un marché à foin est tenu au Queen's Square (devenu le **square Papineau**) de 1844 jusqu'à l'incendie de 1852. Puis, des abris temporaires sont érigés et le nouveau bâtiment est ouvert de 1861 à 1888, lorsque les commerçants du quartier en obtiennent la fermeture.

Dans l'ouest, le **marché Saint-Antoine** (coin Saint-Jacques et de la Montagne) est construit en 1861. Il est démoli en 1933. Dans l'est, le **marché**



De gauche à droite : marché Bonsecours, marché Saint-Antoine (192-), marché Saint-Laurent (1930) et marché Saint-Jacques (192-)



Square Victoria :
d'abord marché au foin (ci-haut en 1858),
il est aménagé en square dès 1860
(ci-bas, au début du 20^e siècle)

Saint-Jacques, ouvert en 1872, est reconstruit dans un style art déco pendant la crise économique des années 1930, dans le cadre d'un programme d'aide aux chômeurs. Le marché attire aussi de grands rassemblements politiques. À partir des années 1960, la vitalité commerciale de la rue Ontario diminue fortement. En 1960, les étages sont transformés en bureaux municipaux et un petit marché subsiste au rez-de-chaussée.

La plupart des sites des marchés publics désaffectés ont par après été convertis en place publique. S'ils ont perdu leur fonction alimentaire, ces sites conservent leur utilité publique. Seule exception : le marché Neuf est démoli et devient la place Jacques-Cartier en 1847, où se tient encore un marché. L'usage devait être maintenu à perpétuité, mais a cessé dans les années 1960.

Le square : un espace d'agrément et de mise en valeur

Le plan des commissaires (1804-1817) prévoit une nouvelle organisation de l'espace public comprenant l'aménagement de squares d'agrément. La plupart seront réalisés dans les décennies suivantes, comme la place d'Armes.

Le Champ de Mars (1810-1813) est le premier espace public conçu comme un lieu d'agrément et de promenade à être aménagé à Montréal. Auparavant, un espace public était utilitaire (circulation, marché) et les espaces d'agrément étaient privés (jardins). La place d'armes est aménagée en square d'agrément en 1845, avec une fontaine et une clôture.

Par la suite, plusieurs marchés, dont des marchés au foin, deviendront des squares. En 1844, le

square Viger est agrandi par le don d'un terrain par les sœurs Lacroix, qui exigent en contrepartie que le square serve de lieu d'agrément. On y aménage donc fontaine, allées et végétation dès 1848. Le square Victoria, qui relie le centre et le quartier bourgeois du nord, auparavant un marché au foin, est transformé en square en 1872.

Durant la deuxième moitié du 19^e siècle, les lieux publics les plus significatifs du quartier central sont la place Jacques-Cartier, le square Dalhousie, la place d'Armes, le Champ de Mars, puis, quelques années plus tard, le square Victoria. Dans le nouveau centre-ville commercial qui se forme par la suite autour des rues Dorchester et Sainte-Catherine, le square est un moyen de mise en valeur des entreprises qui s'établissent aux abords. Ainsi, les nouveaux édifices sont-ils construits d'abord autour des squares Dominion et Phillips. Puis les entreprises se livrent bataille pour occuper ces bâtiments de prestige.

Le développement de T. Phillips, sur le domaine du Beaver Hall (dessiné en 1845) accorde une attention particulière au domaine public puisqu'il crée une succession d'espaces publics dans l'axe de la rue McGill, à partir du square Victoria : square du Beaver Hall (devenu place du Frère-André), square Phillips et rue Union.

Dans l'ouest de la ville, le square Cabot avait été planifié par les Prêtres de Saint-Sulpice dans leur plan de lotissement, puis vendu à la Ville. Celle-ci l'aménage en 1890 sous le nom de Western square.

L'aménagement de nouveaux espaces publics relève d'une dynamique d'embellissement et d'hygiénisme, par lesquels les élites souhaitent



Square Phillips, en 1937



Le Parc Sohmer: l'entrée et la promenade, en 1890



LES LIEUX DE RASSEMBLEMENT

À la fin du 19^e siècle, les grands rassemblements patriotiques (armée, fête de la Reine) ont lieu sur le Champ-de-Mars. De même, tous les rassemblements publics, des autorités municipales, les fêtes religieuses ou encore les fêtes des sociétés nationales (Société Saint-Jean-Baptiste) se font dans ce secteur, qui rassemble les institutions civiques. Ces manifestations confirment le rôle de lieu de pouvoir et centre symbolique du vieux centre. Au cours du 20^e siècle, les défilés et autres célébrations ont lieu sur la rue Sainte-Catherine. Toutefois, le rassemblement de la Saint-Jean se situe toujours Place Jacques-Cartier dans les années 1970. À la fin du 20^e siècle, les rassemblements ont migré vers le parc Émilie-Gamelin ou encore le square Victoria.

contrecarrer l'image insalubre de la ville. Les squares sont destinés à l'embellissement et au loisir passif (repos, contemplation). Il s'agit aussi d'une mise en valeur de la propriété foncière et enfin, pour la Ville, d'une manière d'affirmer la présence de l'administration. On crée ainsi le Service des parcs en 1910.

Avec l'ère de l'automobile, de nombreux squares ont dû faire place aux véhicules. Progressivement, les squares sont passés d'espaces verts à places publiques, perdant leurs espaces gazonnés ou leurs arbres.

L'espace public comme service: les parcs

Peu à peu, le parc est perçu non plus seulement dans sa fonction esthétique mais comme un service à la population. Il accueille des terrains de jeu pour les enfants ou des terrains de sport. Il devient un espace de loisirs.

En 1880, Montréal possède 28 espaces publics : 3 parcs, 9 places publiques, 16 squares. Jusqu'au 20^e siècle, on crée quelques nouveaux espaces

publics mais c'est surtout entre 1901 et 1925 que les parcs apparaissent dans les quartiers centraux avec la création de 25 nouveaux parcs. Vers 1910-1920, apparaît la fonction sociale des parcs, avec l'aménagement de terrains de jeu, tables de pique-nique, pavillons. Au cours des décennies suivantes, la Ville aménage des terrains de jeux dans les quartiers ouvriers du centre: Sainte-Cunégonde ou Sainte-Anne à l'ouest, et Sainte-Marie, Papineau, Hochelaga à l'est.

On crée aussi de grands parcs de loisirs à la périphérie de la ville, très populaires. En 1889, un parc d'amusement, le Parc Sohmer, est aménagé sur le côté sud de la rue Notre-Dame, entre les rues Panet et Plessis par le musicien et chef d'orchestre Ernest Lavigne. Le parc accueille concerts, jardin de merveilles, spectacles de cirque et de magie, exposition, combats de boxe, feux d'artifice et vaudevilles. Ce lieu de loisirs est très fréquenté par les classes populaires, tant du quartier que de l'ensemble de la ville. Un pavillon pouvant accueillir 7 000 personnes, pour les manifestations d'hiver, est construit en 1893.

Il sera détruit par un incendie en 1919, et le parc Sohmer réouvrira sous le nom de parc Campbell (1926-1967), qui lui-même disparaîtra pour faire place à un agrandissement de la brasserie Molson.

Les deux grands sites naturels à proximité du centre, le mont Royal et l'île Sainte-Hélène, ont connu une évolution différente dans leur appropriation par les Montréalais et dans leur vocation.

– Le parc du Mont-Royal



Le funiculaire du mont Royal, 1910

En 1872, la Cité de Montréal achète un terrain sur le mont Royal et fait dessiner les plans par l'architecte de paysage Frederick Law Olmsted pour créer le parc du Mont-Royal.

Au départ, seules les élites qui ont un moyen de locomotion peuvent s'y rendre: le parc est difficile d'accès et limitrophe des quartiers bourgeois. Les entrées du parc sont situées sur Bleury (Parc) et Peel. Même avec la construction

d'un funiculaire dans l'axe de la rue Duluth (1876-1885), cela implique toujours de l'argent et du temps. Au tournant du 20^e siècle, la question de l'accessibilité du parc revient et les élus locaux se penchent sur la question d'un projet de ligne de tramway jusqu'au sommet. Ils rencontrent un fort mouvement d'opposition, notamment mené par la bourgeoisie anglophone, qui crée une association visant à protéger la Montagne, la *Parks Protective Association* qui deviendra la *Montreal Parks and Playground Protective Association* en 1902. La crainte est que le mont Royal devienne un parc de récréation comme le parc Sohmer et que des intérêts privés commerciaux s'y développent. Le funiculaire, mal entretenu, est fermé en 1920 et relance les projets de tramway. Deux lignes ouvrent ainsi dans les années 1920 et 1930. Leur tracé sera repris pour créer la route Camilien-Houde. Le parc du Mont-Royal se connecte à la ville qui continue de s'agrandir à son pourtour.

– L'île Sainte-Hélène

L'île est ainsi nommée par Samuel de Champlain lors de son arrivée en 1611. Elle devient la propriété de Charles LeMoyne, seigneur de Longueuil, puis de sa famille. On y trouve un manoir et un verger. En 1818, l'île est achetée par le gouvernement britannique qui y établit des fortifications et les garnisons viendront y camper. Puis ce sont des casernes et une poudrière qui sont construites. En 1870, l'île est cédée au gouvernement canadien, qui y installe ses soldats. Dès lors, la Ville de Montréal souhaite en faire un parc d'amusements, où les Montréalais pourront venir pique-niquer. Elle obtient la permission d'utiliser l'île en 1874 et à l'été, un grand concert est donné



Club de natation de l'île Sainte-Hélène, gravure de journal, 1877

sur l'île. À partir de ce moment, une population nombreuse, notamment des familles ouvrières, fréquente l'île, accessible par bateau. Un club de natation s'y est également établi.

La Ville acquiert l'île Sainte-Hélène en 1908. Elle devient plus facilement accessible à partir de 1930, avec l'inauguration du pont du Havre (pont Jacques-Cartier). En 1931, la ville commande à l'architecte de paysage Frederick Todd des plans pour un réaménagement: c'est alors que l'idée d'agrandir l'île pour la rattacher à l'île Ronde et à l'île verte apparaît. Le plan prévoit des «parcs de récréation», un parc pour enfant, des terrains de tennis, des plages et des lagunes dédiées au canotage et à la nage. La crise des années 1930 modifie ces projets et les grands travaux publics lancés à ce moment mènent à la construction d'un pavillon des sports (devenu le restaurant Hélène de Champlain) et d'un chalet des baigneurs. Puis, différentes installations sportives

(terrain d'athlétisme, complexe de piscines, terrain de tennis), ainsi que des aires réservées aux pique-niques y seront aménagées.

Avec le choix de l'île pour accueillir l'Expo 67, le plan d'agrandissement de Todd est actualisé avec l'ajout d'une nouvelle île, l'île Notre-Dame. De 1968 à 1981, l'île accueille l'exposition Terre des Hommes. Elle fera partie du Parc des îles en 1992, renommé parc Jean-Drapeau en 1999.

Les équipements de sports et de loisirs

Le sport est une activité de loisirs qui se popularise au cours du 19^e siècle. Il est alors majoritairement destiné aux jeunes hommes. À Montréal, le sport le plus populaire, comme ailleurs au Canada, est la crosse. Des équipes sportives occupent un terrain du domaine des Sulpiciens, à l'angle de l'avenue Atwater et de l'actuel boulevard de Maisonneuve. Un club de crosse s'y installe dès 1878 et y demeure 20 ans. Un autre terrain, celui du Shamrock Club, est installé sur la rue Sainte-Catherine ouest. Le club National prend ensuite possession du terrain de 1898 à 1922.

Les autres loisirs populaires sont le football, le bateau, le patinage et le hockey et dans une moindre mesure, le baseball, le cricket, le vélo et le golf. La chasse est une activité très répandue d'abord chez les militaires puis chez les hommes d'affaires. Le *Montreal Hunt Club*, existant depuis 1826, construit un pavillon au coin Delorimier et Ontario vers 1880, avant de migrer au village de Côte-des-Neiges en 1890. C'est alors le club social le plus prestigieux de la ville.

Le quartier Saint-Antoine accueille un bon nombre de ces terrains de sport, fréquentés au départ par la bourgeoisie résidante du secteur. Le Victoria skating rink (ouvert en 1862), situé sur la rue Drummond, offre une patinoire intérieure pour du patinage artistique ou du hockey. La salle est très renommée. Elle accueille aussi, en été, un salon d'horticulture et des concerts. Lorsque le hockey devient très populaire, les clubs se déplacent au forum. L'aréna est laissée à l'abandon et est fermée en 1937 car devenue dangereuse. A la fin du 19^e siècle, des patinoires sont aménagées durant l'hiver à certains endroits du fleuve et du canal, ou encore sur les lots vacants de la ville. Plusieurs clubs de curling ont leur patinoire autour de la rue Sainte-Catherine (coin de la Montagne, par exemple) ou plus à l'ouest.

Le quadrilatère formé des rues Sherbrooke, Bishop, Sainte-Catherine et Crescent est longtemps utilisé par le club Montreal Lacrosse. Celui-ci se déplace vers l'ouest, en 1889, sous la pression des promoteurs qui désirent lotir les terrains. Rue Mansfield, à l'angle de la rue Burnside (actuelle Maisonneuve), les installations de la Montreal Amateur Athletic Association abritent le Montreal Gymnasium, les clubs Montreal Lacrosse et Montreal Snowshoe. L'Association y a pignon sur rue de 1887 à 1905, puis déménage rue Peel, entre les rues Sherbrooke et Burnside. En 1912, un YMCA est implanté dans la Tour Drummond où il demeure jusqu'à la démolition de l'édifice en 2000. Entre les rues Peel et Stanley, il est possible de jouer au Montreal Caledonia Curling Club de 1889 à 1958.

En 1924, l'amphithéâtre du Forum est érigé dans le quadrilatère des rues Saint-Luc, Closse, Sainte-Catherine et de l'avenue Atwater. Conçu pour accueillir l'équipe de hockey professionnelle des Maroons, il est toutefois inauguré par le club Le Canadien. Les deux clubs se partagent la glace jusqu'en 1938. La tenue de nombreux événements contribue également à l'animation de la ville. L'équipe déménage en 1996 dans un nouvel amphithéâtre et le Forum est transformé en centre de divertissement.

Dans l'Est, et dès le début 20^e siècle, la rue Ontario est un lieu de divertissement : tavernes, restaurants, cinémas, arènes de boxe, patinoire. La rue accueille aussi le terrain du club de baseball La Mascotte depuis le début du siècle, racheté pour devenir le stade De Lorimier en 1928 (De Lorimier, Ontario, Parthenais et Larivière). Il sera démoli en 1965. Au stade, se déroule des parties de baseball, mais aussi des événements culturels et protocolaires. En 1971, la Commission scolaire y construit la polyvalente Pierre-Dupuy.



St James club, rue Dorchester, 1866

3.2 ÉVOLUTION DE LA VIE SOCIALE, CULTURELLE ET DU DIVERTISSEMENT

Des espaces privés aux lieux dédiés

Dans la ville fortifiée puis dans la ville du 19^e siècle, la vie sociale et culturelle est davantage privée (salons, par exemple). On compte cependant des installations qui accueillent des troupes de cirque, divertissement alors très populaire, ainsi que quelques petites salles de spectacle ou de

bal. En parallèle, les auberges et restaurants sont des lieux de socialisation dans le centre ou le long des chemins, notamment pour les voyageurs ou les résidents temporaires. Puis, dans les quartiers ouvriers du 19^e siècle comme Griffintown, les tavernes et restaurants restent des lieux de rencontre et de divertissement réguliers pour les hommes.

La vie sociale se diversifie et s'intensifie vers la fin du 19^e siècle. Elle s'articule autour d'associations et de clubs sociaux qui commencent à se doter d'équipements importants. Elles s'installeront dans les nouveaux quartiers résidentiels bourgeois et non plus dans le vieux centre. Dès lors, le quartier Saint-Antoine accueille plusieurs clubs pour la bourgeoisie masculine anglophone : le Young Men Christian Association, au square Victoria, le Saint-James Club, sur Dorchester ou encore le Metropolitan Club, sur Beaver Hall. Plusieurs sociétés regroupant les élites par nationalités sont formées : la Société Saint-Jean-Baptiste pour les canadiens-français, la St-Georges Society pour les Anglais, la St-Andrew's pour les Écossais, etc. La société Saint-Jean-Baptiste fait ériger en 1893 le Monument National, qui devient un haut lieu pour les événements culturels et politiques.

La vie culturelle devient également davantage publique, à travers un processus mené par divers groupes afin de créer de nouveaux lieux de rencontre et de nouvelles formes de sociabilité : les associations créent bibliothèques et musées, organisent des concerts dans les parcs, etc. La première bibliothèque publique ouvre à Montréal en 1917. Contrairement à d'autres villes nord-américaines ou européennes, le théâtre s'est peu développé à Montréal. Les réticences

des églises, catholiques comme protestantes, expliquent potentiellement cette limitation. Ainsi, en 1882, on compte deux salles qui accueillent des pièces de théâtre. Puis, peu à peu, des théâtres s'installent, notamment dans le secteur Sainte-Catherine et Saint-Laurent. Le théâtre Le Français (1884) et le Monument national accueillent ainsi du théâtre, des cabarets et des concerts, mais aussi des évènements politiques.

L'essor et l'apogée de la vie nocturne

Les cabarets dansants ou boîtes de nuit font leur apparition dans le premier quart du 20^e siècle au centre-ville. La communauté noire du sud du quartier Saint-Antoine ouvre d'ailleurs plusieurs clubs dès 1897, ces espaces s'apparentant davantage à des clubs sociaux, où se développe le jazz. Ces boîtes de nuit sont fréquentées par la jeunesse de la ville. Dans les années 1920, l'un des clubs noirs les plus légendaires est le Terminal Club, sur la rue Saint-Antoine, en face de la gare Windsor. La seule boîte de nuit appartenant à un homme noir, le Rockhead's Paradise, ouvert en 1928, se tenait aussi sur Saint-Antoine, à l'ouest.

Dans le faubourg Saint-Laurent, autour de la rue Sainte-Catherine et du boulevard Saint-Laurent, ce sont les salles de vaudeville et les salles de cinéma qui se développent : le Gayety (1912) pour le théâtre de vaudeville, le Nationoscope en 1907, le Cameraphone en 1908, le Princess en 1908, l'Impérial en 1913, l'Electra en 1913, le théâtre Saint-Denis en 1915. Les cabarets s'installeront eux aussi en grand nombre dans ce secteur. Plusieurs théâtres peuvent alors accueillir jusqu'à 2 000 personnes. Au cours des décennies suivantes, les théâtres se convertiront eux aussi peu à peu au cinéma, et les spectacles cesseront.

Le faubourg Saint-Laurent est aussi marqué par les activités du *Red Light*. En effet, au 19^e siècle, les villes américaines et canadiennes ont entrepris d'encadrer la prostitution des villes en la confinant dans des quartiers dédiés, les *Red Light*. À Montréal, le *Red Light* est délimité dès le milieu du 19^e siècle et demeurera selon ces frontières jusqu'à sa suppression, après la Seconde Guerre mondiale. Il est délimité par la rue Sherbrooke au nord, Saint-Antoine (ou Craig) au sud, Saint-Laurent à l'ouest et Saint-Denis à l'est. Il offre des divertissements illicites, comme des maisons de jeu (ou barbottes), des officines de paris, des débits illégaux d'alcool (Blind Pigs) et des maisons de prostitution.

Dans les années 1920, la vie nocturne du centre explose. L'industrie des boîtes de nuit et l'alcool attirent les Américains, notamment les musiciens et artistes. Contrairement au mouvement progressiste ayant cours aux États-Unis au début du 20^e siècle qui visait entre autres à abolir les quartiers du *Red Light*, Montréal conserve le sien. Aux États-Unis, s'ensuit la Prohibition (1920– 1933), ce qui favorise le développement du tourisme de masse vers Montréal, la ville jouissant d'une réputation de liberté morale et de «ville des plaisirs».

L'industrie du divertissement à Montréal continue de se développer pendant la Deuxième Guerre mondiale. Beaucoup d'artistes de cabaret s'exilent à Montréal (comme l'effeuilleuse Lili Saint-Cyr qui s'installe au Théâtre Gayety en 1944). L'apogée de l'industrie des boîtes de nuit à Montréal se situe dans le tournant des années 1950. On compte alors des centaines de clubs à travers la ville, dont une forte concentration au centre-ville.

La prospérité d'après-guerre entraîne une hausse de la fréquentation des loisirs commerciaux, notamment chez les jeunes générations. Le travail de nuit, qui se développe pendant la guerre, concourt à l'intensification de la vie nocturne : les cafés et les bars ferment à quatre heures du matin, ce qui ne se voyait pas avant la guerre. Outre les clubs, les «grills», des bar-restaurants, se multiplient depuis le début des années 1940. Fréquentés par les jeunes, ils ont plutôt mauvaise presse (alcool, prostitution) auprès des représentants politiques et des élites morales. La plupart des maisons de jeu sont situées près de Peel et Sainte-Catherine, ou plus au nord, autour de Saint-Denis et Mont-Royal.

Le faubourg Saint-Laurent continue d'être le pôle d'attraction de la vie nocturne: on y retrouve les «boîtes» de l'est de la ville (le Boulevard, Hollywood, Blue Sky, Montmartre) et le club Chinese Paradise Grill dans le quartier chinois. Dans l'ouest, des boîtes de nuit de grande envergure connaissent également un bon succès (Maurice Danceland, El Morocco, Chez Paré).

L'essoufflement de la vie nocturne et l'institutionnalisation de la vie culturelle

En février 1944, les autorités décident de fermer le *Red Light*, pour des raisons sanitaires plus que morales. En effet, l'Armée canadienne s'inquiétait de la hausse importante de maladies vénériennes chez les militaires, ce qui entraînait un fort absentéisme.

L'élection du maire Jean Drapeau (1954), l'arrivée de la télévision et la récession des années 1950

marquent la fin de l'industrie du spectacle à Montréal. Les boîtes de nuits commencent à fermer plus tôt, les clients ayant peur des descentes régulières de la police, et les prostituées d'y être chassées.

L'essor de la télévision contribue à transformer le visage du centre-ville: les grands établissements de divertissement – cabarets, boîtes de nuit, théâtres, cinémas, restaurants – commencent à être moins fréquentés. La généralisation de la télévision concurrence les vaudevilles et les sorties en ville sont de moins en moins familiales et plus exclusivement masculines. Le lien entre le divertissement et le spectacle ou concert est de plus en plus ténu. Plusieurs boîtes de nuit introduisent des spectacles de strip-tease au début 1960.

Après la Seconde Guerre mondiale, les autorités municipales investissent de plus en plus le domaine culturel. Dans les années 1960, la Ville souhaite rassembler les institutions culturelles autour d'une Place des Arts, pour renforcer ce secteur du centre-ville, qui souffre alors de l'essoufflement de l'industrie du divertissement. Le nouvel édifice de Radio-Canada fut un temps considéré pour cet emplacement, puis l'administration choisit le centre-sud, dans le but de relancer l'artère marchande de Sainte-Catherine Est, et de créer un centre-ville dans l'est de la ville, qui serait le pendant francophone du centre-ville de l'ouest.

Dans les années 1970, les nouveaux lieux de divertissement sont des boîtes à chanson qui n'offrent pas d'alcool, ouverts en journée et installés surtout autour des universités. Plusieurs se situent près de l'ancien collège Sir George Williams, devenu l'Université Concordia, rue Stanley, Bishop ou de la Montagne. Les abords de la place Jacques-Cartier accueillent également des boîtes à chanson et restaurants qui attirent la jeunesse montréalaise. Mais des problématiques subsistent : descentes de police pour présence illégale de drogue et d'alcool ou plaintes de bruit de la part des voisins.

La rue Sainte-Catherine et ses abords conservent des lieux d'attraction de la vie nocturne mais sont concurrencés par d'autres quartiers hors du centre-ville. On retrouve une concentration de bars, boîtes de nuit et restaurants dans l'ouest, autour des rues Crescent et Bishop, et dans l'est, dans le Village.

Les premiers établissements gais du Village apparaissent à la fin des années 1970. La concentration se fera surtout à partir des années 1980. Plusieurs raisons expliquent ce mouvement : le « nettoyage » du centre-ville opéré par l'administration municipale avant les Jeux Olympiques de 1976 ont entraîné le déménagement de bars auparavant situés dans le secteur Peel et Sainte-Catherine. Par ailleurs, les loyers peu coûteux du quartier et l'installation de nouveaux pôles (Radio-Canada et l'UQÀM), attirent des commerces et des résidents, dans une moindre mesure. Le Village, mais principalement la rue Sainte-Catherine Est devient dans les années 1980 le pôle de divertissement et de socialisation de la communauté gaie.



4. SERVICES À LA COMMUNAUTÉ

4.1 LE RÔLE DES INSTITUTIONS RELIGIEUSES

Les services à la communauté sont d'abord pris en charge par les institutions religieuses : catholiques, sous le Régime français, puis catholiques et protestantes sous l'Empire britannique. À cette division religieuse, s'ajoute la division linguistique entre anglophones et francophones. Chaque réseau a donc ses lieux de culte, ses écoles, ses orphelinats, ses hôpitaux et ses organismes de charité. Toutefois, si les catholiques s'appuient sur des congrégations, les protestants n'en ont pas et les institutions sont tenues par des laïcs.

Dès le premier établissement de Ville-Marie, les communautés religieuses catholiques de femmes offrent l'enseignement (Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame) mais aussi les soins (les Hospitalières de Saint-Joseph à l'Hôtel-Dieu, les Sœurs Grises à l'Hôpital général). On retrouve alors toutes ces institutions dans l'ancienne ville fortifiée. Les élèves scolarisés sont issus de l'élite et la majorité de la population montréalaise est illettrée. En 1837, les frères des Écoles chrétiennes arrivent à Montréal et ouvrent les premières écoles d'enseignement populaire. Elles sont alors situées dans les faubourgs. La première, l'école Saint-Laurent, ouvre dans le faubourg Saint-Laurent. De la même manière, au cours du 19^e siècle, avec l'expansion de la ville et la densification des activités dans le vieux centre, plusieurs communautés religieuses décident de déplacer leurs institutions dans les faubourgs ou au-delà.

On retrouve plusieurs grandes institutions autour de la rue Dorchester et de la rue Sherbrooke. Le Montreal General Hospital, premier hôpital protestant de Montréal, est érigé en 1819 sur la rue Dorchester entre Saint-Dominique et De Bullion. En 1842, la communauté des Jésuites fonde le collège Sainte-Marie, où l'élite

montréalaise est en grande partie formée. Il prend place au coin des rues Bleury et Dorchester, dans le faubourg Saint-Laurent. Il comprend des sections francophone et anglophone. Cette dernière formera plus tard le collège Loyola (1886). L'Église du Gesù, qui servait de chapelle au collège, est le seul témoin de ce noyau institutionnel. À l'ouest de la rue Guy, les Sœurs Grises font construire en 1871 un nouvel édifice, accueillant la maison-mère et un hôpital.

Sur la rue Sherbrooke, plusieurs lieux d'enseignement viennent s'ajouter au McGill College (1823). On retrouve ainsi le collège du Mont-Saint-Louis, à l'est de Saint-Laurent, ouvert par les frères des Écoles chrétiennes en 1888. À l'ouest, les sulpiciens installent le Grand Séminaire (1854), le collège de Montréal ou Petit séminaire (1871) puis le Séminaire de philosophie (1891) dans leur domaine de l'ancienne ferme de la montagne, au nord de Sherbrooke, autour de la rue Atwater.

Avec la croissance de la population montréalaise dans la deuxième moitié du 19^e siècle et notamment de la bourgeoisie canadienne-française, le besoin d'un enseignement universitaire francophone se fait sentir. Un conflit s'ouvre alors à l'intérieur du clergé catholique entre les partisans de l'ouverture d'une succursale de l'Université catholique Laval, établie à Québec, et ceux de la création d'une institution autonome. Finalement, l'établissement qui ouvrira en 1876 sera affilié à l'Université Laval, et ce, jusqu'en 1920, date à laquelle l'université montréalaise obtiendra son autonomie. L'université s'installe rue Saint-Denis et le secteur deviendra le Quartier latin. L'école polytechnique et la bibliothèque Saint-Sulpice constituent alors un pôle dans la vie de la bourgeoisie francophone.



Hôpital Général de Montréal, rue Dorchester en 1913

Le déplacement des communautés de religieuses au 19^e siècle

Entre 1860 et 1875, les communautés de religieuses sont les plus importants promoteurs commerciaux dans le centre-ville. L'expansion des activités portuaires, commerciales et industrielles, de même que l'absence de potentiel d'agrandissement conduisent les Hospitalières de Saint-Joseph puis les Sœurs Grises à quitter leurs installations du centre et à s'installer en périphérie.

À la fin des années 1850, la communauté des Hospitalières de Saint-Joseph décide de bâtir une partie du terrain qu'elle possède entre Sherbrooke et Mont-Royal pour y installer l'Hôtel-Dieu, le monastère et la chapelle. Le reste de leur terrain sera loti et vendu pour du développement résidentiel, les Sœurs ayant besoin de revenus. On verra apparaître des résidences de la bourgeoisie anglophone. Leur ancienne propriété est alors démolie. Après un nouveau lotissement, ce seront 33 magasins de cinq étages en moyenne qui seront construits.

En 1861, les Sœurs Grises acquièrent un terrain dans le quartier Saint-Antoine et s'y installeront définitivement en 1871. En effet, la croissance des besoins et donc de leurs activités sociales, en lien avec l'immigration massive irlandaise et l'industrialisation, les poussent à agrandir leurs installations. Une partie de leur ancienne propriété sera démolie, la rue Saint-Pierre sera prolongée jusqu'au port et 23 magasins construits. Les bâtiments restants seront convertis et loués comme entrepôts.

Contrairement aux deux autres communautés, la Congrégation de Notre-Dame reste dans ses locaux du centre, tout en étant très active dans les faubourgs et la banlieue. Toutefois, elles déménagent en 1880 (Villa Maria) mais conservent leur ancien couvent et le transforment en pensionnat.

Avec l'industrialisation, la croissance de la population et de la pauvreté crée un besoin de services sociaux de plus en plus grand. Sous l'impulsion de Mgr Bourget, évêque de Montréal de 1840 à 1876, l'Église catholique organise un réseau de charité. En plus des communautés déjà présentes, comme les Sœurs Grises, de nouvelles communautés religieuses sont fondées ou encore arrivent d'Europe pour lutter contre les effets de la pauvreté. Ainsi, les effectifs de religieuses augmentent considérablement durant la deuxième moitié du 19^e et de nombreuses institutions spécialisées sont créées. Les Sœurs de la Miséricorde s'occupent des filles-mères et des femmes indigentes; les Sœurs du Bon-Pasteur d'Angers, des délinquantes; les Sœurs de la Providence, des pauvres et des femmes âgées et infirmes. Plus tard, les Frères de la Charité de Saint-Vincent-de-Paul œuvrent auprès des délinquants. Du côté protestant, ces services d'aide sont pris en charge par la communauté, en particulier les femmes. La Ladies' Benevolent Society (1832), la Old Brewery Mission, ou encore les YMCA et YWCA ouvrent leur porte en ville. La communauté juive met aussi sur pied son réseau d'organismes d'aide, dont l'Institut Baron de Hirsch, situé sur Saint-Laurent, au sud de De la Gauchetière.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, avec le nouvel afflux de population – la plupart du temps des jeunes, hommes et femmes – certains organismes ou encore le clergé s'inquiètent des mœurs de la ville, de la délinquance et de la prostitution, et de l'influence sur les nouveaux arrivants. L'organisme Protection de la jeune fille établit, durant la guerre, des kiosques d'information dans les gares Centrale et Windsor et ouvre une Maison d'accueil pour jeunes filles rue de la Gauchetière, à la périphérie du *Red Light*. Un autre organisme, Jeunesse ouvrière catholique féminine (JOCF) offre des services similaires, dont la réhabilitation des adolescentes délinquantes.

4.2 LA DIVERSIFICATION ET LA SPÉCIALISATION DES ACTEURS

Vers la fin du 19^e siècle, la sécularisation progressive de la société donne de plus en plus de place à l'action municipale et aux groupes communautaires laïcs. Du côté anglophone, les associations de citoyens et les philanthropes continuent de jouer un rôle important. Ce sont notamment des femmes qui créent ces associations.

L'enseignement

La première université montréalaise, l'université anglophone McGill, est la première institution d'enseignement non religieuse au Canada. Fondée en 1821, selon le testament du marchand James McGill, qui a légué ses terres du domaine Burnside pour y fonder un collège. Les premiers cours sont donnés en 1823, dans l'ancienne maison de campagne de J. McGill. Puis, l'espace devenant restreint, un premier pavillon est construit et accueille les étudiants dès 1843. Le campus continuera de se bâtir jusqu'au 20^e siècle. D'abord réservé aux hommes, les premières femmes ont accès aux cours en 1884. L'université acquiert rapidement une reconnaissance et un certain prestige.

Alors que l'enseignement public regroupe les écoles primaires selon les confessions catholiques et protestantes et que l'université francophone de Montréal est dirigée par le clergé, le gouvernement crée plusieurs établissements indépendants, dispensant un enseignement technique et professionnel: l'Institut de technologie de Montréal ouvre rue Sherbrooke, en 1911, et l'École des hautes études commerciales, aux abords du square Viger, en 1910.

En 1969, plusieurs institutions d'enseignement supérieur sont regroupées par le gouvernement pour former l'Université du Québec à Montréal, dont le Collège Sainte-Marie. Les cours sont donnés dans les établissements existants et dans de nouveaux pavillons, construits dans le Quartier Latin, autour de l'intersection Saint-Denis et Sainte-Catherine.

L'action sociale et la santé

Sur le flanc de la Montagne, au nord de la rue Sherbrooke, l'hôpital Royal Victoria est construit en 1893, financé par deux hommes d'affaires anglophones liés aux chemins de fer, Lord Strathcona et Lord Mount Stephen. Du côté francophone, la succursale de l'Université Laval à Montréal décide de fonder l'Hôpital Notre-Dame en 1880, alors situé rue Notre-Dame. Les locaux devenant vétustes, un nouveau bâtiment commence à être construit dès 1901 sur la rue Sherbrooke, en face du parc Lafontaine. L'hôpital ouvrira ses portes en 1924. L'hôpital Saint-Luc ouvre en 1908 au coin des rues Saint-Denis et Dorchester. Fondé par des médecins, c'est la première institution dont la direction est exclusivement laïque. Il est dédié aux démunis. Ces deux hôpitaux ainsi que l'Hôtel-Dieu, signeront en 1996 un protocole d'entente les rattachant au Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). De nouveaux édifices du CHUM ont commencé à être construits au sud de l'Hôpital Saint-Luc, entre les rues Saint-Denis et Sanguinet.

L'action sociale municipale se structure au début du 20^e siècle. La Ville met sur pied plusieurs programmes de subvention pour les organismes d'aide sociale. Puis, dans les années 1910, la Ville de Montréal reçoit un don à des fins charitables de la succession de Gustave Meurling, un voyageur ayant apprécié la ville. La Ville décide de construire un refuge pour les indigents. Le refuge Meurling ouvre ses portes en 1914, sur la rue du Champ-de-Mars (actuelle rue Saint-Louis). Dès son année d'ouverture, le refuge fournit 65 652 couchers et 142 590 repas. Le refuge

déménage en 1956 sur la rue Moreau. Depuis les années 1980, le bâtiment de la rue Saint-Louis est occupé par une coopérative d'habitation.

Au cours de la crise des années 1930, la Ville lance un grand programme de travaux publics, comprenant la construction de nouveaux équipements publics: des bains et marchés publics, des viaducs et le chalet du mont Royal font leur apparition.

De nombreux organismes d'aide, refuges et centres d'accueil sont toujours regroupés dans le faubourg Saint-Laurent et dans le quartier Saint-Jacques. Toutefois, les réaménagements que connaît le centre-ville à partir des années 1990 entraînent une partie de la population vivant dans la rue vers l'est. Ainsi, s'opère un déplacement des jeunes de la rue vers le parc Emilie-Gamelin à la suite de plusieurs évictions (de la place Pasteur, du «parc des fous», des «blocs») et de la fermeture d'un centre communautaire pour jeunes punks.



5. DÉPLACEMENTS ET MOYENS DE TRANSPORT

5.1 HISTOIRE DE LA RUE

La rue montréalaise a été régulièrement modifiée pour s'adapter aux nouveaux modes de transport et aux flux de circulation toujours plus importants. D'autre part, un souci pour l'embellissement du domaine public a aussi marqué le paysage de la rue.

Constitution d'une trame et d'un réseau de circulation

Au 17^e siècle, le sulpicien Dollier de Casson conçoit les grandes lignes de la trame urbaine du Vieux-Montréal, à partir du réseau existant. Cette trame demeure à peu près stable jusqu'à aujourd'hui. La rue Notre-Dame

suit l'arête d'une colline et le ruisseau Saint-Martin (future rue Saint-Antoine) marque la vallée avant la dénivellation jusqu'à l'actuel boulevard René-Lévesque.

La ville s'articule alors autour des axes est-ouest (rue Notre-Dame et rue Saint-Paul). Trois chemins permettent d'accéder à la ville par des portes: à l'ouest, le chemin Saint-Joseph (Notre-Dame), au nord, le chemin Saint-Laurent et à l'est, le chemin Sainte-Marie, dans la continuité de la rue Saint-Paul. D'autres chemins seront rattrapés par l'expansion des faubourgs: les chemins Upper et Lower Lachine (respectivement rue Saint-Jacques et rue Wellington), qui sont les principaux

Plan de la ville de Montréal en 1758





tracés fondateurs de l'arrondissement du Sud-Ouest, relient alors les faubourgs de l'ouest au village de Lachine. Le chemin de la Côte-des-Neiges et la rue Guy qui mènent au nord sont également ouverts.

Pour améliorer l'image de la cité et pour permettre une croissance de la ville, ainsi que des échanges commerciaux plus faciles, le gouvernement provincial autorise la démolition des fortifications qui entourent la ville. Une loi est votée en 1801 par la Chambre d'assemblée du Bas-Canada pour «*abattre les anciens murs et fortifications qui entourent la Cité de Montréal, et pour pourvoir autrement à la Salubrité, Commodité et Embellissement de la dite Cité*». On procède à la démolition des fortifications entre 1804 et 1817. Le plan des travaux de réaménagement, connu sous le nom de plan des Commissaires, planifie notamment l'élargissement des rues Saint-Jacques, Craig (Saint-Antoine), des Commissaires (de la Commune) et McGill.

Au cours du 19^e, la trame de rues se constitue peu à peu mais de façon discontinue, au gré des lotissements. Les rues sont raccordées au fur et à mesure. Un nouvel axe de communication est-ouest, la rue Sainte-Catherine, se constitue et devient la voie privilégiée pour l'accès au centre-ville.

L'élargissement de rues

Depuis le plan des Commissaires, plusieurs rues seront élargies, pour accueillir les nouveaux moyens de transport (tramway) ou encore faciliter l'accès aux équipements de transport comme les gares. Ainsi, entre 1860 et 1910, on élargit la rue Notre-Dame, la rue Saint-Laurent (devenue alors boulevard), la rue Saint-Antoine ou encore de la Montagne. Les rues sont alors complètement transformées.

Dans les années 1950 et 1960, la constitution d'un nouveau centre-ville entraîne des interventions majeures, notamment dans les axes est-ouest : la rue Dorchester est élargie en boulevard et une nouvelle grande artère est ouverte, le boulevard De Maisonneuve, par le raccordement de voies existantes (dont les rues Burnside et de Montigny).

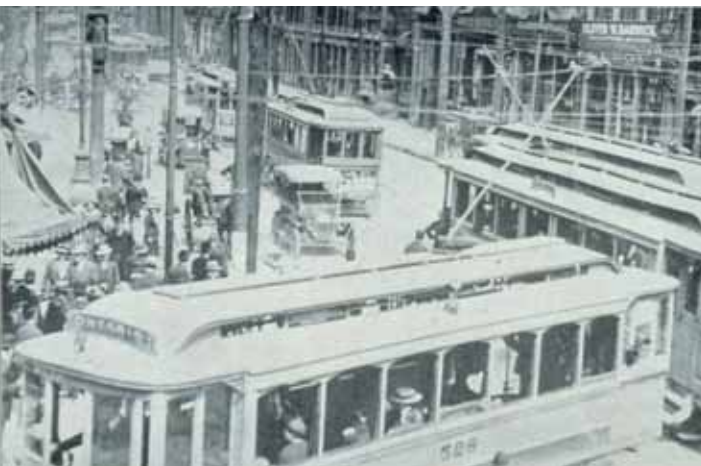
Ces élargissements successifs ont pour effet de transformer le paysage de la rue avec le renouvellement du front bâti. Bien souvent, les édifices, qui étaient mixtes – commerce au rez-de-chaussée et logements aux étages – sont remplacés par des bâtiments plus monofonctionnels (tours à bureaux, commerces).

De l'achalandage à la congestion

Avant l'ère de l'automobile, qui débute après la Première Guerre mondiale, peu de gens possédaient leur propre moyen de transport. Les travailleurs cherchaient à s'établir près de leur lieu de travail et la majorité



Ci-haut : Rue Dorchester, vers l'est depuis la rue Saint-Urbain (entre 1916 et 1948)
Ci-bas : Boulevard Dorchester après son élargissement, 1966



Ci-haut: Congestion au coin des rues Craig et Bleury (1912)

Ci-bas: Coin des rues Bleury et Sainte-Catherine (1936)

des déplacements se faisait donc à pied. Mais les piétons devaient cohabiter avec différents types de voitures à cheval, auxquelles se sont ajoutés les tramways. Dès la fin du 19^e siècle, on commence à parler de congestion dans les rues de Montréal. Cette image reste associée à la ville moderne. La rue Notre-Dame, et auparavant, le chemin du Roy, est l'axe le plus achalandé de Montréal, autant au début du 20^e siècle qu'à la fin du 18^e.

L'ouverture du pont Jacques-Cartier (1930), longtemps la principale voie de passage entre Montréal et la Rive-Sud, amène une circulation automobile importante sur la rue Ontario. Après la Deuxième Guerre mondiale, la diffusion de l'automobile et le développement en périphérie entraînent des congestions matin et soir aux abords du centre-ville. En 1945, le nombre annuel de véhicules passant le pont atteint un peu plus de deux millions; en 1960, il sera de 16 millions.

Le stationnement

En plus de la diversification des moyens de transport sur rue, une nouveauté apparaît avec la généralisation de la voiture: la rue commence à accueillir des espaces pour stationner les véhicules. Ainsi, voit-on apparaître des véhicules se stationner le long du trottoir. On aménage également de nombreux stationnements extérieurs, sur des espaces vacants ou sur des espaces publics (square Victoria, square Phillips par exemple).

Le stationnement intérieur apparaît rapidement nécessaire. Avec la densification du centre et les immeubles de grande hauteur, la Ville adopte, en 1949, un règlement obligeant tous les nouveaux bâtiments de dix étages ou plus à fournir des unités de stationnement sur le site à raison d'une unité

par 2 500 pi² de superficie de plancher. En 1955, un nouveau règlement oblige toutes les nouvelles constructions de moins de 6 000 pi² à aménager une unité de stationnement par logement ou par activité commerciale ou industrielle.

Entretien et embellissement

Au 18^e siècle, l'entretien de l'espace public (par exemple, le pavage des rues) repose sur l'initiative individuelle. Certaines actions sont obligatoires, comme le fait d'entretenir un trottoir devant son immeuble. Il n'y a pas d'impôt foncier (qui permettrait de financer des travaux publics) jusqu'à la fin du 18^e siècle. Il en va de même pour les chemins en dehors de la ville: ce sont les propriétaires riverains qui s'occupent de leur entretien. Toutefois, avec l'augmentation rapide de la population, les routes sont de plus en plus achalandées et se détériorent rapidement.

La Commission des chemins à barrières (Montreal Turnpike Trust) est créée en 1840 pour régir les chemins de liaison de Montréal (actuelles rues Notre-Dame, Wellington) par un système de péage, qui finance les travaux d'entretien. La Ville de Montréal en reprend peu à peu la gestion à la fin du 19^e siècle. En 1911, la Ville paie une redevance au *Montreal Turnpike Trust* afin qu'il ne perçoive plus de péage à l'entrée de son territoire et la responsabilité des chemins est alors transférée aux municipalités et au gouvernement provincial.

Avec la popularisation de la voiture, la Ville procède à la macadamisation des rues. Les premiers feux de circulation apparaissent vers 1930, mais la majorité des intersections est encore surveillée par des agents de police.

Un règlement de la Ville oblige, dès 1869, les propriétaires sur certaines rues et places à planter des arbres devant leur propriété. La majorité des places publiques est concernée de même que plusieurs dizaines de rues, dont les rues principales. À la fin du 19^e siècle, la multiplication des poteaux et fils électriques pour les multiples services (télégraphe, téléphone, électricité, tramway) entraîne la suppression des arbres sur les grands axes.

Entre 1914 et 1930, la Commission des services électriques de la Ville de Montréal procède à l'enfouissement des fils électriques sur un grand nombre d'artères de l'ancien et du nouveau centre. La multiplication des fils électriques commence à encombrer le paysage et rend aussi plus compliquée l'intervention des pompiers.

Lors des démolitions pour la construction de tours à bureaux dans le centre des affaires moderne, les arbres disparaissent également des anciennes rues résidentielles désormais vouées aux activités économiques.

5.2 LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU CENTRE-VILLE

La ville marchande puis industrielle et post industrielle est marquée par les infrastructures de transport qui se superposent à la trame de rues. Ces équipements sont le fait de la concurrence entre des compagnies privées (ferroviaires) ou l'œuvre des pouvoirs publics (canal, port, autoroutes, métro).

Le port et la ville marchande

La fondation de Montréal par les Français se fait à l'endroit précis où le fleuve ne permet plus d'avancer: les rapides de Lachine rendent impossible pour les navires de continuer plus en amont. Cet emplacement stratégique sur la route marchande du Canada fera de la ville un lieu incontournable, une plaque tournante du commerce nord-américain.

Au début du 19^e siècle, les marchands vont graduellement construire des quais en face de leurs entrepôts. Réunis depuis 1822 sur un *Board of Trade*, ces marchands décident de doter Montréal d'un réel port, les quais de bois et les mauvaises conditions des berges ne satisfaisant plus les besoins du commerce en expansion. La Commission du Havre est ainsi créée en 1830 par le gouvernement, avec le mandat de gérer et d'aménager le port de Montréal. Le mouvement



De haut en bas :
Vue du port en direction est (1884),
Silos du C.P. (1909),

Quai de l'Horloge vu depuis la chapelle Bonsecours (1963).

des Patriotes, alors opposant au régime britannique, souhaite voir le port administré par un conseil municipal élu. Des tensions apparaissent rapidement entre l'administration municipale et la Commission du Havre: par exemple, la Ville souhaitait doter le marché de la place Jacques-Cartier d'un quai propre, ce que la Commission du Havre refusait.

Le port fait de Montréal le premier centre d'échanges commerciaux du Canada. La ville fortifiée puis la ville centre est indissociable du port. L'impact sur le bâti se voit par la construction d'entrepôts, au cours du 19^e siècle, et la spécialisation commerciale du vieux centre. Le marché public est toujours ouvert sur le port: place royale, puis le marché Neuf (place Jacques-Cartier) et enfin, le marché Bonsecours. Les magasins-entrepôts construits le long de la rue des Commissaires ont également une entrée sur la rue Saint-Paul: la façade côté port sert à la réception des marchandises et la façade côté ville s'adresse à la clientèle.

Le port connaît plusieurs phases d'aménagement, lors desquelles on construit quais, jetées, bassins et hangars. En 1885, apparaissent les premiers silos à grains. À la même époque, le dragage d'un chenal dans le fleuve permet aux bateaux transatlantiques de rejoindre le port. Au tournant du 20^e siècle, le gouvernement fédéral investit dans le réaménagement et la modernisation du port selon les dernières technologies: de nouveaux quais et jetées sont construits (quai Bickerdike), ainsi que des entrepôts en béton et en acier et des silos en béton armé, dont le silo no 2 (haut de 15 étages) qui est, en 1912, le plus haut bâtiment de Montréal. Le gouvernement

fédéral investit également dans des quais dans l'est, à Maisonneuve. C'est le début de l'étalement du port vers l'Est. Dans les années 1920, l'implantation de nouvelles infrastructures portuaires en lien avec le système ferroviaire font de Montréal le premier port céréalier d'Amérique, et le deuxième port après New-York pour le transport de passagers. L'entrepôt frigorifique ouvre en 1922.

Le port et la ville jusqu'à la côte au-delà de la rue Saint-Antoine sont sujets aux inondations chaque printemps. La débâcle des glaces du fleuve entraîne presque automatiquement la crue des eaux. Les commissaires du Havre ont tout d'abord fait construire un mur le long de la rue de la Commune en 1841 mais les inondations ont perduré. On fit donc construire une jetée brise-glace, entre 1891 et 1898, depuis la pointe des Moulins, à l'entrée du pont Victoria, jusqu'à l'extrémité est de l'actuel Habitat 67. Nommée tout d'abord quai de Garde, la jetée prit ensuite le nom de jetée McKay, puis, agrandie, devint la cité du Havre, en 1967.

Le déclin de l'activité du port de Montréal commence en 1959 avec l'ouverture de la voie maritime. En 1976, les activités du port se déplacent définitivement vers l'est. Il se spécialise désormais dans la manutention de conteneurs. Désaffectées, certaines installations du vieux port doivent être démolies. Au début des années 1980, le gouvernement fédéral, propriétaire du vieux port, procède à des consultations publiques auprès des Montréalais concernant l'avenir du Vieux-Port. La Société du Vieux-Port est créée en 1981 pour gérer cet espace. La nouvelle vocation vise à faire du Vieux-Port un espace public permettant aux montréalais d'accéder au fleuve.



La vallée du canal de Lachine, vers 1910

La Montreal warehousing company, canal de Lachine, 1875

Le transport intermodal

En 1859, le pont Victoria est inauguré: le port de Montréal peut devenir une plaque intermodale du transport international. En 1871, le port est relié au réseau ferroviaire, la ligne empruntant la rue Brennan pour traverser le canal et rejoindre le pont Victoria. Jusqu'alors, le port ne fonctionnait que d'avril à décembre, les mois d'hiver voyant les eaux gelées du fleuve, paralysant les activités du port. Ce n'est qu'à partir de 1964 que le port restera ouvert à l'année, grâce aux brise-glaces de la garde côtière canadienne. Les compagnies ferroviaires font construire des silos à grain auxquels leurs chemins de fer viennent s'accoler: le Canadien Pacifique bâtit des silos en bois recouverts d'acier en 1885-87, et le Grand Tronc bâtit les siens autour de 1905. Pour assurer le transport ferroviaire, le Canadien National (CN) construit le pont du Port, en 1879. Ce pont transforme le secteur en créant une barrière physique et psychologique le long de la berge ouest du bassin Peel. Les infrastructures ferroviaires deviennent omniprésentes dans le port et le long du canal. Aujourd'hui une voie toujours fonctionnelle du CN longe la rue de la Commune et la rue Notre-Dame dans l'est jusqu'au port de Montréal, et relie à l'ouest les lignes transcontinentales qui traversent le pont Victoria et longent le canal de Lachine.

Les compagnies ferroviaires ne s'occupent pas uniquement de la marchandise et prennent aussi en charge le transfert intermodal de passagers. Elles sont assez tôt propriétaires de paquebots et organisent le transit des passagers vers les gares situées dans le quartier Saint-Antoine.

On procède à l'aménagement d'un parc linéaire le long de la rue de la Commune au cours duquel on retranche six des huit voies de chemin de fer qui desservait le port. Le silo no 1 est démoli. Suite à l'adoption du plan directeur de la Société du Vieux-Port en 1987, le bassin Bonsecours est réaménagé, de même que le quai Jacques-Cartier. Les nouvelles installations du Vieux-Port sont inaugurées en 1992, lors du 350^e anniversaire de la Ville. Le Centre des sciences de Montréal ouvre sur le quai Alexandra en 2000. La vision pour le Vieux-Port est de développer les équipements récréotouristiques et culturels.

Le canal et la ville industrielle

L'idée de contourner les rapides de Lachine pour continuer vers les Grands Lacs est présente chez les premiers colons. Au 17^e siècle, sous la supervision de Dollier de Casson, un premier projet de canal est entrepris, puis abandonné. Suite aux demandes des marchands de Montréal, le gouvernement colonial britannique reprend le projet de canal et entame les travaux de creusement en 1821. Le canal de Lachine ouvre à la navigation en 1825. Ce nouvel axe de communication conforte la ville comme plaque tournante de l'économie canadienne.

Le canal doit être élargi à deux reprises. Une première fois entre 1843 et 1848 pour permettre le passage de navires plus gros et d'atteindre un débit suffisant pour l'exploitation de l'énergie hydraulique à des fins industrielles. Cette double fonction du canal – transport et ressource énergétique – attire rapidement de nombreuses manufactures et c'est ainsi que les abords du canal et les quartiers attenants deviennent le

premier pôle industriel du Canada. Un deuxième élargissement a lieu entre 1870 et 1885, où l'on aménage notamment le bassin Peel. Le canal compte cinq écluses sur 14 km de long.

L'embouchure du canal à l'extrémité ouest du port est un lieu de transbordement important: les bassins sont aménagés de façon à permettre aux cargos transatlantiques de s'y amarrer pour décharger leurs marchandises directement dans des navires de navigation intérieure ou dans des trains. Cette portion du havre est également le lieu d'implantation des silos à grains: le grain arrivant de l'ouest canadien, il pourra être distribué entre navires transatlantiques et trains.

Toutefois, les navires devenant toujours plus gros, le canal devait encore être élargi pour continuer à accueillir la circulation maritime, ce qui était impossible. On a ainsi creusé la voie maritime, entraînant l'abandon progressif du canal. Il sera fermé à la circulation maritime en 1970. L'embouchure du canal dans le port est remblayée. On procédera au déblayage partiel de ce secteur au début des années 2000, lors de la réouverture du canal pour la navigation de plaisance.



Les gares du C.P.: Gare-Hôtel Viger, Gare Windsor (1900)

La gare du Grand Tronc: Gare Bonaventure en façade (1895) et depuis la rue Saint-Jacques

Le réseau ferroviaire

Jusqu'au 19^e siècle, les principales voies de circulation au Canada sont les voies navigables. L'un des inconvénients reste que ces voies, comme le fleuve Saint-Laurent, gèlent plusieurs mois par année. L'arrivée du train est donc vue comme une opportunité d'assurer une circulation des biens et des personnes à l'année.

Plusieurs compagnies de chemins de fer sont en concurrence dans la deuxième moitié du 19^e siècle pour occuper les sites stratégiques à Montréal. Les grandes compagnies ont chacune une ou plusieurs gares au centre de la ville. Contrairement à d'autres métropoles, Montréal n'a jamais eu de gare centrale regroupant les lignes de plusieurs compagnies. Même la gare centrale, ouverte en 1930, n'accueille que les lignes du CN.

- Le Grand Tronc

Les lignes sont d'abord construites sur de courts tronçons, en complément des voies navigables. Ainsi, sur l'île de Montréal, la première ligne est le Montreal and Lachine Railway, en 1847, dont

le terminus se situe au terminus Bonaventure, dans le quartier Saint-Antoine. La gare est alors un édifice en bois, installé dans l'axe de l'actuelle rue Peel. Les rails viennent couper les îlots entre Notre-Dame et Saint-Jacques, alors rue Saint-Bonaventure.

En 1852, le gouvernement canadien annonce son intention de construire un chemin de fer reliant Montréal à Toronto: la Grand Trunk Railway Company of Canada est constituée. La compagnie rachète une série de petites compagnies de chemins de fer, dont la Saint-Lawrence Atlantic Railway, alors en construction, qui relie Longueuil à Portland (Maine). Le Grand Trunk inaugure la ligne en 1853. Un traversier fait le lien entre le terminus de Longueuil et le port de Montréal. En 1856, la ligne reliant Montréal à Toronto est ouverte. Le grand Tronc installe ses bureaux et ses ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles (1854) et entame la construction du pont Victoria (1854-1859). Dès 1864, les trains arrivent au terminus Bonaventure.

La **gare Bonaventure** (1847-1948) est agrandie et reconstruite dans le style Second Empire en 1887 par le Grand Tronc. Elle accueille désormais huit voies. Entre les rues Guy et Colborne (devenue

Peel), seule une frange de bâtiments sépare la rue Notre-Dame des rails et quais d'embarquement. Plusieurs de ces constructions sont occupées par des pensions pour loger les voyageurs. Après la destruction de la gare par un incendie en 1948, le site sert au transport de marchandises durant une trentaine d'années. Il est ensuite réaménagé et l'édifice du Planétarium de Montréal occupe la partie ouest depuis 1966. L'emplacement des rails est désormais occupé par des résidences.

- Le Canadien Pacifique

Le Canadien Pacifique, fondé en 1881 pour réaliser le premier train transcontinental, établit ses ateliers dans Hochelaga puis dans Rosemont en 1903: les shops Angus, qui deviennent les plus vastes et les plus modernes au Canada. Le premier train transcontinental de voyageurs quitte Montréal en 1886. On compte 6 000 personnes travaillant aux Shops Angus en 1916.

Dès les années 1870, la Ville de Montréal prend des mesures pour susciter l'implantation d'une société ferroviaire dans l'est de la ville, de manière à contrebalancer les installations du Grand Tronc du côté ouest. À cette fin, elle achète



Voies du CN et rue Dorchester (1930)
Gare de manutention du CN, rue Dorchester (1945)

du gouvernement fédéral les Casernes de la porte Québec (quadrilatère borné par les rues Notre-Dame, Lacroix, des Commissaires et Berri) et offre le terrain en 1872 au Chemin de fer de colonisation du nord de Montréal (1869, devenu le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental en 1875) pour y construire son terminus. Le tracé du chemin de fer contourne Montréal par le nord (Mile End) et passe par Hochelaga, avant d'arriver dans l'est de la ville. La voie ferrée croise la rue Ontario à l'est de la rue Frontenac. Un pont ferroviaire, bâti au début des années 1890, facilite la circulation.

En 1882, le deuxième grand réseau ferroviaire, celui du Canadien Pacifique (1881), rachète cette ligne et entreprend de construire un terminus. La **gare Dalhousie** (1882), ou gare Faubourg Québec, est ouverte entre les rues Berri et Saint-Hubert au sud de la rue Notre-Dame et sert temporairement pour le trafic passager. En 1886, le premier train de voyageurs transcontinental, le Pacific Express, part de ses quais. Toutefois le Canadien Pacifique, dans sa stratégie de lutte contre son rival, désire aussi implanter une gare ainsi que son siège social dans le nouveau quartier huppé, ce qu'il réalise avec la **gare Windsor** (1889), construite aux abords du square Dominion. Outre le prestige, l'emplacement est choisi pour la proximité du canal Lachine et des secteurs industriel, commercial et portuaire.

Devant les protestations de la Ville, qui dénonce le détournement du trafic passager vers la Gare Windsor, le Canadien Pacifique accepte, en échange d'un nouveau don de terrains, d'agrandir ses installations de façon significative. Le com-

plexe hôtelier de la **Gare Viger**, dont la façade donne sur la rue Saint-Antoine, est mis en chantier en 1896 et inauguré en 1898 et la gare Dalhousie est graduellement transformée en annexe, logeant bureaux et entrepôts. Conçue par l'architecte Bruce Price, la gare-hôtel Viger fait partie d'un réseau de gares-hôtels de luxe construits par le Canadien Pacifique à travers le Canada afin d'y développer le tourisme. Le Canadien Pacifique obtient également la permission d'agrandir considérablement sa cour de manœuvre et d'y installer des infrastructures pour le fret, entraînant le réaménagement des approches de la gare, l'arasement des terrains au niveau de la rue Saint-Antoine, la disparition du square Dalhousie et la reconstruction de la rue Notre-Dame en viaduc entre les rues Berri et Lacroix. Le Canadien Pacifique construit des ateliers d'entretien et de fabrication dans Hochelaga, sur un terrain situé au sud de la rue Sainte-Catherine, entre les rues du Havre et Moreau.

En 1910, le Canadien Pacifique réaménage complètement la cour de manœuvre de la gare. Ayant acquis de nombreux terrains entre la rue Notre-Dame et la rue Saint-Antoine, l'entreprise démolit presque toute la partie sud du vieux quartier Saint-Jacques, soit des centaines de maisons, entre les rues Berri et Amherst. De plus, elle arase le reste du terrain au niveau de la rue Saint-Antoine et prolonge le viaduc de la rue Notre-Dame vers l'est jusqu'à la rue Montcalm. Un nouvel édifice, distinct de l'hôtel, est ajouté le long de la rue Berri pour loger exclusivement la gare. Le bâtiment de la gare Dalhousie est transformé en entrepôt, avant d'être finalement restauré et occupé par l'École nationale de cirque

(1986-2003) puis par le cirque Éloïze à partir de 2004. Faute de clientèle, l'hôtel Viger ferme en 1935, mais la gare demeure en service jusqu'en 1951. La Ville fait alors l'acquisition de l'ensemble et y installe des services administratifs alors que les voies immédiatement derrière sont retirées de 1953 à 1955. Au sud de la rue Notre-Dame, les installations ferroviaires demeurent en service jusqu'à la fin des années 1970. Depuis, le secteur est réaménagé et, dans le cadre du projet Faubourg Québec, la gare de triage est remplacée par des immeubles résidentiels.

La gare Windsor a perdu sa vocation depuis la construction du Centre Bell, puisque le terminus a alors été déplacé vers l'ouest, dans la gare Lucien L'Allier. L'édifice est aujourd'hui occupé par des bureaux.

- Le Canadien Nord

Le Canadien Nord (racheté en 1917 par le Canadien National) ouvre en 1903 la ligne Hochelaga/Joliette et opère la gare Moreau, qui sera démolie en 1946. Cette ligne va entraîner la création d'un pôle industriel le long de son tracé dans Hochelaga et Maisonneuve. La ligne est aujourd'hui désaffectée et les bâtiments industriels qui la longeaient sont en partie reconvertis.

La compagnie, quelques années plus tard, développe un plan qui lui donnera accès au centre-ville par le nord. Pour ce faire, elle achète des terres au nord de la montagne – qui formeront le territoire de Ville Mont-Royal – et creuse un tunnel sous le mont Royal (1911), débouchant sur le centre-ville, près de la gare

Windsor. Le Canadien Nord projette d'y construire un complexe incluant des immeubles de bureaux d'une dizaine d'étages autour d'une gare à deux niveaux. Ce projet ne se concrétisera pas et le tunnel sous le mont Royal aboutit à une gare temporaire pendant plus de deux décennies. La tranchée creusée pour l'arrivée des trains est à ciel ouvert et un pont doit être construit au-dessus de la rue Dorchester. L'édifice de la gare Centrale sera finalement construit entre 1938 et 1943, par le Canadien National, ayant racheté le Canadien Nord, et sera la première phase d'un complexe beaucoup plus vaste réalisé dans les années 1960. La tranchée est recouverte petit à petit avec la construction de la gare, mais aussi de la Place Ville-Marie au nord, et de la Place Bonaventure au sud.

- Le déclin du transport ferroviaire

Avec le déclin des activités du port et l'essor du transport des marchandises par camion, les activités ferroviaires diminuent grandement. Toutefois, dans les années 1980 et 1990, le train de banlieue apporte un regain d'activité à la gare centrale et à la gare Lucien-L'Allier. Celles-ci sont aussi rejointes par les autobus et le métro.

Les infrastructures routières

- Ponts

Le pont du Havre (Jacques-Cartier) ouvre en 1930. L'idée d'ériger un pont traversant le fleuve à cet endroit avait déjà émergé dans les années 1870. Toutefois le gouvernement fédéral s'opposera jusqu'en 1924 à la construction de ce pont en



Ci-haut: Le péage du pont Jacques-Cartier
Ci-bas: Construction de la travée centrale,
pont du Havre, 1929

raison des coûts importants du projet. Finalement, la Commission du Havre obtint du gouvernement l'autorisation de le construire, à condition qu'elle en assume les coûts. Les travaux s'échelonnèrent de 1925 à 1929 et coûtèrent 20 millions de dollars.

Conçu pour répondre à l'accroissement de la circulation routière, le pont illustre l'importance que prennent l'automobile et le camionnage. Si en 1945 le nombre annuel de véhicules atteint un peu plus de deux millions, il dépasse 16 millions en 1960. En vue d'améliorer la fluidité de la circulation, le péage à l'entrée est aboli le 1^{er} juin 1962. Un peu avant l'Exposition universelle de 1967, pour tenter de régulariser le débit, la Ville réaménage les approches et instaure des sens uniques sur les rues y menant.

- Autoroutes

L'idée d'un axe routier est-ouest fluide est présente chez 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 premier projet d'autoroute, qui détruirait une partie du Vieux-Montréal, avait soulevé des protestations de nombreux citoyens. L'autoroute Ville-Marie est creusée en tranchée, du square Victoria au square Viger. Cet axe ne pouvait accueillir de bâtiments de grande hauteur en raison de la nature du sol marécageuse. C'est environ 15 000 personnes qui seront déplacées pour faire place à l'autoroute. L'autoroute renforce la topographie du territoire,



Plan du réseau de tramway, en 1893

et ainsi, les frontières : en tranchée, elle s'inscrit dans le lit de l'ancienne rivière et des anciens étangs, en hauteur, à partir de la rue Peel, elle vient doubler la côte pour arriver à la terrasse supérieure. La construction de l'autoroute Bonaventure visait quant à elle à offrir un meilleur accès au centre-ville de Montréal à l'occasion de l'Exposition universelle de 1967.

Les quartiers du Sud-Ouest, qui accueillait au 19^e siècle les deux liens les plus importants entre Montréal et le reste du continent – le canal de Lachine, puis le pont Victoria – sont désormais contournés et coupés du centre-ville

par les nouvelles infrastructures de transport, les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure.

5.3 LES DÉPLACEMENTS COLLECTIFS

Les deux premières lignes de tramway hippomobile sont construites sur les rues Notre-Dame et Saint-Antoine en 1861 par la Montréal City Passenger Railway. Il s'agit alors d'un mode de déplacement coûteux, réservé à

une élite, les ouvriers ne pouvant se l'offrir. Par la suite, ce sont les axes Sainte-Catherine et Saint-Laurent qui en accueillent, vers 1864. La rue Ontario (ouverte en 1864) est rapidement assez peuplée pour accueillir une ligne de tramway. Sur ce segment, à partir du boulevard Saint-Laurent, la voie est desservie par le tramway hippomobile dès la fin des années 1880, puis par le tramway électrique après 1892, alors que la ligne est prolongée vers l'ouest.

Le tramway devient un moyen de transport très utilisé à partir de son électrification en 1892: plus rapide, chauffé, il attire plus de passagers que son ancêtre hippomobile. Le tramway permet aux populations qui se sont installées plus loin du centre de rejoindre leur lieu de travail, mais a aussi l'effet d'ouvrir la possibilité de s'installer encore plus loin.

L'intersection Craig (Saint-Antoine) et Bleury est l'une des plus achalandées car plusieurs lignes s'y rejoignent. Certains axes accueillent plusieurs lignes, au moins sur des tronçons. Ainsi, en 1924, on compte une dizaine de lignes sur la rue Sainte-Catherine, l'axe continu le plus long de la ville. Les autres axes majeurs sont Parc et Saint-Denis dans l'axe nord-sud; Notre-Dame, Saint-Jacques et Saint-Antoine dans l'axe est-ouest.

Le succès de ce moyen de transport amène la compagnie à ajouter de nouvelles lignes, dont des lignes de banlieue, rejoignant Ahuntsic ou le Bout-de-l'île. En 1892, le réseau transporte 11 millions de passagers. Un peu plus de vingt ans plus tard, en 1914, il en transporte 107 millions, soit dix fois plus. Le réseau atteint son apogée au début des années 1920. Un vaste terminus

est inauguré en 1925 sur la rue Craig (rue Saint-Antoine Ouest), et la compagnie déménage ses bureaux à proximité en 1929.

Les autobus sont implantés à partir de 1919. Tout d'abord complémentaires au tramway, ils commencent à s'y substituer. La municipalisation du transport collectif, en 1951, entraîne la disparition des tramways au profit des bus. Ils les remplacent totalement en 1958. En effet, après la Seconde Guerre mondiale, le nombre d'automobiles ayant encore augmenté, on se plaint de plus en plus de la présence des tramways dans les rues, qui ralentissent la circulation des autos. De plus, la flotte de tramway doit être renouvelée, ce qui ouvre la question du type de transport à favoriser.

Le transport quotidien vers et depuis le centre-ville reste un problème et les autobus sont surchargés. On décide alors d'implanter un réseau de métro. Il est question dès 1910 de creuser des tunnels pour faciliter la circulation des tramways au centre-ville, mais la crise économique des années 1930 empêche la réalisation du projet. La Montreal Tramways Company reprend l'idée en 1944 avec un projet de métro, mais la Seconde Guerre mondiale ainsi que les discussions entourant la municipalisation du transport en commun empêchent sa réalisation. Le réseau du métro est construit en deux étapes. La première a lieu entre 1961 et 1966, où l'on ouvre alors 26 stations. La ligne verte se rend de Frontenac à Atwater, et la ligne orange, de Henri-Bourassa à Bonaventure. Plusieurs prolongements ont lieu jusqu'en 1988, puis dans les années 2000, pour atteindre le réseau actuel. Les travaux de construction du métro se font dans le boulevard De Maisonneuve afin de ne

pas perturber l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, et dans la rue Berri, pour ne pas perturber Saint-Denis.

Il fut décidé de libérer de vastes emplacements pour les accès au métro et d'y louer les droits de construire par bail emphytéotique avec un accès au métro intégré au bâtiment. Le premier bâtiment construit sur l'un de ces emplacements est celui au coin Maisonneuve et Guy. La place Émilie-Gamelin fut aménagée sur un emplacement d'accès au métro.

En ce qui concerne le transport interurbain, les terminus ou relais ont toujours desservi le centre-ville. À partir du 18^e siècle, avec l'ouverture du chemin du Roy, des calèches, puis des diligences au 19^e, font le chemin entre Montréal et Québec, via une série de relais. Le bateau est aussi un moyen de locomotion et l'immigration arrive au port de Montréal. Le système de diligence disparaît peu à peu avec le développement du réseau ferroviaire. Les gares, en plus du port, deviennent des entrées de ville.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'autobus supplante le train dans le transport interurbain. Le terminus d'autobus interurbains s'installe en 1954 à l'angle des rues Berri et De Montigny et devient le Terminus Voyageur, du nom de la compagnie propriétaire, la Voyageur Colonial Bus Line. Avec l'arrivée du métro et le croisement des lignes à Berri-De Montigny, ce secteur devient un carrefour majeur de déplacements et une porte d'entrée au centre-ville.



CONCLUSION

Le territoire actuel du centre-ville recoupe à peu près le territoire de la Cité de Montréal de la deuxième moitié du 19^e siècle. La population n'avait alors jamais cessé d'augmenter, depuis le millier d'habitants de la fin du 17^e siècle, puis passant de 9 000 habitants en 1805 à 155 200 habitants 75 ans plus tard. Mais au tournant du 20^e siècle, la ville prend de l'expansion avec l'annexion successive des villes et villages en périphérie, et le territoire de la cité du 19^e siècle devient alors le centre-ville de la métropole. C'est alors que sa population résidente se met à décliner. Elle ne recommencera à croître qu'à la fin des années 1990.

On peut lire le mouvement de déclin de la population résidant sur le territoire du centre-ville à travers deux phénomènes liés: l'intensification des activités et leur empiètement sur le résidentiel d'une part, et l'éloignement progressif du lieu de résidence du lieu de travail d'autre part. L'évolution historique du territoire montre en effet que la dissociation du logement et du lieu de travail, amorcée au début du 19^e siècle s'est accélérée avec l'industrialisation. L'éloignement du lieu de résidence a tout d'abord concerné la bourgeoisie, quittant un centre envahi par les activités du port commercial en expansion pour les flancs de la Montagne, valorisant ainsi la tranquillité et l'entre-soi. Puis fin 19^e, ce sont les ouvriers qui s'éloignent, davantage pour des raisons de capacité financière à se loger. Ce mouvement va de pair avec le développement des moyens de transport, que ce soit le tramway ou l'automobile. La construction d'autoroutes sera par ailleurs à la fois un vecteur d'accessibilité du centre-ville pour les résidents éloignés et la cause de démolition de quartiers résidentiels du centre.

En parallèle, plusieurs secteurs du centre-ville ont connu, à différentes époques, un départ ou du moins

un effritement de l'habitation au profit des activités dominantes – commerciales, industrielles puis tertiaires. C'est le cas pour le Vieux-Montréal, puis Griffintown en partie, et enfin le quartier Saint-Antoine, dont une large portion est devenue aujourd'hui le Centre des affaires. Ce phénomène s'est traduit par un renouvellement du cadre bâti – le magasin-entrepôt ou le gratte-ciel par exemple – impliquant le plus souvent des démolitions de quartiers résidentiels – la disparition du faubourg à m'lasse pour la tour de Radio-Canada étant le cas le plus marquant.

À l'inverse de ce phénomène, le retour de résidents au centre-ville constaté depuis le début des années 1990 s'inscrit d'abord dans un mouvement de conversion du bâti existant. Ainsi, le Vieux-Montréal en particulier a été marqué par le recyclage d'édifices commerciaux ou industriels à des fins résidentielles. Ce mouvement est suivi par la construction de nouveaux secteurs résidentiels comme dans le Faubourg Québec ou récemment, dans Griffintown. Ces mouvements concernent en grande partie les classes aisées.

Le centre-ville a connu des déplacements de population, différents selon les classes sociales, à l'intérieur de son territoire et vers l'extérieur qui sont très liés aux activités économiques dominantes et aux moyens de transport quotidiens accessibles. La valorisation d'une économie dite créative semble aujourd'hui aller de pair avec des modes de transport alternatifs à l'automobile et un milieu de vie mixte, rapprochant lieux de travail et de résidence. L'évolution future du centre-ville pourrait ainsi être marquée par cette tendance.

RÉFÉRENCES

IMAGES

Couverture

Rue Bleury, vers le nord, depuis la rue Sainte-Catherine [192-?]. VM98-Y_5P005, Archives de la Ville de Montréal

p.5

Photographie aérienne du centre-ville de Montréal en direction sud-est. Publiée dans *La Patrie* du 13 novembre 1949. Z-1571- VM94-Z1571, Archives de la Ville de Montréal

p.6

La place d'armes, autour de 1890, [ca 1890]. Z-1782., Archives de la Ville de Montréal

p.7

- *La fonderie Clendinneng, située au 145-179, rue William, extérieur, 1891*, 2734883, BanQ, collection numérique
- *La fonderie Clendinneng, située au 145-179, rue William, intérieur, 1891*, 2734884, BanQ, collection numérique

p.8

Bâtiments de la Canadian Rubber Co. Of Montreal Limited, au coin de Notre-Dame et Papineau, 1909, 2731675, BanQ, collection numérique

p.9

- *Boulevard Dorchester et Place Ville-Marie, 1962*. CA M001 VM94-A0015-008, Archives de la Ville de Montréal
- *Édifice Sun Life, Gare Windsor, Château Champlain, Place du Canada*. VM94-A0337-001, Archives de la Ville de Montréal

P. 11

La ville de Montréal en 1846, James Cane, Topographical and pictorial map of the city of Montreal, Montréal, Robert W. S. Mackay, 1846, BanQ, collection numérique

p.12

Prince of Wales Terrace_rue sherbrooke, 1860. MP-1974.82, Musée McCord

p.13

L'immeuble d'appartements Linton, rue Sherbrooke, en 1912. VIEW-12777, Musée McCord

p.14

- *Le 1593 St-Dominique vu depuis la ruelle Leduc*, P127D3_011, Archives de la Ville de Montréal
- *153, rue Demontigny nord (quadrilatère démolit pour les habitations Jeanne-Mance)*, 1957, CA M001 P127-D02-P024, Archives de la Ville de Montréal

p.15

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. Source: Cartothèque, uqam. In M. Drouin, *De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973)*, p.4

p.19

- *Marché Bonsecours [19-]* (original créé en 1884), CA M001 BM042-Y-1-P1475, Archives de la Ville de Montréal
- *Ancien marché Saint-Jacques, 192-*. VM94_z23_1, Archives de la Ville de Montréal
- *Marché Saint-Antoine, années 1920.* VdM_VM94-Z27-1, Archives de la Ville de Montréal
- *Marché Saint-Laurent, années 1930.* VM94-Z100, Archives de la Ville de Montréal

p. 20

- *Place du marché à foin, maintenant appelée square Victoria, 1857-1858.* MP-1978.14. Musée McCord
- *Carré Victoria [19-]*, BM42-G1035, Archives de la Ville de Montréal

p.21

- *Square Phillips en 1937*, P48,S1,P1215, BanQ, collection numérique
- *Parc Sohmer en 1890 – entrée du parc.* 2731657, BanQ, collection numérique
- *Parc Sohmer en 1890 – promenade.* 2731629, BanQ, collection numérique

p.22

- *Le funiculaire du Mont-Royal, 1910.* CA M001 BM042-Y-1-P1040, Archives de la Ville de Montréal
- *Club de natation de l'île Sainte-Hélène*, gravure du journal *La Patrie* – 1877. VM105-Y-1_0036-005, Archives de la Ville de Montréal

p.24

St James club, rue Dorchester, 1866, I-20723.1, Musée McCord

p.28

Hopital General de Montreal, rue Dorchester en 1913, VIEW-5027, Musée McCord

p.30

Plan de la ville en 1758. BM5-3-03P005-C26-46, Archives de la Ville de Montréal

p.31

- *Rue Dorchester vers l'est depuis Saint-Urbain.* VM98-Y-5P008, Archives de la Ville de Montréal
- *Vue nocturne du boulevard Dorchester* – 5 janvier 1966, VM94-A0275-001, Archives de la Ville de Montréal

p.32

- *Tramways au coin Craig et Bleury, 1912*, 2730493, BanQ, collection numérique
- *Coin Bleury et Sainte-Catherine, 1932*, BanQ, collection numérique

p.33

- *Vue du port en direction est, 1884*, VIEW-1332, Musée McCord
- *Silo-élévateur du CP, port de Montréal, 1909*, MP-1979.155.140, Musée McCord
- *Vue du port prise de la tour de la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours.* – 6 décembre 1963. VM94-A0131-004, Archives de la Ville de Montréal

p.34

- *La Montreal Warehousing Co. sur le canal de Lachine, vers 1875*, MP-0000.11, Musée McCord
- *La vallée du canal de Lachine, vers 1910*, MP-0000.879.17, Musée McCord

p.36

- *Gare-Hôtel Viger, 2730218*, BanQ, collection numérique
- *Gare Windsor, vers 1900*, VIEW-3364, Musée McCord
- *Gare Bonaventure, vers 1895*, P-1974.80.1, Musée McCord
- *Gare Bonaventure vue depuis la rue Saint-Jacques, 2733772*, BanQ, collection numérique

p.37

- *Vue en direction sud, fosse du Canadien National, près de la rue Dorchester, 1930*. MP-1989.20.2, Musée McCord
- *Gare de manutention du CN, rue Dorchester, vers 1945*. MP-1976.262.30, Musée McCord

p.38

- *Péage du pont Jacques-Cartier (1958)*. 032-vm105-y-2_205p002, Archives de la Ville de Montréal
- *Construction de la travée centrale, pont du Havre, 1929*, MP-1976.254.38, Musée McCord

p.39

Plan du réseau de tramway en 1893. VM66-S5P050_2op, Archives de la Ville de Montréal

DOCUMENTATION**Ouvrages**

BENOIT, Michèle et GRATTON, Roger. *Pignon sur rue: les quartiers de Montréal*. Guérin Littérature, 1991

DAGENAIS, Michèle. *Faire et fuir la ville – Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIX^e et XX^e siècles*. Les Presses de l'Université Laval, 2006

GILMORE, John. *Une histoire du jazz à Montréal*. Lux Editeur, 2009 (édition en langue anglaise, 1988)

LAPOINTE, Mathieu. *Nettoyer Montréal – Les campagnes de moralité publique 1940-1954*. Les Éditions du Septentrion, 2014

LAUZON, Gilles et FORGET, Madeleine (dir.). *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Les Publications du Québec, 2004

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Les Éditions du Boréal, 1992

LINTEAU, Paul-André. *La rue Sainte-Catherine au cœur de la vie montréalaise*, 2010

THORNTON, Patricia, LANGFORD, Martha, SLACK, Brian. *Étude historique du patrimoine industriel de Montréal, phase 1 – Volume I: résumé; Volume IV: atlas industriel de Montréal 1825-1946*. Département de géographie, Université Concordia, novembre 1991

VILLE DE MONTRÉAL. *Cahiers d'évaluation du patrimoine urbain – Ville-Marie; Sud-Ouest*. 2005. En ligne

Articles

DECHÊNE, Louise. *La croissance de Montréal au XVIII^e siècle.*

Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 27, n° 2, 1973, p. 163-179. En ligne

DROUIN, Martin. *De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973),*

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine, vol. 41, n° 1, 2012, p. 22-36.

HANNA, David B. *Creation of an Early Victorian Suburb in Montreal.* Urban

History Review / Revue d'histoire urbaine, vol. 9, n° 2, 1980, p. 38-64. En ligne

Sites web

Montréal, 500 ans d'histoire en archives :

http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail_archives_fr/accueil.html

Les grandes rues de Montréal :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,32261565&_dad=portal&_schema=PORTAL

Centre historique de Montréal - le Vieux-Montréal :

<http://www.vieux.montreal.qc.ca/accueil.htm>

Le parcours riverain :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,99467587&_dad=portal&_schema=PORTAL

La STM et son histoire :

<http://www.stm.info/fr/a-propos/decouvrez-la-STM-et-son-histoire/histoire>

SYNTHÈSE CARTOGRAPHIQUE DE L'ÉVOLUTION HISTORIQUE DU TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

ANNEXE

VILLE FORTIFIÉE, CENTRE DE LA TRAITE DES FOURRURES — FIN 17^e - FIN 18^e



1:30 000
0 250 500 1000 1500 m

1 150 habitants (1697) > 9 000 habitants (1805)

VILLE FORTIFIÉE, CENTRE DE LA TRAITE DES FOURRURES — FIN 17^e - FIN 18^e

Habitat et population

■ ■ ■ Le premier établissement permanent européen de Montréal est construit en 1642 près du fleuve, à l'ouest de l'ancien village iroquois d'Hochelaga : ce sera la ville fortifiée de Ville-Marie devenue Montréal.

■ ■ ■ ■ Les faubourgs se constituent à partir de 1745 : milieux de vie et de travail (artisans, agriculteurs, etc.). Déconcentration vers les faubourgs et amorce de clivage social. La majorité de la population (2/3) habite dans les faubourgs à la fin du 18^e. Activités de fabrication : de petits ateliers emploient la majorité des résidents des faubourgs.

////// Ville fortifiée : très dense, la quasi-totalité de la population aisée y réside. Avec la conquête de 1760, une petite population britannique (principalement des marchands) s'installe.

Activités économiques

■ ■ ■ Montréal est le centre organisateur du commerce de la fourrure. On construit de grands entrepôts avec façade sur le port. Prospérité des marchands britanniques (McTavish, McGill, Frobisher), mais emploie peu de main-d'oeuvre.

■ ■ ■ ■ Division des terres en côtes et en rangs. Détenues par les marchands et les communautés religieuses, elles sont louées aux agriculteurs (champs, vergers).

Transport et trame urbaine

— Un réseau radial de chemin permet de rejoindre les villages aux alentours. Ces chemins sont à l'origine du développement des faubourgs.

— La ville s'articule autour des axes est-ouest (Saint-Paul et Notre-Dame). Au 17^e, la trame de la ville fortifiée a été formalisée par le sulpicien Dollier de Casson. La rue Notre-Dame est l'axe le plus achalandé de la ville.



Le port, situé au pied de la place royale, est rudimentaire.

Vie sociale



L'espace public de la cité est le marché public. D'abord, place Royale, puis place Jacques Cartier (marché Neuf).



Les institutions religieuses prennent en charge les services à la communauté (soins, enseignement, religion).

CITÉ COMMERCIALE DE L'EMPIRE BRITANNIQUE — FIN 18^e — MI 19^e







1:30 000
0 250 500 1000 1500 m



9 000 habitants (1805) > 57 700 habitants (1852)

CITÉ COMMERCIALE DE L'EMPIRE BRITANNIQUE — FIN 18^e — MI 19^e






Habitat et population

-  Les faubourgs continuent de prendre de l'expansion, ils accueillent toujours ateliers et résidences.
-  Développement d'un faubourg ouvrier, Griffintown, autour d'usines et manufactures puis en lien avec la construction des grandes infrastructures (canal, pont Victoria). C'est aussi un quartier d'immigrants (majoritairement irlandais). C'est le premier plan de lotissement orthogonal de la ville (1806).
-  Lieu de résidence et d'affaire de la bourgeoisie. Moins du quart de la population réside dans l'ancienne ville fortifiée. Le clivage social reste fort.
-  Les riches familles anglophones résidant en ville acquièrent des terres sur le flanc sud de la Montagne et y établissent leurs résidences de campagne. La bourgeoisie francophone fait de même le long de Notre-Dame, dans l'est.




Activités économiques

-  Début de l'ère industrielle à Montréal : les manufactures se multiplient, notamment dans Griffintown, qui accueille un tiers des usines de la ville (métallurgie, bois).
-  Intensification des activités commerciales d'import-export.
-  Les premières maisons-magasins (commerce de détail avec vitrine) apparaissent. La rue Notre-Dame accueille ces boutiques de luxe et attire les visiteurs.

Transport et trame urbaine

-  La démolition des fortifications donne lieu à la première planification de la ville : le plan des Commissaires (1804-1817) prévoit l'élargissement de rues pour ouvrir la ville sur les faubourgs et l'aménagement des premiers squares d'agrément.
-  Le canal de Lachine est creusé et ouvre à la navigation en 1825. Après deux élargissements, l'exploitation de l'énergie hydraulique par les usines est possible.
-  Avec l'ouverture du canal, le port peut se développer. La Commission de Havre est créée. Construction de quais et jetées (1830-1845).
-  Ouverture de la première ligne ferroviaire en 1847, qui relie le terminus Bonaventure à Lachine.
-  Lotissement des terres agricoles.

Vie sociale

-  De nouveaux marchés publics ouvrent (Viger en 1818, Sainte-Anne en 1833, Bonsecours en 1847) sur le modèle anglais : usages civiques et culturels en plus du marché.
-  Les réseaux institutionnels catholiques et protestants possèdent chacun leurs écoles, orphelinats et hôpitaux.
-  Le McGill College, bâti sur les terres léguées par le marchand James McGill, offre ses premiers cours (1829).

MÉTROPOLE INDUSTRIELLE DU CANADA — MI 19^e - FIN 19^e






1:30 000
0 250 500 1000 1500 m





57 700 hab. (1852) > 155 200 hab. (1881)

MÉTROPOLE INDUSTRIELLE DU CANADA — MI 19^e - FIN 19^e





Habitat et population

-  Limites administratives de la Cité de Montréal en 1861.
-  Développement immobilier par des hommes d'affaires (quartier Saint-Antoine ou New Town) et des institutions religieuses (secteur Sainte-Famille, Domaine de la Montagne). La bourgeoisie anglophone quitte le vieux centre pour s'y installer.
-  Densification des quartiers ouvriers Sainte-Marie, Griffintown et le sud du quartier Saint-Antoine. L'industrialisation et le développement des infrastructures de transport attirent de nouvelles populations de travailleurs qui s'établissent près de leur lieu de travail.





Activités économiques

-  Première phase d'industrialisation : le long du canal et du fleuve.
-  Deuxième phase d'industrialisation : ascension de l'industrie du vêtement, du tabac, des aliments et boissons, de l'imprimerie, dans le centre et le long des voies ferrées (Paper Hill, quartier de la fourrure, etc.)
-  Le magasin-entrepôt, immeuble exclusivement commercial et manufacturier aux étages, se développe dans le centre.
-  Constitution du premier quartier des affaires : concentration des banques, assurances, puis cabinets professionnels (avocats, architectes) et compagnies de communication. Boom d'immeubles à bureaux.

Transport et trame urbaine

-  Construction du pont Victoria, exclusivement ferroviaire, par la compagnie du Grand Tronc (1859). Le réseau est relié au port en 1871, et peut désormais fonctionner toute l'année, le train prenant le relais lorsque le fleuve est gelé.
-  Le réseau ferroviaire est développé par les grandes compagnies qui installent leur siège social et leurs gares au centre-ville. Le Canadien Pacifique ouvre les gares Dalhousie (1882), Windsor (1889) et Viger (1898). Le Grand Tronc agrandit la gare Bonaventure (1887).
-  Les premiers silos à grains sont construits en 1885 par les compagnies ferroviaires. Les voies ferrées deviennent omniprésentes dans le port et le long du canal.
-  Le tramway apparaît en 1861 et devient populaire avec son électrification, en 1892.

Vie sociale

-  Les squares Phillips (1845) et Dominion (1880) sont aménagés. Ils bornent le nouveau quartier Saint-Antoine et attirent résidences cossues et milieu d'affaires. Ce sont des lieux prisés de la vie sociale.
-  La cité crée les parcs du mont-Royal (1872) et de l'île Sainte-Hélène (1874), accessible par un traversier. Le parc Sohmer (1889-1919) est aussi un espace de loisirs très populaire.
-  Des terrains et clubs de sport sont créés : crosse, hockey, curling, football, baseball, etc. Ils sont majoritairement destinés aux hommes.
-  Ouverture d'une filiale de l'université Laval (1876). Un quartier de notables et d'intellectuels francophones se constitue autour de cette dernière (Quartier Latin).

CENTRE DE LA MÉTROPOLE CANADIENNE — FIN 19^e - MI 20^e






1:30 000
0 250 500 1000 1500 m

155 200 habitants (1881) > 136 300 habitants (1966)
CENTRE-VILLE





155 200 habitants (1881) > 1 295 000 habitants (1966)
VILLE DE MONTRÉAL

CENTRE DE LA MÉTROPOLE CANADIENNE — FIN 19^e - MI 20^e

Habitat et population

-  Densification du *Golden Square Mile* avec la construction d'immeubles d'appartements de luxe. À partir de 1930, les résidents quittent le quartier pour les quartiers périphériques.
-  La crise économique des années 1930 entraîne une détérioration des conditions de logement (surpeuplement, etc.). Les vieux quartiers sont laissés à l'abandon par leurs propriétaires et se dégradent.
-  Secteurs mixtes ou résidentiels où la fonction résidentielle disparaît au profit de l'industrie (Griffintown, Beaver Hall ou Paper Hill, quartier Saint-Georges ou quartier de la fourrure) ou du commerce de détail et du bureau (Sainte-Catherine Ouest).





Activités économiques

-  Les nouveaux immeubles à bureaux puis des gratte-ciels voient le jour autour du square Dominion et de la rue Dorchester, et constituent le nouveau centre des affaires. La concentration de la rue Saint-Jacques demeure le centre financier de la ville.
-  Une nouvelle centralité exclusivement commerciale et de divertissement émerge : le commerce de détail, organisé en magasin à rayons depuis 1878, quitte les vieux quartiers et s'établit sur Sainte-Catherine Ouest (Morgan, Birks, Ogilvy). À la même période, des salles de théâtre et de cinéma ouvrent.
-  Intensification de l'industrie du vêtement, des aliments et boissons au centre-ville. L'industrie est toutefois très touchée par la crise de 1929.
-  L'industrie lourde se déplace progressivement en périphérie. Dans Griffintown, les complexes industriels s'agrandissent.






Nouveaux silos et entrepôts dans le port.

Transport et trame urbaine

-  Modernisation du port au tournant du 20^e siècle (quais, jetées, entrepôts, silos). Le port s'étend vers l'est, jusqu'à Maisonneuve.
-  Réaménagement de la gare Windsor (CP), ouverture du tunnel du Mont-Royal par le Canadien National (1911) et de la gare centrale (1943).
-  L'automobile se développe : ajout de voies routières sur le Pont Victoria (1927) et ouverture du pont du Havre (Jacques-Cartier) en 1930 (exclusivement routier).
-  Les lignes de tramway se multiplient et transportent 107 millions de passagers en 1914. Des lignes d'autobus sont implantées en complément dès 1919. Les travailleurs du centre-ville peuvent habiter hors du centre.

Vie sociale

-  Le coin Saint-Laurent / Sainte-Catherine marque le cœur de la vie culturelle francophone : concentration des lieux de la vie nocturne (théâtres, cabarets, cinémas) dont le Monument National (1893). Dans les années 20, la vie nocturne explose et l'industrie du tourisme qui y est reliée.
-  Des stades d'envergure (hockey ou baseball) sont construits : le Forum (1924) à l'ouest, le stade De Lorimier (1928) à l'Est.
-  Le *Red Light* est délimité dans la deuxième moitié du 19^e siècle et gardera ses frontières jusqu'à sa suppression, après la 2^e guerre mondiale. Il accueille maisons closes, aisons de jeux

CENTRE-VILLE MODERNE ET MULTIFONCTIONNEL — FIN 20^e - DÉBUT 21^e






136 300 habitants (1966) > 82 700 habitants (1990)
CENTRE-VILLE

1 295 000 habitants (1966) > 1 000 000 habitants (1990)
VILLE DE MONTRÉAL

CENTRE-VILLE MODERNE ET MULTIFONCTIONNEL — FIN 20^e - DÉBUT 21^e

Habitat et population





-  Tissu urbain continu (duplex, triplex) majoritairement résidentiel et datant du début du 20^e siècle.
-  Opérations municipales de rénovation urbaine (démolition et reconstruction de logements à loyers modiques) Habitations Jeanne-Mance (1959) et îlots Saint-Martin (1970). La démolition de Victoriatown (1964) fera place à l'autoroute Bonaventure et à l'autostade.
-  Secteurs marqués par la vie étudiante liée aux universités et autres institutions d'enseignement en croissance.

Activités économiques





-  Renouvellement et spécialisation du centre-ville autour de la Place Ville-Marie et le long du boulevard René-Lévesque et de l'axe du métro. La fonction résidentielle a presque totalement disparu.
-  Grands projets de tours à bureaux, ayant nécessité expropriations, remembrements de terrains (places et complexes), faisant suite à des interventions publiques (à l'est de Bleury) ou privées.
-  Développement des galeries marchandes souterraines autour de la rue Sainte-Catherine. En parallèle, une déconcentration des activités commerciales a accompagné la vague de nouveaux résidents dans les villes périphériques.
-  Le centre civique et juridique se consolide avec, notamment, la construction du nouveau Palais de justice (1971).
-  Le premier centre-ville est redéfini comme quartier historique, le Vieux- Montréal, en 1963. Secteur en déclin, il connaît un nouvel essor avec les activités récréotouristiques dans les années 1980.

-  Secteurs en désindustrialisation. Diminution du nombre d'emplois et appauvrissement de la population.

Transport et trame urbaine

-  Les tramways disparaissent dans les années 1950 et le métro ouvre en 1966.
-  Deux autoroutes sont construites, donnant un accès rapide au centre-ville, mais créant des barrières physiques entre les quartiers: l'autoroute Bonaventure (1967) et Ville-Marie (1974), en partie en tranchée, recouverte par endroits ensuite (Palais des Congrès, square Viger).
-  Déclin de l'activité portuaire et déplacement du port dans l'est. Certaines activités sont conservées dans la Pointe du Moulin.
-  Ouverture du Terminus voyageur (1954): l'autobus supplante le train dans le transport interurbain. Le secteur Berri-UQAM devient un carrefour de déplacements, de même que le Terminus centre-ville (Bonaventure).

Vie sociale

-  Les activités d'enseignement prennent de l'expansion: les établissements s'installent (UQAM en 1979, ÉTS en 1997) ou s'agrandissent (McGill, Concordia).
-  L'île Sainte-Hélène accueille l'Expo universelle de 1967 et est agrandie pour l'occasion et l'île Notre-Dame est créée.
-  Le Vieux-Port est réaménagé en parc linéaire en 1992.
-  Le complexe de la Place des Arts (1963) témoigne de l'investissement public dans des équipements culturels de grande envergure.

