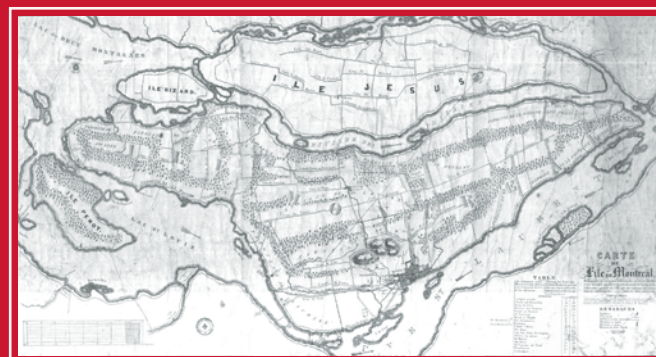
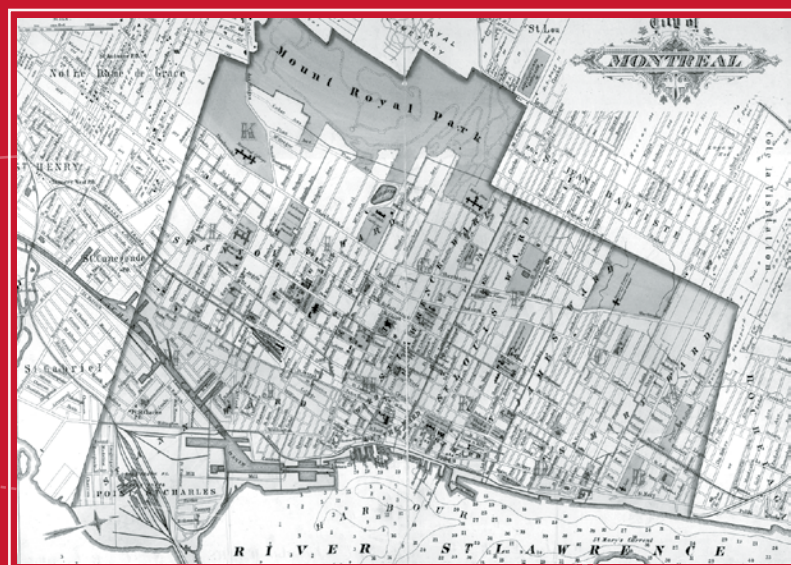


Mai 2009

Des Faubourgs
Centre-Sud
Faubourg Saint-Laurent
Sainte-Marie
Saint-Jacques
Le Village
Faubourg Québec
Faubourg à la Mélasse
Centre-Ville
Quartier Latin
Quartier Chinois
Quartier des spectacles

Histoire du quartier cartographiée



RAYSIDEARCHITECTE

1215, ontario est
montréal (Québec)
h2l 1r5
téléphone 514.935.6684
télécopieur 514.935.7620
courriel ron@rayside.qc.ca

INTRODUCTION

Voici quelques cartes qui illustrent l'évolution du quartier Centre-Sud de 1761 à aujourd'hui.

Pour chacune des années, deux cartes sont montées côte à côte afin de démontrer d'abord les tracés – par des traits de couleur rouge – des rues actuelles sur un fond de carte historique (page de gauche) & cette même carte historique originale (page de droite).

LISTE DES CARTES

Année	Titre	Auteur	Référence
1761	Montréal en 1761	Paul Labrosse (avec ajouts de E.Z. Massicotte-1914)	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1801	Plan de la ville et cité de Montréal	Louis Charland, inspecteur des routes, Bas Canada, réimpression en 1919	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1834	Carte de la ville de Montréal	André Jobin, 1834	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1846	Carte topographique et illustrée de la ville de Montréal	James Cane, ingénieur civil, 1846	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1861	Pocket map of the City of Montreal	Frederick N.Boxer, 1861	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1879	Ville de Montréal, dans l'Atlas de la ville & l'île de Montréal, incluant les comtés de Jacques Cartier et Hochelaga	Henry W. Hopkins, 1879	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1890	City of Montreal	George F.Cram, 1895	University of Alabama Map Library
1898	Montreal	Rand McNally and Company, 1901	Murray Hudson, Halls, Tennessee
1931	Plan de la cité de Montréal et de ses environs	E.-P.-J. Courval, 1931	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
1942	Cité de Montréal	Henry Morgan & C., 1942	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
2009	Carte ville de Montréal	Ville de Montréal	Ville de Montréal

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BURGESS, Joanne. *Paysages industriels en mutation*. Montréal : Québec, Écomusée du Fier Monde, 1997, 88p.

Ville de Montréal & Ministère des Affaires culturelles du Québec. *Au Pied-du-Courant : Le patrimoine de Montréal, Quartiers Sainte-Marie, Saint-Eusèbe, Papineau et Bourget*. Collection Pignon sur rue, 1991, Volume 4, 24p.

Ville de Montréal & Ministère des Affaires culturelles du Québec. *Le Quartier latin : Le patrimoine de Montréal, Quartiers du centre-ville Est*. Collection Pignon sur rue, 1991, Volume 2, 24p.

ÉQUIPE DE PRODUCTION

Idée originale, conception du document, graphisme & montage

Rayside architecte

Équipe Ron Rayside, Louisa Rayside, Karine Mancuso & Marie-Ève Provencher

Recherche & choix des cartes

David Rayside Professeur en Sciences politiques, Université de Toronto

Jumeau

3 VISIONS DE L'HISTOIRE DU QUARTIER CENTRE-SUD

1. AU PIED DU COURANT

La collection « Pignon sur rue » est consacrée à la mise en valeur du patrimoine des quartiers montréalais. Ce texte traite des quartiers municipaux Sainte-Marie, Saint-Eusèbe, Bourget et Papineau. Elle s'intéresse surtout au patrimoine architectural et historique de la période antérieure à 1930.

Le « Pied-du-Courant » est cet endroit où le fleuve, soudainement rétréci, forme un courant très fort qui, au début de la colonie, arrêtaient les voiliers dans leur course vers le « vieux Montréal ». Ici, se déroula l'histoire de ce quartier ouvrier qu'on nomme, selon les époques, le faubourg Québec, le faubourg Sainte-Marie ou le « faubourg à m'lasse ».

Le faubourg Québec – avant 1840

Le faubourg Québec s'étend vers l'est depuis le mur des fortifications. On le surnomme ainsi parce que les voyageurs en provenance de Québec doivent le traverser pour atteindre le cœur de la ville. À cet endroit, le fleuve forme le courant Sainte-Marie, difficile à remonter pour les canots et les voiliers. On accoste alors au pied du courant et on portage jusqu'à la ville. C'est aussi là qu'accoste le bac en provenance de Longueuil.

Vers 1815, le faubourg confine au sud du ruisseau Saint-Martin, cours d'eau aujourd'hui canalisé sous la rue Saint-Antoine. Le chemin du Roy, actuelle rue Notre-Dame, bourdonne d'activités aux abords de la rue Papineau où voisinent le marché public et la brasserie Molson. Tout autour flotte l'odeur de la bière qui fermente.

La famille Molson jouit dans le faubourg d'une enviable renommée. À son arrivée au pays, en 1782, John Molson achète d'un autre Irlandais, Thomas Loyd, la petite brasserie du Pied-du-Courant. Sous le régime français, les brasseries n'ont jamais été prospères, les colons préférant vins et spiritueux. Après la conquête, la venue des Loyalistes et des troupes britanniques relance l'industrie de la bière, devenue en 1815 avec les tanneries, la plus importante de la ville. John Molson s'essayera aussi dans le commerce du bois. Lors de la révolution française et des guerres napoléoniennes, l'exportation vers l'Angleterre devient une activité lucrative. On verra alors les « cageux » descendre le fleuve jusqu'au quai Molson. Ce sont de grands radeaux formés de billots attachés les uns aux autres sur lesquels les draveurs installent une cabane ou « cage ».

Cet irlandais entreprenant construit en 1809 le premier navire à vapeur au pays, l'Accomodation. Plusieurs autres seront fabriqués par la suite au chantier Logan qui avoisine la brasserie. Ce n'est qu'en 1824 qu'un de ces vapeurs réussit à vaincre le courant Sainte-Marie. Jusqu'à ce jour, on a dû recourir à des bœufs pour remorquer les navires. Certains jours, la force du courant entraîne l'attelage à l'eau. La flotte des Molson assure le service régulier de passagers et de courrier entre Québec et Montréal et servira aussi, lors de l'invasion américaine de 1812, au transport des troupes.

Le faubourg Québec devient un lieu de résidence bien coté. Plusieurs bourgeois y habitent. Face au fleuve, la résidence Molson, celles du juge Panet et de John Johnson, surintendant des Affaires indiennes, comptent parmi les plus luxueuses de la ville. Elles ont vue sur l'île Sainte-Hélène où se dressent depuis la guerre de 1812, des ouvrages fortifiés pour la défense de Montréal. Chemin Papineau, on a aménagé le cimetière militaire, en remplacement du cimetière Dufferin, situé boul. René-Lévesque dans le faubourg Saint-Laurent.

Plus à l'est, s'élève la prison de Montréal. Lors des troubles de 1837, on y verra un bien triste spectacle : l'élite montréalaise mise au cachot, les Lafontaine, Mondelet, Viger et Fabre; Chevalier de Lorimier y sera pendu sur l'échafaud dressé au Pied-du-Courant et d'autres seront déportés. Mère Gamelin, surnommée l'Ange des Prisonniers et future fondatrice des sœurs de la Providence, apportera réconfort aux prisonniers et à leur famille.

Le quartier Sainte-Marie – 1840-1880

Le développement se poursuit au-delà du ruisseau Saint-Martin. En 1848, Mgr Bourget fait ériger une chapelle en bois, rue de la Visitation. Il en confie la desserte aux pères Oblats qui la remplacent en 1853 par l'actuelle église Saint-Pierre-Apôtre. Quant à la communauté anglicane, elle fréquente depuis 1840 la chapelle St.Thomas, construite par la famille Molson, angle Notre-Dame et des Voltigeurs.

Le grand incendie de 1852, qui dévaste la presque totalité du faubourg Saint-Laurent, se propage jusqu'au quartier Sainte-Marie. La brasserie et la distillerie Molson, l'église St.Thomas et de nombreux bâtiments de bois sont détruits. « Une étendue sauvage et fumante, couverte de cheminées ressemblant à une forêt de pins dévastée... » commente « The Montreal Gazette ». Signe d'une reprise rapide de l'activité, la « Canadian Rubber » s'installe l'année suivante à l'est de la brasserie reconstruite. C'est la première manufacture canadienne de caoutchouc, spécialités dans les bottes, chaussures et vêtements imperméables.

Par la suite, une vague d'industrialisation déferle sur le quartier. De grandes industries s'y implantent, comme la « Mc Donald Tobacco » dont le fameux tabac à chiquer, marqué d'un petit cœur, est connu dans les fermes, gares, camps de bûcherons et ports de pêche du pays. De petites fabriques, tanneries, briqueteries et fonderies y forment la plus grande concentration industrielle de la ville, après celle du canal de Lachine.

Les ruraux à la recherche d'un emploi affluent dans le quartier. En 1871, la population se chiffre à 16 000 personnes. Les travailleurs de Sainte-Marie, débardeurs, charretiers, cordonniers, journaliers, ont déjà la réputation d'être turbulents. La crise de 1874 crée de nombreux chômeurs et suscite beaucoup d'effervescence dans la ville. Au marché Papineau, des assemblées se terminent en émeute.

Cet afflux de population provoque un essor considérable. Les petites maisons en bois sont démolies, remplacées par des bâtiments plus grands, construits en série et recouverts de brique. Les paroisses Sainte-Brigide, Sacré-Cœur-de-Jésus et Saint-Vincent-de-Paul s'organisent autour du clocher de l'église et de l'école paroissiales.

Depuis 1864, le tramway à chevaux parcourt les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine. Joseph-Nazaire Dupuis ouvre en 1874 un petit commerce, rue Sainte-Catherine à l'angle de Montcalm. Il y vend des boutons et du fil. Sur cette rue encore résidentielle, d'autres entreprises canadiennes-françaises comme celle de Charles Desjardins, spécialisée dans les vêtements de fourrure, viennent s'installer.

En 1880, le quartier Sainte-Marie est devenu le fief des ouvriers canadiens-français.

Le « faubourg à m'lasse » - 1880-1914

Montréal traverse des heures sombres!

En 1886, elle subit la pire inondation de son histoire et une grave épidémie de variole.

La « picote » atteint surtout les enfants. C'est l'époque des familles nombreuses et dès l'âge de douze ans, l'enfant rejoint le marché du travail. Une commission royale d'enquête révèle que chez « Mc Donald Tobacco », deux cent enfants travaillent onze heures par jour, six jours par semaine. Ils ne savent ni lire, ni écrire. Ironie de l'époque, M. Mc Donald, roi du tabac, est alors un des trente millionnaires de la ville.

Le quartier Sainte-Marie est enfumé et bruyant. L'odeur de la mélasse qu'on décharge sur les quais est devenue familière. Et aussi les enfants qui en ramassent les coulées s'échappant des grands tonneaux, empilés sur le port.

Les familles bourgeoises quittent alors le quartier. Une des belles résidences du bord de l'eau, celle du juge Panet, devient le pavillon du parc Sohmer, un des lieux les plus populaires de Montréal. Ernest Lavigne, ancien zouave pontifical et musicien émérite, y organise de grands concerts. Les premiers films animés y sont présentés. On y verra réunis les hommes forts de Montréal, les Louis Cyr et Hector Décarie, lors de spectaculaires séances de lutte et de levée de poids.

De la terrasse du parc Sohmer, on peut voir le traversier de Longueuil se diriger vers le quai Poupert, voisin du parc Bellerive. Le pittoresque « horse-boat » de jadis, avec sa grande roue à aubes mue par des chevaux, a fait place à un vapeur. Mais Longueuil est toujours isolée de Montréal et on parle d'un pont qui ne se construit jamais.

Vers 1900, le quartier Sainte-Marie atteint son plein développement résidentiel. Les dernières paroisses voient le jour. Mais la grande nouveauté, c'est le tramway électrique... « Les charretiers tiennent par la bride leurs chevaux effrayés. (...) Les habitants venus à la ville (...) parlent (...) de ces chars qui marchent tout seul. »¹ La rue Sainte-Catherine est des plus animées avec ses théâtres, son cinéma, ses banques et ses petites boutiques. Les gens du quartier, les bourgeois de la place Viger et même les ruraux de passage, tous fréquentent le magasin Dupuis & Frères, surnommé le « magasin du peuple », déménagé depuis 1882, angle Saint-Hubert et Sainte-Catherine.

Les industries, sûres de trouver une main d'œuvre à bon marché, continuent de s'y implanter. Les voies ferrées du Canadien Pacifique et les installations portuaires occupent toute la rive du fleuve. Depuis 1883, le chenal a été élargi et les bateaux accostent aux quais. On peut y voir les débardeurs transbordant les marchandises et les immigrants descendre des navires après de longues traversées.

Les ouvriers s'organisent en syndicats. On les verra mener des luttes épiques pour améliorer leurs conditions de travail. En 1903, la grève des débardeurs occasionne une assemblée monstre au parc Sohmer. Les conducteurs de tramway emboîtent le pas et Montréal est paralysée. À l'approche de la guerre, la situation s'est peu améliorée. Le salaire ouvrier moyen de 546\$ par an se trouve sous le seuil de pauvreté. Les chômeurs sont nombreux et plusieurs s'enrôlent dans le Royal 22^e, le célèbre bataillon canadien-français.

À l'ombre du centre-ville – 1918 à nos jours

Le quartier Sainte-Marie conserve longtemps ses airs de faubourg, mais certains événements vont bientôt venir transformer la vie de ses habitants. L'incendie du parc Sohmer, en 1919, marque la fin d'une grande époque. Le parc Bellerive, aménagé en 1890, reste la seule fenêtre ouverte sur le fleuve. Le Stadium Delorimier, construit en 1929, verra évoluer la carrière glorieuse des Royaux de Montréal de la ligue internationale de baseball. Les pittoresques traversées entre Montréal et Longueuil cessent en 1930, avec l'inauguration du pont Jacques Cartier qui enjambe le fameux courant Sainte-Marie. Son mérite à l'époque est d'avoir été conçu pour la circulation automobile plutôt que ferroviaire, à l'inverse du pont Victoria. L'île Sainte-Hélène, facilement accessible, est alors aménagée en un vaste parc par l'architecte Frederick Todd.

Le maire Camilien Houde, celui qu'on surnomme le « p'tit gars de Sainte-Marie », fait face en 1930 aux années de crise. Il met sur pied le « secours direct » et différents travaux publics pour venir en aide aux 50 000 chômeurs de la ville.

L'après-guerre verra des projets à l'emporte-pièce, comme l'élargissement du boulevard René- Lévesque et la place Radui-Canada. Dans la même foulée, on érige la place Frontenac et le centre de prévention Parthenais. Depuis lors, le vent a tourné. Les projets se font plus modestes. On restaure les vieux bâtiments et on aménage de petites rues oubliées, comme Dalcourt et Sainte-Rose.

Ville de Montréal & Ministère des Affaires culturelles, Gouvernement du Québec, Collection Pignon sur rue, Tome 4

¹ Rumily, *Histoire de Montréal*, Montréal, Fides, tome 3, page 244.

2. LE QUARTIER LATIN

Le centre-ville Est...

La ville au-delà des murs, poursuit son développement vers le nord. Autour du chemin Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis, la société canadienne-française du XIXe siècle trace ses voies d'avenir : religion, culture, éducation et politique.

Ce territoire, limité au nord par la rue Sherbrooke, se compose d'une partie des quartiers municipaux Saint-Laurent, Saint-Jacques et Crémazie. Les bâtiments en pierre grise, pour plusieurs, rappellent les années de gloire de l'Université de Montréal, rue Saint-Denis.

Le grand incendie de Montréal

Une seule porte dans le mur des fortifications ouvre vers le nord. On doit alors franchir le ruisseau Saint-Martin pour atteindre le chemin conduisant au village Saint-Laurent, situé de l'autre côté de l'île. Longtemps, ce ruisseau a fait la joie des pêcheurs mais la ville grossissant, il devient vite un égout à ciel ouvert. Les crues du printemps le font souvent déborder. On prétend même qu'il n'est pas étranger aux fréquentes épidémies dans la ville.

Dès 1731, des champs cultivés longent le chemin Saint-Laurent. Des colons se sont établis au-delà des terres inondables, à la hauteur de la rue de la Gauchetière. Une de ces terres, le Près-de-Ville, illustre par son nom coloré le contexte d'alors : au pied des fortifications, la campagne approvisionne les citadins.

Le faubourg Saint-Laurent remplace cent ans plus tard les terres en culture. Les frères des Écoles chrétiennes y ouvrent leur première école au pays. Une population variée se mêle aux premiers occupants d'origine francophone. Les Écossais protestants occupent une partie de l'ancien Près-de-Ville; les Juifs ont leur synagogue rue Chenneville. On surnomme « petit Dublin » le secteur où vivent les Irlandais. Et la rue Hôtel-de-Ville se nomme, à juste titre, la rue des Allemands.

Rue Saint-Laurent, les petits commerces prospèrent et la place du marché est très fréquentée. Dans les auberges, fermiers et marchands concluent des affaires avantageuses autour d'un pot de bière. Mais les temps sont agités. La rébellion des patriotes a suscité des mouvements de l'armée dans la ville. On a vu plusieurs bourgeois partir en exil.

Plus à l'est, les familles Viger et Papineau détiennent de grandes terres. Ces familles sont de plus très mêlées à la vie politique d'alors. Un des leurs, Jacques Viger, est élu premier maire de Montréal en 1832. Leurs fils les plus illustres prennent part à la rébellion de 1837 et comptent parmi les patriotes exilés ou emprisonnés. Ces notables donnent à la communauté les terres en bordure de la rue Saint-Denis, pour la construction de la cathédrale Saint-Jacques, le palais épiscopal, le square Saint-Jacques et le square Viger.

Sur le site où domine encore aujourd'hui le clocher de l'église Saint-Jacques, l'évêque de Montréal mènera une lutte acharnée pour la reconnaissance de son titre. Londres cherchera à ne maintenir au pays qu'un évêque, l'évêque anglican. Et les sulpiciens, en tant que premiers occupants de la paroisse, revendiqueront eux aussi le titre de chefs spirituels de Montréal.

La construction de la cathédrale et plus tard, l'aménagement du square Viger attirent plus à l'est la population francophone. Avec ses beaux jardins, ses serres et ses fontaines, le square devient vite un lieu recherché pour la construction de résidences bourgeoises. Autre atout de ce secteur, la rue Craig, aujourd'hui Saint-Antoine, est la plus large de la ville; elle recouvre le ruisseau Saint-Martin qui continue à couler dans les canalisations souterraines. On y trouve aussi un carrefour très animé, le marché au foin, où se croisent dans un bruit de clochettes voitures à chevaux l'été, et traîneaux l'hiver.

Ainsi se présente le quartier quand, en plein été 1852, éclate le pire incendie de Montréal. Pendant 26 heures, le feu détruit près de la moitié des maisons de la ville. La cathédrale est en cendres! Neuf mille personnes sans abri! Le monastère du Bon Pasteur, rue Sherbrooke, héberge des sinistrés pendant que le conseil de ville légifère. On interdit les constructions en bois et on décrète le creusage du canal de l'Aqueduc. Des crédits sont votés pour l'achat de puissantes pompes. L'eau pourra ainsi être poussée jusqu'au réservoir McTavish, sur le flanc de la montagne. Ce dernier remplacera le réservoir du square Saint-Louis, grandement insuffisant pour les besoins de la ville.

La Côte-à-Baron – 1852-1890

Le quartier dévasté de reconstruit rapidement. Sur des terrains plus petits, des maisons en rangée remplacent les bâtiments isolés d'avant l'incendie. L'église Saint-Jacques est rebâtie sur le site de l'ancienne cathédrale. Cette dernière sera érigée à l'ouest de la ville sur un emplacement plus prestigieux, le square Dominion.

Dès 1850, la fondation d'une université francophone fait l'objet d'une vive polémique. L'attraction qu'exerce l'Université McGill sur l'élite canadienne-française inquiète Mgr Bourget. De plus, cet homme volontaire aspire pour sa ville à une université indépendante de celle de Québec. Il ne réussit qu'à moitié; une filiale de l'Université Laval ouvre ses portes en 1876. Dans son sillage, plusieurs notables et intellectuels viennent s'établir dans le quartier.

Cette époque est également marquée par un fort mouvement d'émigration des ruraux vers les grandes villes industrielles et aussi les États-Unis. Plusieurs viendront travailler dans les manufactures de la rue Saint-Laurent; les ateliers de confection s'y multiplient depuis que la machine à coudre a fait son apparition. Le tramway à chevaux circule depuis 1864. Il se rend jusqu'aux limites de la ville, avenue du Mont-Royal et permet donc aux ouvriers d'habiter plus au nord. Quel spectacle quand, à l'heure de fermeture des usines, le tramway bondé refuse de grimper la pente. On ajoute alors à l'équipage les chevaux de relais, postés rue Ontario.

Cette dernière, ouverte en 1864, se couvre rapidement d'habitations et de commerces; elle est bientôt assez peuplée pour justifier une ligne de tramway. Au nord, le quartier achève de se construire. Le collège Mont-Saint-Louis est en chantier, rue Sherbrooke; les grandes demeures entourées de jardins cèdent la place aux maisons en rangée. Vers 1880, de belles résidences s'élèvent rues Saint-Denis, Berri et Saint-Hubert; cet endroit qu'on surnomme la Côte-à-Baron faisait jusqu'à ce jour la joie des enfants du quartier qui venaient y glisser pendant l'hiver. Plus à l'est, des logements ouvriers se construisent. À partir de 1892, on peut voir circuler un tramway électrique rue Amherst!

Le Quartier latin

L'université confère au quartier un prestige sans précédent. En 1895, les premières bâtisses d'allure monumentale surgissent rue Saint-Denis. La vie étudiante est joyeuse autour des librairies et de la bibliothèque Saint-Sulpice. Les résidences sont distinguées. La rue, bordée d'arbres magnifiques, est fréquentée par les magistrats, artistes et hommes de lettres qui, pour la plupart, ont élu domicile dans le quartier.

Cette influence se perçoit aussi dans l'architecture commerciale et industrielle. Les banques, commerces et gratte-ciel qui se construisent alors rue Sainte-Catherine, portent la marque des enseignements de l'école des Beaux-Arts de Paris.

Sur la rue Saint-Laurent, élargie en 1889 en un prestigieux boulevard, on voit apparaître des bâtiments au décor raffiné. L'association Saint-Jean-Baptiste y fait ériger le Monument national, symbole de la survivance canadienne-française en Amérique. Tous les notables de Montréal, d'allégeance française, appartiennent à cette association un peu comme à l'ouest, l'élite anglophone siège au « Board of Trade » et au conseil d'administration de la Banque de Montréal.

La guerre 14-18 amorce un virage dans l'évolution du quartier. Le boulevard Saint-Laurent perd ses lettres de noblesse pour devenir la « Main », milieu trouble et hautement coloré. La prostitution y a ses quartiers, le « Red Light » qui vaut à Montréal le titre de « ville mal famée ». L'Université Laval, rue Saint-Denis, devenue l'université de Montréal en 1919, déménage sur la montagne, lieu plus propice à sa croissance. L'élite canadienne-française qui gravite en son sein, quitte aussi le quartier pour aller habiter la municipalité d'Outremont.

Patrimoine éclaté! – Après 1930

Ce quartier mieux que d'autres illustre le mouvement d'alternance de la ville entre la rupture et la continuité.

Dans l'ancien Près-de-Ville, la communauté chinoise établie depuis la Seconde Guerre mondiale, subit déjà l'assaut de la ville plus moderne. Le Palais des congrès et le complexe Guy Favreau y émergent et les bâtiments, les plus anciens du quartier, cherchent, fragiles et minuscules, une place au soleil.

3. LE QUARTIER CENTRE-SUD

Les débuts du faubourg Québec

Au milieu du 18^e siècle, Montréal cesse d'être confinée par ses murailles. Si certaines activités, telles les tanneries, avaient longtemps été repoussées hors des limites de la ville, au fil des ans la croissance démographique et l'expansion du commerce rendent la ville intra-muros trop coûteuse pour nombre d'artisans et de journaliers. On voit dès lors les lotissements, les maisons et les dépendances se multiplier le long des principales artères qui conduisent des portes de la ville vers les campagnes. Coupé de la ville par les fortifications et les glacis, le faubourg Québec prend forme à l'est.

Malgré ses origines modestes, le faubourg Québec n'est pas un milieu social figé et replié sur lui-même. Au contraire. Après la conquête, sa partie ouest s'intègre à la ville fortifiée : par la construction de casernes et de divers équipements, le complexe militaire de la Porte de Québec déborde sur le faubourg. La démolition des murailles au début du 19^e siècle contribue également à la redéfinition des rapports entre ville et faubourg. L'ouverture du Square Dalhousie et le rattachement de sa principale artère à l'élégante rue Notre-Dame en font l'un des lieux "les plus aristocratiques" de la cité. En 1815, on note la présence de belles résidences bourgeoises en pierre avec jardin et vue sur le fleuve.

La fin des guerres napoléoniennes stimule l'immigration et le faubourg connaît une forte croissance démographique. En 1825, il compte 3 670 habitants soit 16,3% de la population montréalaise; parmi les faubourgs il se classe au deuxième rang, derrière le faubourg Saint-Laurent. À cette époque, l'espace occupé se limite au secteur situé au sud du petit ruisseau Saint-Martin (aujourd'hui la rue Saint-Antoine); au-delà s'étendent les espaces verts : champs, potagers et vergers. Du Square Dalhousie jusqu'au Square Papineau, la grande rue Sainte-Marie est traversée de petites rues perpendiculaires où logent artisans et journaliers.

Malgré la diversité de ses habitants et de leurs activités, le caractère industriel du faubourg ressort déjà. En effet, la fabrication occupe 31,8% de la population active en 1825, un poids qui dépasse la moyenne de la ville ainsi que celle de l'ensemble des faubourgs. Certains secteurs s'y implantent et marquent la structure socio-professionnelle du quartier : importants contingents de charpentiers de navire, de tonneliers et de scieurs de long, de bouchers et de maçons; par contre, les métiers féminins y sont sous représentés. Outre la présence d'un chantier maritime, de brasseries, dont celle de John Molson, et d'une fonderie, la production revêt un caractère artisanal et les boutiques sont de taille modeste.

Dans les décennies subséquentes, un flot migratoire puissant transforme Montréal. La population du faubourg connaît une forte expansion entre 1825 et 1850; ses habitants sont au nombre de 10 000 en 1842 et dépassent 15 000 dix ans plus tard, ce qui correspond alors à 26% des Montréalais. Les lotissements urbains s'étendent vers le nord pour atteindre la rue Sainte-Catherine; mais à l'est de Panet, le cadre bâti dépasse à peine la rue Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque).

Montréal s'impose comme métropole commerciale de l'Amérique du Nord britannique devant sa rivale, Québec; elle domine la vie économique du Haut-Canada. Installations portuaires, institutions bancaires, réseaux de distribution et de crédit : grâce à tous ces avantages, les relations d'échange entre la ville et ses arrières-pays s'intensifient. Les produits de plus en plus diversifiés de l'industrie locale profitent de réseaux de distribution conçus pour les importations métropolitaines. Aucun secteur, aucun quartier n'échappe au mouvement de l'industrialisation qui s'amorce.

L'expansion industrielle des quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie

L'importance croissante de l'industrie dans l'économie urbaine après 1850 ne transforme pas immédiatement l'organisation de l'espace urbain ni la forme urbaine. Le nouveau noyau industriel prend forme au cœur même de la cité commerciale qui, depuis longtemps, comptait un fort contingent de maîtres-artisans. Les édifices commerciaux du centre accueillent des occupants industriels : ateliers, entrepôts, bureaux et salles de montre partagent désormais le même espace physique. Cette zone mi-commerciale, mi-industrielle s'approprie une part croissante de l'espace de la vieille ville, expulsant les résidences et les institutions avoisinantes.

Alors même que la présence des plus puissants et prospères des marchands-manufacturiers fait de la vieille ville le plus important district industriel de Montréal, les quartiers voisins sont aussi transformés en zones industrielles. Le secteur en bordure du Canal Lachine devient une véritable ruche industrielle, stimulée par l'attrait du pouvoir hydraulique et par les effets dynamisants du Grand Tronc et de ses ateliers installés à la Pointe Saint-Charles. Dans l'axe du canal Lachine, les cheminées des usines s'étendent vers l'ouest, gagnant les banlieues de Sainte-Cunégonde et de Saint-Henri.

À la même époque, les autres quartiers affichent un visage industriel différent, avec des boutiques artisanales plus modestes, des ateliers de fond de cour, ainsi que des logements ouvriers où peinent des dizaines de travailleurs dans le cadre du "putting-out system". Tel est le cas dans l'est, où les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie comptent une foule d'artisans qui travaillent à domicile pour les manufactures. La chaussure, au premier rang de l'industrie montréalaise à l'époque de la confédération, y est fortement enracinée avec plus du tiers des cordonniers montréalais.

Si certains boutiquiers accèdent au rang d'industriels et font agrandir leurs ateliers, l'arrivée de l'usine dans le quartier passe davantage par l'apparition de nouvelles industries qui exigent de vastes terrains et des espaces productifs que la vieille ville ne peut offrir. L'atelier ferroviaire et la filature de textile – fils et filles aînés de la Révolution industrielle - ont de telles exigences. On les retrouve à l'extrémité est du territoire bâti, dans le quartier Sainte-Marie, dès le début des années 1880.

La présence du Canadien Pacifique qui assure des liaisons ferroviaires à l'échelle continentale, la proximité du port, la disponibilité de terrains vagues : tous ces facteurs permettent aux quartiers de l'est de profiter des stratégies expansionnistes des industriels montréalais. De nouvelles firmes s'implantent, des anciennes investissent pour accroître leur capacité productive. Au tournant du 20^e siècle, de grands couloirs industriels s'approprient une part croissante de l'espace : en bordure du fleuve jusqu'aux limites d'Hochelaga (Molson et Canadian Rubber), l'axe Delorimier-Fullum (Ateliers Delorimier, Dominion Oil Cloth, Union Card and Paper), et enfin, à l'extrémité est du quartier, le secteur longeant la voie du Canadien Pacifique (Montreal Light, Heat and Power, rotonde du Canadien Pacifique, Macdonald Tobacco). Des dizaines d'îlots industriels jonchent le quartier, alternant avec les logements ouvriers, les magasins, les bâtiments religieux et les champs. Car si la population du secteur atteint 80 000 en 1901, le territoire est toujours loin d'être complètement occupé : dans le nord est, les chiens du Montreal Hunt Club et les enfants du quartier peuvent encore trouver des espaces verts.

Avec le 20^e siècle, la fonction industrielle de Saint-Jacques et de Sainte-Marie s'affirme de plus en plus : on assiste à une remarquable croissance des établissements et de la main-d'œuvre. La prospérité qui marque d'abord les premières décennies du siècle, plus les années folles, suscite des vagues d'investissements auxquelles participe le quartier : les implantations industrielles se poursuivent, plusieurs usines sont agrandies et modernisées. Aucun secteur manufacturier n'échappe à cette tendance : alimentation (Molson, David, Alphonse Raymond, Montreal Dairy, Laura Secord, Pain moderne canadien), cuir (Aird and Son, Eagle Shoes, Daignault-Rolland), textile (Knit-to-Fit), métallurgie (Hydraulic Machinerie, Canadian Bronze), tabac (Macdonald Tobacco, General Cigar), imprimerie (Imprimerie Eugène-Doucet, Consolidated Lithograph), caoutchouc (Canadian Rubber) et produits chimiques (Carter White Lead, Barsalou, Dominion Oil Cloth). À la faveur du mouvement de consolidation qui transforme l'industrie canadienne, de nombreuses entreprises du quartier s'imposent comme "leaders" de leurs secteurs respectifs (Canadian Rubber devient Canadian Consolidated Rubber); d'autres se font plutôt absorber par des

concurrents ou des groupes industriels puissants (General Cigar, acquise par Imperial Tobacco). Le quartier assiste aussi à l'arrivée de succursales d'entreprises dont le contrôle réside à l'extérieur de la région métropolitaine (Laura Secord, Le pain moderne canadien).

Des activités urbaines complémentaires progressent également : ces années sont celles de l'expansion des installations portuaires, de la multiplication des voies ferroviaires et des lieux d'entreposage. Mais, paradoxalement, ce quartier industriel subit aussi les effets de l'expansion du centre-ville et du pouvoir intégrateur des transports en commun. De la même façon que la Gare et l'Hôtel Viger reçoivent les voyageurs et les touristes, les rues Saint-Denis et Sainte-Catherine accueillent les Montréalais et les banlieusards qui arrivent en ville. Commerces, restaurants, salles de spectacles, stade Delorimier : leur force d'attraction s'exerce sur tout le territoire de la métropole. C'est donc toute la richesse de la culture urbaine qui s'inscrit dans le paysage de ce quartier industriel et ouvrier.

Le Centre-Sud : croissance, restructuration et déclin industriel

Si la Crise des années 30 marque profondément le quartier et sa population ouvrière, la plupart des entreprises résistent néanmoins à la conjoncture difficile. Elles pourront dès lors profiter de la reprise suscitée par la Deuxième Guerre mondiale. Des contrats militaires de toute sorte inondent alors le quartier : bottes et chaussures, uniformes, masques à gaz, pièces d'avion, pré-lars pour les destroyers, cigarettes pour les soldats... La prospérité généralisée se répercute sur tous les secteurs d'activités, qui doivent cependant s'adapter aux exigences du rationnement et des contrôles gouvernementaux.

Le retour à la paix provoque une nouvelle vague d'expansion des infrastructures productives, avec d'importants investissements dans les bâtiments et la machinerie. Stimulée par la croissance démographique, l'interventionnisme d'État et la hausse de la consommation, cette conjoncture économique favorable s'étendra sur une trentaine d'années. Toutefois, sous le couvert de la prospérité, des transformations structurelles profondes se profilent : révolution des transports, intégration continentale, concentration du pouvoir économique, libéralisation des échanges commerciaux. Tout comme la Révolution tranquille, des vents de changement économique allaient secouer les vieux quartiers industriels de Montréal. Le Centre-Sud n'est pas épargné.

Les années qui suivent la guerre seront marquées d'un double mouvement : une conjoncture économique qui stimule les investissements industriels et l'amorce d'un mouvement de restructuration qui menace l'existence même de certains secteurs. Les industries favorisées par la croissance du marché intérieur et de la consommation pourront dans certains cas (Molson, Grovers, Alphonse Raymond, Laura Secord) prendre de l'expansion dans le Centre-Sud, à partir des équipements existants. D'autres, toutefois, parfois à cause d'exigences technologiques associées à de nouveaux produits, parfois à cause des limites physiques de leur emplacement, opteront pour le déménagement. General Cigar et David et Frère quitteront le quartier dès la fin des années 1940; Consolidated Lithograph suivra une décennie plus tard.

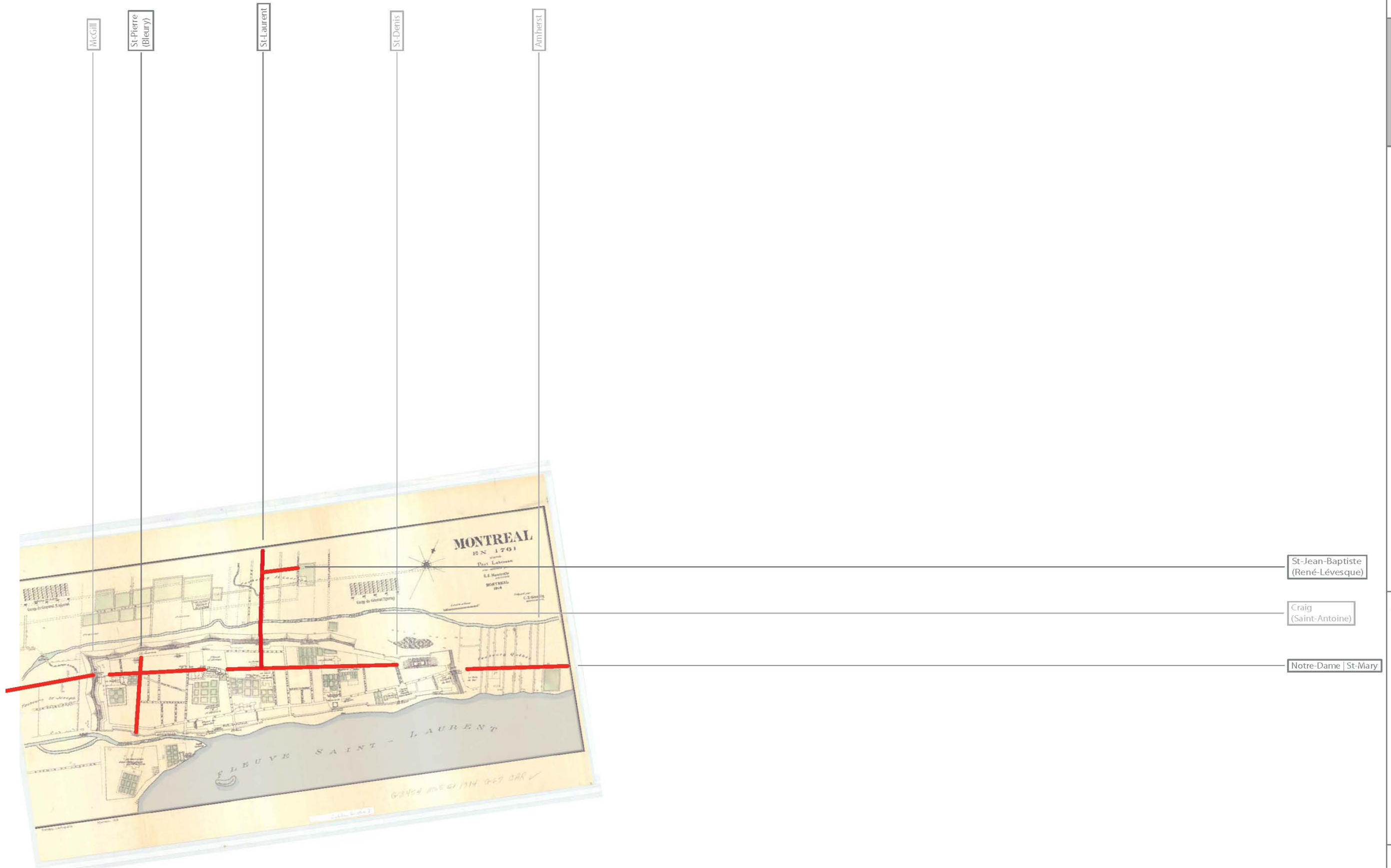
Les effets de la globalisation et de la restructuration économique se manifestent avec plus d'acuité après 1970: la chaussure, le textile et le vêtement arrivent plus difficilement à affronter la concurrence étrangère. Les efforts de consolidation de l'entreprise canadienne-française modifient également le destin de nombreuses firmes du quartier. Le mouvement de concentration du capital favorise certaines firmes et stimule leurs opérations dans le quartier, mais les stratégies de la grande entreprise provoquent plus souvent la consolidation des activités industrielles en d'autres lieux. Quels que soient les motifs, les résultats sont les mêmes: la main-d'œuvre industrielle fond et la liste des fermetures s'allonge.

L'affaiblissement de la fonction industrielle n'est pas la seule transformation significative récente du Centre-Sud. Le quartier subit également les effets de la restructuration du Centre-Ville et de la redéfinition de ses rapports avec la banlieue: exode de la population, déclin de l'axe commercial de la rue Sainte-Catherine, expansion du réseau autoroutier. Le Centre-Sud doit se redéfinir. Aujourd'hui, depuis l'arrivée de Radio-Canada et de l'Université du Québec à Montréal, et grâce à la floraison de petites industries culturelles, une nouvelle vocation urbaine se profile peut-être.

Joanne Burgess, historienne, Université du Québec à Montréal

Texte d'introduction à l'ouvrage « Paysages industriels en mutation », publié par l'Écomusée du fier monde, Montréal, 1997.

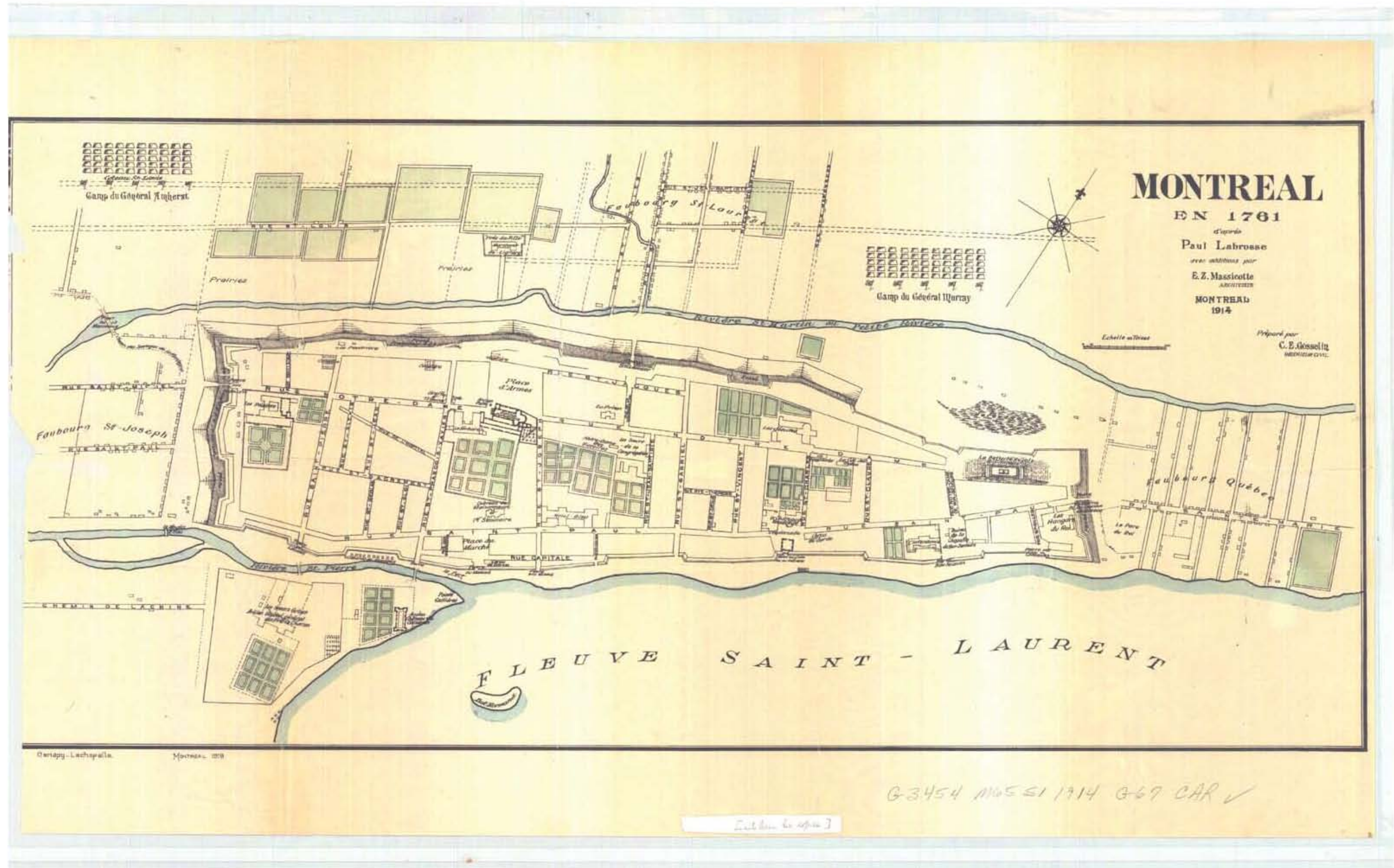
CARTES



Montréal 1761

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE

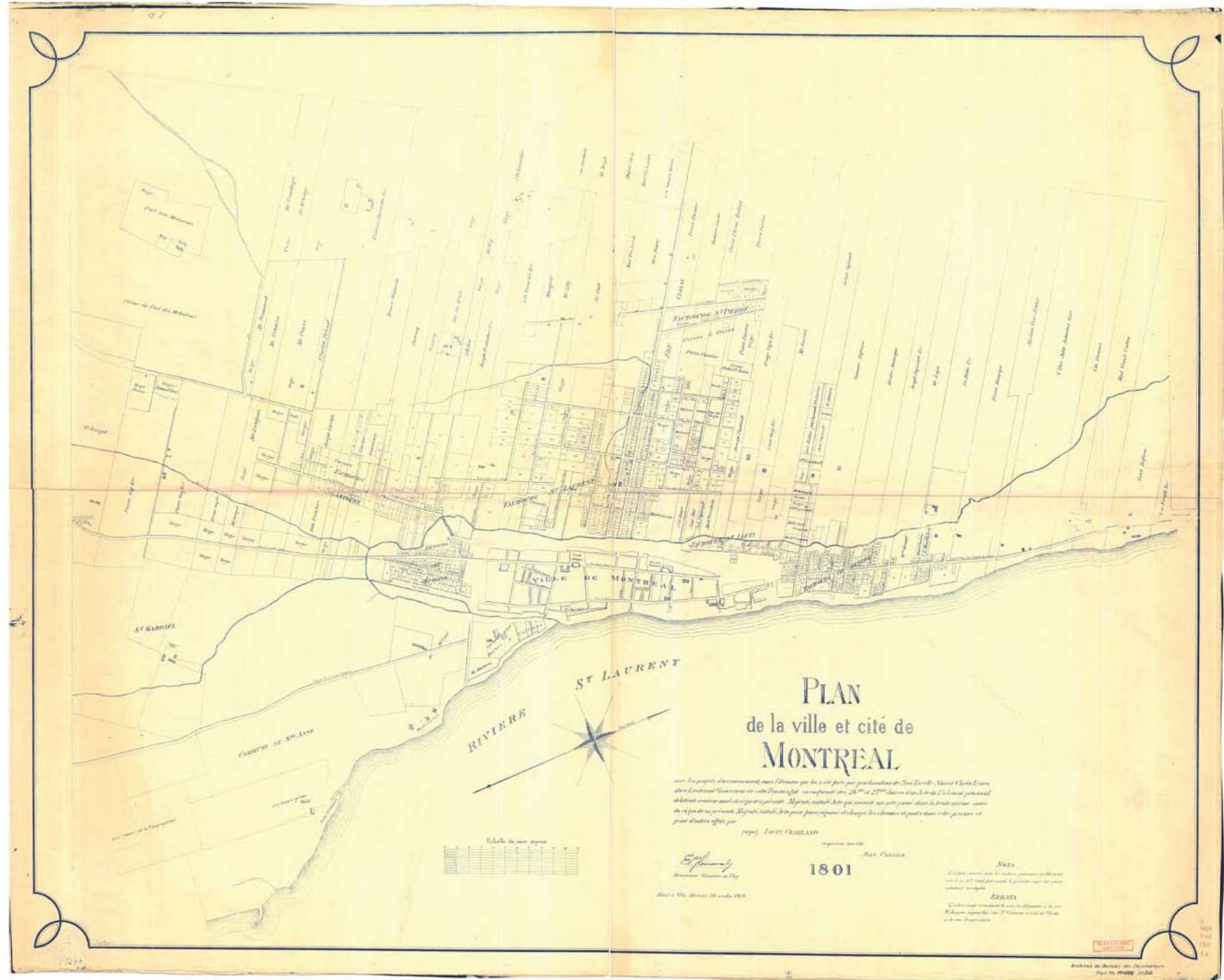




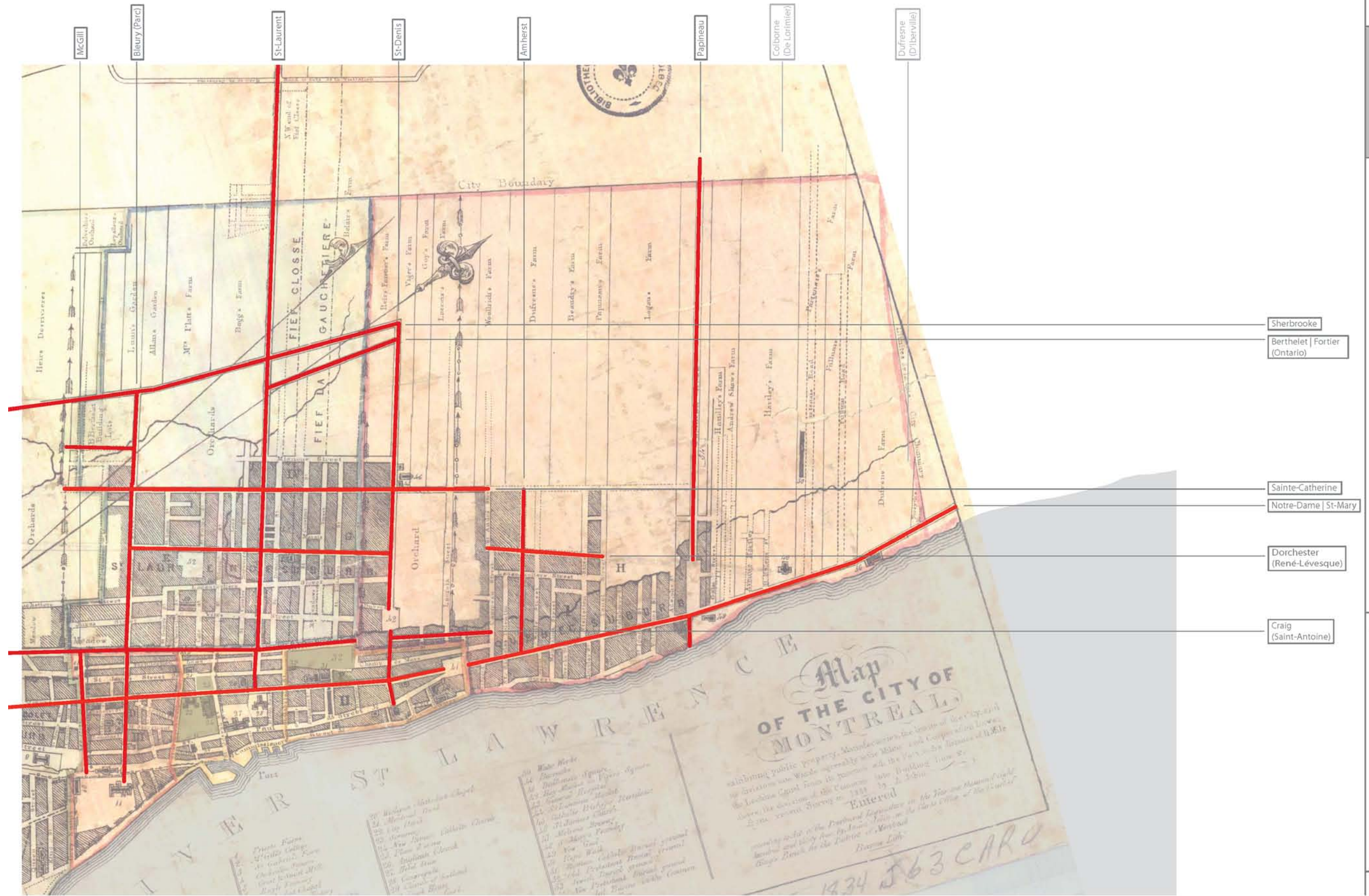
Montréal 1801

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE



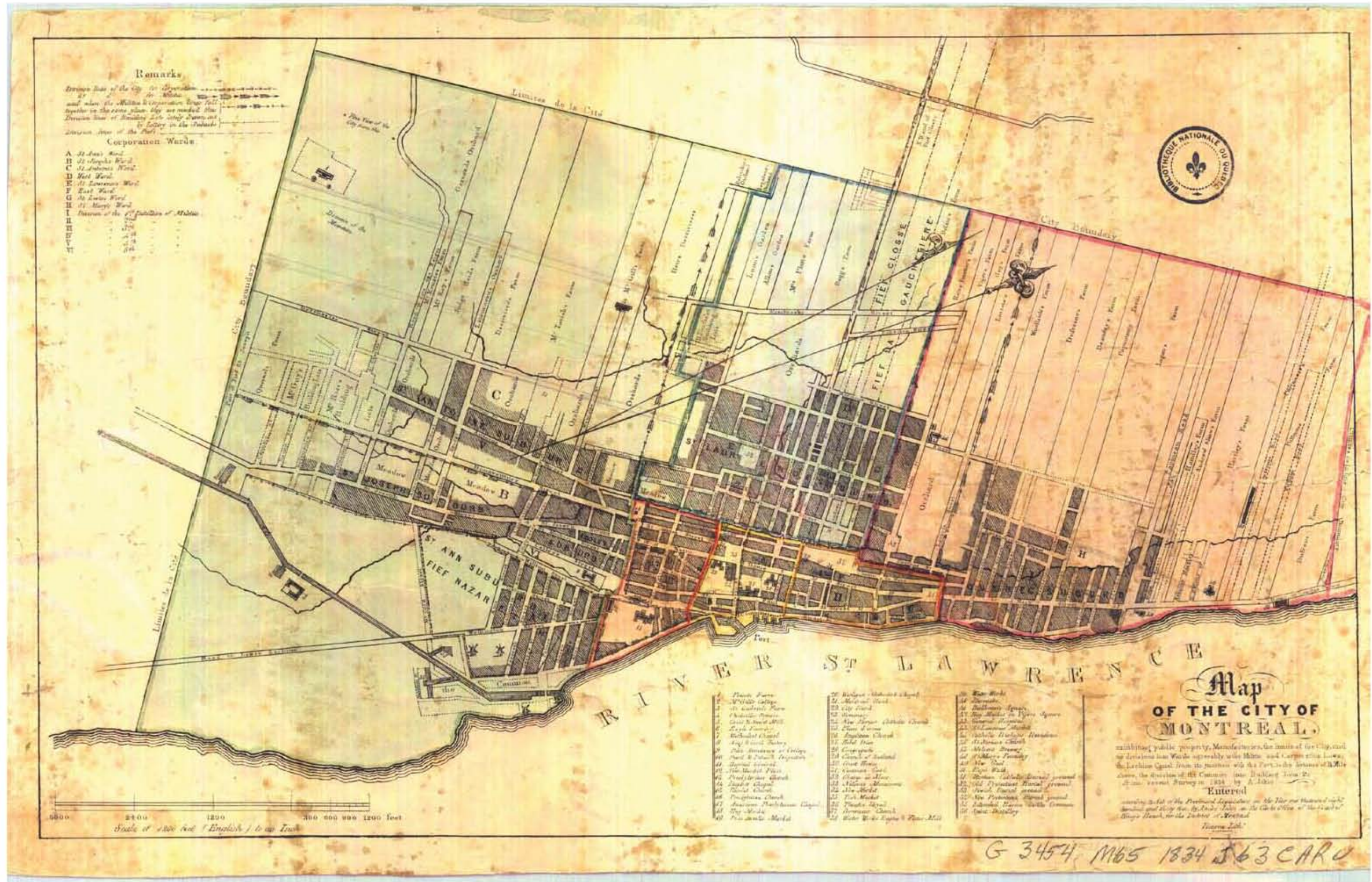
Archives de Montréal
Page 16 de 115



Montréal 1834

Echelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE



Montréal 1834

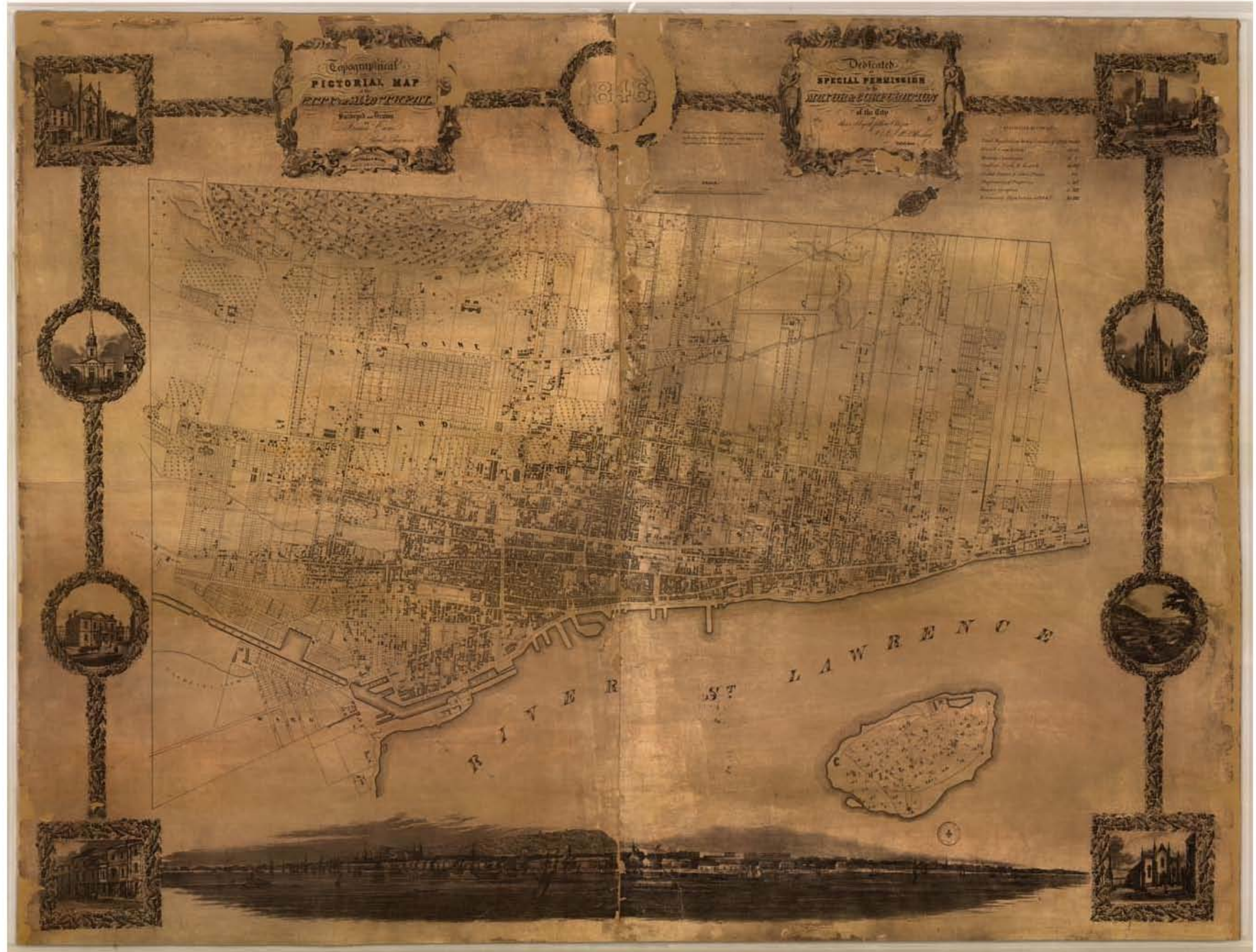
G 3454 M65 1834 J63 CARU



Montréal 1846

Echelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE



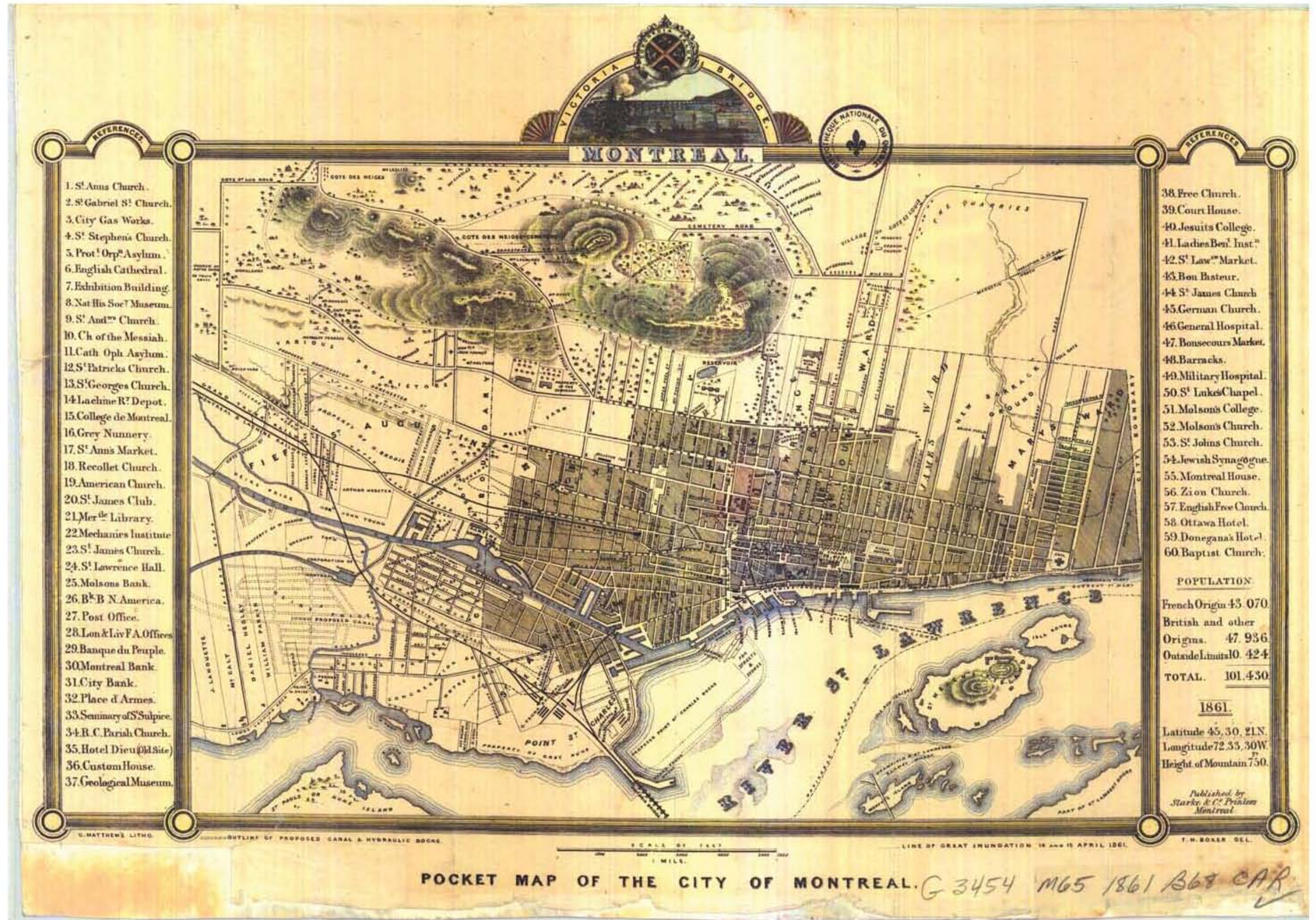


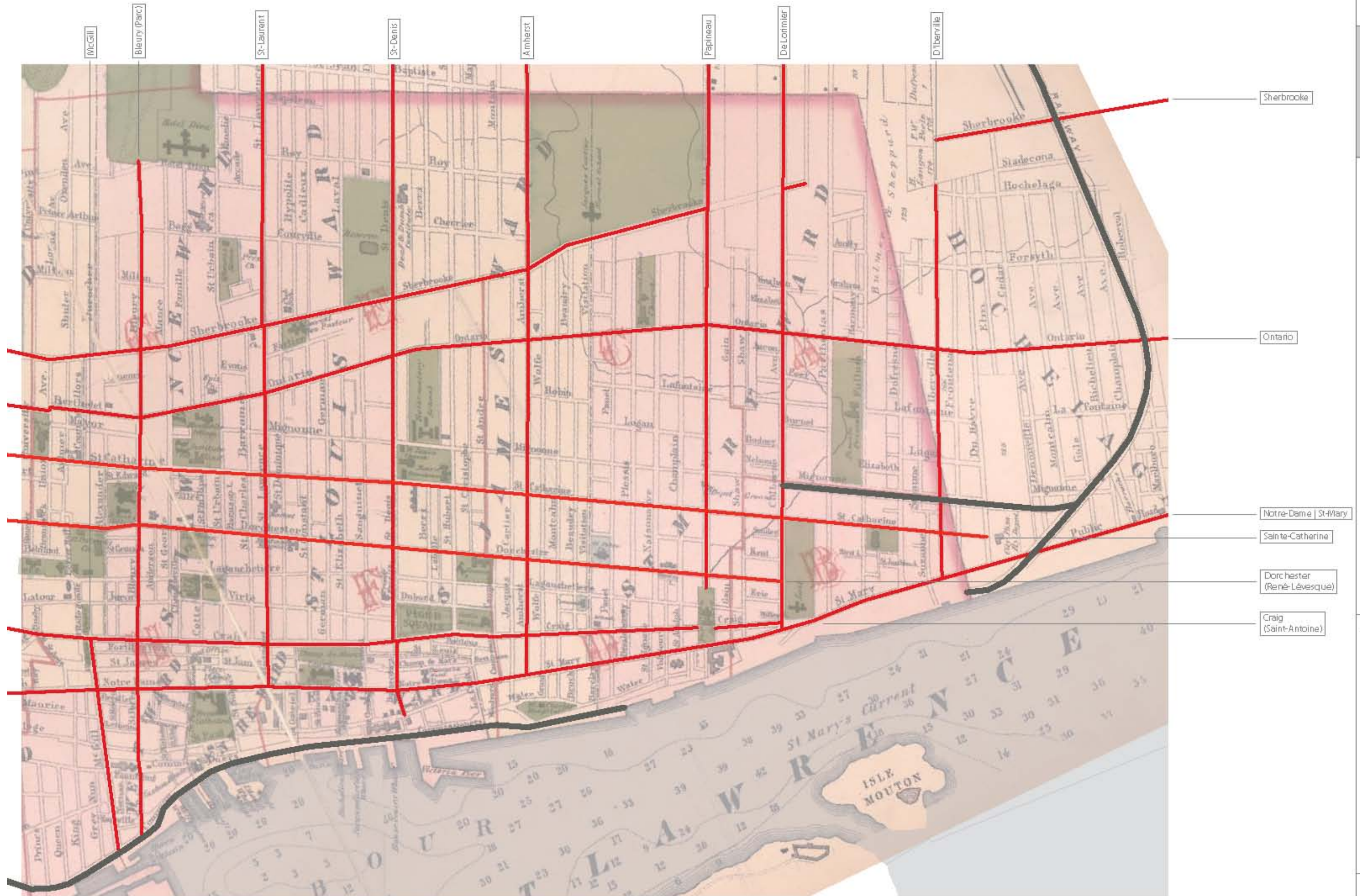
Montréal

1861

Echelle 1:12 500

RAYSIDE ARCHITECTE

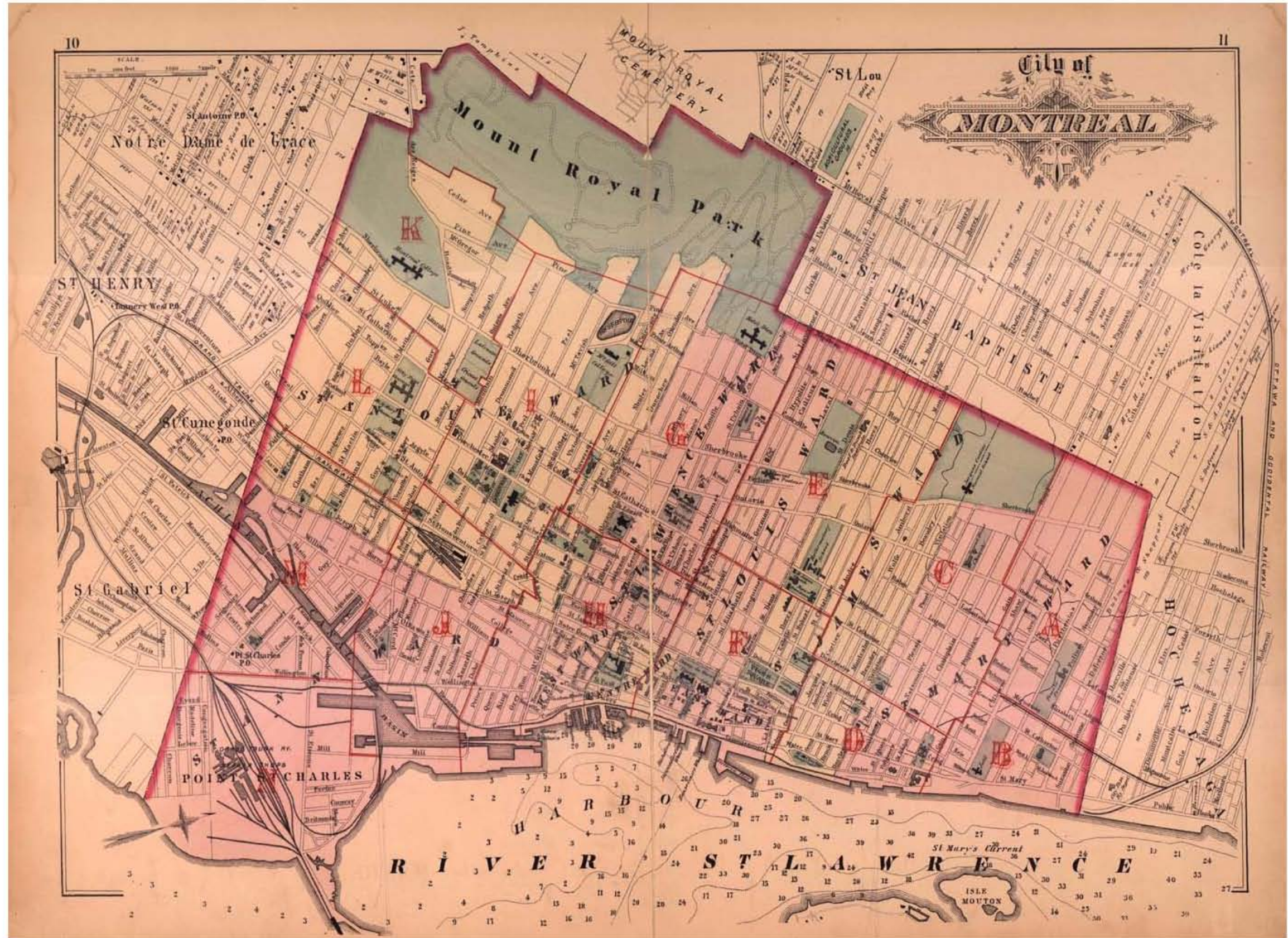


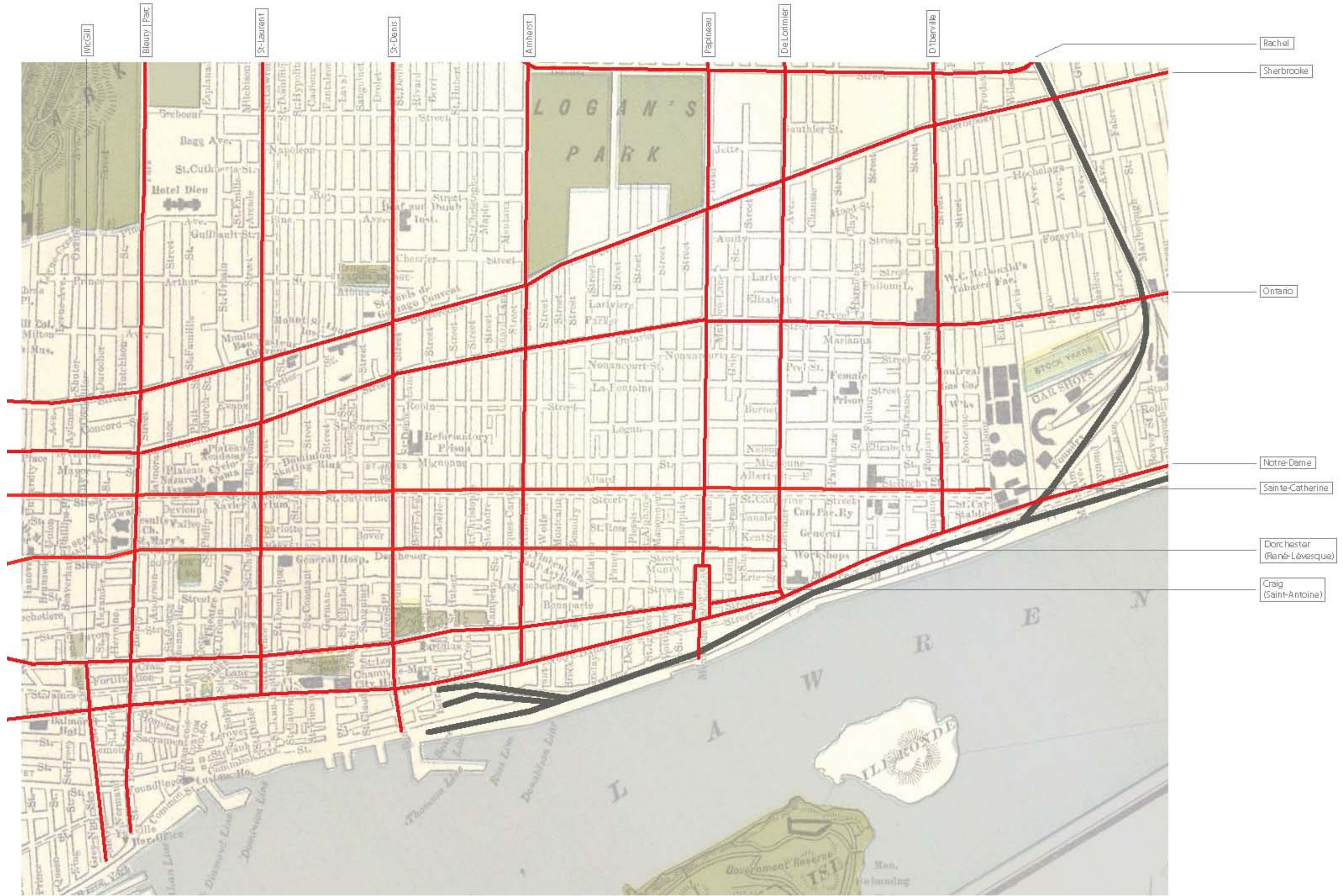


Montréal 1879

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE





Montréal 1890

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE

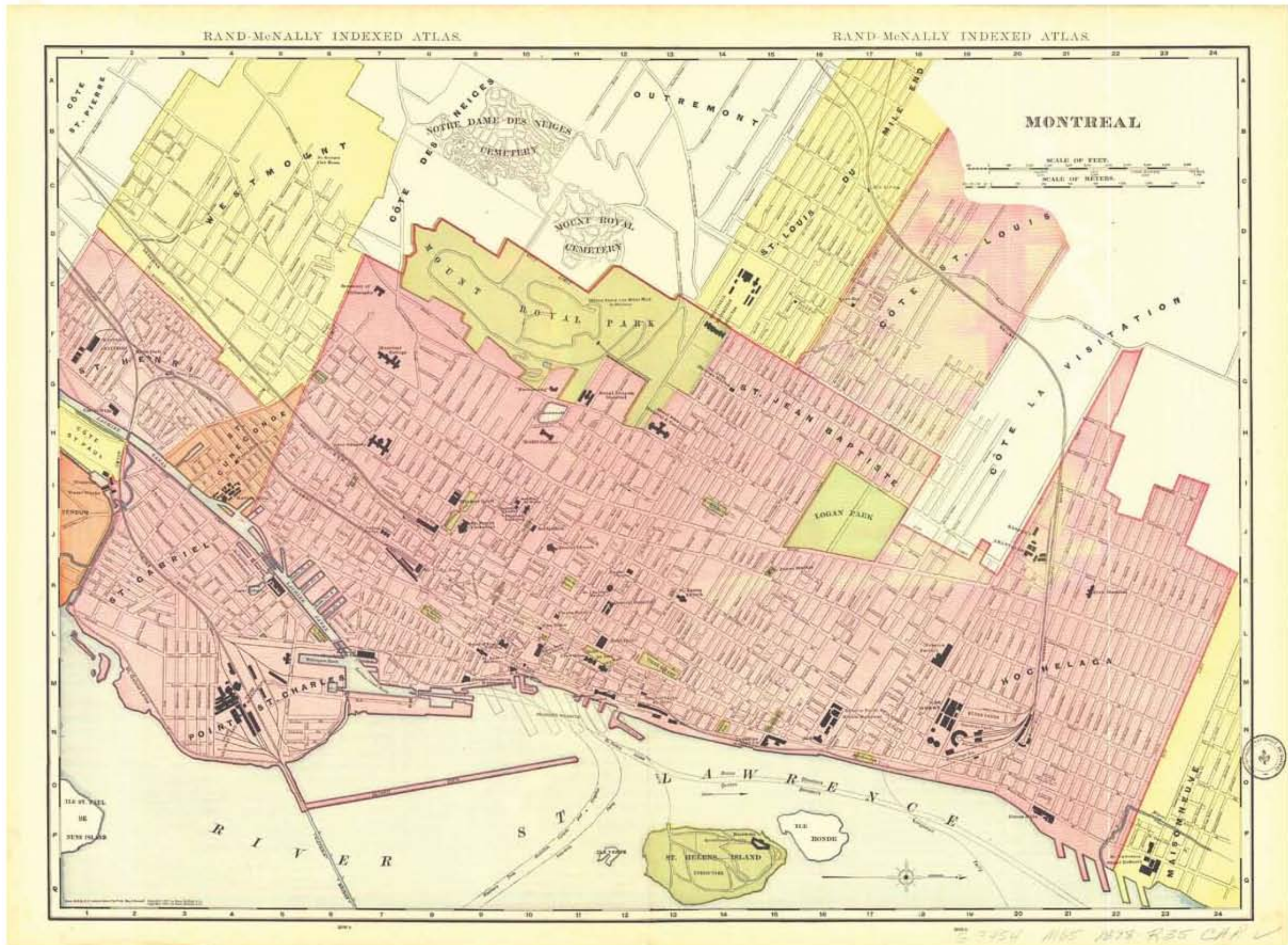


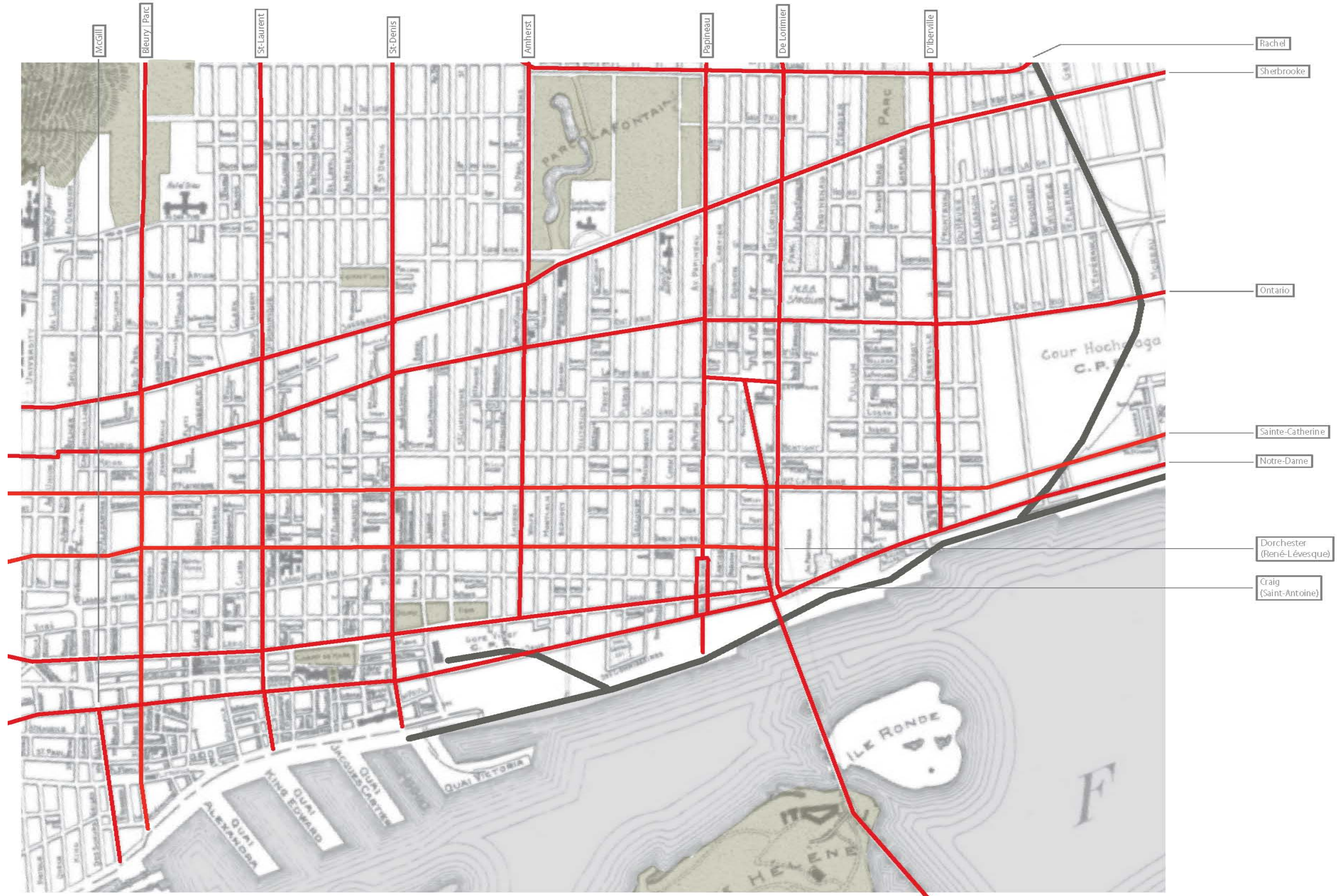


Montréal 1898

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE

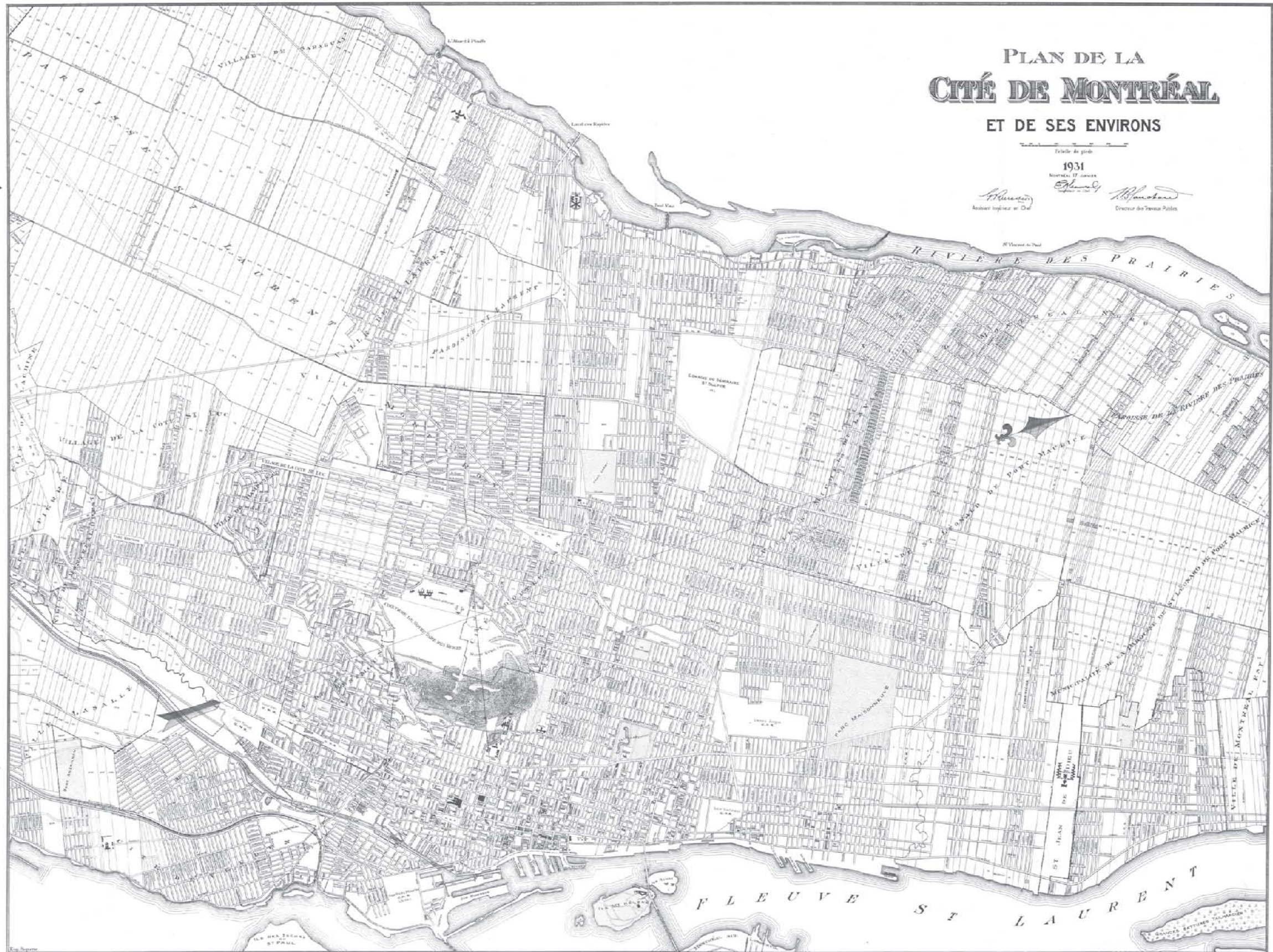


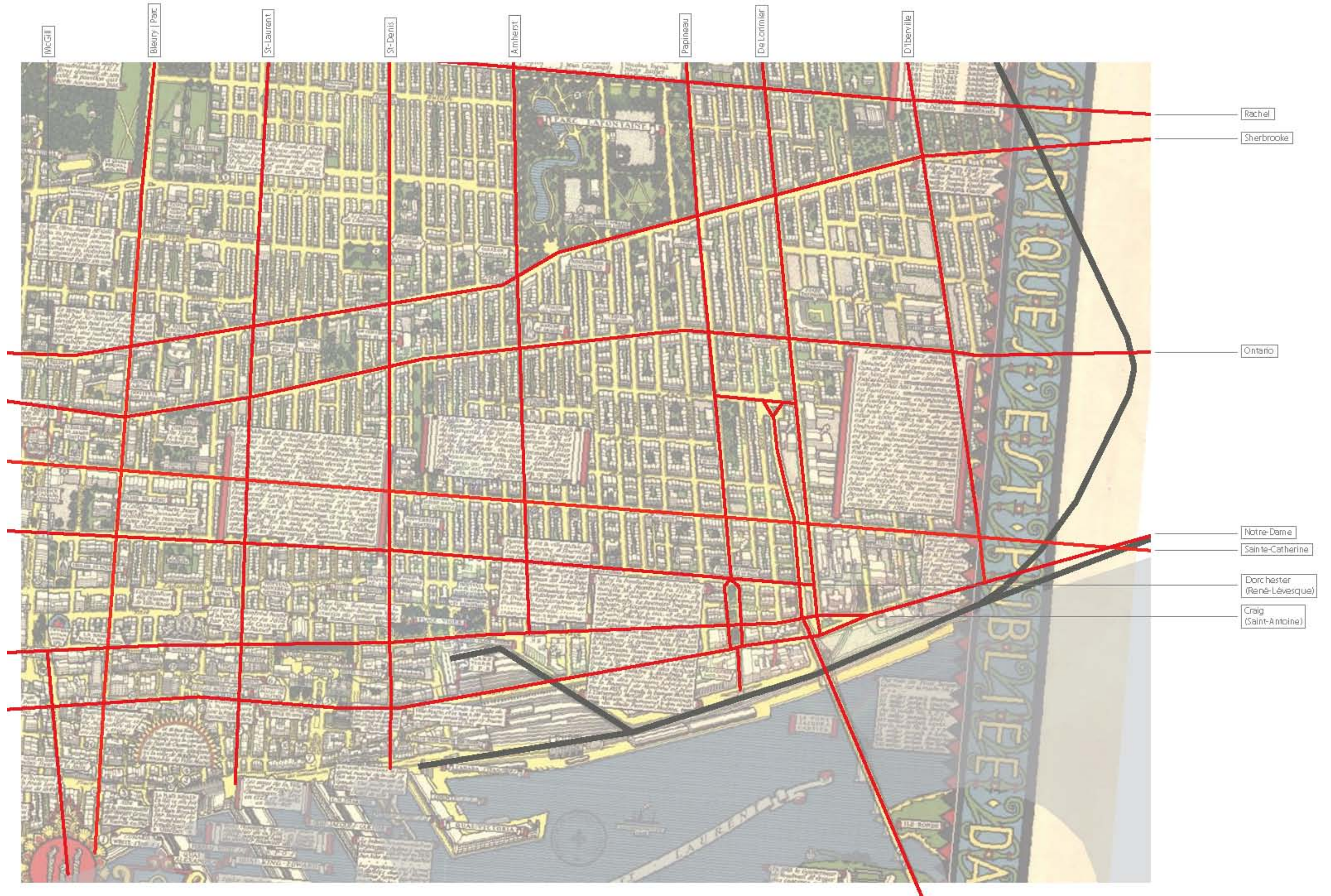


Montréal 1931

Echelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE

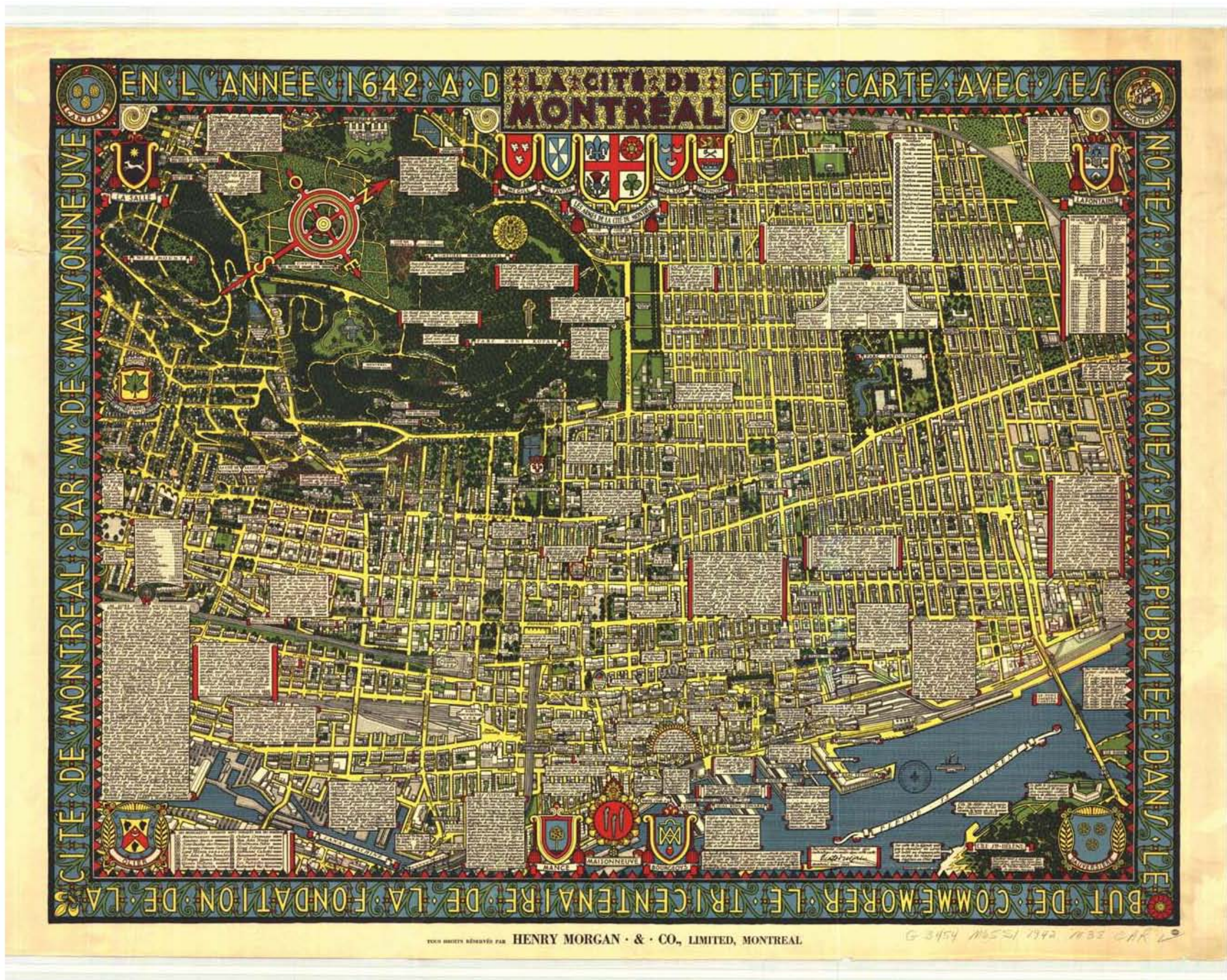




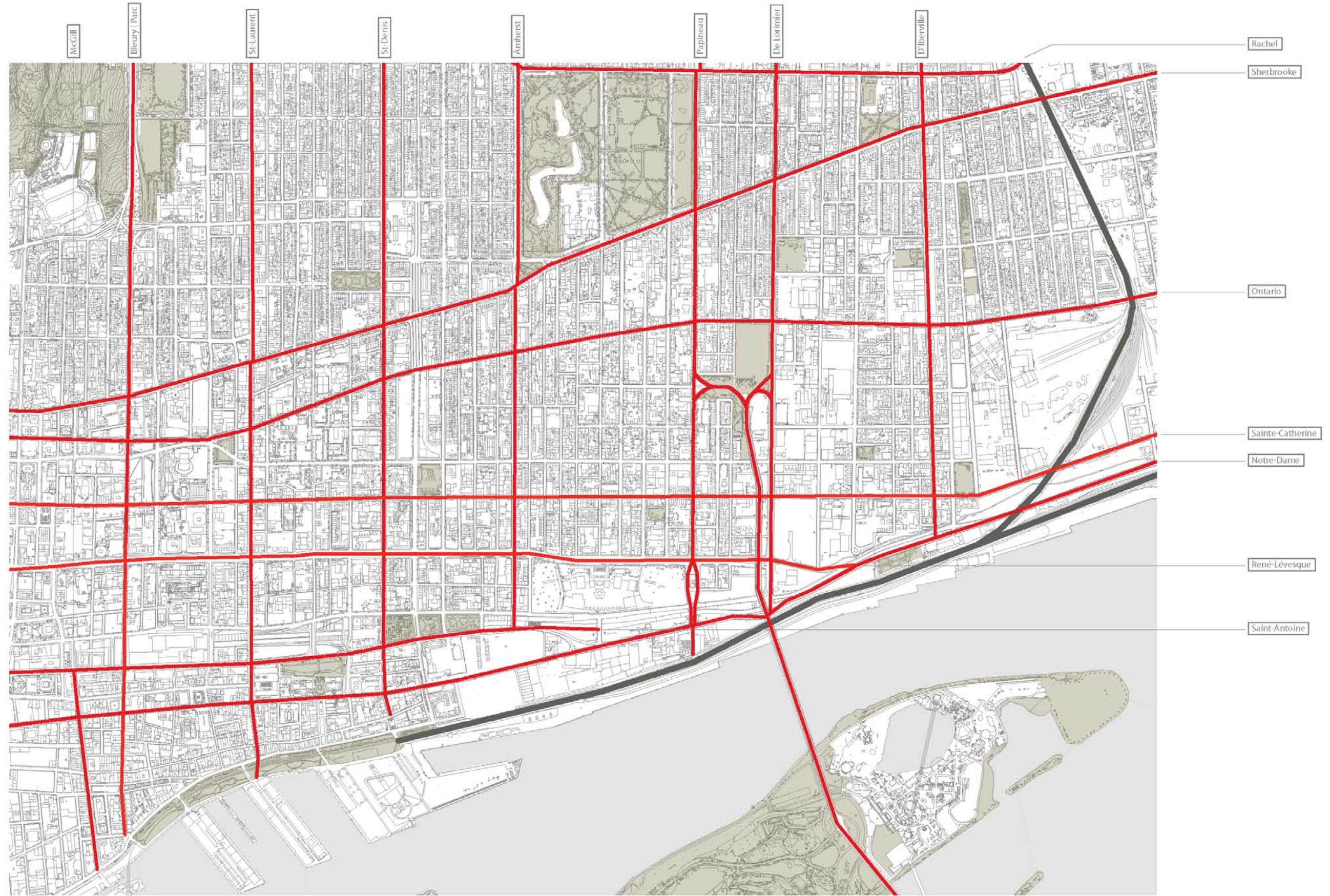
Montréal 1942

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE



Montréal 1942



Montréal 2009

Échelle 1:12 500

RAYSIDEARCHITECTE

