Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports
Montréal AUD6211 06 057

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame

Luc Noppen

Québec

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame

Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame

Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal

Luc Noppen

Québec

Recherches et textes
Luc Noppen, UQAM

Conception de la grille graphique
et mise en page
Archithème

Photographies
des pages couverture
Pierre Lahoud

Révision linguistique
Hélène Dumais

Révision des épreuves
Christiane Demers

Cette publication a été rendue possible grâce à la collaboration
et à l'appui financier du ministère des Transports du Québec.

© Ministère des Transports du Québec
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
Bibliothèque nationale du Canada, 2001
ISBN 2-551-21385-1

La route fait partie intégrante de notre environnement social, économique et culturel. Plus qu'une simple infrastructure utilitaire, elle est une composante de notre histoire collective.

Qu'elle soit appelée chemin du Roy, autostrade, axe est-ouest ou autoroute Ville-Marie, la rue Notre-Dame a marqué la société montréalaise du temps de la colonie à nos jours, plus qu'aucune autre route. C'est pourquoi le ministère des Transports participe à la publication de cet ouvrage magnifique, à l'origine un document à caractère technique, commandé à l'occasion des travaux d'élaboration du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Je vous invite donc à lire et à revivre l'histoire de cette artère stratégique de Montréal ainsi qu'à découvrir la richesse patrimoniale des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier illustrée de main de maître par le professeur Luc Noppen.

Le ministre des Transports, ministre délégué aux Affaires autochtones et ministre responsable de la Faune et des Parcs,
Guy Chevrette

Remerciements

Pour la réalisation du présent ouvrage, nous sommes redevable à une foule d'organismes et de personnes qui, dans l'exercice de leurs fonctions ou par intérêt pour le sujet, ont appuyé ou alimenté notre recherche.

Au premier titre, nous tenons à mentionner la Direction de l'Île-de-Montréal du ministère des Transports du Québec qui a sollicité et financé la production de cet ouvrage. Nous avons en tête particulièrement l'appui et les encouragements nombreux et fréquents de Jean-Michel Boisvert, diplômé en architecture et en urbanisme, chargé de projet au Ministère.

Nous voulons également remercier Lucie Pelletier, préposée aux chercheurs au Service des archives de la Ville de Montréal, ainsi que Jean Hardy, ingénieur chez Dessau-Soprin. Pour les illustrations, il convient de souligner en premier l'apport inestimable de Pierre Lahoud, à qui nous devons les nombreuses et magnifiques photographies aériennes produites pour cet ouvrage. Nos remerciements vont aussi à André Vigneau, archiviste de la Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal, à Roland Forget — la mémoire visuelle de *La Presse* — et à Carole Ritchot, archiviste aux Archives nationales du Québec à Montréal, de même qu'à Céline Villeneuve, Jacques Morin et Monique Lord, tous trois des Archives nationales du Québec à Québec. Nous tenons à remercier aussi le personnel de l'Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve, celui de la Société d'animation de la Promenade-Bellerive et celui de la Bibliothèque nationale du Québec pour leur aimable collaboration.

Il nous faut souligner aussi l'appui constant à nos recherches du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH) et du Fonds FCAR (aujourd'hui le Fonds québécois de recherches sur la société et la culture) du ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie du Québec.

Enfin, nous remercions notre collègue et amie, Lucie K. Morisset, pour son indéfectible appui tout au long de nos recherches, de la préparation et de la production de cet ouvrage. Ses commentaires et encouragements nous ont permis, une fois de plus, de mener à terme un projet.

Luc Noppen
septembre 2001

Sommaire

Album 9

Introduction 17

Première partie. L'axe est-ouest, un projet séculaire 19

Les projets de boulevards City Beautiful : la prééminence de la forme 19

Du boulevard à l'autostrade : projets de l'urbanisme fonctionnaliste 24

De l'autostrade à l'autoroute : de projet en projet 34

L'autoroute en chantier 45

Un boulevard ou une rue Notre-Dame Est « modernisée » ? 48

Deuxième partie. La rue Notre-Dame Est 53

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame 53

- La rue Notre-Dame 53
- Le chemin du Roy 56
- Les barrières à péage 57
- Sainte-Marie 59
- Hochelaga 69
- Maisonneuve 80
- Longue-Pointe-/Mercier 87

L'expansion du port 88

Les travaux récents 95

Troisième partie. Les lieux, les mémoires, les monuments 101

Sainte-Marie 101

- Le quartier 101
- La brasserie Molson 104
- La station de pompage Craig 105
- La prison du Pied-du-Courant 105
- La place des Patriotes 113
- Le parc Bellerive 114
- Les réservoirs à mélasse 116
- Le noyau paroissial 117

Hochelaga 118

- Le village 118
- Le parc Dézéry 120
- L'usine Hudon et l'usine Ste. Anne 123
- Le « village Hudon » 124
- L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge 125
- Le couvent d'Hochelaga 126
- L'église du Très-Saint-Rédempteur 129

Maisonneuve 130

- Le quartier 130
- Le parc Morgan 132
- Le parc Champêtre 134
- L'avenue Morgan 135
- Le poste de pompiers Letourneux 137
- Les usines Viau 139
- La Canadian Vickers 140
- Le Centre de soins prolongés de Montréal 142
- Les élévateurs à grains nº 3 et nº 4 144
- La sucrerie Lantic 146
- L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus 148
- L'église Saint-Clément et le cœur de Viauville 150

Longue-Pointe et Mercier 151

- La mémoire de Longue-Pointe 151
- Le site du parc Dominion 155
- L'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine 158
- Le parc de la Promenade-Bellerive 163

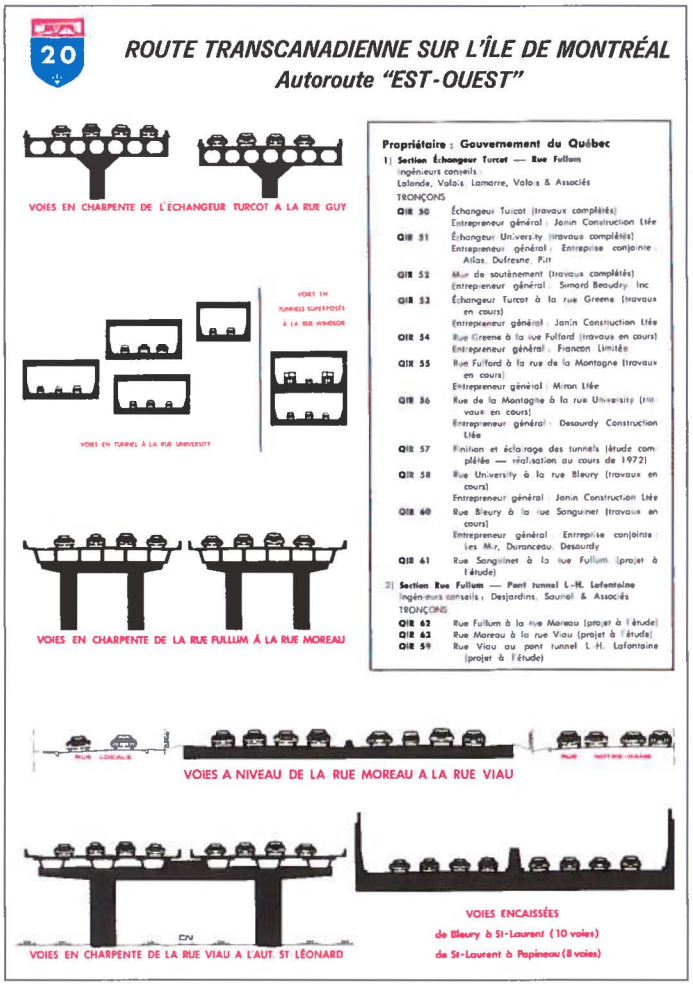
Notes 167

Bibliographie 173

Planche 1. Vue aérienne du port dans l'Est montréalais
(photo Pierre Lahoud)

Planche 2. Vues aériennes du paysage industriel de la rue Notre-Dame Est
(photos Pierre Lahoud)

Planche 3. Le quartier Maisonneuve et le stade olympique ; la caserne Letourneux et le parc Champêtre
(photos Pierre Lahoud)



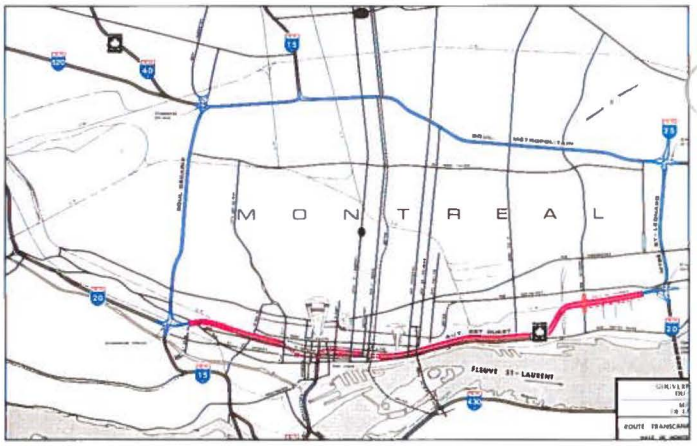


Planche 4a. Plan et coupes de l'autoroute projetée en 1963. Document mis à jour en 1971
(*L'Ingénieur*, novembre 1971, n° 272)

Planche 4b. L'autoroute projetée, vue vers le sud, à l'angle de la rue Dickson et de l'avenue Souligny. Cette option a été envisagée dès 1973 ; elle est illustrée ici vers 1990
(Aquarelle de Dessau-Soprin, ingénieurs)

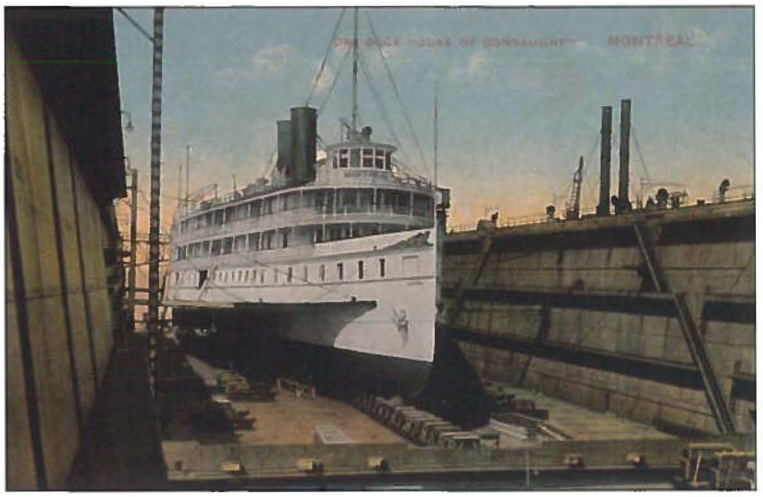


Planche 5a. La cale sèche *Duke of Connaught*
(BNQ, carte postale)

Planche 5b. Le George Moore Memorial Home, vers 1910
(ANQ, Québec, P547, D002, P1523)

Planche 5c. Prison du Pied-du-Courant. La salle des détenus vers 1840
(ANQ, Québec, P600-55, PAQ6)

Planche 5d. Parc Dominion
(ANQ, Québec, P547, S1)

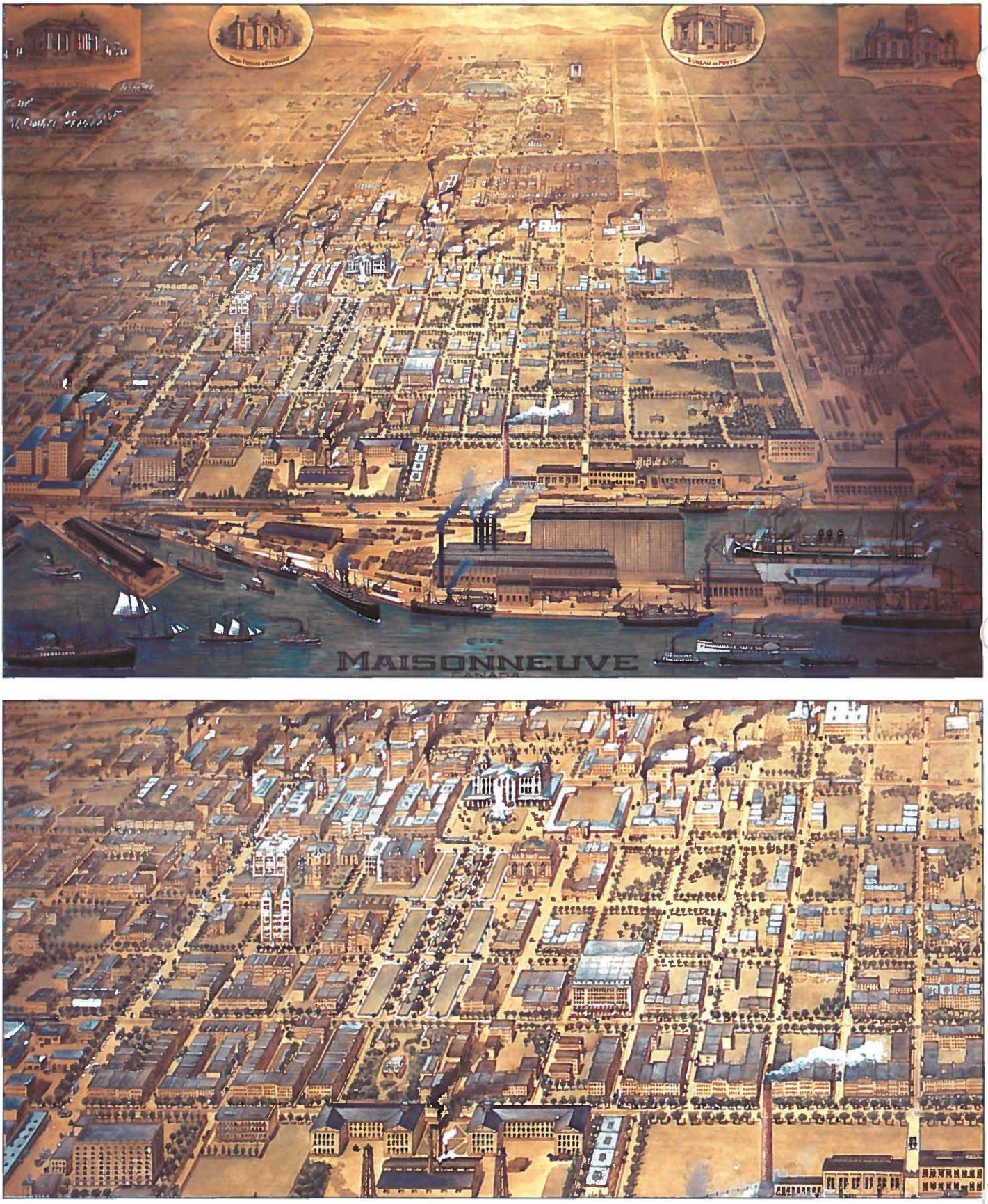


Planche 6. Vue à vol d'oiseau de la cité de Maisonneuve, vers 1910
(Archives de la Ville de Montréal)

Planche 7a. Immeuble situé au 515-521, rue Théodore, démoli en 1972
(photo Luc Noppen, 1972)

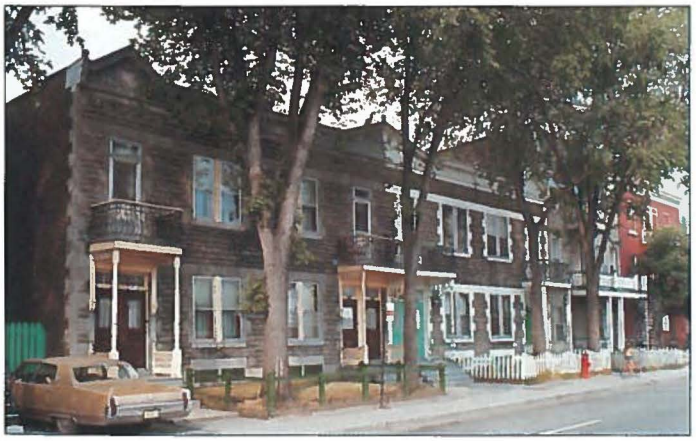


Planche 7b. Immeuble situé au 563-577, boulevard Pie-IX, démoli en 1972
(photo Luc Noppen, 1972)

Planche 7c. Immeuble de la rue Orléans, démoli en 1972
(photo Luc Noppen, 1972)

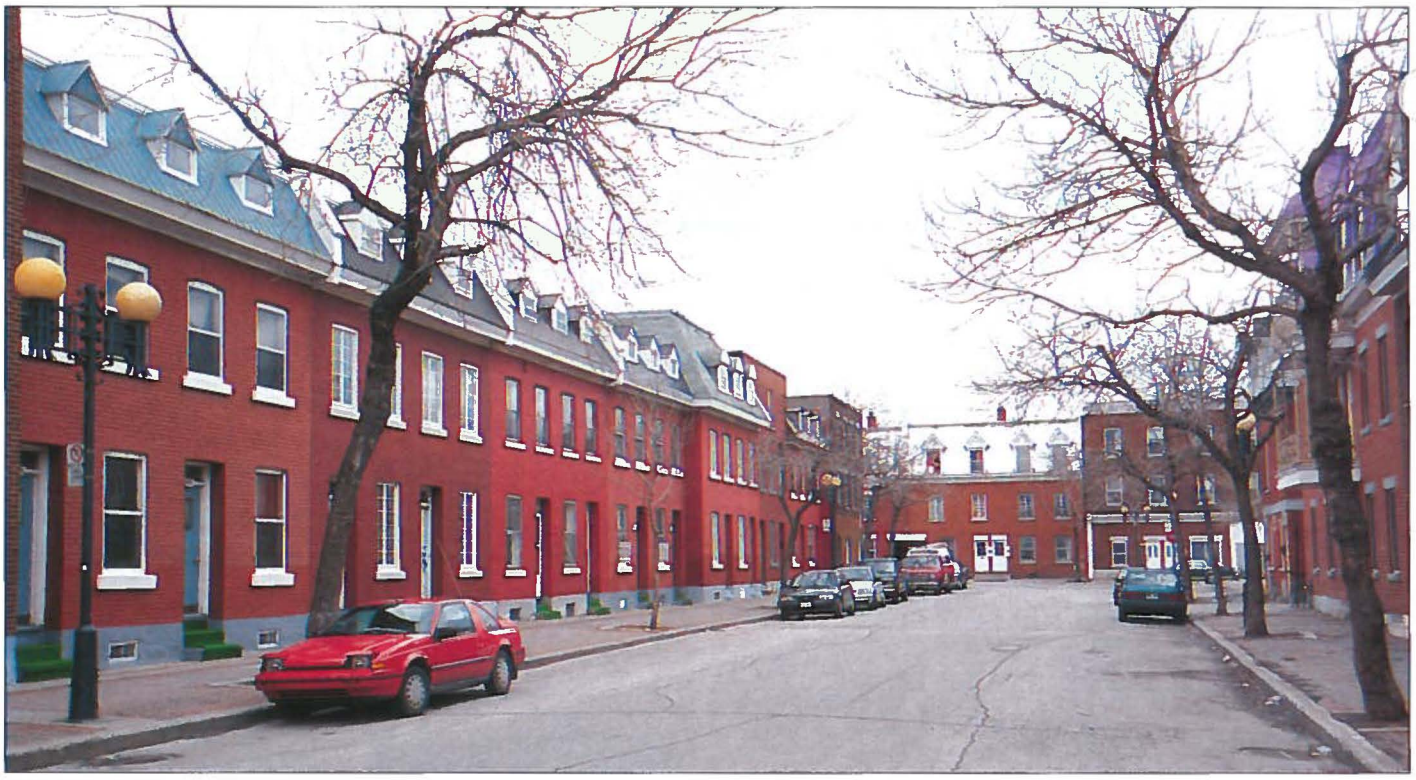


Planche 8a. Maisons du village Hudon, rue Saint-Germain
(photo Luc Noppen)

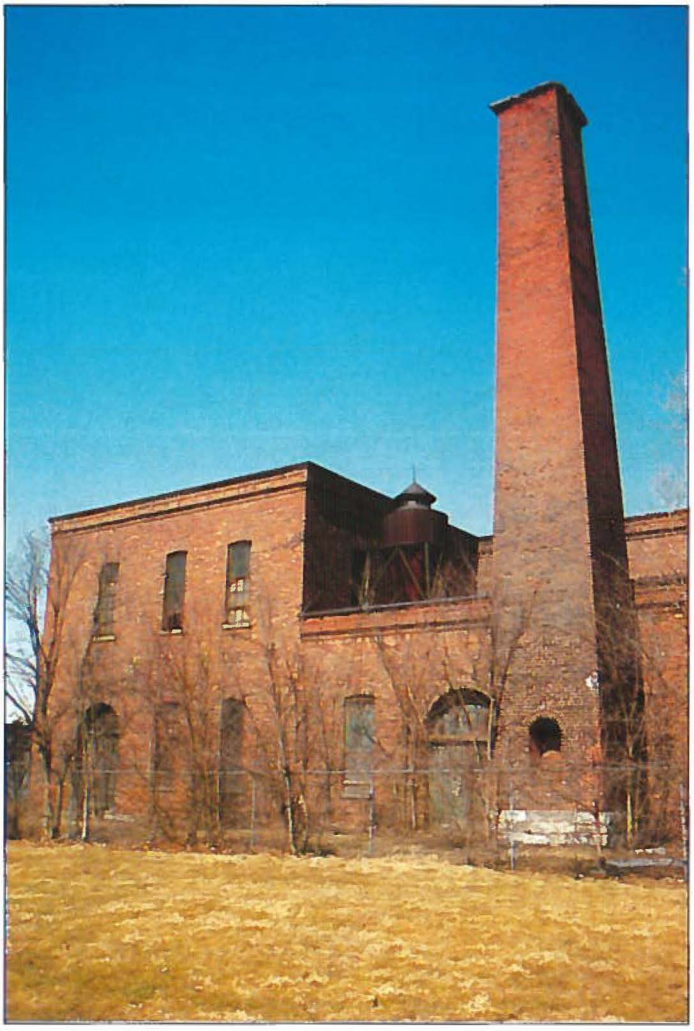


Planche 8b. La « power house » de la tonnellerie de la sucrerie Lantic
(photo Luc Noppen)

Introduction

À l'est du pont Jacques-Cartier, jusqu'à la rue Dickson dans le quartier Mercier, le corridor de la rue Notre-Dame se présente aujourd'hui à première vue comme une emprise variant de 100 à 250 m de largeur, flanquée d'imposantes structures industrielles sur son flanc sud — du côté du port —, d'un parc linéaire et de terrains en friche sur le flanc nord. Ce corridor héberge un axe routier à grand débit où le trafic de transit — c'est une importante voie d'accès à la métropole depuis l'est et le nord-est — se mêle aux véhicules lourds desservant le port et les industries limitrophes. De là l'image très négative de ce secteur de la ville, malgré la proximité du fleuve Saint-Laurent. Déjà en 1943, dans un essai sur l'urbanisme montréalais, l'architecte Marcel Parizeau campait en quelques phrases justes cette image désolante d'un paysage déstructuré :

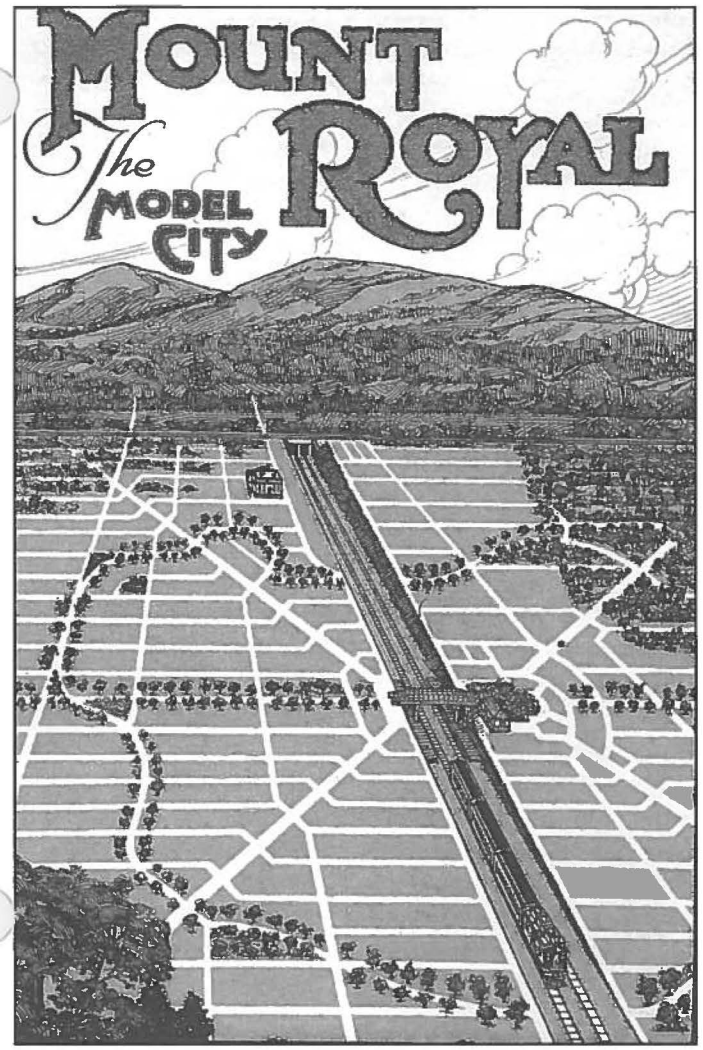
> Le port lui-même qui s'allonge indéfiniment répond à une logique brutale et momentanée. S'il conduit au cœur de la ville la navigation marchande, il cache un paysage magnifique qui autrement serait accessible en maints endroits et permettrait à la ville de communiquer en sympathie par la vue avec sa région. Il fait de cette bande riveraine un vaste entrepôt et lui donne une apparence fâcheuse et déshonorante[1].

Cependant, il y a plus derrière cette image que la désolation. Le corridor de la rue Notre-Dame Est suit un tracé historique, celui du chemin du Roy, et traverse des ensembles urbains significatifs qui, au fil des ans, ont subi des altérations et des amputations importantes au contact de cette artère de plus en plus fréquentée et qui, en conséquence, fait l'objet de projets et de chantiers de modernisation depuis le début du XX^{e} siècle.

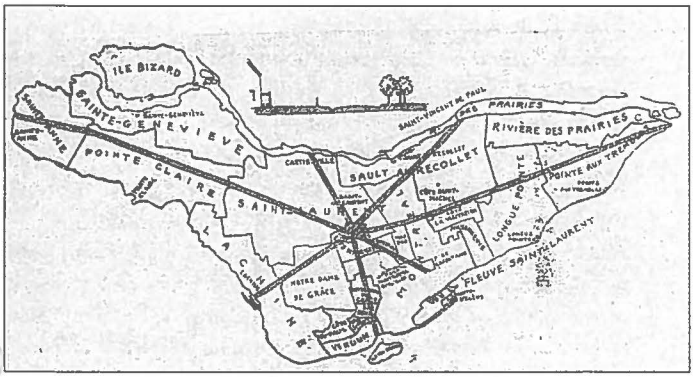
Au cours des années, ces projets — et les différentes études qui les accompagnent — ont permis de rendre compte de façon plus précise et plus articulée de l'état des lieux et des problématiques d'aménagement, de telle sorte que la modernisation de l'axe routier et l'aménagement riverain corollaire s'inscrivent dans la logique des lieux et en soulignent le potentiel. Dans un texte récent, Gérard Beaudet a dressé un bon état de la question :

> [...] si la rue Notre-Dame a été l'épine dorsale de l'urbanisation, elle s'est trouvée, à compter des années 1875, au cœur de transformations majeures appuyées par la construction de voies ferrées et des installations portuaires. Le corridor industriel qui s'est progressivement mis en place s'est en fait traduit par la disparition de formes construites plus anciennes, par l'émergence d'un contact entre deux morphologies dotées de caractéristiques de plus en plus contrastées et par une certaine marginalisation des secteurs résidentiels limitrophes à la rue Notre-Dame. Le front de la rue Notre-Dame, alors constitué de foyers de concentrations ouvrières et de quelques grandes propriétés taillées dans un cadre champêtre, s'est progressivement transformé en un confin contenu par un important corridor industrialo-portuaire.
>
> Ce confin s'est d'ailleurs confirmé, depuis les années 1970, par les démolitions de plus en plus nombreuses et par la transformation du corridor de la rue Notre-Dame en une importante discontinuité infrastructurelle. Il en résulte une désolidarisation quasi irréversible de l'ensemble du secteur compris entre la rue Notre-Dame et les voies ferrées du port, y compris dans le cas des parcs Bellerive et Champêtre, difficilement accessibles[2].

Conçu initialement pour étayer un projet d'aménagement, le présent ouvrage se découpe en trois volets. D'abord, nous verrons l'histoire de l'axe destiné à traverser l'île de Montréal d'est en ouest en indiquant tous les projets qui ont sous-tendu son évolution ; nous découvrirons ensuite le corridor de la rue Notre-Dame Est comme une entité complexe, constituée au fil des ans et dotée d'une personnalité historique autonome. Puis nous rappellerons la mémoire ainsi que les caractéristiques urbaines et architecturales de ces secteurs limitrophes, qui devraient trouver quelque écho sur le parcours de la voie modernisée et qui, surtout, pourraient profiter d'éventuelles retombées récréotouristiques du projet de modernisation.



Ill.1. « Mount Royal, The Model City ». Montréal, The Federated Press, 1911 (coll. particulière)



Ill. 2. « Le projet d'embellissement de l'île de Montréal tel que conçu en 1909 par M. L.-A. Lavallée et dessiné par Joseph Charlebois » (*La Presse*, 28 avril 1926)

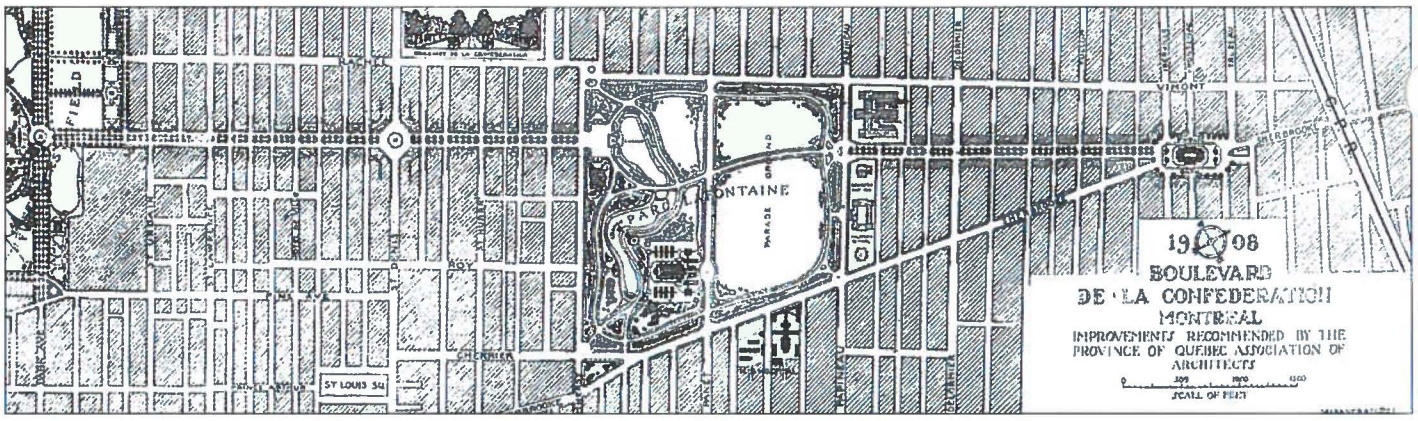
Première partie
L'axe est-ouest, un projet séculaire

Le projet d'un axe est-ouest traversant l'île de Montréal est sans contredit, en fait d'infrastructure, *le* grand projet qui a hanté l'esprit des Montréalais au XX[e] siècle. Il est apparu au début de ce siècle comme une idée moderne et fonctionnelle qui siérait à une métropole ; il a resurgi chaque fois que Montréal a songé à s'embellir, à s'imposer sur la scène internationale ou encore, plus simplement, à consolider le développement de son territoire. Aussi et surtout, ce projet de corridor de transports a donné naissance à des solutions de rechange — métro, ponts et autoroute Métropolitaine — et il a contribué à forger la forme urbaine de l'agglomération montréalaise.

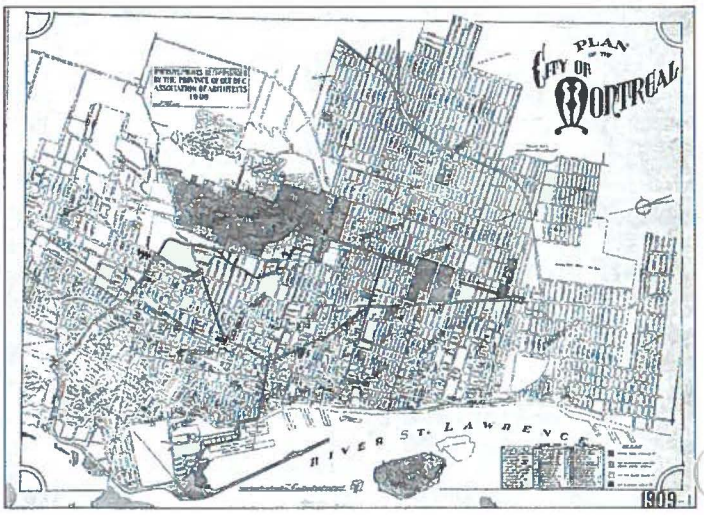
Les projets de boulevards City Beautiful : la prééminence de la forme

Parmi les premiers acteurs qui, sur la scène municipale, ont énoncé le projet d'un nouveau boulevard destiné à traverser l'île de Montréal d'ouest en est, on trouve le conseiller L.-Arsène Lavallée, président de la Commission de l'annexion des municipalités avoisinantes dont les travaux permettent, de 1905 à 1914, d'annexer seize municipalités à celle de Montréal[3]. En 1905, L.-A. Lavallée mentionne déjà l'existence du plan d'un boulevard « parcourant toute l'île de Montréal en suivant les hauteurs du terrain[4] ». Le projet est décrit plus précisément en 1909, quand l'idée a déjà donné naissance à plusieurs projets sur le même thème ; il est alors présenté comme un « projet d'embellissement de l'île de Montréal » [ILL. 1]. Pour l'essentiel, l'idée du conseiller Lavallée consiste à redéployer le développement de la métropole autour d'un nouveau centre situé à l'ouest du mont Royal, sur le site de l'actuelle ville de Mont-Royal. Depuis ce centre, traversé par le nouveau boulevard est-ouest (de Sainte-Anne-de-Bellevue, au Bout-de-l'Île à Pointe-aux-Trembles), il propose aussi de faire rayonner quatre grands boulevards vers le parc La Fontaine, Saint-Vincent-de-Paul (sur l'île Jésus), Cartierville et Lachine. Même s'il n'a pas de suite, ce projet marquera le territoire de façon indélébile : en 1911, l'architecte-paysagiste Frederick Todd concevra Mont-Royal, ville modèle, selon une trame radioconcentrique qui la positionne comme agglomération centrale du développement de la métropole [ILL. 2]. L'idée « Une île, une ville » est sans doute née là.

Entre-temps, la frénésie d'embellissement et de festivités qui touche la capitale à l'occasion du troisième centenaire de la fondation de Québec rejoint aussi la métropole. Pendant qu'à Québec on prépare les célébrations sur le site du futur parc des



Ill. 3. « 1908. Boulevard de la Confédération. Montréal. Improvements recommended by the Province of Quebec Association of Architects ». Plan de Rickson A. Outhet, 1908
(AAPQ, *Annuaire*, 1909-1910)



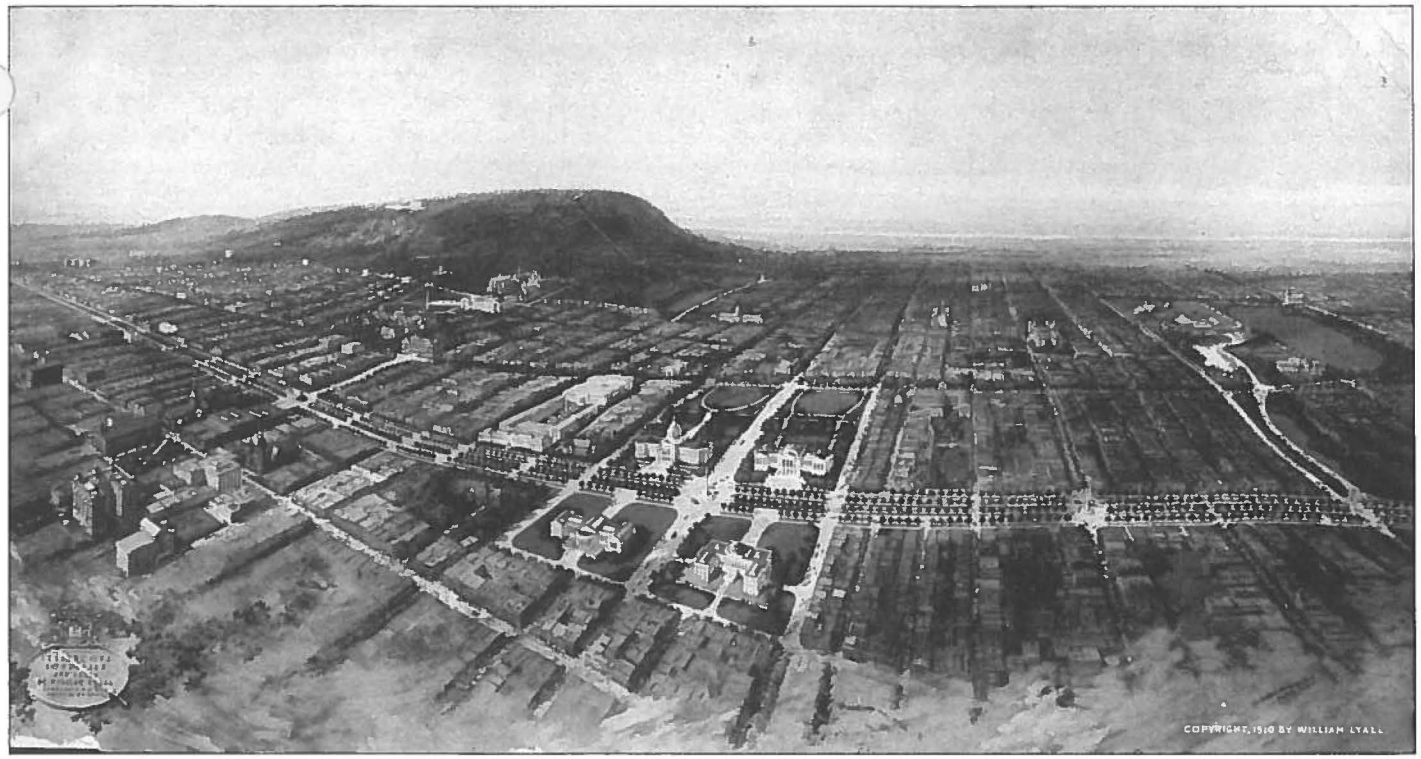
Ill. 4. « Plan of the City of Montreal. Improvements recommended by the Province of Quebec Association of Architects ». Carte de Rickson A. Outhet, 1909
(Archives de la Ville de Montréal)

Champs-de-Bataille[5], l'Association des architectes de la Province de Québec (AAPQ) crée, en 1906, le Comité des améliorations municipales destiné à promouvoir des projets d'embellissement pour Montréal. C'est par l'entremise de ce comité que l'AAPQ soumet en 1908 à l'attention de l'opinion publique et des autorités municipales cinq projets mis en forme par l'architecte-paysagiste Rickson A. Outhet, ancien collaborateur de Frederick Law Olmsted, auteur de Central Park à New York et du parc du Mont-Royal à Montréal[6]. Il s'agit de projets de boulevards qui, ensemble, établissent un nouveau réseau circulatoire aux limites des quartiers centraux de la ville, notamment en reliant le versant sud du mont Royal aux rives du Saint-Laurent[7] [ILL. 3]. En 1909, l'AAPQ produit un document de synthèse qui inclut le tracé de quelques nouveaux axes au départ du square Victoria[8]. À l'évidence, l'AAPQ, soutenue par la nouvelle City Improvement League — créée cette année-là — favorise la consolidation du centre-ville ouest plutôt que l'émergence d'un nouveau centre institutionnel au nord du mont Royal [ILL. 4].

À Montréal, l'année 1910 est celle du « nouveau boulevard ». Le 18 mars 1910, l'architecte William Lyall soumet un ambitieux et grandiose projet de boulevard aux autorités municipales : le boulevard Strathcona. Il le décrit avec précision :

> Au sujet de l'encombrement du système de tramway dans notre Ville et de la grande demande pour l'amélioration des rues, des boulevards, des parcs, etc., permettez-moi de saisir bien humblement cette occasion pour vous présenter une suggestion qui, je l'espère, sera reçue favorablement et qui pourrait aider votre Conseil à résoudre quelques-unes des questions d'importance auxquelles la Ville doit faire face en ce moment :
>
> L'augmentation du nombre de lignes de tramway est-ouest pour absorber l'importante augmentation de trafic dans cet axe.
>
> Un boulevard ou une route, qui pourrait rivaliser avantageusement avec toute autre route au monde.
>
> Le plan et les parties qui vous sont soumis présentent un boulevard de 191 pieds 8 pouces et 1/2 de large, et une alternative de 173 pieds 6 pouces et 1/2, comprenant une voie de chaque côté et quatre ou deux lignes de tramway au centre. Ce boulevard traverserait la Ville d'un bout à l'autre et inclurait les rues Ontario, Berthelet, Burnside, Saint-Luc, Western, Côte Saint-Luc et Sherbrooke ouest. Il pourrait éventuellement se rendre jusqu'au Bout-de-l'Isle à l'est et Sainte-Anne-de-Bellevue à l'ouest.
>
> Toute personne qui prendrait la peine de circuler sur la dite route y trouvera des pentes douces et rencontrera peu de difficulté.
>
> À la croisée des rues Saint-Laurent (Main) et Ontario, vous noterez que, d'après le plan, des parcs peuvent y être aménagés où, possiblement, on pourra bâtir un nouvel Hôtel de Ville, un Palais de justice, une Bibliothèque municipale et une Galerie d'art ou un Musée[9].

Pour être certain de bien marquer les esprits avec son ambitieux projet, l'architecte Lyall fait parvenir à l'hôtel de ville, le



Ill. 5. « Strathcona Boulevard and Parks by William Lyall. Landscape W.O. Roy. Drawn by H.H. Green ». Projet de William Lyall, 1910
(Archives de la Ville de Montréal)

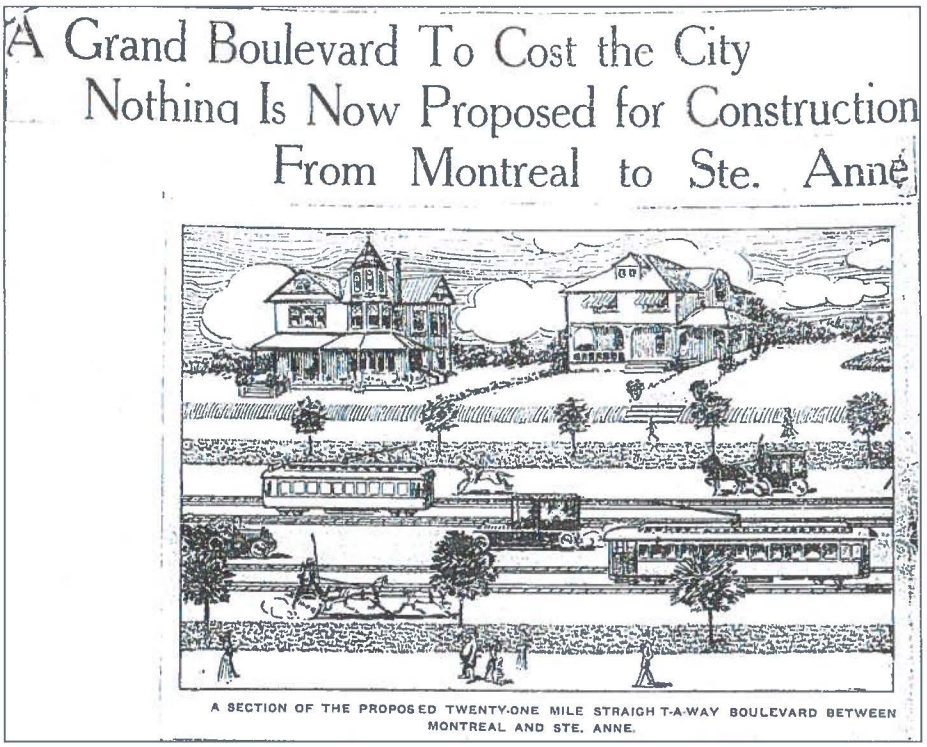
28 avril 1910, une vue à vol d'oiseau montrant le boulevard projeté, ponctué du monumental *Strathcona Square* [ILL. 5]. Le dessin de présentation est de la main de Hiram Harold Green[10], au sujet duquel Lyall note, avec fierté : « *I have had made by one of the most competent man in America, a Bird's Eye View*[11]. »

Le projet de Lyall surimpose un large boulevard d'une emprise de quelque 60 m, qui confond l'actuelle rue Ontario et le boulevard De Maisonneuve, depuis les limites du quartier Hochelaga jusqu'à la rue Sherbrooke, dans l'ouest. L'architecte saisit l'occasion pour proposer un nouveau centre-ville institutionnel — un *civic center*, selon le vocabulaire de l'époque — autour de l'axe Saint-Laurent[12].

Tout comme les projets de boulevards de l'AAPQ, le projet de Lyall s'inscrit à l'enseigne du mouvement City Beautiful, instigué aux États-Unis dans la foulée de l'Exposition colombienne de Chicago (1893) et déployé à partir de 1901 dans le contexte de l'embellissement de Washington, qui célébrait alors le centenaire de son titre de capitale. En vue de conjuguer la nécessaire modernisation des villes industrialisées à la création d'une image de prestige pour les grandes cités étasuniennes, la City Beautiful, sous l'égide, notamment, de Daniel H. Burnham, avait proposé d'associer le remodelage des aires fonctionnelles de la ville — circulation plus fluide entre les quartiers centraux et la périphérie investie par l'habitation unifamiliale, aménagement d'espaces verts, réaménagement d'un « centre d'affaires », etc. — à des gestes d'embellissement dédiés à la mise en scène d'axes perspectifs, de monuments commémoratifs et d'architecture monumentale (nommément, celle du *civic center*). L'outil par excellence de la City Beautiful était le boulevard parisien ; le vocabulaire architectural de ses monuments était le style beaux-arts, diffusé par l'École des beaux-arts de Paris et dont la modernité, outre-mer, avait été justement consacrée par l'Exposition colombienne, qui en quelque sorte proposait à l'Amérique « sans histoire » un paysage monumental à la hauteur de ceux des grandes villes européennes, hauts lieux de la fierté civique moderne.

Soumis moins d'un an après la publication du notoire *Plan of Chicago* de Burnham et Bennett, qui consacrait ce modèle, le projet de Lyall fait mouche à Montréal. Le 29 mars 1910, le conseil municipal adopte une résolution en vue d'insérer, dans le texte qui doit être présenté à l'Assemblée législative, l'amendement suivant : « La Cité est autorisée à acquérir par arrangement à l'amiable ou par voie d'expropriation toute l'étendue de terrain, avec les bâtiments sus-érigés, qu'elle jugera nécessaire d'acquérir pour l'établissement d'un boulevard qui s'étendra de l'Ouest à l'Est de la Cité[13]. »

En fait, la Ville prévoit emprunter la somme de 10 millions de dollars, remboursable en 40 ans, pour couvrir les frais d'acquisition des terrains et l'aménagement du boulevard, selon l'estimation de Lyall. Cependant, des voix discordantes s'élèvent, notamment quant au coût réel du projet : le 30 mars, l'ingénieur


A Grand Boulevard To Cost the City Nothing Is Now Proposed for Construction From Montreal to Ste. Anne

A SECTION OF THE PROPOSED TWENTY-ONE MILE STRAIGHT-A-WAY BOULEVARD BETWEEN MONTREAL AND STE. ANNE.

Ill. 6. « A Grand Boulevard To Cost the City Nothing Is Now Proposed For Construction from Montreal to Ste. Anne ». Projet du Dr A. Lapthorn Smith (*The Standard*, 2 avril 1910)

Joseph R. Roy, qui a déjà estimé que le boulevard coûterait plutôt 15 millions de dollars, suggère de réduire l'investissement public grâce à l'apport d'une compagnie qui utiliserait le tracé en tunnel pour faire circuler un « métropolitain[14] » sous le boulevard[15]. Comme un tel ouvrage, souterrain, faisait partie des embellissements haussmanniens de Paris, achevés en 1900, le « métropolitain » s'inscrivait idéalement dans la City Beautiful nord-américaine, car il permettait de desservir la ville dense, faite de proximités, par un équipement technique soustrait à la vue, puisque enfoui dans le sol.

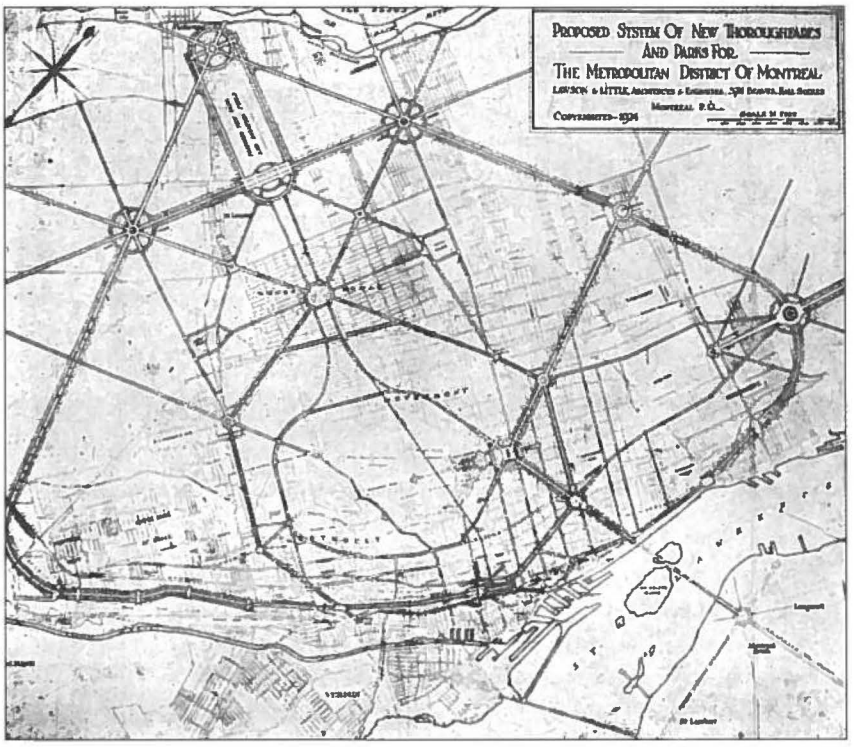
Ainsi est apparue l'idée d'un métro sous l'emprise du boulevard De Maisonneuve, réalisée bien plus tard.

Le projet de William Lyall ne décrit en fait que le tronçon central d'un boulevard, contenu dans les limites de la ville de Montréal, mais qui, de l'aveu de son idéateur, peut s'étirer jusqu'aux limites de l'île, tant à l'ouest qu'à l'est. Aussi suscite-t-il des projets complémentaires. Pour desservir l'ouest de l'île, le docteur A. Lapthorn Smith publie un projet dans *The Standard*, le 2 avril 1910 : « A Grand Boulevard To Cost the City Nothing Is Now Proposed for Construction From Montreal to Ste. Anne[16]. » L'auteur comparaît devant le Bureau des commissaires et, le 21 avril, soumet son projet [ILL. 6] d'un tracé rectiligne de quelque 33 km (21 milles), au départ de la rue Sherbrooke Ouest, modelé sur le monumental Unter den Linden de Berlin ou sur les Champs-Élysées de Paris. On y trouve deux voies réservées aux automobiles au centre, deux voies ferrées de chaque côté, une voie réservée aux voitures à chevaux de chaque côté et, enfin, une allée piétonne. La rentabilité du projet tient à la plus-value foncière des terrains résidentiels que sa mise en œuvre engendre.

Le projet proposé pour relier Montréal à l'ouest de l'île a évidemment une contrepartie dans l'est. Dès le 21 mars, les échevins Prudhomme et Dandurand ont soumis au conseil municipal le texte d'un projet de « Loi pour incorporer la Compagnie du boulevard de Montréal-Est » et pour lui donner certains pouvoirs que ses promoteurs[17] entendent soumettre au Parlement provincial. Les requérants affirmaient alors avoir déjà « présenté une requête demandant l'adoption d'une loi constituant en corporation une compagnie pour ériger un grand boulevard partant des limites Est de la Cité de Montréal et allant jusqu'au Bout-de-l'Île de Montréal dans la paroisse de la Pointe-aux-Trembles ». En proposant de former une société par actions, dotée d'un capital de 4 millions de dollars, ils ont argué ceci :

> Attendu que les personnes ci-dessus désignées ont représenté qu'il se fait dans cette partie de l'île de Montréal un grand développement industriel, particulièrement sur les bords du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, et qu'il importe d'établir une grande artère permettant la circulation rapide et sans danger autour de laquelle s'établiraient des quartiers affectés exclusivement aux résidences.
>
> Cette compagnie est spécialement autorisée à créer et établir, dans la partie Est de l'île de Montréal, depuis les limites Est de la dite ville, près de l'endroit nommé Villeray, jusqu'à la Rivière-des-Prairies, en la paroisse de la Pointe-aux-Trembles, une grande avenue, passant à travers les terres de la Côte Saint-Michel et de la Petite Côte, près du Trait Carré d'icelles et à travers les terres de Saint-Léonard-Port-Maurice, de la Longue-Pointe en se rapprochant autant que possible du trait carré des terres et en suivant généralement la partie la plus élevée de l'Île de Montréal, avec bassins, carrés, bosquets et résidences[18].

Le conseil municipal de Montréal, qui n'a aucune compétence hors des limites de la ville, a renvoyé le tout à sa commission spéciale de législation. Celle-ci a indiqué, le 18 mars 1910, qu'elle ferait opposition au projet soumis par les « capitalistes »



Ill. 7. « Proposed System Of New Thoroughfares And Parks For The Metropolitan District Of Montreal ». Plan de Harold Lawson, de Lawson et Little, architectes et ingénieurs, 1924
(*La Revue municipale*, décembre 1927, p. 41)

de l'Est lorsqu'il serait présenté au Parlement provincial, pour « tout ce qui pourrait affecter les intérêts de la Cité[19] ».

C'est que, tout comme William Lyall, le docteur Smith et les associés de la virtuelle Compagnie du boulevard de Montréal-Est ont bien compris que le boulevard urbain est un outil de spéculation foncière qui favorise l'étalement urbain par une urbanisation valorisant des terres agricoles ou des friches industrielles[20]. De son côté, la Ville de Montréal voit poindre le spectre d'une urbanisation effrénée hors de ses limites et craint que la maîtrise des accès à la métropole ne soit le fait de promoteurs privés. La Ville n'a aucune difficulté à convaincre le gouvernement provincial de veiller à ce que l'axe est-ouest qui traverserait l'île et la ville de Montréal résulte d'une action concertée et d'un plan d'aménagement intégrant l'ensemble des préoccupations des aménagistes de l'époque.

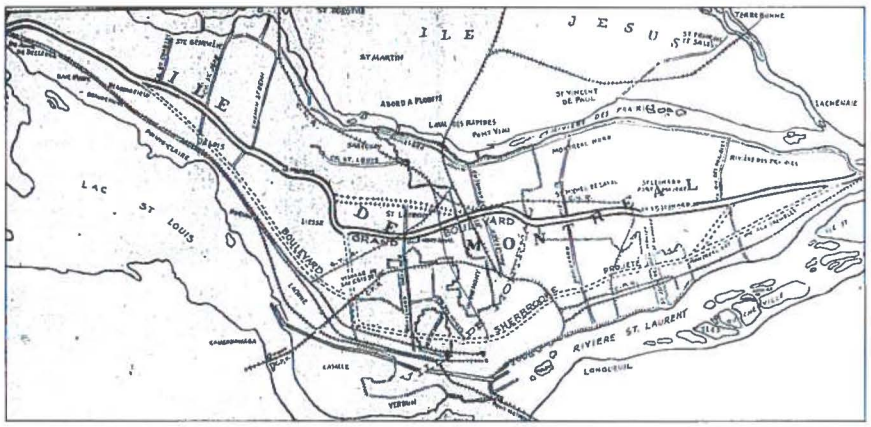
C'est du moins ainsi que l'on peut interpréter l'adoption par l'Assemblée législative, le 4 juin 1910, de la Loi établissant une commission chargée d'étudier les meilleurs moyens à prendre pour créer un système de parcs sur l'île de Montréal et l'île Jésus[21]. Le préambule du texte adopté sous l'impulsion du gouvernement libéral de Lomer Gouin donne le ton : « Attendu qu'en vue du développement rapide de la cité de Montréal, il est dans l'intérêt public d'établir une commission chargée d'étudier les meilleurs moyens à prendre pour créer un système de parcs, de voies de communication améliorées et d'habitations modèles pour les classes laborieuses sur l'île de Montréal et sur l'île Jésus [...][22]. »

L'article est intéressant. D'abord parce qu'il inscrit l'ensemble de l'opération dans la foulée du Park System, conçu aux États-Unis par l'architecte-paysagiste Frederick Law Olmsted père (1822-1903) et, surtout, de sa mise à jour entre les mains des acteurs de l'urbanisation des villes, au XX[e] siècle. La forme convoquée à Montréal se réfère en fait au modèle contemporain du *parkway* — le prototype à cet égard, le Bronx River Parkway (Gilmore D. Clarke, architecte-paysagiste), sera entrepris en 1913 ; inspiré par l'idéologie et par la configuration des *parkways* d'Olmsted père, dont Frederick Law Olmsted fils (1870-1957) poursuivait la diffusion et l'actualisation, il s'agit d'un mode d'urbanisation qui procède par l'aménagement de parcs linéaires autour de boulevards sinueux (les *parkways*) destinés à relier les quartiers centraux à la périphérie, ici envisagée, comme Olmsted père en rêvait, sous la forme d'une banlieue verte semée de pavillons (cottages ou bungalows). Il n'est pas étonnant que le premier rapport de la Commission métropolitaine des parcs ait été accompagné d'un mémoire de Frederick Law Olmsted fils[23].

Le texte est ensuite prémonitoire : la Commission métropolitaine s'occupera aussi de l'île Jésus (aujourd'hui Laval). Enfin, elle ne s'intéressera pas exclusivement aux parcs et aux boulevards ; il lui incombe aussi de voir à la création d'habitations modèles pour les « classes laborieuses » dont on souhaite qu'elles délaissent les insalubres quartiers centraux.

Bien que la Loi établissant la Commission métropolitaine des parcs[24] ait été adoptée le 3 avril 1912, elle demeure inopérante. C'est que la Ville de Montréal ne peut engager des dépenses relatives à des territoires qui échappent à sa compétence. Il lui faut donc recourir à une modification de sa charte pour « prendre à même le fonds d'emprunts les sommes nécessaires pour payer la Commission métropolitaine des parcs ». La modification, adoptée le 19 février 1914, précise donc ce qui suit :

> La cité est autorisée à payer la Commission métropolitaine des parcs, et à prendre les sommes nécessaires à cette fin sur les emprunts autorisés par l'article 343 de la charte, sa part des améliorations qui seront faites par cette dernière en exécution du plan général des rues, parcs, squares, promenades, boulevards et



Ill. 8. « Le Grand Boulevard projeté qui semble indispensable à Montréal »
(*La Patrie*, 15 août 1925)

terrains de jeux, qu'elle est autorisée à faire, pourvu que les autres corporations municipales intéressées dans l'amélioration exécutée paient aussi leur part et remboursent en même temps à la cité leur part du coût de la partie du dit plan général couvrant cette amélioration[25].

Toutefois, la guerre éclate et les projets de la Commission métropolitaine sont reportés. Quant aux boulevards, il faudra attendre plusieurs années après le conflit avant que de nouveaux projets réapparaissent. C'est d'abord en 1924 que, dans la foulée des projets soumis par l'AAPQ à l'attention de la Ville de Montréal en 1908 et en 1909, l'architecte Harold Lawson présente un plan d'ensemble : le Proposed System Of New Thoroughfares And Parks For The Metropolitan District Of Montreal[26] **[ILL. 7]**. Il s'agit encore ici d'un héritier de la City Beautiful, qui surimpose un réseau de voies radiales à la grille orthogonale rigide de Montréal, notamment pour établir un grand boulevard périphérique autour du territoire urbanisé et pour créer quelques nouveaux carrefours, nœuds circulatoires et repères monumentaux au croisement des axes perspectifs. C'est toujours le plan de la ville de Mont-Royal qui structure la nouvelle grille radiale.

Tous les projets de ce début du XX[e] siècle s'inscrivent dans une vision centripète — un peu haussmannienne — de la métropole. L'urbanisation rapide de la périphérie retient l'attention, mais on pense la circonscrire par un nouveau périmètre urbain qui permet de repositionner le *civic center* et les nouvelles zones habitées par rapport au quartier des affaires ; les projets soumis concernent autant l'aménagement du territoire que la circulation, dans une vision globale de la fierté civique qu'inspireraient les réaménagements. Cependant, l'option esthétique de l'urbanisme qu'étayait à cet égard la City Beautiful a fait son temps. Ainsi, lorsque *La Revue municipale* publie le plan de Harold Lawson en 1927, le rédacteur emboîte le pas aux critiques de la City Beautiful et signale que ce projet est une étude académique qui ignore les véritables problèmes de circulation[27].

Du boulevard à l'autostrade : projets de l'urbanisme fonctionnaliste

La naissance de l'urbanisme fonctionnaliste va plutôt consacrer l'effet centrifuge de la métropole : le centre est occupé par les affaires et l'industrie (travailler), ce qui repousse les fonctions résidentielles (habiter et se recréer) vers une périphérie de plus en plus clairsemée et éloignée. Le problème du transport (circuler), que l'on veut, sinon rapide, du moins fluide, déclasse alors les dimensions esthétiques et symboliques du travail de l'urbaniste, nouveau technicien de la ville. C'est que l'automobile s'impose comme lien obligé entre l'intense activité urbaine et l'isolement des banlieues. Les années 1920 sont ainsi dévolues aux premières études sur le « trafic », que l'on apprend à mesurer et au nom duquel une clameur publique réclame des actions urgentes.

Dans ce contexte, les autorités de la Ville de Montréal se trouvent devant trois grandes options : l'autoroute métropolitaine, l'autoroute est-ouest et le métro. Chacun de ces trois équipements est projeté et évalué, mais ils sont posés comme concurrents les uns des autres au lieu de s'insérer dans la vision globale d'un aménagement d'ensemble. C'est ce qui reportera leur réalisation au début des années 1960.

En 1925, la Commission métropolitaine, réactivée, reçoit le projet d'un « boulevard métropolitain » déposé par le président de la Commission d'urbanisme de la Ville de Montréal, H.-A. Terreault. Le 8 août, *The Gazette* fait état de ce projet de boulevard qui traverse l'île, de Sainte-Anne-de-Bellevue au Bout-de-l'Île[28]. Le quotidien parle d'une réunion des commissaires afin de visiter un tracé possible qui permettrait de « contourner le goulet qui existe entre le Mont-Royal et le fleuve » en passant au nord de la montagne. Quelques jours plus tard, *La Patrie* présente ce projet sous le titre : « Le Grand Boulevard projeté qui semble indispensable à Montréal[29] » **[ILL. 8]** :

> Nous avons ici la carte de Montréal avec l'immense boulevard que l'on projette de construire. Les deux lignes noires indiquent le tracé probable de la nouvelle artère qui traversera toute l'île de Montréal à peu près à son centre. Ce boulevard, selon qu'il a été conçu par M. H.A. Terreault., ingénieur en chef de la cité qui nous a fourni la présente carte et qui nous a donné toutes les informations qui ont permis à l'artiste de La Patrie de retoucher le tracé du boulevard, nous a déclaré que la distance entre les deux lignes homologuées de la nouvelle artère sera de 150 pieds. C'est donc dire que nous aurons là le boulevard le plus large de l'île de Montréal.

Ill. 9. Le boulevard métropolitain en 1961
(Archives de la Ville de Montréal)

Il ne faut pas conclure, nous a dit M. Terreault, que la route sera immédiatement de 150 pieds. Non, seulement, nous prenons nos mesures pour l'avenir. C'est pourquoi nous avons tracé sur le boulevard projeté les deux lignes à 150 pieds l'une de l'autre.

Ce boulevard, a continué M. Terreault, a pour but de décharger le centre de la ville du lourd trafic existant actuellement. On ne peut sortir de la ville sans passer une heure ou deux en retard par le lourd trafic. Tous ceux qui aiment à faire des promenades actuellement doivent passer par le centre de la ville, soit pour se diriger vers Lachine et les autres endroits suivants, soit pour prendre la route de Québec à l'autre extrémité, soit enfin pour faire le tour de l'île.

Le tracé projeté a été fait, autant que la chose était possible, sur des routes existantes déjà qu'on aura à élargir seulement. Une foule de routes aboutissent sur le boulevard projeté comme on le voit sur la carte ci-dessus. Ceci aura pour effet de nous délivrer absolument de ceux qui descendent du nord pour se diriger vers l'est ou l'ouest sans avoir à descendre dans le centre de la ville.

La Commission métropolitaine doit s'assembler la semaine prochaine pour étudier le projet du nouveau boulevard qui doit passer par Saint-Léonard-de-Port-Maurice, Côte Saint-Michel, le boulevard Crémazie, la Côte de Liesse, le chemin à l'extrémité nord de Saint-Laurent ou par Mont-Royal, la Côte Vertu, la Côte Saint-François, la Côte Sainte-Marie, et, de là, à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Le projet ci-haut sera soumis aux membres de la Commission métropolitaine qui l'étudieront à fond et qui prendront une décision rapide. M. Terreault a ajouté que le boulevard de la rue Sherbrooke pourrait être construit quand même et aller rejoindre le Grand boulevard aux extrémités ou quelques milles avant. À Westmount, on pourrait continuer le boulevard Sherbrooke jusqu'au Grand Boulevard, comme l'indique la ligne pointillée ou continuer quand même le boulevard Sherbrooke jusqu'au chemin Saint-Charles tel qu'indiqué sur la carte. À Montréal, le boulevard Sherbrooke pourrait être continué en diagonale jusqu'au Grand boulevard au chemin de la rivière des Prairies ou à peu près. Le Grand boulevard n'empêchera pas ainsi la construction du boulevard Sherbrooke. Il ne fera que compléter une amélioration[10].

Le projet ne fait cependant pas l'unanimité. En décembre 1927, *La Revue municipale* fait état d'un rapport qu'avait déposé James Ewing, décédé depuis peu, devant la Commission

Ill. 10. Le boulevard métropolitain en 1961
(*Architecture, Bâtiment, Construction*, octobre 1961, p. 34)

d'urbanisme de la Ligue du progrès civique de Montréal, groupe de pression fondé en 1909. Sous le titre « Le boulevard de l'île »[31], le rédacteur signale que ce projet date de plusieurs années et compte déjà de nombreux partisans, que la Ville de Montréal vient de l'adopter et qu'ingénieurs et architectes travaillent à sa réalisation. La critique, empruntée au texte de l'urbaniste Ewing, est cependant sévère :

> Il est admis que quatre-vingt-dix pour cent de la circulation se dirigeant vers Montréal a pour objectif le quartier des affaires, des hôtels et la rue Sainte-Catherine. De sorte que, si l'on construit la route en question derrière la montagne, on congestionnera l'avenue du Parc déjà encombrée. Une route qui passerait par la Côte de Liesse pourrait être d'un grand secours, mais en revanche elle ne pourrait jamais remplacer une route passant par le cœur de la ville.
>
> L'une des plus grandes objections qu'on pourrait soulever contre le tracé, c'est qu'il ruinerait une des régions les plus fertiles de l'île, le pays des melons et des pommes fameuses. Il aurait pour effet de transformer cette riche partie de l'île en terrains vagues qui s'ajouteraient à ceux, déjà trop nombreux, qu'il y a un peu partout. Ce serait sans doute à l'avantage des courtiers en immeubles que le boulevard passât par la Côte de Liesse, mais encore une fois la circulation et l'aménagement de la ville n'en retireraient guère de profit.
>
> L'ouverture d'un boulevard dans le centre de l'île encouragerait la spéculation immobilière, entraînerait de fortes dépenses et multiplierait les croisements de rues dont nous cherchons à nous débarrasser, ainsi que les traverses à niveau. Si bien que nous nous trouvons en face d'un dilemme : ou une voie de communications rapides ou un boulevard. Il est impossible de concilier les deux. Un boulevard de chaque côté duquel s'aligneraient de belles constructions est une idée tentante ; mais n'est-il pas plutôt à craindre qu'on n'y voie que des bungalows ? Et quel fardeau pour les propriétaires ou la population tout entière !

Ill. 11. « Montreal and its Transportation-Problems ». Projet de l'ingénieur A.-J. Lavoie, élaboré de 1910 à 1925. Plan révisé de janvier 1925
(*La Revue municipale*, décembre 1927, p. 37)

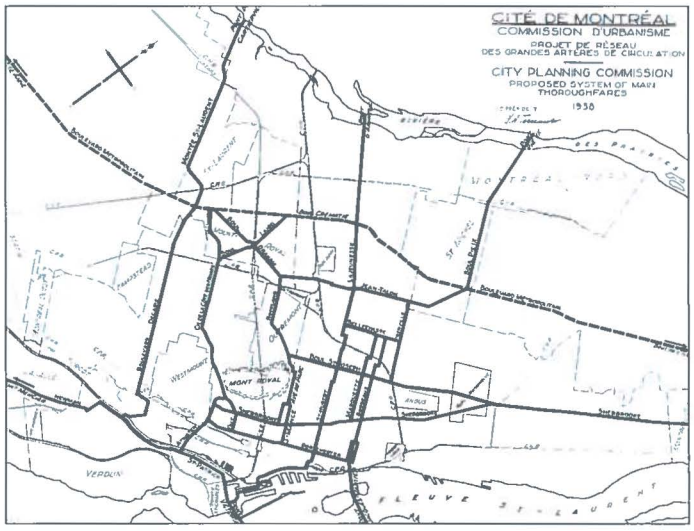
D'un autre côté, une voie de communications rapides aiderait davantage au développement de l'île, serait plus utile aux habitants de la ville et des banlieues. Mais où la construire, cette voie ? Il n'y a qu'un endroit possible : le long de la voie ferrée, pour éviter tout passage à niveau et tout retard. Si les deux compagnies de chemin de fer en venaient à une entente, peut être pourrions-nous même utiliser l'une des voies actuelles.

En ce qui concerne l'extrémité est de la ville, la situation est différente. Ici la voie de communications rapides devrait longer la voie ferrée, au nord, comme dans le premier cas. En fait, dans la plupart des lotissements, on a réservé un espace pour cette route. Il n'y aurait plus qu'à l'élargir et la relier à la première[32].

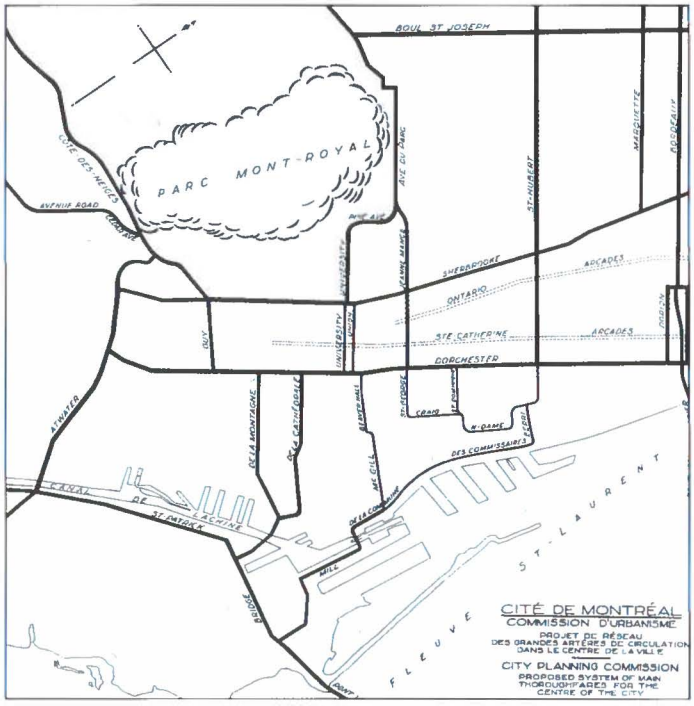
Comme on le voit, le débat, bientôt séculaire, a fait date : boulevard ou voie rapide ? On doit observer qu'à l'époque le tracé du nouveau boulevard, à l'écart de toute densité urbaine — « au nord de la montagne » —, permet de retenir l'option du boulevard de surface, raccordé au réseau routier municipal. Comme le signale en 1927 le maire Médéric Martin, sa réalisation incombe à la Commission métropolitaine de l'île de Montréal, créée en 1921[33] :

La Commission métropolitaine de l'île de Montréal, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par sa charte, est en train de résoudre le problème de la création d'un immense boulevard à travers l'île, boulevard qui constitue la partie essentielle du plan d'ensemble. Elle surveille également, conformément aux mêmes pouvoirs, l'ouverture des rues et autres travaux dans les municipalités sous sa juridiction, et voit à ce que tout concorde avec l'état de choses existant dans la ville proprement dite.

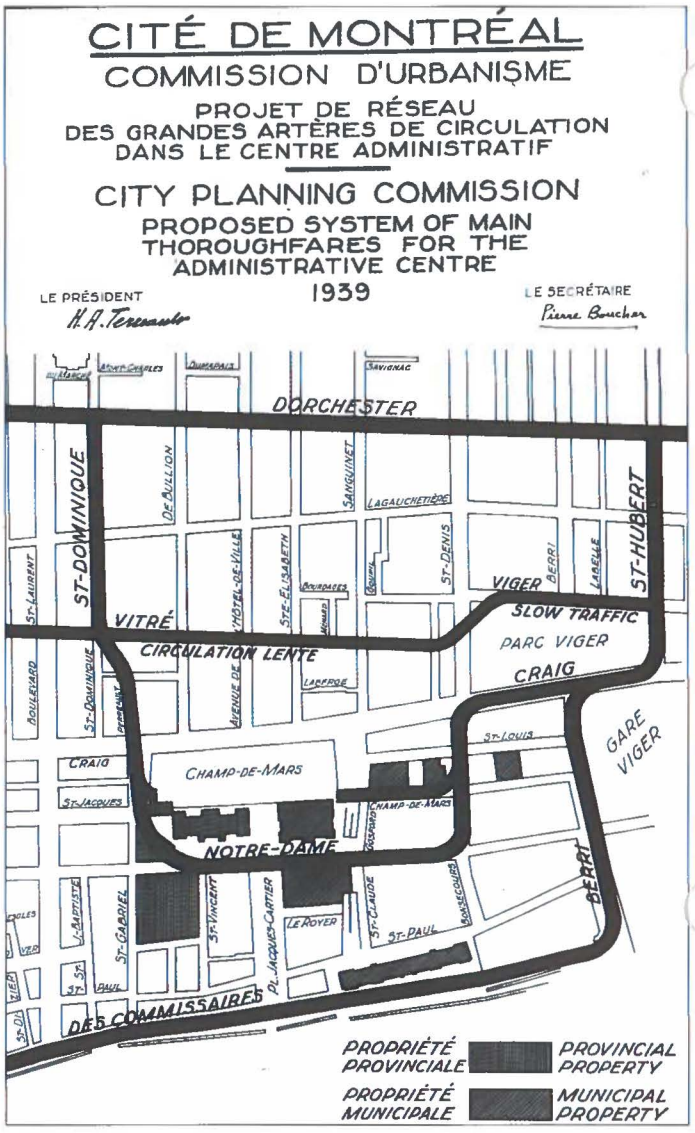
Grâce à cette coopération spontanée et gratuite, le travail de la Ville se poursuit dans les conditions les plus satisfaisantes et, malgré l'ampleur du projet qui a jusqu'à ces dernières années effrayé pour ainsi dire les administrations qui se sont succédé, le temps n'est pas loin où le plan d'ensemble de l'île de Montréal sera un fait accompli[34].



Ill. 12. « Cité de Montréal. Commission d'urbanisme. Projet de réseau des grandes artères de circulation, 1938 »
(Archives de la Ville de Montréal)



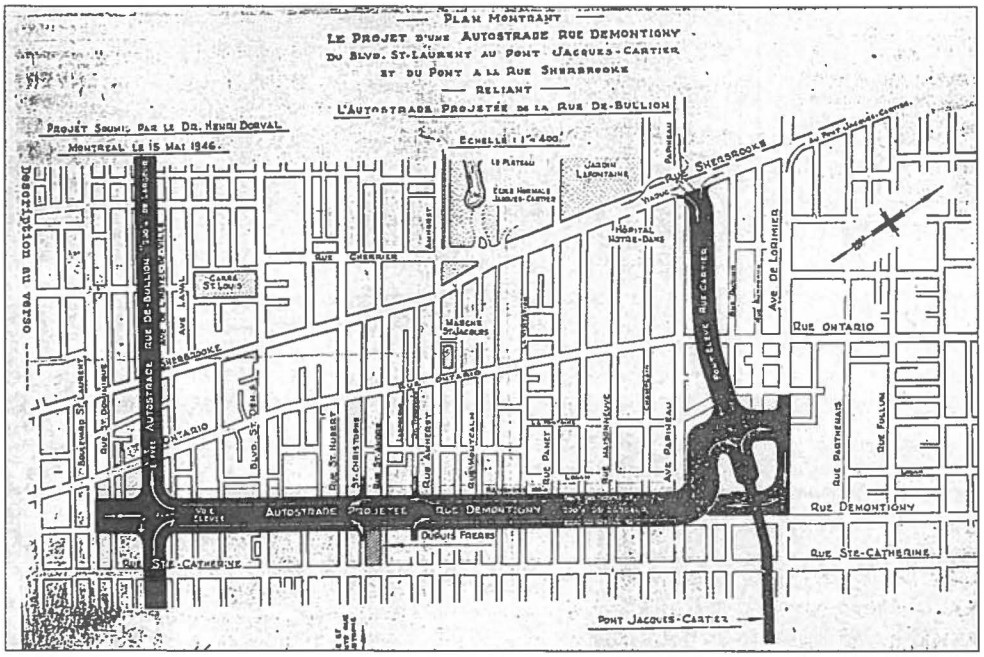
Ill. 13. « Cité de Montréal. Commission d'urbanisme. Projet de réseau des grandes artères de circulation dans le centre de la ville, 1938 »
(Archives de la Ville de Montréal)



Ill. 14. « Cité de Montréal. Commission d'urbanisme. Projet de réseau des grandes artères de circulation dans le centre administratif, 1939 »
(Archives de la Ville de Montréal)

Convaincue de la pertinence du projet, la Commission métropolitaine de Montréal met donc à l'étude un projet de boulevard qui traverserait l'île dans toute sa longueur. En 1929, elle obtient la permission du gouvernement Taschereau de construire et d'entretenir les portions d'un tel boulevard qui seraient érigées en dehors des limites de la ville de Montréal — dans treize municipalités différentes —, celle-ci devant s'occuper elle-même de la construction et de l'entretien de la portion du boulevard qui franchirait son territoire, c'est-à-dire seulement 5,2 des 52 km en cause. Cette exigence, démesurée au regard des moyens de la Ville aux prises avec la dépression économique, de même que l'absence de consensus intermunicipal font avorter le projet. Dans les faits, la Commission ne commencera à acheter des terrains qu'en 1954, après que la Ville de Montréal aura acquis les terrains nécessaires sur son territoire. La décision de construire le « boulevard métropolitain » sera prise en 1955 et le plan d'homologation des terrains qui devront être expropriés est daté du 3 octobre 1956. Dès lors, l'« autoroute métropolitaine » sera sur les tables à dessin des ingénieurs Lalonde, Girouard et Letendre[35] **[ILL. 9, 10]**.

Pendant que le projet du « boulevard métropolitain » se précise, l'ingénieur A.-J. Lavoie dévoile un projet d'axe est-ouest.



Ill. 15. « Plan montrant le projet d'une autostrade rue DeMontigny, du blvd. St-Laurent au Pont Jacques-Cartier et du Pont à la rue Sherbrooke reliant l'autostrade projetée rue de Bullion » par le docteur Henri Dorval, 1946
(*Le Devoir*, 14 septembre 1946)

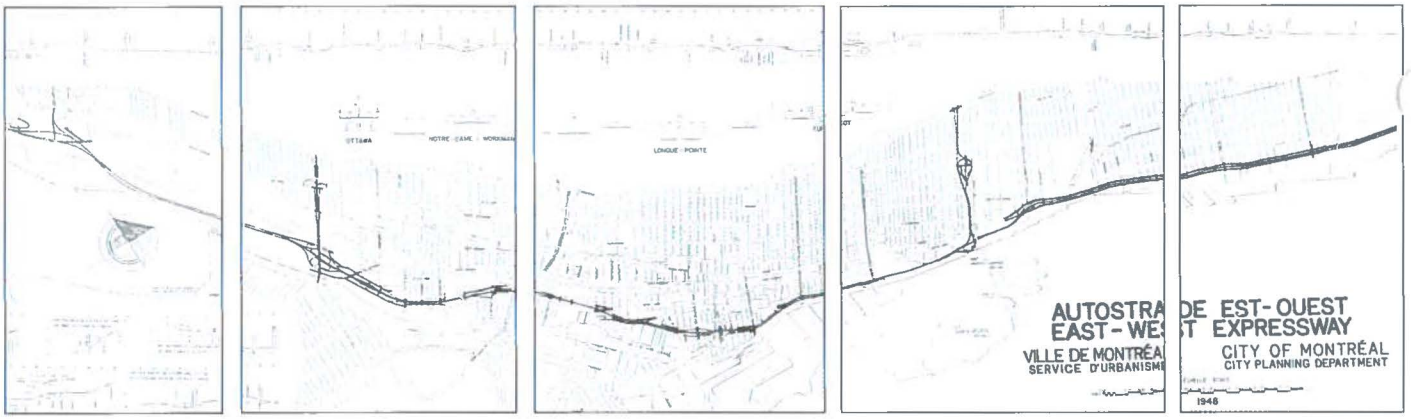
Son plan [ILL. 11] est daté de 1925, mais *La Revue municipale* de 1927, qui le publie, mentionne que l'intéressé y travaille depuis 1910[36]. Dans ses grandes lignes, ce document est le premier à préciser un tracé qui traverse la ville d'ouest (Western Boulevard) en est (Eastern Boulevard) en longeant les voies ferrées et le Vieux-Montréal, pour ensuite, dans l'est, se replier vers la rue Sherbrooke. En particulier dans le centre-ville, Lajoie favorise un tracé qui emprunte celui de la rue Vitré, comme le fait l'actuelle autoroute Ville-Marie. Cependant, pour Lajoie, l'axe est-ouest doit être relié à un axe nord-sud (Central Boulevard) qui se superpose à l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et à la rue De Bullion. Le seul compromis symbolique du projet fonctionnaliste de l'ingénieur semble bien être une requalification de la place d'Armes, agrandie et alignée dans la perspective de ce boulevard.

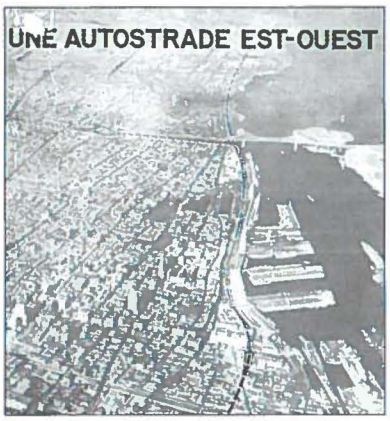
Au lendemain de la crise, les projets — et les fonds pour les réaliser — ne pleuvent pas. Devant les nombreux obstacles que soulèvent les projets de boulevards, surtout celui qui traverserait le cœur de la ville, la municipalité entend simplement étirer la rue Sherbrooke jusqu'au Bout-de-l'Île, à l'est[37], sans plus. Aussi, lorsque H.-A. Terreault, président de la Commission d'urbanisme de la Ville de Montréal, rend public son projet de réseau des grandes artères de circulation, en 1938 et en 1939 [ILL. 12], on y reconnaît le projet de prolongement de la rue Sherbrooke, tandis que le « boulevard métropolitain » est encore un tracé virtuel. C'est que la Ville, laissée à elle-même par le gouvernement Duplessis — qui s'intéresse peu à l'urbain —, consacre ses ressources à l'amélioration d'un réseau de grandes artères au centre-ville et autour du centre administratif existant [ILL. 13, 14]. De cette époque datent donc un certain nombre de tunnels et viaducs, aménagés pour dégager des carrefours encombrés ; quoiqu'ils soient peu imposants, ces ouvrages ont introduit dans le paysage de la métropole l'idée d'une voirie modernisée, adaptée au trafic automobile.

De façon générale, c'est dans les années 1930 que le Québec accumule un retard sur les provinces et États voisins en matière de réseau routier. D'où ce portrait pessimiste de l'état du réseau routier du Québec que The Montreal Junior Board of Trade dresse en 1940 : la jeune chambre de commerce insiste pour que l'on construise au plus vite un réseau autoroutier qui relierait Montréal à Québec et le Québec à l'Ontario et aux États-Unis[38]. À nouveau, une guerre compromettra les projets et leur réalisation.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'enthousiasme revient au galop. En effet, le 7 mars 1946, *Montréal-Matin* annonce que les autorités municipales ont à l'étude « quatre autostrades est-ouest pour décongestionner Montréal[39] ». Il s'agit en fait d'une seule autostrade dans le bas de la ville, mais d'un nouveau boulevard au sud de la voie de ceinture des chemins de fer nationaux, depuis le boulevard Saint-Laurent jusqu'aux limites est de la ville, d'une voie rapide au nord de la voie du Canadien Pacifique reliant la rue Jean-Talon au boulevard Décarie et d'un boulevard qui longerait le boulevard Gouin entre Bordeaux et Sault-au-Récollet. Le même article mentionne aussi des projets au centre-ville : élargissement de l'avenue Dorchester et de la rue Sherbrooke, raccordement de la rue Notre-Dame et de l'avenue Dorchester à la place des Patriotes, élargissement de la rue Vitré entre la rue Saint-Denis et la gare Centrale. Ces propositions proviennent toutes du rapport soumis en 1946 par Jacques Gréber, consultant français engagé par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Quelques particuliers aussi émettent des suggestions et se font entendre à l'hôtel de ville. Avec son manifeste intitulé : « Solution efficace et permanente au problème de la circulation. Tracé d'un projet de boulevards en surface et voies élevées pour l'ensemble de la ville de Montréal, supprimant tout arrêt obligatoire[40] » et surtout grâce à la publication, par *Le Devoir* du 14 septembre 1946, du « Plan montrant le projet d'une autostrade





Ill. 16. « Une autostrade est-ouest ». Rapport du Service d'urbanisme. Aimé Cousineau, directeur, 1948. Le tracé proposé (Archives de la Ville de Montréal)

rue De Montigny, du boulevard St-Laurent au Pont Jacques-Cartier et du Pont à la rue Sherbrooke reliant l'autostrade projetée rue de Bullion[41] » [ILL. 15], le docteur Henri Dorval se positionne quelque temps en thérapeute de la ville malade de son trafic automobile.

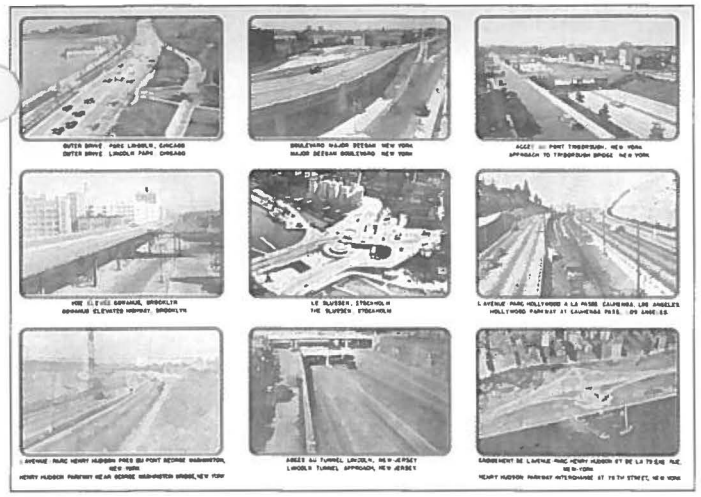
La relance du débat a été préparée par la publication en 1944 de *L'urbanisation de Montréal*, rapport du Service d'urbanisme, créé en 1941. Ce rapport avait été suivi d'enquêtes sur la circulation et le stationnement en 1945, en 1946 et en 1947, travaux qui avaient alimenté les nouvelles.

Dans la ville, les esprits s'échauffent ; les groupes de pression se manifestent. Ainsi, le 17 janvier 1947, *La Presse* annonce en titre : « Autostrades avant toute autre chose[42] », entrevue avec J.-B. Baillargeon, président de la société de transport par camion du même nom. Le 3 octobre, *La Patrie* déclare ceci : « Il faut donner libre cours au trafic[43] »; cette fois-là, il s'agit du compte rendu de la conférence prononcée la veille, à un congrès d'urbanistes, par Geo. A. McNamee, gérant du Royal Automobile Club de Montréal.

Sous la pression, les autorités municipales précipitent les choses. Le 10 novembre 1947, J.-O. Asselin, président du comité exécutif, propose une série de mesures pour faciliter la circulation en ville[44]. Si la proposition pour élargir l'avenue Dorchester et les rues Sherbrooke, Saint-Maurice, Saint-Urbain, Windsor et Colborne ainsi que pour prolonger la rue University est retirée après discussion, faute d'appui, le comité exécutif reçoit aussi des rapports relatifs au stationnement, à la construction d'un métro et à l'aménagement de voies à circulation rapide et à étagement pour des intersections à divers endroits de la ville. Malgré le report de tous ces sujets, J.-O. Asselin les annonce dans une causerie à la radio[45].

C'est finalement le directeur du Service d'urbanisme qui calme le jeu et fait avancer les dossiers, l'un après l'autre. Dès novembre 1947, Aimé Cousineau annonce en effet que son service étudie depuis trois ans le projet de doter la métropole d'une autostrade comparable aux *parkways* de New York[46]. En janvier 1948, *Le Devoir* signale l'existence d'une étude du Service d'urbanisme : « On y trouve le détail d'un *expressway* à Montréal qui correspondrait à la voie appelée *Henry Hudson Parkway* que les automobilistes sont heureux d'emprunter lorsqu'ils se rendent à New York[47]. » Le rapport intitulé *Une autostrade est-ouest* est transmis le 16 février 1948 à Louis Lapointe, directeur des services municipaux[48] [ILL. 16]. Celui-ci le dépose à une réunion du comité exécutif le vendredi 27 février. Le lendemain, le samedi 28 février, tous les journaux de Montréal publient de larges extraits du rapport, avec des illustrations du projet. Habile communicateur, Aimé Cousineau a préparé un volumineux dossier de presse, comprenant un résumé du rapport et quelques images choisies. Le directeur du Service d'urbanisme va d'ailleurs publier son dossier dans la revue *Métropole*, éditée par la Ville, en mars 1948[49].

Le rapport de 1948 présente un projet d'autostrade est-ouest, qui raccorde le « boulevard provincial » de Montréal-Ouest à la rue Notre-Dame Est, à la hauteur de la rue Viau. Ce document



Ill. 17. « Une autostrade est-ouest ». Rapport du Service d'urbanisme. Aimé Cousineau, directeur, 1948. Les équipements de voirie comparables
(Archives de la Ville de Montréal)

Ill. 18. « Une autostrade est-ouest ». Rapport du Service d'urbanisme. Aimé Cousineau, directeur, 1948. Vignettes montrant des portions de l'autostrade
(Archives de la Ville de Montréal)

de 40 pages est illustré de nombreux plans, diagrammes et photographies. Tous saluent sa « présentation remarquable ». Dans une longue introduction, Aimé Cousineau souligne que les études menées dans son service depuis 1944 ont fourni des données précieuses qui l'ont amené à la conclusion « qu'un système de voies à accès limité constitue l'un des principaux éléments du plan directeur, de l'aménagement de la ville et du développement du réseau routier de tout le district métropolitain ».

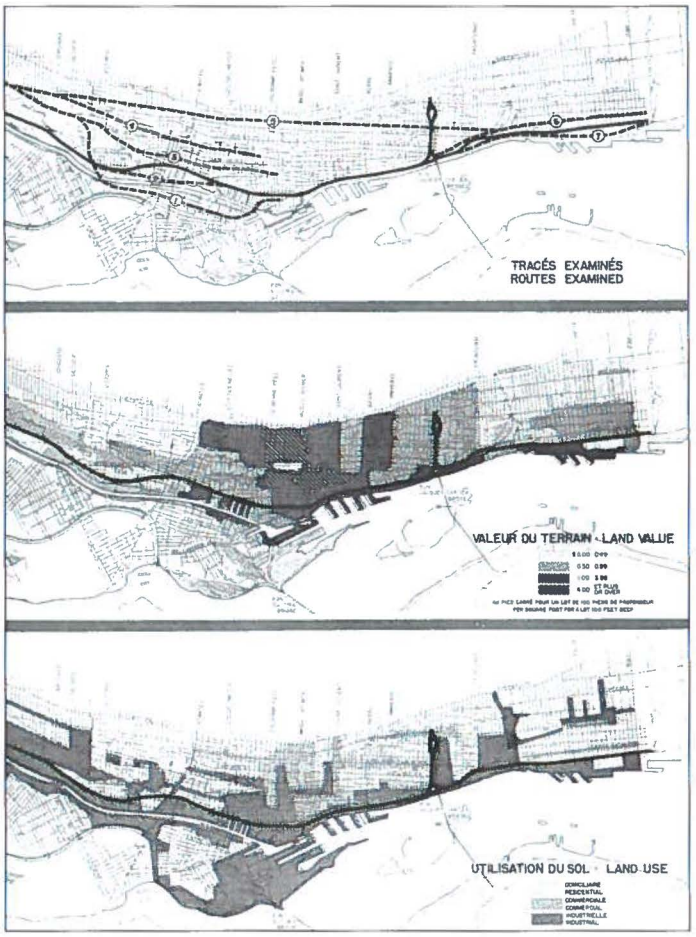
Aimé Cousineau cite l'exemple de grandes villes des États-Unis qui ont construit de tels équipements : l'Outer Driveway de Chicago, l'autostrade Davison à Detroit, les routes-parcs Arroyo Seco et Cahuenga à Los Angeles. Cousineau mentionne aussi des projets étasuniens d'envergure, en cours de réalisation [ILL. 17] : le Bayshore Freeway à Oakland, le Central Boulevard Expressway à Dallas, les routes Calumet et Tri-State à Chicago, les autostrades John C. Lodge et Edsel Ford à Detroit, la route-parc Penn-Lincoln à Pittsburg, le Willow-Newburgh Freeway à Cleveland, etc. Il souligne également le montant de 600 millions de dollars que la ville de New York vient de consacrer à la construction d'un réseau autoroutier entier[50].

Après avoir mentionné ces équipements de villes-métropoles qu'il compare à Montréal, Aimé Cousineau prend soin de présenter à la population l'élément nouveau de sa proposition, soit l'autostrade :

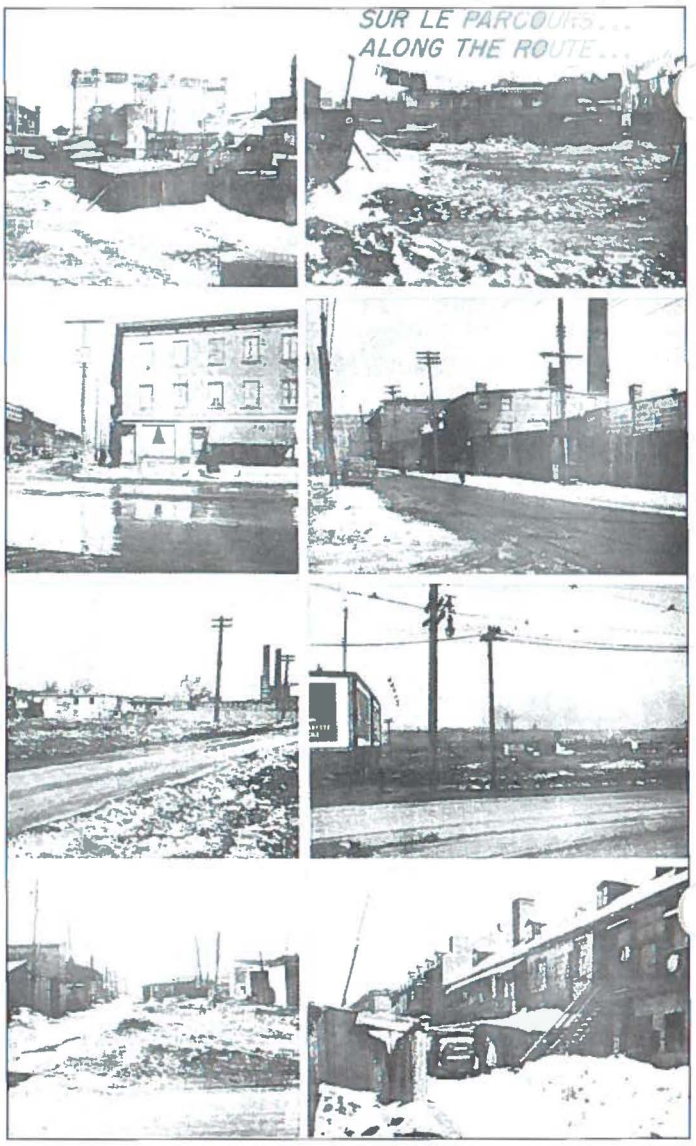
> En somme, une autostrade est une artère sans feux de circulation ni intersections à niveau dans laquelle les voies en sens opposé sont divisées, et les entrées et sorties, réservées à quelques endroits choisis ; les rues transversales, aux intersections importantes, y sont agencées en passages supérieurs ou inférieurs. C'est une voie propre à assurer, surtout à la périphérie du territoire, un mouvement continu de circulation, non entravé par les départs et les arrêts, les problèmes du stationnement et du piéton, et où le danger d'accident est grandement réduit[51].

La chose est importante puisque ce projet d'autoroute est-ouest est le premier qui ait été présenté au Québec ; en 1948, à Montréal, il apparaît comme une grande nouveauté. Le rapport décrit ensuite en détail l'infrastructure, ses dimensions et son tracé [ILL. 18] :

> L'autostrade est-ouest projetée raccordera la route provinciale et la région industrielle de l'ouest de la ville avec les districts commerciaux, industriels et portuaires de la région centrale et pourra être continuée vers l'est en suivant le fleuve jusqu'à l'extrémité de l'île.
>
> De la route provinciale, à la hauteur de l'avenue Westminster, jusqu'à l'intersection de la rue Viau et Notre-Dame, la longueur de l'autostrade est d'environ 10.2 milles. En ajoutant le prolongement de l'avenue Girouard (0.7 mille) et le raccordement du pont Jacques-Cartier à la rue Sherbrooke (1,1 mille), la longueur totale est d'à peu près 12 milles. Cette autostrade à quatre voies aura une capacité de plus de 50 000 véhicules par jour, tandis qu'il faudrait de 14 à 18 unités de circulation dans les rues ordinaires pour disposer du même volume. Le Service d'urbanisme estime à 50 000 véhicules le volume à prévoir, d'ici vingt ans, dans la partie centrale de l'autostrade, un jour de semaine moyen.



Ill. 19. « Une autostrade est-ouest ». Rapport du Service d'urbanisme. Aimé Cousineau, directeur, 1948. Les tracés facultatifs étudiés
(Archives de la Ville de Montréal)



Ill. 20. « Une autostrade est-ouest ». Rapport du Service d'urbanisme. Aimé Cousineau, directeur, 1948. Vétusté du bâti le long du tracé retenu
(Archives de la Ville de Montréal)

[...] À l'ouest de la ville, l'autostrade se raccorde d'abord à l'avenue Westminster et à la route de Toronto. Son tracé se poursuit ensuite vers l'est le long des voies de la Compagnie des Tramways de Montréal qui bordent les cours Turcot, jusqu'au chemin de la Côte Saint-Paul, où se trouve un prolongement nord-sud raccordant l'avenue Girouard à l'autostrade et à la rue de l'Église. Sur le parcours, le long des cours Turcot, comme le terrain est bas, l'autostrade sera construite sur un remblai d'environ quatre pieds de hauteur ; les épaulements seront garnis de verdure et la voie de tramways, qui resterait à peu près où elle est actuellement, occuperait le terre-plein et se trouverait à partager l'autostrade en deux voies divisées.

L'autostrade passe ensuite par-dessus le chemin de la Côte Saint-Paul et se continue sur le remblai planté qui servira d'écran entre la zone d'industrie lourde et la zone domiciliaire, jusqu'à la rue Saint-Ferdinand, où elle franchit en tunnel les voies des C.N.R. Continuant sur un remblai, l'autostrade se trouve placée entre les rues Notre-Dame et Workman. Près de l'intersection des rues Guy et Ottawa, elle sera construite sur une structure jusqu'à la place Royale, à l'exception du raccord aménagé sur le talus planté à la rue Colborne et du tunnel sous la voie principale des C.N.R.

De la place Royale, en passant par le marché Bonsecours, et jusqu'à la rue Berri, il est désirable que l'autostrade prenne l'aspect d'un large boulevard, en attendant que la circulation devienne suffisamment dense pour justifier une route élevée. L'aménagement d'un boulevard, dans ce secteur, nécessitera la démolition de quelques îlots entre les rues Saint-Paul et Commissionners.

De la rue Berri, l'autostrade s'élève au-dessus des voies du Canadien-Pacifique, passe sous le pont Jacques-Cartier (où un prolongement pourrait la raccorder avec les approches du pont et la rue Sherbrooke), et continue sur une structure élevée jusqu'à la rue Dufresne, où elle tombe dans le centre de la rue Notre-Dame élargie[52].

Dans ce rapport de 1948, le Service d'urbanisme estime le coût de construction des 19 km d'autoroute à 24,6 millions de dollars. Plusieurs tracés facultatifs ont été envisagés [ILL. 19] puis

Ill. 21. Le pont Jacques-Cartier en construction, en 1929
(Musée McCord, MP-1976.254.38)

rejetés, essentiellement pour des raisons de coût. De nombreuses illustrations du rapport mettent aussi en évidence le caractère vétuste du domaine bâti qui forme le cadre que traverserait la nouvelle autoroute, ce qui, bien sûr, concourt efficacement à démontrer la pertinence de ce tracé [ILL. 20]. Enfin, pour appuyer le projet, aussi nouveau à Montréal qu'à Québec, le directeur Cousineau se recommande de l'expertise de consultants internationaux : ce sont William W. Forster, Lawrence M. Orton et John T. Gibala de New York, et le bien connu Jacques Gréber de Paris.

Le rapport que présente Aimé Cousineau pose, dans l'histoire des transports de Montréal, d'importants jalons qui alimenteront les orientations et les décisions de la Ville jusqu'au début des années 1970. D'abord, il propose un tracé autoroutier dans le bas de la ville, qui longe le port. L'idée est forte : au moment où Montréal est en voie de perdre son titre de métropole du Canada, les autorités municipales ne veulent à aucun prix que le progrès — l'autostrade en l'occurrence — contourne la ville, ce qui était le cas du projet de boulevard métropolitain, toujours à l'étude en 1948. À l'époque, et compte tenu de ces considérations, le tracé envisagé pour l'autostrade présente aussi l'avantage d'éviter le centre-ville actif et sa périphérie immédiate densément habitée[53], tout en se posant comme une frontière entre celui-ci et le port, zone industrielle active, et en éliminant des rues de la ville le trafic lourd qui se développe rapidement en Amérique du Nord au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Ensuite, Aimé Cousineau inscrit l'autostrade dans le contexte d'une politique intégrée des transports. C'est ainsi qu'il envisage que la voie rapide devra être raccordée, plus tard, à un axe pénétrant nord-sud[54]. En fait, dès le complètement en 1930 de la construction du Harbour Bridge [ILL. 21] (depuis devenu pont Jacques-Cartier) qui facilite, comme son nom l'indiquait, le trafic entre le port de Montréal, la rive sud et les États-Unis, les autorités municipales ont envisagé d'y faire aboutir une voie rapide venant du nord. C'est là qu'est née l'idée de l'« autoroute Papineau » qui hantera les esprits jusque dans les années 1970.

Ill. 22. « Le parcours projeté de l'autostrade est-ouest »
(*La Presse*, 5 août 1953)

Reste toutefois qu'en 1948 l'axe est-ouest est nettement privilégié : les mesures du trafic en 1945, en 1946 et en 1947 justifient d'ailleurs cette priorité. Cependant, le projet est aussi politique : « L'autoroute unifiera un certain nombre d'anciennes municipalités encore mal reliées à la ville[55]. »

Surtout, quant à une vision intégrée des transports sur l'île, Aimé Cousineau se refuse à concevoir l'exclusivité du rôle de l'autostrade projetée en ce qui a trait au trafic du centre-ville ; ainsi, tout en envisageant que la capacité de l'autostrade, estimée à 50 000 véhicules par jour, accroîtrait la fluidité des échanges, le rapport annonce qu'« il faut prévoir un métropolitain pour le transport des masses[56] ». Le projet d'autostrade est donc un équipement régional et industriel, tandis que le métro devrait desservir le territoire de la ville elle-même. Cette idée du métro de proximité — empruntée au modèle parisien — sera énoncée à plusieurs reprises par les autorités municipales qui voient dans un tel équipement une réplique à ceux qui voudraient démolir la ville pour élargir indéfiniment ses rues et boulevards ; elle s'oppose à l'idée d'un métro desservant une périphérie plus lointaine, comme c'est le cas à New York et à Londres. La Ville de Montréal pense donc pouvoir résoudre les problèmes de circulation en limitant les dégâts aux démolitions exigées par l'élargissement, entrepris au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, du boulevard Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque). Ainsi, le 25 juillet 1949, sous le titre : « M. Aimé Cousineau ne voit pas d'autre solution que la construction du métro[57] », *La Patrie* énumère les projets en cours de réalisation et ceux à l'étude :

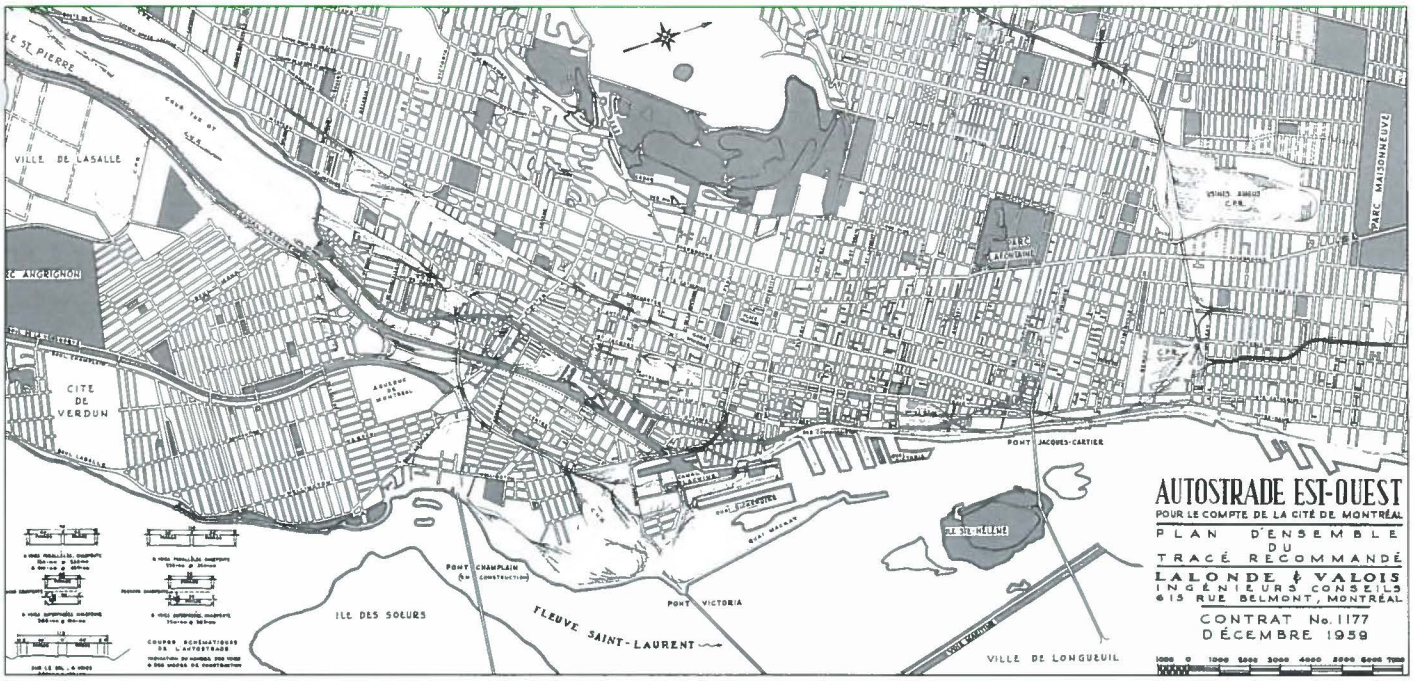
> [...] en plus de l'élargissement de la rue Dorchester, entre les rues Guy et De Lorimier, de la rue University, du boulevard Saint-Joseph, des rues Jean-Talon, Lajeunesse et de la Cathédrale et du prolongement de la rue Windsor à travers la gare Bonaventure, il faut compter les deux tunnels projetés dans l'avenue Christophe-Colomb et le boulevard Cavendish ainsi que deux tunnels supplémentaires sous le canal de Lachine : celui de la rue Saint-Rémi, pour lequel on a demandé des soumissions et celui de l'avenue Atwater dont les plans sont en préparation[58].

Enfin, de cette autostrade que l'on projette essentiellement pour contrer le déclin industriel de l'ouest et du centre de la ville, l'on spécifie en 1948 « qu'elle pourra [peut-être, plus tard ?] être prolongée vers l'est en suivant le fleuve jusqu'à l'extrémité de l'île[59] ». À ce moment-là, l'occupation industrielle des rives du Saint-Laurent ne dépasse guère les limites du quartier Hochelaga ; personne n'imagine que le port de Montréal se développera surtout vers l'est de la ville. De cette époque date donc l'idée voulant que l'axe est-ouest serve essentiellement à relier le centre (depuis le pont Jacques-Cartier) à la périphérie industrielle occidentale, et non à la périphérie orientale.

Le rapport intitulé *Une autostrade est-ouest* est soumis à la Commission d'étude sur les problèmes de la circulation et du transport à Montréal, dite « commission des Vingt-et-Un ». Le 18 janvier 1950, celle-ci conclut qu'il faut de façon urgente construire la portion centrale de l'autoroute projetée, prévoir 60 millions de dollars et de dix à quinze ans pour la construire en entier[60]. Puis, le 3 août 1953, *La Patrie* annonce : « Préparation des plans d'une première section de l'autostrade[61] ». Le texte précise que les plans détaillés pour la réalisation du parcours de l'avenue Atwater au pont Jacques-Cartier sont prêts ; mais deux jours plus tard, *La Presse* publie le « parcours projeté de l'autostrade est-ouest[62] » [ILL. 22] avec, en légende, la description du tracé proposé en 1948 auquel sont ajoutés quelques raccordements, dont une bretelle entre la rue Sherbrooke et le pont Jacques-Cartier[63]. On apprend alors que la Ville fait évaluer le coût du projet par une firme new-yorkaise et que celui-ci pourrait atteindre 80 millions de dollars.

De l'autostrade à l'autoroute : de projet en projet

Dans les années 1950, le projet d'autostrade est-ouest n'avance guère. D'une part, le projet est en concurrence avec celui du « boulevard métropolitain » que pilote la Commission métropolitaine de Montréal et qui progresse : la Ville procède déjà aux achats de terrains et aux expropriations requises en 1954 et le projet est lancé l'année suivante après que les responsables décident de prolonger la voie rapide contournant le mont Royal au nord vers Sainte-Anne-de-Bellevue, à l'ouest ; aux yeux de plusieurs, cette décision, à portée régionale, rend le projet d'autostrade de la basse ville obsolète. D'autre part, dès 1946, le rapport Gréber a attiré l'attention sur le potentiel monumental et historique du Vieux-Montréal. L'intervention, dans le projet élaboré par les consultants new-yorkais, de Jacques Gréber, adepte de la City Beautiful, a entraîné la révision du projet d'une voie élevée dans le corridor de la rue de la Commune, ainsi réduit à une voie de surface. Or, ce compromis, que favorisaient aussi les autorités du Port de Montréal, grevait considérablement les bénéfices — fluidité, volume du trafic — qu'avaient escomptés les promoteurs de



Ill. 23. « Autostrade est-ouest pour le compte de la Cité de Montréal Plan d'ensemble du tracé recommandé. Lalonde et Valois, ingénieurs conseils, décembre 1959 »
(Ministère des Transports Direction de l'île-de-Montréal)

l'autostrade. Enfin, plusieurs Montréalais influents[64] considéraient plutôt l'emprise du boulevard Dorchester élargi en vue de l'aménagement d'une voie rapide élevée qui serait plus déterminante au regard du problème de congestion qu'une autostrade longeant le port.

Le projet d'Aimé Cousineau n'est pas mort pour autant ; c'est officiellement *le* projet de la Ville de Montréal et il resurgit régulièrement. Ainsi, le 11 octobre 1953, *Le Petit Journal* énonce ceci :

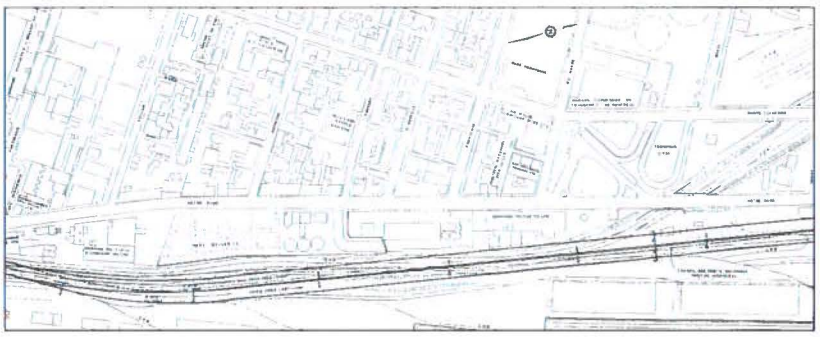
> On a enfin terminé les plans de la future autoroute de Montréal. Ce long boulevard, dont on parle depuis tant d'années, serait construit dans le bas de la ville et, en grande partie, longerait le fleuve Saint-Laurent. Il s'ouvrirait à la hauteur de l'avenue Westminster et se continuerait jusqu'à l'intersection des rues Viau et Notre-Dame, soit d'une longueur de plus de 6 milles[65].

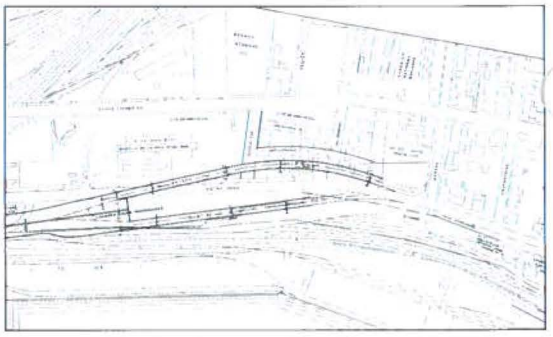
Régulièrement rappelé à l'ordre du jour, notamment grâce à la publication répétée des vignettes du rapport de 1948[66], le projet inaugure même un débat sur les mérites respectifs des voies élevées et des voies encaissées[67]. En 1954, l'élection du maire Jean Drapeau ne procure qu'un bref intermède, puisque le projet, alors mis au rancart, est relancé trois ans plus tard, dans la foulée de l'élection de Sarto Fournier. Au fil du temps, les oppositions que le projet suscite ne font qu'amplifier l'importance qu'il acquiert aux yeux des élus. Ainsi, en 1958, quand commencent les travaux du boulevard Métropolitain, le notaire Jean-Marie Savignac, nouveau président du comité exécutif (cependant affilié au clan de l'ancienne administration du maire Camillien Houde), annonce : « [...] le projet d'une autoroute à six voies, de l'ouest à l'est, en bordure du fleuve dans Montréal, laquelle relierait d'une part le boulevard Métropolitain et d'autre part l'autoroute Transcanadienne qui, à Longue-Pointe, irait se continuer sur la rive-sud[68]. »

Le 6 octobre 1958, la Ville commande aux ingénieurs Lalonde et Valois les plans d'une autoroute est-ouest[69]. Le mandat, élargi à quelques reprises, nécessite sans cesse une augmentation budgétaire supplémentaire ; l'escalade du coût met l'administration dans l'embarras à plusieurs reprises de 1958 à 1960[70]. Néanmoins, en vue des élections municipales de 1960, le maire Fournier s'engage à réaliser l'autoroute ; il propose alors de la considérer comme un tronçon de l'autoroute Transcanadienne, ce qui, selon ses dires, contribuerait à son financement. Le 25 mars 1960, le comité exécutif de la Ville reçoit les plans définitifs des ingénieurs Lalonde et Valois **[ILL. 23, 24]**. L'autoroute projetée va de l'ouest de l'île jusqu'à la rue Moreau, où elle rejoint la rue Notre-Dame Est ; elle coûterait 130 millions de dollars[71].

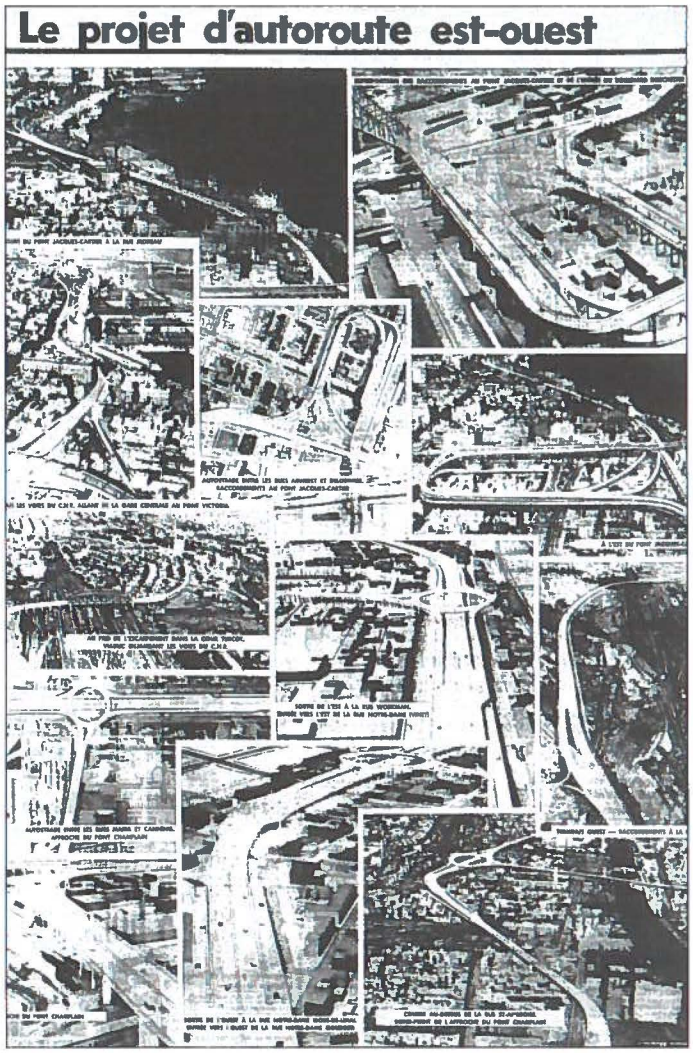
Le nouveau projet fait aussitôt la manchette des quotidiens de la métropole[72]. *La Presse* consacre une page entière aux photographies de la maquette qui le présente[73] **[ILL. 25]**, dont l'image permet à plusieurs journalistes de signaler que le tracé de l'autoroute longe toujours le Vieux-Montréal et que son profil, en voie élevée à l'approche du pont Jacques-Cartier, remet en question le projet, contemporain, de la cité de Radio-Canada[74]. Il est bon d'observer ici que, si le tracé de 1959 hypothéquait encore lourdement le Vieux-Montréal, en se superposant à la rue de la Commune, il ne nuisait que peu aux zones habitées des quartiers de l'est puisque, dans cette portion du territoire, l'autoroute se superposait aux voies ferrées du port.

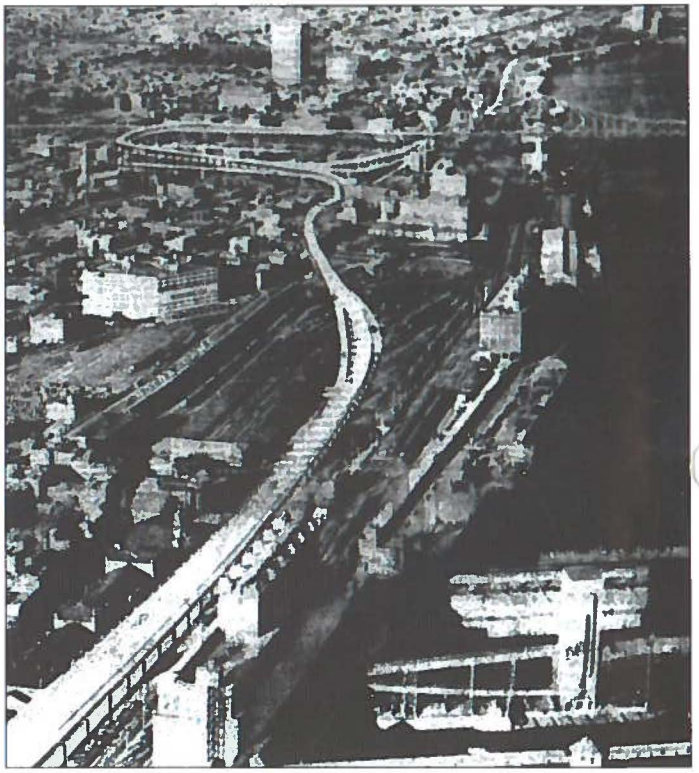
Le 14 avril 1960, quelques jours après le dévoilement du projet d'autoroute, la Commission métropolitaine de Montréal confie aux ingénieurs Lalonde-Girouard-Legendre la confection





Ill. 24. D'après le projet déposé en 1959, le tracé de l'autoroute épargnait le secteur d'habitation dans Sainte-Marie et Hochelaga ainsi que le parcours de la rue Notre-Dame Est, se superposant plutôt aux voies ferrées de la zone portuaire. Ce tracé découlait tout naturellement de celui en amont, qui se confondait au tracé de la rue de la Commune.
(Ministère des Transports, Direction de l'île-de-Montréal)

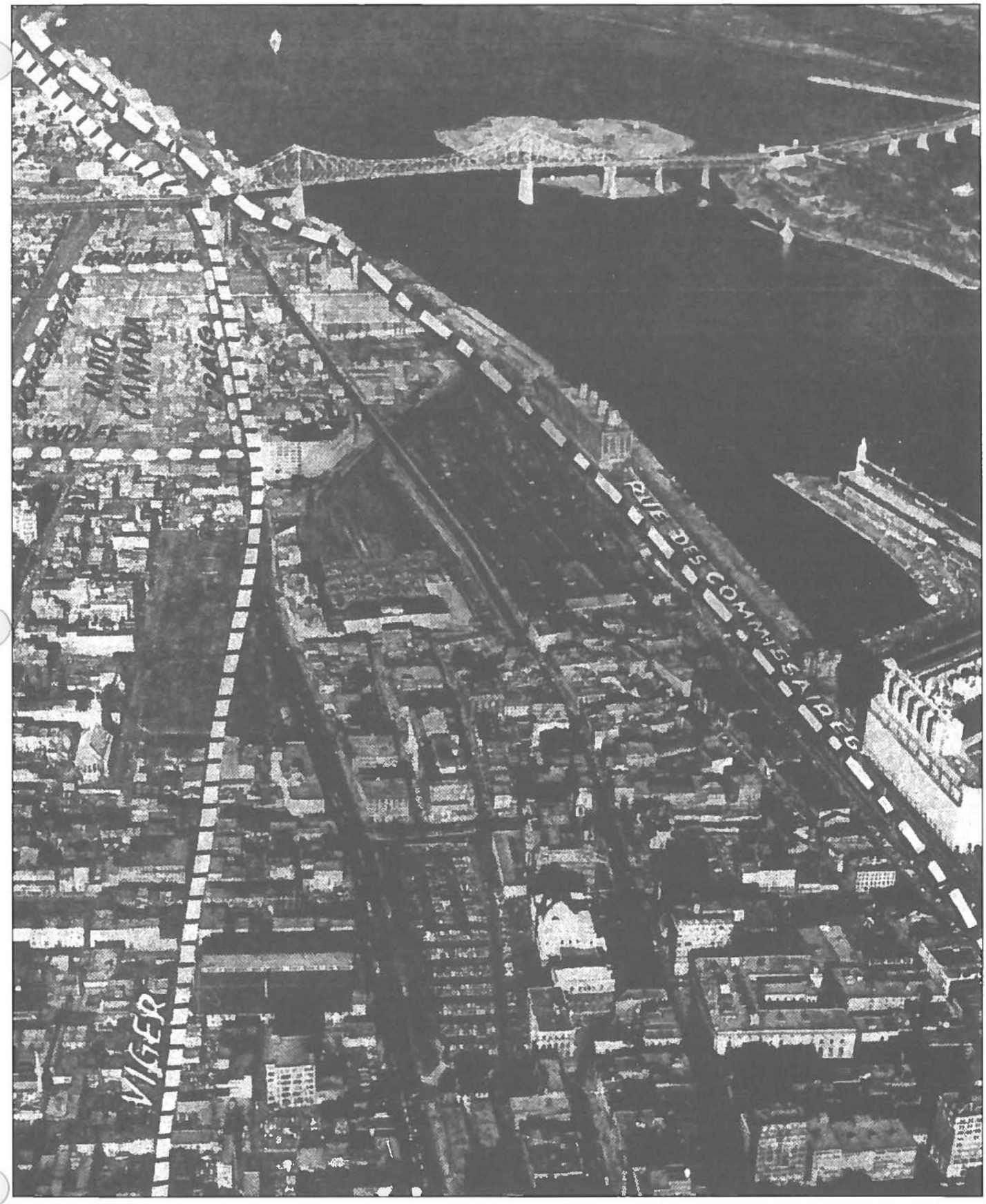




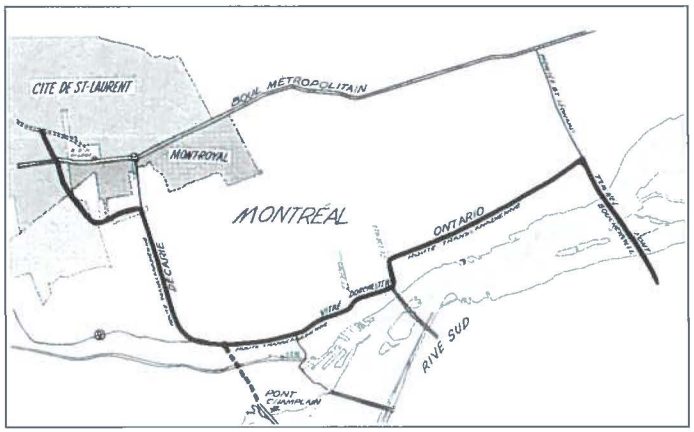
Ill. 25. (ci-dessus et ci-contre) « Le projet d'autoroute est-ouest »
(*La Presse*, 26 mars 1960)

d'un plan directeur routier pour l'ensemble de l'île de Montréal. Cette étude, qui sera déposée le 1er octobre 1961, inclut l'autostrade est-ouest et le boulevard Métropolitain, alors en construction, dans un plan directeur de transports dont le coût de réalisation est à l'époque estimé à 800 millions de dollars[75].

Entre-temps, pendant la campagne électorale de 1960, Jean Drapeau et son équipe s'opposent au projet d'autoroute dont ils contestent tant l'urgence que le tracé[76] ; ils proposent plutôt de construire le métro de Montréal, qui leur semble plus précisément être de compétence municipale que l'édification d'une voie rapide traversant la ville. Au début du mois d'octobre 1960, l'équipe du Progrès civique est portée au pouvoir à l'hôtel de ville de Montréal. Le signal est clair : les Montréalais auront un métro[77]. En revanche à Québec, l'« équipe du tonnerre » de Jean Lesage, élue en juin 1960, a entrepris de tenir sa promesse de moderniser le réseau routier du Québec et, sans attendre, a pris



Ill. 26. « Deux projets »
(*La Presse*, 30 août 1963)



Ill. 27. « La route Transcanadienne bifurquera quelque part à la hauteur du prolongement théorique du boulevard Cavendish, pour se continuer en direction sud, boulevard Métropolitain, passer à l'est de la cour de triage des Chemins de fer nationaux, s'incurver vers l'est pour atteindre le boulevard Décarie aux environs de la voie ferrée du Pacifique canadien. De ce point vers le sud, dans la direction générale du boulevard Décarie jusqu'à un autre point situé à l'est de l'ancienne cour de triage Turcot, à la rencontre du prolongement de la route « 2 » pour se raccorder au pont Champlain. Ce tronçon sera terminé en 1967. De cette jonction, en direction est, on croit que la route pourrait suivre la voie du Pacifique canadien, rejoindre la rue Vitré, jusqu'au carré Viger, bifurquer sur Saint-Denis, suivre Dorchester, Delorimier et Ontario jusqu'à l'entrée du tunnel-pont. »
(*La Presse*, 30 août 1963)

le projet d'autoroute en main. Le 27 octobre 1960, le ministre de la Voirie, Bernard Pinard, conclut avec son homologue fédéral une entente au sujet de la construction du tronçon québécois de l'autoroute Transcanadienne. Le tracé initialement prévu à cet égard doit traverser Montréal en se raccordant au boulevard Métropolitain[78] ; mais puisque le gouvernement fédéral refuse de contribuer au coût de construction et d'entretien de la portion du boulevard Métropolitain déjà mise en chantier, le gouvernement québécois, de concert avec la Ville de Montréal, propose d'explorer un autre tracé qui densifierait aussi le réseau routier de l'île de Montréal. Très tôt, le projet de tenir l'Exposition universelle à la Pointe-Saint-Charles aidant[79], les parties conviennent d'une voie de raccordement qui, depuis le boulevard Métropolitain, rejoindrait le bas de la ville dans l'ouest, en empruntant le corridor du boulevard Décarie. Dès lors, le controversé tracé ouest-est, au sud de l'île, reste en discussion.

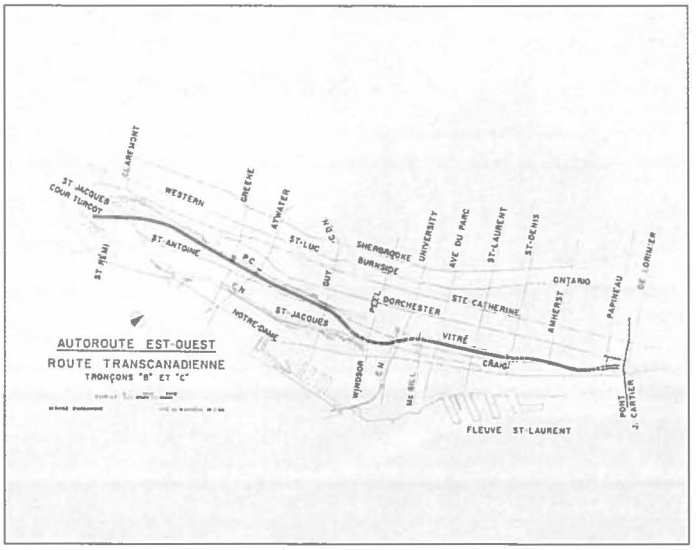
Le tracé que la Ville de Montréal continue de favoriser, depuis 1948, suscite des réactions de plus en plus vives. D'abord, dès le début des années 1960, les tenants de la conservation du Vieux-Montréal, en nombre croissant[80], ne le voient guère d'un bon œil — au même titre que Jacques Gréber, qui avait en ce sens commandé la révision du projet des années 1940. Leurs appels trouvent écho : en 1961, le Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal dresse un premier inventaire des bâtiments historiques. Puis la commission Viger, commission consultative chargée de voir à la préservation du Vieux-Montréal, est créée en 1962 et, l'année suivante, la législature provinciale promulgue une nouvelle Loi sur les monuments historiques. Le classement du Vieux-Montréal suit, en 1964 ; en ce qui concerne le projet d'autoroute, toutefois, le périmètre revendiqué par les groupes de pression et par la commission Viger est réduit par le législateur, ce qui, dans le territoire — exclu — au nord de la rue Notre-Dame, préserve la possibilité d'un tracé autoroutier dans le sillon des rues Craig et de Vitré.

Les autorités du Port de Montréal se joignent au débat. Le 15 décembre 1960, les consultants Van Ginkel Associates leur font rapport : ils recommandent de substituer à l'autoroute (que l'on prévoit désormais élevée et à six voies) « a well designed waterfront road », exclusivement réservée aux camions, érigée sur le territoire du port et reliant le pont Victoria au pont Jacques-Cartier[81] . Puis, le 28 janvier 1961, *La Presse* annonce en titre : « Blanche Lemco Van Ginkel se déclare contre une voie élevée est-ouest en bordure du port de Montréal[82]. » Bien connue à Montréal, l'architecte et urbaniste propose une solution de rechange : le tracé selon l'axe de la rue de Vitré, dont une portion, entre les rues Windsor et De Bleury, serait établie en tunnel, auprès du tunnel du métro, alors en construction. C'est ainsi qu'au 70e Congrès annuel de l'Association des architectes de la province de Québec est apparue et a été diffusée, dans les milieux professionnels, l'idée du tracé et de la figure actuelle de la portion centrale de l'autoroute Ville-Marie.

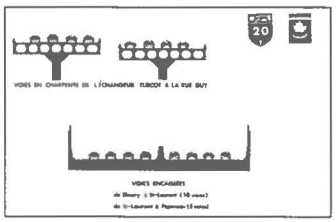
L'unanimité se fait rapidement sur ce tracé alternatif du centre-ville **[ILL. 26]**. En août 1963, on conclut une entente Ottawa-Québec-municipalités relative à la construction de l'autoroute Transcanadienne sur le territoire de l'île de Montréal, selon un tracé modifié dans le centre-ville[83]. Le tracé part du boulevard Métropolitain, emprunte le corridor Décarie jusqu'à la cour de triage Turcot, longe la voie ferrée, s'enfile dans le vallon du ruisseau Saint-Martin (rue de Vitré) et se poursuit sur le boulevard Dorchester ; à la hauteur du pont Jacques-Cartier, le tracé se replie vers le nord, dans l'axe de l'avenue Papineau et de la rue De Lorimier, pour ensuite se diriger vers l'est, jusqu'à la montée Saint-Léonard, en se superposant à la rue Ontario **[ILL. 27]**. Le plan du tracé de la rue Ontario est publié dans *La Presse*[84] et dans *The Montreal Star*[85] le 30 août 1963. Le 5 septembre, *Les Nouvelles de l'Est* annoncent que, sur ce tracé, « la route sera construite au ras du sol, en dépression ou en structure élevée, selon le cas, les obstacles et les besoins[86] ».

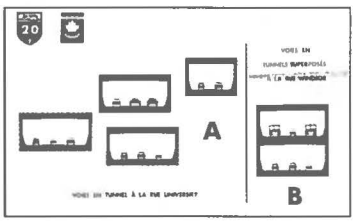
En fait, à partir de cette annonce de la fin de l'été de 1963, les tracés de la portion ouest et celui du centre-ville demeureront les mêmes. Une étude technique sur les tronçons B et C (Décarie-University et University-Papineau), déposée le 30 janvier 1964[87], consacre ces choix **[ILL. 28 à 32]**. Dès décembre 1963, le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal avait préparé quelques vues aériennes en perspective pour mieux vendre le projet aux autorités mais aussi à l'opinion publique **[ILL. 33, 34]**. Dans les deux cas, cette dernière ne se mobilisera que tardivement pour s'opposer au passage de la voie rapide. En revanche, le projet de la portion est de l'autoroute, quant à lui, connaîtra encore plusieurs rebondissements.

Ill. 28. « La Transcanadienne traversera Montréal du nord au sud et de l'ouest à l'est sur une distance de 12,9 milles. Ci-dessous partie du tronçon est-ouest entre la rue Aqueduc et les voies du Pacifique canadien. »
(*La Presse*, 10 avril 1964)



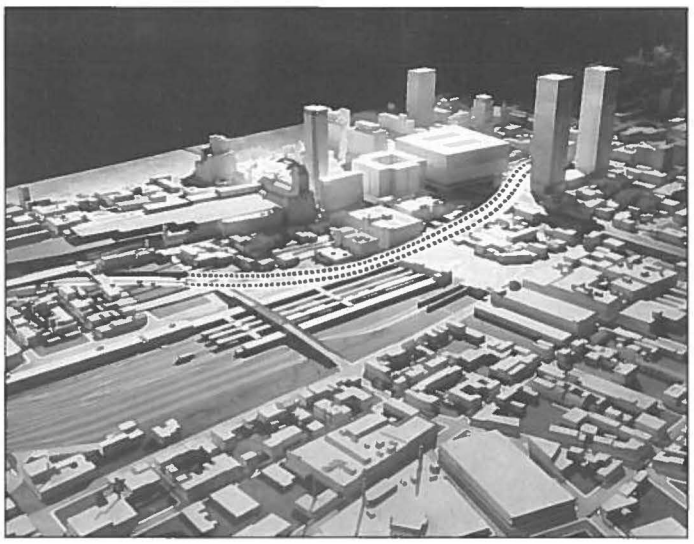
Ill. 31. Les tronçons B et C de l'autoroute est-ouest, selon le projet rendu public en avril 1964
(*La Presse*, 10 avril 1964)





Ill. 29. (à gauche) « Voies en charpente de l'échangeur Turcot à la rue Guy » et « Voies encaissées de Bleury à St-Laurent (10 voies); de St-Laurent à Papineau (8 voies) »
(*La Presse*, 10 avril 1964)

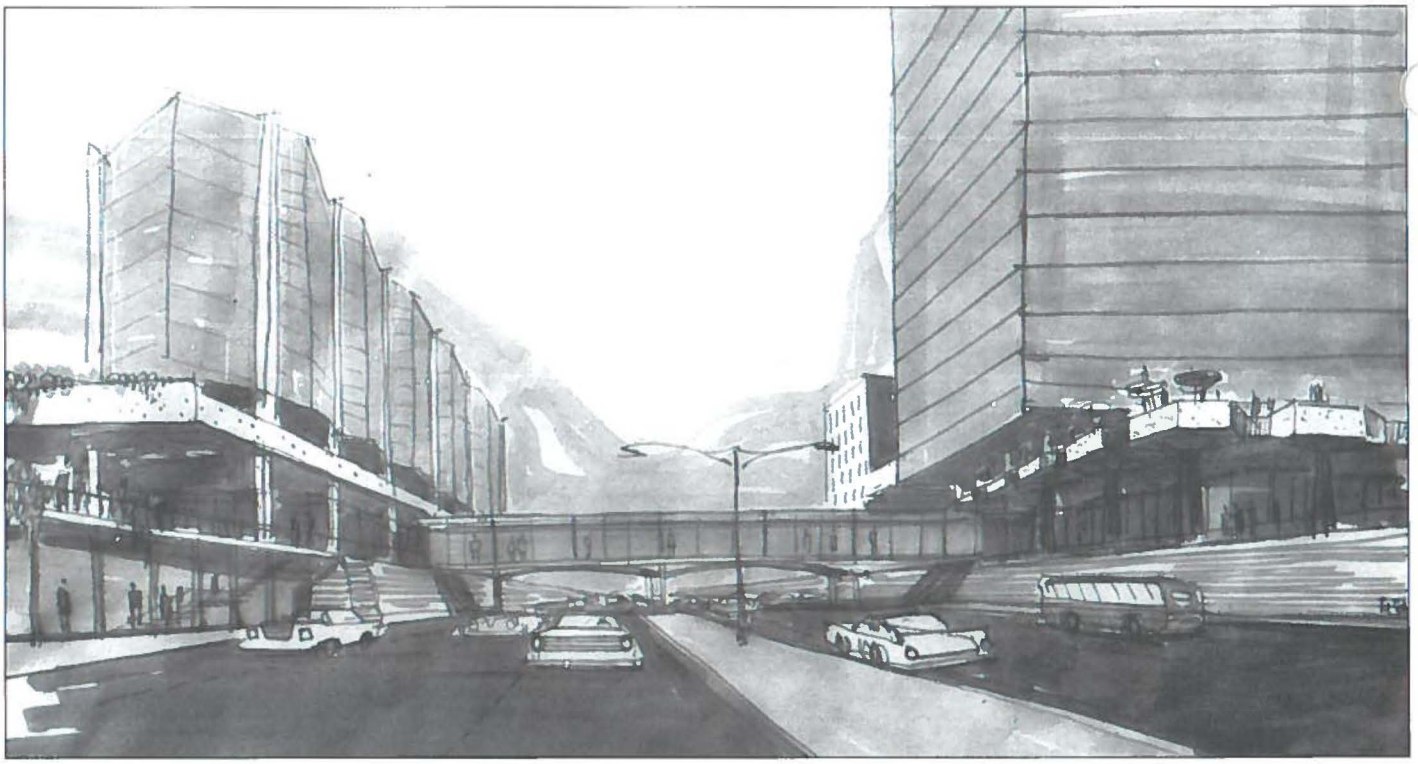
Ill. 30. (à droite) « Voies en tunnel à la rue University » et « Voies en tunnels superposés à la rue Windsor »
(*La Presse*, 10 avril 1964)

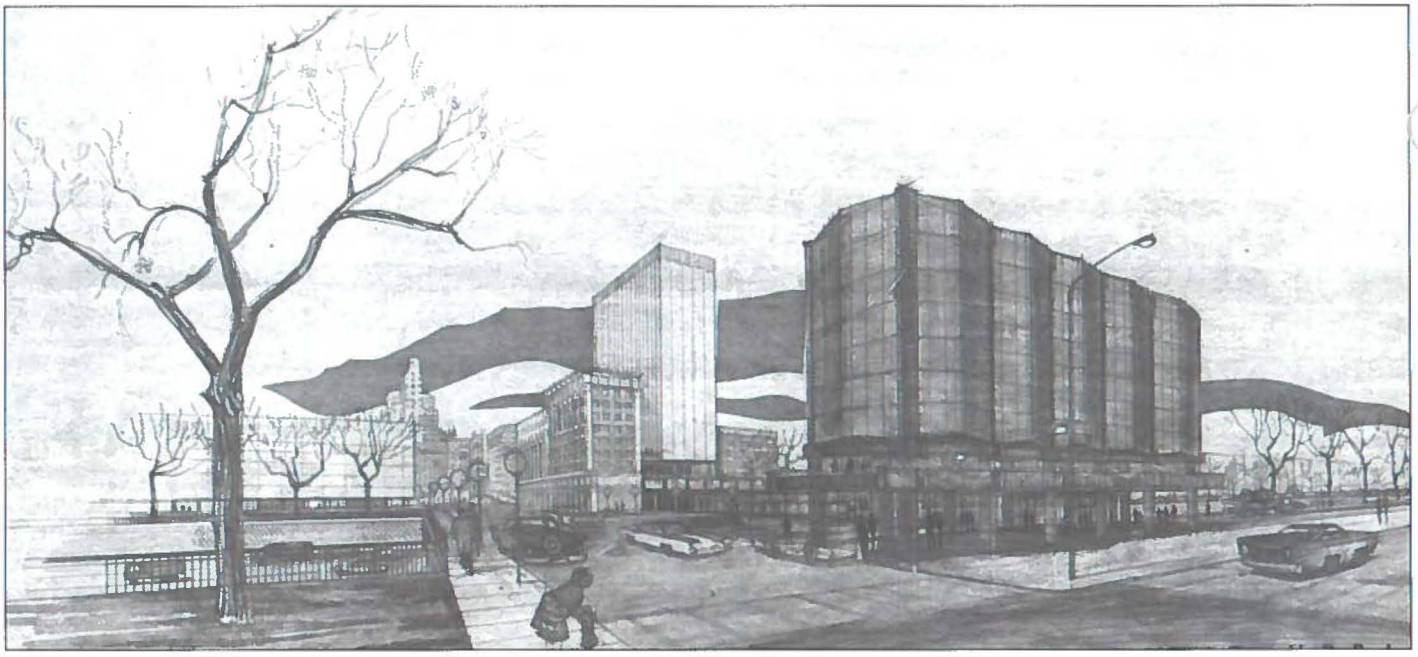


Ill. 32. « Dans le centre-ville, le tunnel dont l'arche d'entrée se situe immédiatement à l'ouest de la rue de la Montagne, chemine vers la rue Saint-Jacques et croise les rues Windsor et de la Cathédrale. À l'est de la rue University, on peut de nouveau apercevoir l'autoroute en dépression, au pied des tours jumelles de la Place Victoria. Sur la photo, dans la partie supérieure gauche, on reconnaît la gare Windsor et l'hôtel Laurentien. Au milieu de la photo, on reconnaît aussi l'hôtel Queen's et le bureau de poste qui fait face au carré Chaboillez. »
(*La Presse*, 10 avril 1964)

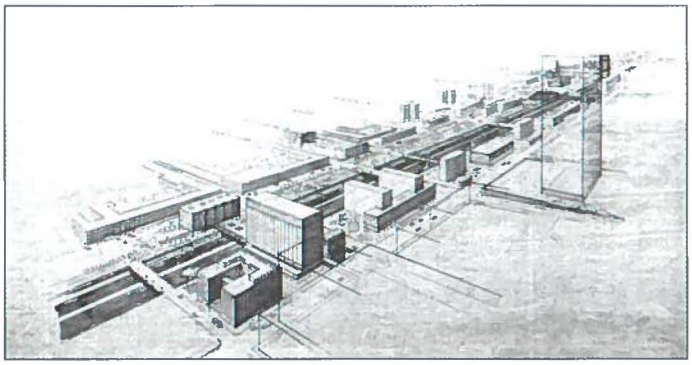
Le 14 octobre 1964, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal concluent une entente relative à un tracé modifié de l'autoroute Transcanadienne, pour éviter l'encombrement du boulevard Métropolitain — inachevé dans l'est — pendant l'Exposition universelle que l'on prévoit tenir, dorénavant, sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame[88]. Les parties conviennent du complètement temporaire du tracé initial de l'autoroute Transcanadienne (autoroute 20 avec raccordement vers le pont Champlain), en envisageant un nouveau tracé définitif, néanmoins trop coûteux pour une réalisation à court terme : le boulevard Métropolitain, le boulevard Décarie jusqu'à l'échangeur Turcot, puis un axe est-ouest qui longerait le fleuve en traversant le centre-ville. Les parties s'engagent néanmoins à ouvrir le boulevard Décarie à temps pour l'Expo 67 [ILL. 35, 36], de même qu'à construire les tunnels sous la « place Victoria », ensemble immobilier formé de deux édifices à bureaux dont celui que prévoyait occuper la Bourse de Montréal, et à aménager la portion restante du square Victoria, en surface. Le communiqué de presse qui relate la cérémonie de signature du protocole d'entente décrit ainsi le nouveau tracé définitif envisagé :

> [...] le tronçon de la route Transcanadienne s'amorçant au nord de l'échangeur Décarie, pour se continuer en direction sud-est jusqu'à l'échangeur projeté à l'extrémité est de la cour Turcot des chemins de fer nationaux et de là, obliquer vers le nord-est le long

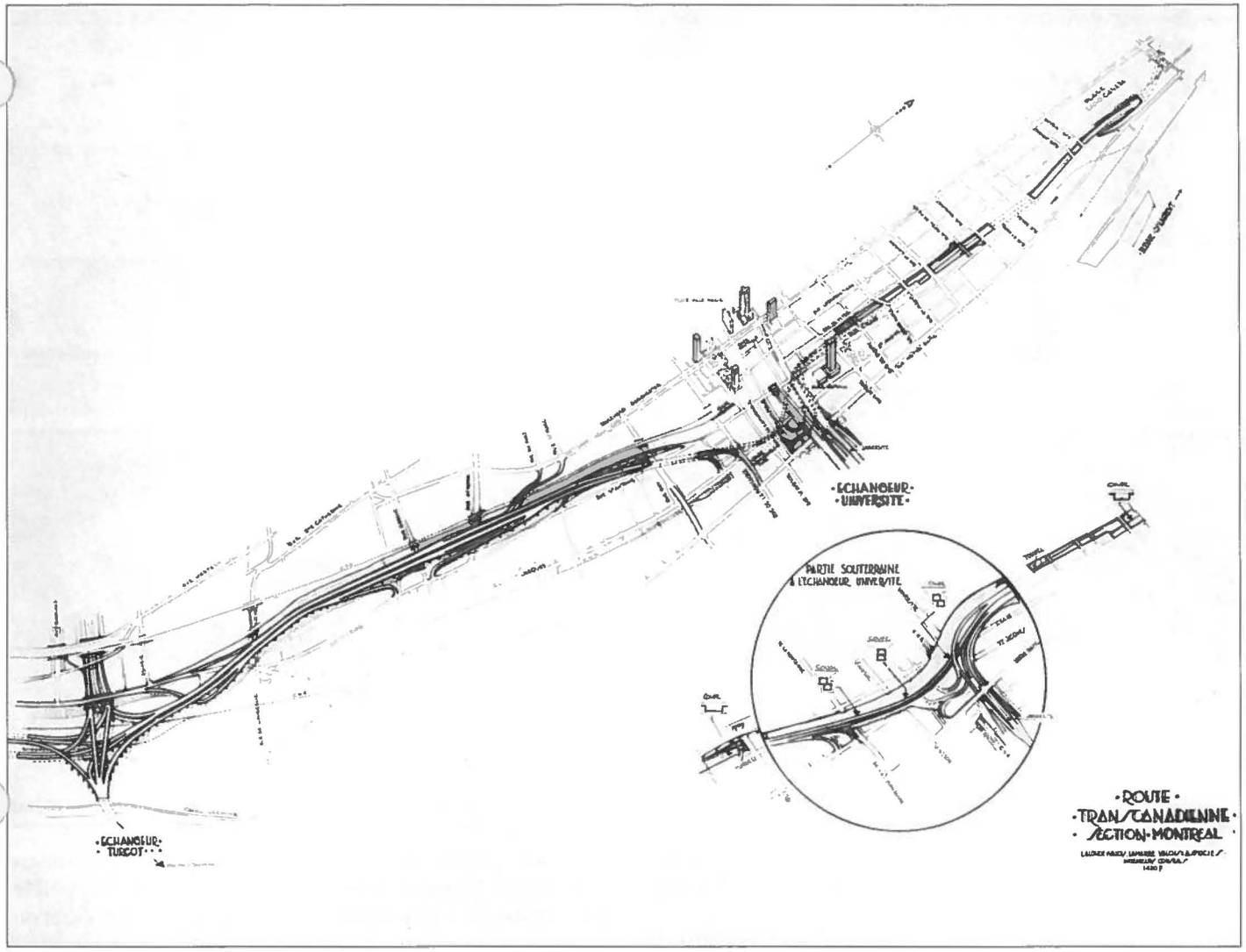




Ill. 33. Perspectives de l'autoroute projetée en décembre 1963
(Archives de la Ville de Montréal)

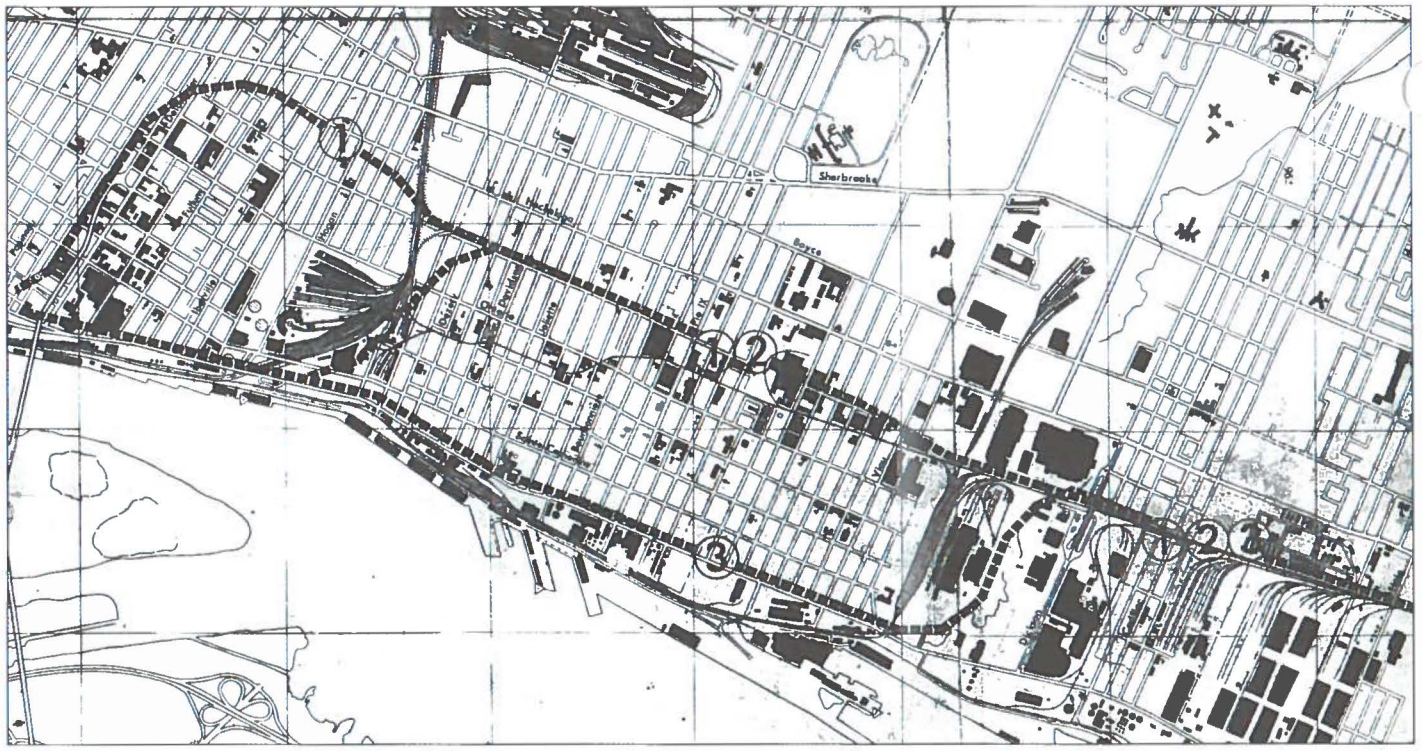


Ill. 34. « Vue aérienne de l'autoroute – Tronçon C – Service d'urbanisme, décembre 1963 »
(*La Presse*, 10 avril 1964)



Ill. 35. « Échangeur Université – Route Transcanadienne, section Montréal »
(*La Presse*, 12 novembre 1966)

Ill. 36. Vue générale de l'échangeur Turcot, dont la construction a été terminée en novembre 1966. En haut de l'image, le chantier de l'autoroute Décarie, en cours
(*La Presse*, 5 novembre 1966)



Ill 37. Les tracés analysés dans le rapport du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal de 1966
(Ministère des Transports, Direction de l'île-de-Montréal)

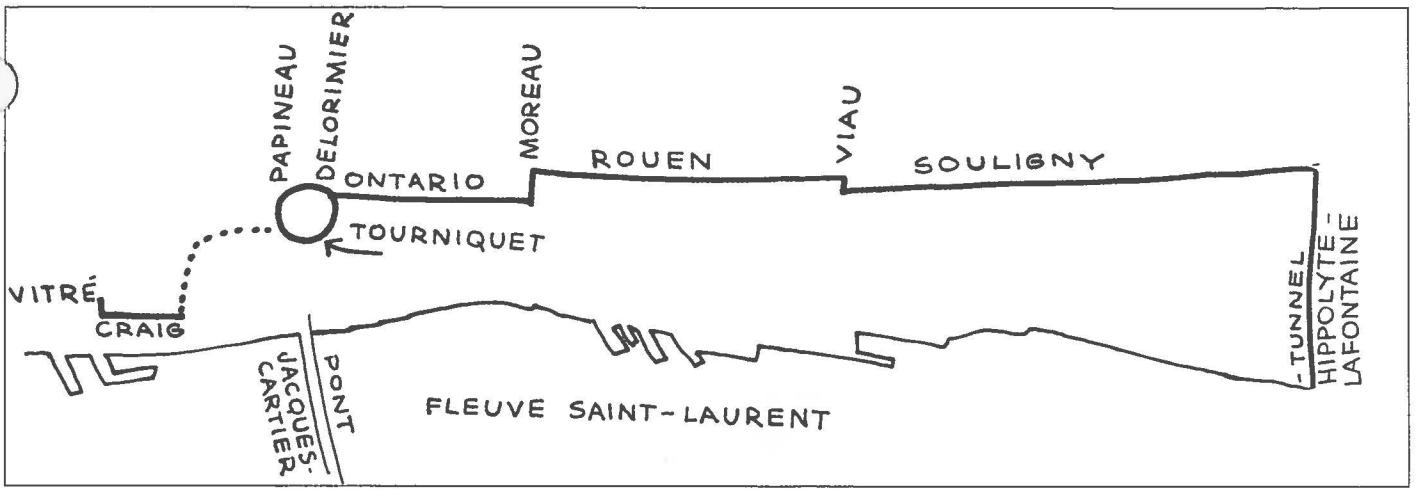
> des voies de chemin de fer Pacifique Canadien et de la rue Vitré pour atteindre la Montée Saint-Léonard à la hauteur de la rue Hochelaga et de là s'incurver pour traverser vers le sud-est pour traverser le fleuve Saint-Laurent par le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.
>
> Le tracé sera précisé à l'aide des études antérieures déjà faites tant pour le boulevard Décarie que pour l'autostrade est-ouest, en tenant compte de la desserte générale du territoire mais à condition que ceci n'entre pas en conflit direct avec les normes et les caractéristiques maîtresses de la route Transcanadienne[39].

Comme on le voit, quoique le tracé soit précis dans l'ouest et au centre-ville, il reste vague dans la portion est ; l'axe de la rue Hochelaga est à peine mentionné. L'ampleur de l'aménagement est néanmoins connue : « la chaussée rapide aura 6 voies de circulation et elle sera flanquée de chemins de service partout où cela sera jugé nécessaire ». Aucune surprise à ce que, aussitôt, pour rassurer une opinion publique inquiète, le ministre Pinard déclare : « La route Transcanadienne ne sera pas un mur de Chine entre les régions sectionnées[40] ».

En fait, pendant l'année, grâce à une entente avec le ministère de la Voirie, la Ville de Montréal prend son temps pour évaluer plusieurs tracés pour l'est de son territoire. C'est que l'imminence de l'Expo 67 préoccupe bien plus les édiles municipaux qu'un lien est-ouest qui ne saurait être prêt à temps. On voit donc à la construction des îles, on se soucie du métro dont on veut étendre le réseau et l'on accorde la priorité aux accès au site de l'exposition : voies rapides depuis le sud (États-Unis) et depuis l'ouest (l'Ontario et l'aéroport de Dorval), et complètement du pont tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine pour parer à la congestion escomptée sur les ponts Champlain, Victoria et Jacques-Cartier.

Des équipes étudient cinq tracés de l'autoroute est-ouest, entre le pont Jacques-Cartier et le pont tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Tous sont situés au sud de la rue Sherbrooke et ont en commun de parcourir des quartiers densément construits et habités : Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier[41]. Le premier tracé, en contrebas de la terrasse Sherbrooke, est très tôt éliminé : il serait très long et le terrain, en glaise, pose des difficultés. Le deuxième tracé, qui longe les voies du Canadien national de part et d'autre de la rue Ontario, est aussi rejeté : l'espace est insuffisant et le parcours est encombré d'entreprises industrielles dont le déplacement serait coûteux. Le tracé suivant l'emprise de la rue La Fontaine est rejeté en 1966 : il aurait scindé toutes les paroisses en deux. En bout de piste, deux tracés restent sur la table. L'un considère l'emprise de la rue de Rouen, avec une variante pour la partie du tracé qui parcourt le quartier Sainte-Marie : passer par l'axe de l'avenue Papineau pour rejoindre la rue de Rouen ou passer par la cour de triage d'Hochelaga pour y arriver. L'autre est le tracé de la rue Notre-Dame Est.

La Ville de Montréal opte pour le tracé de la rue de Rouen, en tranchée, sur le modèle du boulevard Décarie, en incluant les voies ferrées dans la tranchée. Le ministère de la Voirie, pour sa part, favorise le tracé de la rue Notre-Dame Est. Les enjeux sont d'envergure. La Ville veut une autoroute urbaine qui serve avant tout à la population locale, à la fois en lui donnant un accès plus rapide au centre-ville mais aussi en libérant les rues du quartier du trafic de transit ; elle juge aussi que le tracé de la rue de Rouen est le plus logique, puisqu'il sépare deux zones distinctes de



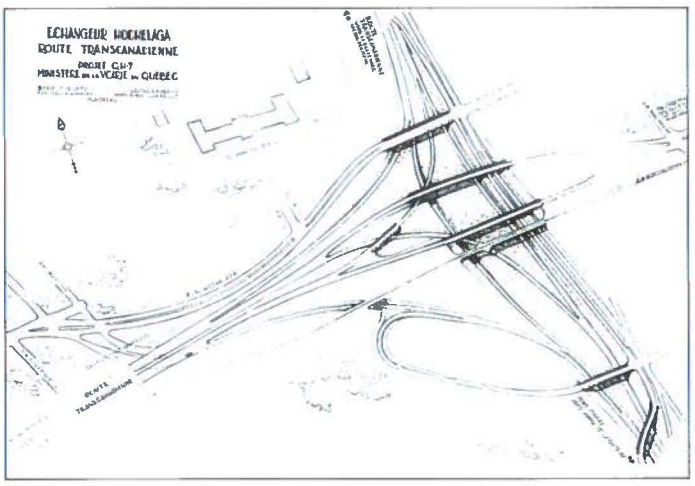
Ill. 38. L'état du tracé en décembre 1967
(*La Presse*, 22 décembre 1967)

Ill. 39. Autoroute est-ouest, de l'échangeur Hochelaga vers l'ouest. Photomontage du tracé privilégié par la Ville, daté du 25 septembre 1968
(Ministère des Transports, Direction de l'île-de-Montréal)

peuplement, ce qui le constitue déjà en frontière naturelle entre les paroisses anciennes (sud) et nouvelles (nord). Puis, les édiles municipaux ont en tête l'axe nord-sud — la future autoroute Papineau, l'équivalent de l'autoroute Spadina de Toronto — qui devrait relier le boulevard Métropolitain et le nord de l'île au pont Jacques-Cartier ; faire remonter l'axe est-ouest vers le nord, pour qu'il rejoigne la rue de Rouen remettrait entre les mains du gouvernement la réalisation de la portion la plus coûteuse de la future autoroute Papineau[92].

Le ministère de la Voirie ne voit pas la situation du même œil. D'abord, sa mission concerne plutôt le transport interurbain ; il cherche donc à éviter la multiplication des interconnexions. Puis, les ingénieurs du Ministère sont hésitants à l'idée de faire transiter le trafic lourd et les matières dangereuses à travers des zones densément habitées. Enfin, l'évaluation des démolitions nécessaires au dégagement des emprises est concluante aux yeux du Ministère : il faudrait déloger 2 000 personnes dans l'axe de la rue de Rouen, contre 1 200 dans l'axe de la rue Notre-Dame Est, et les bâtiments touchés dans le second cas sont plus vétustes, ce qui suppose des expropriations moins coûteuses que celles des bâtiments plus récents que requerrait le tracé de la rue de Rouen. Enfin, le tracé de la rue Notre-Dame Est ne suppose pas un déplacement coûteux des voies ferrées : l'autoroute passerait par-dessus ou par-dessous les voies existantes.

À la fin de l'été 1966, la Ville de Montréal transmet au ministère de la Voirie une série d'études sur les deux tracés en cause[93] [ILL. 37]. Parmi elles, l'analyse visuelle de ces tracés, contenue



Ill. 40. « Échangeur Hochelaga, route Transcanadienne »
(*La Presse*, 12 novembre 1966)

dans le rapport de Jean-Claude Marsan[44] posait les enjeux de l'intégration du tracé à l'environnement urbain :

> D'une façon théorique, le choix d'un tracé, si on l'envisage du point de vue de l'incidence visuelle, doit être facteur d'un double principe d'intégration :
> intégration de l'automobiliste avec le macro-environnement ;
> intégration de la structure même de l'autoroute dans l'environnement urbain.
> Donc, dans l'étude qui nous occupe, nous considérerons chaque tracé retenu du double point de vue de l'automobiliste et du citadin.

Jean-Claude Marsan rejette le tracé de la rue Hochelaga dans le quartier Sainte-Marie, « homogène et très sain, tant du point de vue communautaire que du point de vue de la qualité de la trame urbaine et des bâtiments [...] Ce serait guillotiner ce quartier que d'y passer une autoroute élevée ou en dépression. La solution la moins préjudiciable serait celle du tunnel ; la meilleure solution : passer l'autoroute en dehors de cette concentration. » L'auteur favorise plutôt un tracé oblique depuis la rue Notre-Dame Est vers la rue de Rouen. Cependant, « traversant la cour de triage Hochelaga, il devient impératif de passer en structure. De ce fait, il serait préférable, pour le profil, de se maintenir en structure élevée de l'avenue de Lorimier au point de jonction de la rue de Rouen. »

Pour la portion de la rue de Rouen elle-même, l'auteur constate que cette rue « constitue une transition naturelle entre deux agglomérations dont les développements physiques diffèrent beaucoup » et qu'il n'y a aucun inconvénient pour le citadin à passer l'autoroute dans cet axe : « Au contraire, une autoroute – obligatoirement en dépression – dans l'axe de cette rue ne ferait que souligner une transition qui existe déjà et est justifiée. » Marsan signale quand même que, pour l'automobiliste, « le grand inconvénient de ce tracé n° 1, en dépression, est de n'offrir aucune perception du macro-environnement ».

Quant au tracé de la rue Notre-Dame Est, le rapport énonce ce qui suit : « Notons globalement que ce tracé est logique puisqu'il passe à la transition de deux secteurs d'occupations différentes, sans relations ou points communs entre elles ; dominante domiciliaire au nord, occupation portuaire au sud ». Lorsqu'il aborde le choix d'un type d'autoroute, Jean-Claude Marsan écrit de la structure élevée sur ce tracé qu'elle est un « excellent choix pour l'automobiliste, lui donnant une vue presque permanente sur le fleuve et constante sur le centre-ville s'il circule d'est en ouest ». Il note ensuite qu'une voie au sol annule les avantages pour l'automobiliste, tandis que pour le citadin elle a « le net désavantage de créer une barrière physique et psychologique, limitant l'accès au fleuve, notamment pour le parc au sud de la rue Dufresne et au sud du boulevard Morgan ». Enfin, Marsan privilégie une voie en dépression puisque dans ce cas, « la barrière visuelle est supprimée, il y a transition entre le port et le quartiers domiciliaires ». Il regrette toutefois que sur ce tracé, comme pour le tracé de la rue de Rouen, « la perception pour l'automobiliste est nulle ».

Comme on le voit, en 1966, Jean-Claude Marsan favorise donc les voies rapides en dépression, qu'il s'agisse du tracé qui emprunte l'axe de la rue de Rouen ou de celui qui emprunte l'axe de la rue Notre-Dame Est, préférant néanmoins ce dernier du point de vue « du citadin ». L'analyse de Jean-Claude Marsan est cependant contredite par un autre rapport, toujours destiné au Service d'urbanisme et signé par Jacques Trudel et Yves Charron. Les deux auteurs rejettent l'option du tracé de la rue Notre-Dame Est :

> La construction d'un tronçon d'autoroute parallèle à la rue Notre-Dame, et dont l'emprise devrait passer, semble-t-il, au nord de la rue Notre-Dame, aurait pour effet d'entamer considérablement l'ensemble majeur du quartier Maisonneuve, et de détruire des éléments intéressants tels qu'une partie plantée de grands arbres, du parc Morgan, le couvent d'Hochelaga, la petite place du Moore Convalescent Home, et de nombreux beaux arbres. De plus, chacune des rues transversales serait amputée des bâtiments formant le coin (comme c'est le cas du boulevard Dorchester), ce qui serait très préjudiciable au quartier, vu la qualité de ces rues[45].

Cette « correction » va dans le sens de l'ensemble des études relatives à la géométrie du tracé et au coût menées en 1966 pour la Ville de Montréal ; elle permet donc d'appuyer le choix de l'axe de la rue de Rouen. Comme le maire Jean Drapeau a obtenu un droit de veto sur ce dossier, au lendemain des élections provinciales qui ont porté au pouvoir un gouvernement de

Ill. 41. L'échangeur Turcot et le tronçon A de l'autoroute, terminée en 1972
(photothèque *La Presse*)

l'Union nationale dirigé par Daniel Johnson en 1966, la Ville de Montréal se déclare officiellement favorable au tracé de la rue de Rouen, au départ de l'axe de l'avenue Papineau et de la rue De Lorimier en 1967 [ILL. **38, 39**]. Le ministère de la Voirie confie donc des mandats pour préparer les plans du tronçon D de l'autoroute est-ouest. Au début de 1969, tous les plans sont prêts pour la portion « en charpente » de la voie élevée entre la rue Dickson et la montée Saint-Léonard, où se trouve l'échangeur Hochelaga — terminé à temps pour l'Expo 67 [ILL. **40**] —, et dont le tracé reçoit l'aval de la Ville et du Ministère. Quelques mois plus tard, les ingénieurs achèvent les plans préliminaires pour la portion, en dépression, entre les rues Viau et Dézéry, dans Hochelaga-Maisonneuve ; l'année suivante, apparaissent les premiers plans de la portion du tracé entre les rues Dézéry et Fullum, sur un parcours où alternent les voies élevées et les voies encaissées.

Dès 1965, la Ville de Montréal, convaincue que son option en faveur de l'axe de la rue de Rouen s'imposerait, avait entrepris des travaux de réfection sur la rue Notre-Dame Est. En effet, le 24 août 1965, *Le Flambeau de l'Est*, journal de quartier, annonce ceci : « Transformation de la rue Notre-Dame en un magnifique boulevard[96] ». L'article décrit brièvement le projet de réfection :

> Il est ensuite probable qu'au cours de l'été 1966, après tous les travaux d'enfouissement des conduites, les ouvriers se remettent au travail pour construire un nouveau pavage et de nouveaux trottoirs, tout au long de la rue Notre-Dame, entre la rue Viau et les limites de Montréal-Est. Fait à noter : des arbres seront plantés en bordure du nouveau boulevard, ce qui permettra ainsi de réparer une « omission » du Service des parcs[97].

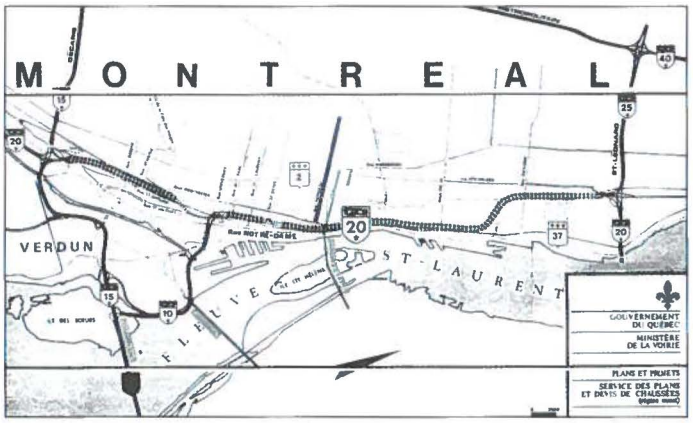
Au printemps de 1970, tout semble donc prêt pour que le projet aille de l'avant. Plus de 60 années ont passé depuis que la première idée d'un axe est-ouest traversant l'île a été émise. Le boulevard Métropolitain, première manifestation concrète de cette idée, dont la première portion avait été inaugurée le 24 juin 1960, est déjà utilisé à pleine capacité et, faute de lien rapide nord-sud, n'aide en rien à soulager le trafic de plus en plus lourd dans l'axe est-ouest au bas de la ville, avec le redéploiement du port de Montréal vers l'est de l'île.

L'autoroute en chantier

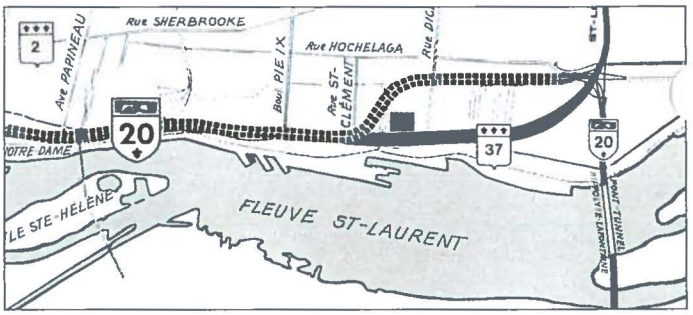
Après une campagne électorale mouvementée sur le thème des « 100 000 emplois », au lendemain de la crise d'Octobre, le nouveau gouvernement libéral, élu en mai 1970, met en chantier de grands projets. Aux yeux du premier ministre, le chantier de l'autoroute est de nature à relancer l'activité ; il devrait sortir la métropole de la léthargie dans laquelle elle s'est enfoncée au lendemain de l'Expo 67.

Le 18 novembre 1970, le premier ministre Robert Bourassa annonce à l'Assemblée nationale la construction de l'autoroute Ville-Marie, de l'échangeur Turcot au square Viger. Les plans et devis étant fin prêts pour cette portion du corridor, Bernard Pinard, de retour au portefeuille de la Voirie, fait paraître les appels d'offres le même jour. Les événements vont rondement puisque, le 21 décembre, les autorités procèdent à l'inauguration des travaux par une symbolique pelletée de terre dans le secteur de la cour Turcot [ILL. **41**, PL. **4a**].

Aussi, le gouvernement n'hésite pas à aller de l'avant. Le 22 décembre 1970, le ministre Pinard annonce le tracé de la portion est de l'autoroute, de la rue Viau à la montée Saint-Léonard[98]. Un premier contrat de 25 millions de dollars est accordé à la firme Francon pour la construction de cette portion surélevée, qui doit logiquement se raccorder au tracé qui se confond avec la rue de Rouen, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.



Ill. 42. « La décision est prise. Le ministère de la Voirie a choisi le tracé définitif de l'autoroute ouest-est, dans sa section qui part de la rue Papineau et rejoint la Montée Saint-Léonard, avec ouverture, au sud, vers le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et au nord, vers le boulevard Métropolitain. Comme le montre la carte, ce tracé suivra la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Viau et, au-delà, pointera vers le nord en direction de la ligne de chemin de fer, pour ensuite la longer jusqu'à l'échangeur Hochelaga, à l'intersection de la Montée Saint-Léonard. »
(*La Presse*, 13 juillet 1971)



Ill. 43. « Le croquis topographique illustre le tracé initial (lignes brisées) à partir de la rue Saint-Clément comparativement au nouveau tracé (lignes continues) qui longe la rue Notre-Dame pour finalement remonter et rejoindre l'échangeur Hochelaga. »
(*La Presse*, 8 novembre 1972)

Cependant, le débat s'envenime autour du projet qui suscite de plus en plus d'opposition, tant et si bien que, lors de l'inauguration de la portion allant de la rue Guy à la rue Sanguinet, le 23 mai 1974, *La Presse* annonce : « L'autoroute est-ouest inaugurée en cachette »[99]. Dans sa portion ouest et au centre-ville, le chantier de l'autoroute surprend une opinion publique jusque-là passablement indifférente. Les inconvénients créés par le chantier — notamment le bruit dans le bas de Westmount —, des débats sur l'insuffisance d'accès à l'autoroute pour les riverains et le spectacle des démolitions au centre-ville suscitent la grogne et la vindicte populaire ; quelques notables et intellectuels prennent aussi fait et cause contre le projet. Ainsi, en décembre 1970[100], Gérard Pelletier, alors secrétaire d'État du gouvernement fédéral, condamne l'« impensable charcuterie » de la percée d'une autoroute au cœur de la ville ; puis, en décembre 1971, Robert-Guy Scully signe un texte évoquant la « beauté d'Hochelaga[101] », quartier de la ville qui, à défaut de notoriété, mérite mieux, selon lui, que d'être éventré par une voie rapide : « il s'agit d'un des plus beaux coins de la ville. Demandez à une personne vraiment cultivée ce qu'elle préfère, les façades, les balcons et les escaliers d'Hochelaga, uniques au monde ou les reconstructions en pacotille d'un Vieux-Montréal pour vieux touristes[102]. »

Le geste d'opposition décisif est cependant la création, le 14 janvier 1971, du Front commun contre l'autoroute est-ouest dont le sociologue Mark Zannis, l'architecte Gaétan Biancamano et le syndicaliste Michel Bourdon sont les principaux animateurs. Le regroupement rallie autant les intellectuels et les professionnels de la métropole que les organisations populaires des quartiers visés par le projet ; l'enjeu se transpose rapidement dans l'arène politique, autant auprès des autorités municipales qu'à l'Assemblée nationale du Québec. Le Parti québécois de René Lévesque et le Rassemblement des citoyens de Montréal de Jean Doré inscriront tous deux leur opposition au projet dans leurs discours et dans leurs programmes électoraux.

Le 21 janvier 1971, à peine quelques jours après la création du Front, les autorités municipales font pression sur le gouvernement Bourassa afin qu'il suspende les travaux relatifs au tronçon d'autoroute dans l'est et qu'il exige du ministère de la Voirie de nouvelles études sur le tracé. À l'approche de la tenue des Jeux olympiques de 1976, la Ville de Montréal souhaite remettre la construction de la portion est à plus tard — on évoque les années 1980 — et propose au gouvernement de mettre en priorité l'extension du métro en réaffectant les budgets. Il faut savoir qu'à la même époque le gouvernement ontarien annonce la mise au rancart du projet d'autoroute Spadina, axe nord-sud prévu au cœur de Toronto[103]. Les édiles municipaux, qui jusque-là avaient privilégié l'axe de la rue de Rouen dans l'est, en vue de la réalisation de l'autoroute Papineau, constatent que ce projet ne recevra jamais l'aval de l'opinion publique. Du coup, le tracé de la rue Notre-Dame Est leur paraît acceptable, d'autant plus qu'il ne requiert pas autant de démolitions. Cependant, en janvier 1971, aucun projet précis de voirie n'a encore été établi pour ce corridor et les services techniques de la Ville ne sont pas nécessairement du même avis que les élus.

Le 28 janvier 1971, le premier ministre Bourassa, qui tient à réaliser sa promesse de créer 100 000 emplois, affirme qu'il n'est pas question d'arrêter le projet d'autoroute est-ouest. Le 2 février, il annonce cependant que, pour donner suite aux pressions du Front commun contre l'autoroute est-ouest, le tracé prévu va être modifié entre les rues Sanguinet et Viau. Enfin, le 22 mars, le rapport commandé par le ministère de la Voirie aux ingénieurs du projet souligne les avantages qu'offre l'axe de la rue Notre-

Ill. 44. « Les maisons de la zone expropriée du quartier Hochelaga-Maisonneuve se sont vidées les unes après les autres laissant la route libre au bélier mécanique démolisseur. Cinq mois avant la date ultime d'expropriation, le 1er mai prochain, il ne reste, entre les rues Fullum et Saint-Clément, qu'une soixantaine de familles. »
(*La Presse*, 23 novembre 1972)

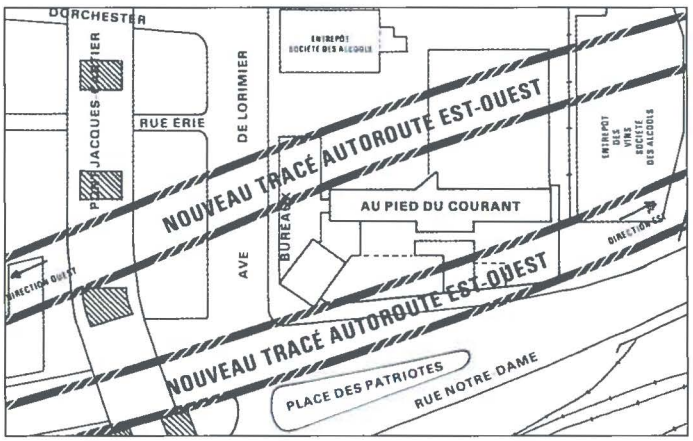
Ill. 45. « La plus vieille école du quartier Hochelaga-Maisonneuve, sur la rue Hudon, n'a pas résisté aux démolisseurs qui ont toutefois respecté le mur mitoyen de la maison qui est toujours habitée. L'école ne servait plus que d'entrepôt depuis quelques années. »
(*La Presse*, 7 novembre 1972)

Ill. 46. « Une tranche du quartier Hochelaga-Maisonneuve est ravagée... »
(*La Presse*, 23 novembre 1972)

Dame Est par rapport à l'axe de la rue de Rouen. Aimé Desautels, directeur du Service de l'urbanisme, formule cependant des réserves au maire Drapeau : dans le projet à l'étude, la voie serait élevée sur 92 p. cent de son parcours ; le corridor n'a pas de voie latérale au nord et utilise l'emprise de Notre-Dame comme voie latérale au sud. Surtout, Aimé Desautels est ferme : la Ville doit s'objecter à une structure élevée et réclamer une autoroute en tranchée[104].

Curieusement, au beau milieu de la controverse, la Société Saint-Jean-Baptiste propose au gouvernement de nommer l'ouvrage contesté « autoroute Ville-Marie[105] ». Il s'agit en quelque sorte d'utiliser l'équipement pour porter la mémoire de l'héroïque fondation de Montréal dans le paysage. Par bribes, la presse laisse filtrer quelques informations sur le projet d'un nouveau tracé en gestation. Ainsi, le 14 avril 1971, *Les Nouvelles de l'Est* annoncent : « L'autoroute Est-Ouest empruntera le côté nord de la rue Notre-Dame[106] ». L'article est illustré par une photo de la maquette qui dévoile le nouveau tracé. Enfin, le 12 juillet 1971, le gouvernement du Québec proclame officiellement le changement du tracé et présente quelques images de l'autoroute qui traversera les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier[107] **[ILL. 42, 43]**.

La Commission d'audiences publiques populaires, créée par le Conseil de développement social du Montréal métropolitain et appuyée par une majorité d'organismes populaires de l'Est montréalais, analyse le projet et reçoit des mémoires et des avis qui le concernent, à l'automne 1971. S'appuyant sur l'unanimité qui se dégage contre le projet du ministère de la Voirie, la Commission fait rapport, le 8 décembre 1971 : elle recommande « l'arrêt immédiat de tous les travaux de l'autoroute est-ouest[108] ». Les recommandations sont largement inspirées par des mémoires déposés par le Front commun contre l'autoroute est-ouest et par la Société pour vaincre la pollution[109]. Alors que, jusqu'ici, toutes les études sur l'autoroute, son tracé et sa figure dans le paysage s'étaient attardées sur des considérations économiques et esthétiques, le rapport de la Commission met l'accent sur l'incidence



Ill. 47. Hypothèse de contournement qui permettrait de sauver la prison des Patriotes *in situ* (*La Presse*, 11 décembre 1975)

Ill. 48. La fin de l'autoroute Ville-Marie, à la rue Saint-Denis, en 1981 (*La Presse*, 23 octobre 1981)

qu'aurait l'équipement proposé sur les populations et sur leur cadre de vie.

Toutefois, rien n'y fait. Le 23 mars 1972, dans un article intitulé : « Le gouvernement a eu raison des contestataires[110] », *La Patrie* annonce que, sur le tracé de la portion est de l'autoroute Ville-Marie, « 500 bâtiments seront démolis et 1 300 familles déplacées[111] ». Puis, le 12 avril, *Les Nouvelles de l'Est* déclarent : « Les expropriations sont maintenant officielles[112] ». L'article précise que les personnes touchées auront jusqu'au mois de mai 1973 pour quitter leur logement. Suit une longue liste des bâtiments visés par l'acte d'expropriation, rue par rue. Cependant, dès novembre 1972, le Ministère s'affaire à la démolition des bâtiments qu'il a réussi à acquérir de gré à gré et qui sont vacants **[ILL. 44, 45, 46]**.

Au printemps 1972, le ministère de la Voirie a en main un projet précis pour le tronçon Notre-Dame Est, qui va de la rue Sanguinet à la rue Viau ; c'est ce tronçon qui exige des expropriations importantes, sur le côté nord de l'emprise du corridor historique. Et c'est précisément afin de réduire l'incidence sur les résidents que la Ville de Montréal revient à la charge en juin 1972 non pas pour contester le tracé adopté (les démolitions commencent en effet à cette époque), mais plutôt pour exiger que la portion de l'autoroute englobant les rues Fullum-Dézéry — la première qui doit être achevée selon le calendrier déposé — soit construite en dépression plutôt qu'en voie élevée et en surface, comme prévu[113]. Au-delà de la rue Viau, le tracé ne fait plus l'unanimité. Le ministère de la Voirie privilégie une remontée vers le nord, vers l'avenue Souligny et l'échangeur Hochelaga, par une voie de surface, à côté des voies ferrées, à la limite du secteur Viauville du quartier Hochelaga-Maisonneuve, alors que la Ville de Montréal fait plutôt pression pour que l'autoroute emprunte, en voie élevée, l'axe de la rue Dickson pour rejoindre l'emprise de l'avenue Souligny qui mène à l'échangeur Hochelaga de la montée Saint-Léonard métamorphosée en « autoroute 25 ».

L'année 1973 est consacrée à la procédure d'expropriation et au litige sur le tracé de la portion extrême-orientale du tracé. Le 16 août 1973, *Les Nouvelles de l'Est* annoncent : « Le gouvernement veut imposer à la ville le tracé de l'autoroute[114] ». Suit une description du parcours :

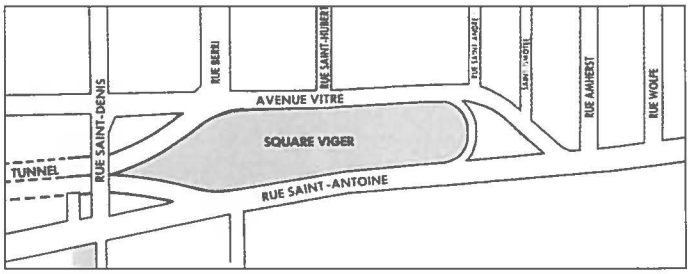
> Le tracé proposé par le gouvernement emprunte la rue Notre-Dame pour bifurquer vers le nord à la hauteur de la rue Saint-Clément, il suit ensuite l'axe de la rue Souligny vers l'est et on prévoit une route en charpente (voie élevée) qui passerait au-dessus des voies du Canadien national pour aller ensuite rejoindre l'échangeur Hochelaga et le Pont Tunnel [115].

Toutefois, c'est la Ville de Montréal qui a finalement gain de cause. À l'automne 1973, au lendemain d'élections provinciales, elle obtient que le tronçon qui va de la rue Notre-Dame Est à la rue De Cadillac, soit érigé « en charpente » au dessus de la rue Dickson **[PL. 4b]**. Montréal obtient aussi que la portion de l'autoroute entre les rues Dézéry et Viau soit construite en dépression[116]. C'est que le gouvernement du Québec a décidé de céder pour pouvoir faire avancer le chantier. D'abord, en avril 1973, le ministère de la Voirie a été absorbé par celui des Transports, créé en 1971, ce qui a permis au gouvernement d'annoncer, au cours de la campagne électorale, une politique de transports intégrée. Puis, le changement de titulaire aux Transports — Bernard Pinard est nommé juge à la Cour provinciale et président du Tribunal des transports — laisse toute la place à de nouveaux partenaires aptes au compromis. Alors que s'amorce le dernier droit en vue des Jeux olympiques, le gouvernement Bourassa n'a aucune envie d'ouvrir un second front dans l'Est montréalais, où l'opposition, tant à l'Assemblée nationale qu'à l'hôtel de ville, marque des points. En 1974, le gouvernement annonce donc que le complètement de l'autoroute est reporté au lendemain des Jeux olympiques. Il doit néanmoins se résoudre à libérer l'emprise expropriée : laisser les bâtiments expropriés à l'abandon serait une faute plus grave que les démolir. C'est donc sans grand enthousiasme et dans un climat d'opprobre générale que le ministère des Transports termine un chantier de démolition qui, de 1972 à 1975, a vu disparaître quelque 1 200 logements dans les quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve.

Un boulevard ou une rue Notre-Dame Est « modernisée » ?

En 1975, le climat social est tendu dans le centre-sud et l'est de la ville. La contestation relative au tracé de l'autoroute va désormais se cristalliser autour de « la prison des Patriotes », édifice historique placé en plein centre du corridor qui doit être dégagé. L'immeuble, peu connu du public mais vénéré par plusieurs, est occupé par les installations industrielles de la Société des alcools du Québec (SAQ) et a, depuis l'époque de la prohibition, subi

Ill. 49. L'autoroute Ville-Marie construite jusqu'à la rue Sanguinet en 1972
(Archives de la Ville de Montréal)



Ill. 50. Hypothèse de fin de l'autoroute Ville-Marie sans totalement détruire le square Viger (*La Presse*, 22 septembre 1977)

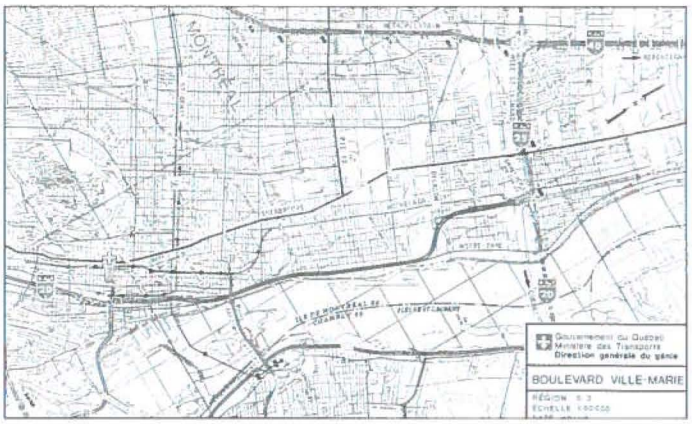
Ill. 51. L'emprise de la rue Notre-Dame Est dégagée par les démolitions effectuées de 1972 à 1975
(photo Luc Noppen)

plusieurs altérations. Dans un premier temps, Jean-Paul L'Allier, alors ministre des Affaires culturelles du Québec, refuse d'accorder un statut légal de protection au bâtiment et à ses dépendances. Le 15 octobre 1975, la voie semble donc libre pour les démolisseurs. Cependant, les pressions se font fortes : le Front commun pour sauver la prison des Patriotes lance publiquement un appel aux autorités, le 21 novembre. Une dizaine de jours plus tard, soit le 11 décembre, un comité interministériel statue en faveur de la conservation de la « prison du Pied-du-Courant ». Dès lors, plusieurs scénarios de contournement de l'immeuble sont envisagés [ILL. 47]. L'immeuble, lui, ne sera classé en vertu de la Loi sur les biens culturels qu'en 1978, après que la SAQ décide d'y loger son siège social.

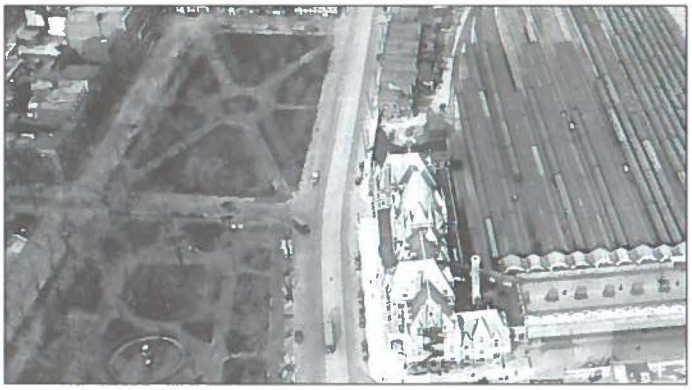
La décision du gouvernement de ne pas démolir la prison des Patriotes remet en cause tout le tracé de la portion est de l'autoroute Ville-Marie, entre le centre-sud et les quartiers plus à l'est ; elle remet également en cause l'emplacement de l'échangeur avec le pont Jacques-Cartier. Le contexte politique change aussi radicalement : en octobre 1976, le Parti québécois remporte les élections et plusieurs des opposants parmi les plus farouches à l'autoroute se retrouvent aux commandes de l'État. La décision tombe sans tarder. Le 10 décembre 1976, le journal *Montréal-Matin* annonce : « Autoroute Est-Ouest. Arrêt des travaux[117] ». L'année suivante, le gouvernement décrète un moratoire sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie qui devra faire surface après la rue Saint-Denis et contourner le square Viger avant de se raccorder à la rue Saint-Antoine [ILL. 48 à 51]. Enfin, le 31 mai 1978, par arrêté ministériel, le Conseil des ministres décide d'abandonner la construction de l'autoroute Ville-Marie Est et d'établir dans le corridor exproprié un boulevard urbain[118].

Bien que le projet d'un boulevard urbain bordé d'habitations nouvelles érigées en tête des îlots précédemment démolis apparaisse à la fin des années 1980 comme une panacée, la nécessité d'une voie rapide, sécuritaire et à grand débit de trafic lourd se pose pour l'Est montréalais avec plus d'acuité à cette époque que dans les années 1960 ; nul n'avait en effet prévu le déménagement des activités portuaires vers l'est et la croissance exponentielle du trafic automobile dans les rues des quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve. Aussi les autorités gouvernementales et municipales vont-elles chercher des compromis qui permettraient de relier, avec une certaine garantie de fluidité, la coûteuse autoroute Ville-Marie au nouveau boulevard projeté [ILL. 52]. C'est ainsi que, le 21 avril 1980, Denis de Belleval, alors ministre des Transports, annonce le début des travaux du boulevard Ville-Marie. Tout en conservant la prison des Patriotes et la maison du gouverneur, le Ministère entend procéder en trois phases : le tunnel Ville-Marie sous le square Viger, un boulevard de surface de la rue De Lorimier à la rue Viau, puis des voies étagées plus vers l'est[119]. Le 5 décembre 1980 commencent les travaux du tunnel Viger qui, d'une longueur de 460 m, en partie sous le square du même nom, prolonge l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Saint-André où elle fait surface[120]. À cette occasion, malgré une nouvelle et intense campagne de protestations, le plus ancien square montréalais [ILL. 53] cède la place à un nouveau parc aménagé d'après les plans de Charles Daudelin, Peter Gnass et Claude Théberge ; on y trouve une agora, un parc et une aire de jeux pour les enfants[121].

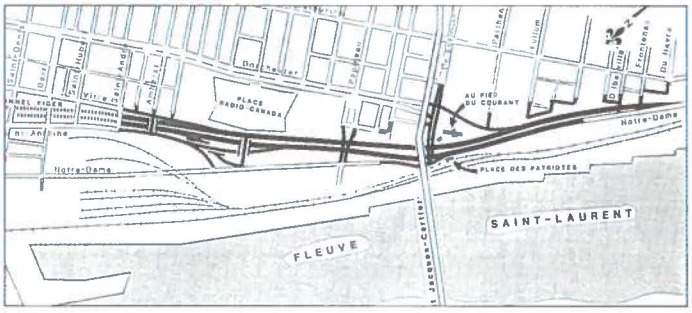
Au terme de la construction du tunnel Viger — ouvert en 1982 —, le ministère des Transports cède à la Ville de Montréal des terrains du côté nord de l'emprise expropriée pour permettre

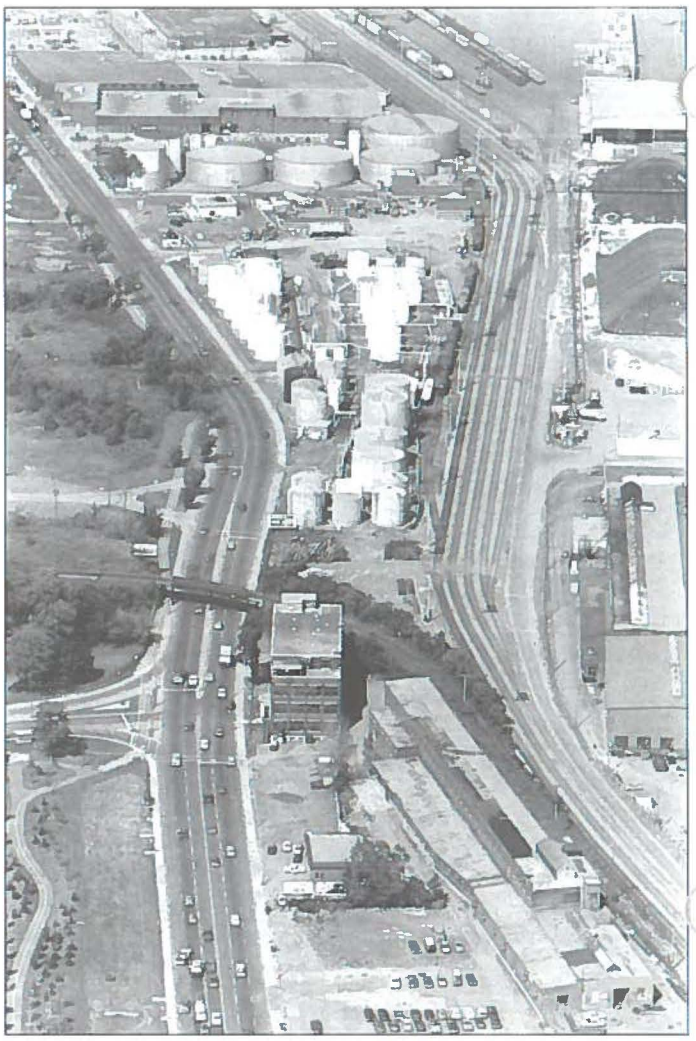


Ill. 52. Le tracé du boulevard Ville-Marie, avril 1980
(Photothèque *La Presse*)



Ill. 53. Le square et la gare Viger en 1927
(ANQ, Québec, Compagnie aérienne franco-canadienne, E21, N 591-25)





Ill. 55. Vue de la rue Notre-Dame Est et du port de Montréal, en 1988
(*La Presse*, 10 août 1988)

Ill. 54. « Ce plan, préparé à la demande de *La Presse* par le ministère des Transports montre toute la nouvelle section de l'autoroute Est-Ouest s'étendant de la sortie actuelle à l'intersection de la rue Sanguinet jusqu'à l'intersection de la rue du Havre et de la rue Notre-Dame. Ce tronçon de 2,4 km commence avec un tunnel sous le square Viger, continue en dépression jusqu'à la rue Papineau, puis se transforme au niveau de la chaussée en boulevard urbain à trois voies dans chaque direction. Le plan montre comment les monuments historiques de la rue De Lorimier ont été épargnés et fait voir également les voies d'accès qui y ont été prévues. Une voie de raccordement au boulevard Dorchester a également été prévue. »
(*La Presse*, 7 juin 1986)

la construction de nouveaux logements. Le 15 mars 1983, *Les Nouvelles de l'Est* annoncent ceci : « Les résidus de terrains serviront à la construction de 542 logements[122] ». En août suivant, le ministère des Transports et la Ville de Montréal concluent enfin une entente pour la construction du boulevard Ville-Marie[123]. Le projet propose six voies divisées par un terre-plein central et flanquées d'une voie de service de deux pistes du côté du port. Le premier tronçon, dont la construction est aussitôt amorcée, va de la fin de l'autoroute Ville-Marie à la rue Saint-André, jusqu'à la rue De Lorimier ; il est mis en service à la fin de 1985. Le deuxième tronçon — qui court de la rue De Lorimier à la rue Fullum et s'insère avec peine entre l'antique prison et le parc Bellerive — est lui aussi prévu pour être mis en service en 1985, tandis que le troisième tronçon, qui s'étend de la rue Fullum à la rue Vimont, à l'est de la rue Viau, ne sera terminé que deux ans plus tard. Dans ce dernier tronçon, le boulevard de surface doit être séparé de la zone d'habitation au nord par un talus « paysagé » — une zone tampon de 15 m — parcouru par une piste cyclable. Ce parc linéaire qui, dans les zones habitées du parcours, ajoute 70 000 m² d'espaces verts accessibles au public, est mis en chantier aussitôt et achevé dès 1984. Au-delà de la rue Vimont, le Ministère et la Ville s'entendent au sujet d'une autoroute à six voies, d'une longueur de 3,7 km.

Ill. 56. L'échangeur Hochelaga et l'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine, au début des années 1980. Pendant plusieurs années, l'autoroute 25 a été raccordée par une bretelle à la rue Hochelaga avant que ne soit construit le tronçon Souligny de l'autoroute est-ouest.
(Archives de la Ville de Montréal)

Toutefois, en octobre 1983, les groupes populaires organisent à nouveau des audiences publiques sur « l'aménagement du boulevard Ville-Marie[124] ». À la fin du mois, *Le Devoir* constate que les « citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve rejettent le boulevard à six voies[125] ». En novembre 1983, le ministère des Transports du Québec annule donc les appels d'offres en cours pour le boulevard[126] : seul le parc linéaire sera achevé, d'après les plans de Daniel Arbour et Associés. Puis, en décembre 1983, les commissaires de la Commission de consultation populaire, nommés par le Collectif sur l'aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve, font rapport : ils proposent « de moderniser la rue Notre-Dame Est au lieu de faire un nouveau boulevard[127] ». L'acte final entourant ce projet de boulevard urbain avorté se joue le 18 juin 1985, quand le ministère des Transports et la Ville de Montréal signent un protocole d'entente relatif à l'aménagement et à l'entretien du parc linéaire de même qu'à la construction de 410 logements sociaux[128] ; la rue Notre-Dame Est demeure telle quelle avec quelques modifications pour assurer la sécurité des piétons et des automobilistes aux intersections et pour améliorer la signalisation routière [ILL. 54]. En 1986, *La Presse* publie un bilan de l'aventure du « boulevard Ville-Marie[129] » [ILL. 55].

Le projet refait surface en 1988. Les maires des municipalités de l'est de Montréal, appuyés par la Communauté urbaine de Montréal, annoncent alors la préparation d'un plan de transport et d'infrastructure routière pour contrer le déclin économique de cette partie de l'agglomération. Le consensus est clair : « c'est vers l'est de Montréal qu'il faut maintenant concentrer les efforts en matière de développement du transport[130] ». En 1989, Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, annonce que le boulevard Ville-Marie sera mis en chantier, mais que le premier tronçon en service sera celui de l'échangeur Hochelaga jusqu'à la rue Dickson[131] [ILL. 56]. C'est ce tronçon, entrepris en 1996 avec seulement quatre des six voies prévues dans le corridor de l'avenue Souligny, qui a été mis en service en 1999, entre l'échangeur Hochelaga et la rue Dickson. Parallèlement, depuis 1996, le ministère des Transports a élaboré plusieurs projets de complètement de la rue Notre-Dame Est et entrepris une vaste consultation sur les différentes options à l'étude.

De ces débats, grâce auxquels les résidents des quartiers visés et les Montréalais en général ont pu exprimer leur opinion et manifester leurs préférences, il ressort que ni les voies élevées ni le boulevard urbain n'ont été reçus comme des solutions acceptables. Le concept de « modernisation de la rue Notre-Dame Est », mis en avant par les groupes populaires, invitait donc le Ministère et la Ville à unir leurs efforts pour proposer un nouveau projet, plus convivial pour les résidents et plus respectueux envers les quartiers traversés.

Ill. 57. Le couvent d'Hochelaga, en 1885
(Archives des sœurs des Saint-Noms-de-Jésus-et-de-Marie)

Ill. 58. « Le Rideauscope, le populaire théâtre de Maisonneuve, rue Notre-Dame, près Letourneux, où se fera la distribution des récompenses si bien gagnées par les joueurs du National », *La Presse*, 28 juillet 1910
(BNQ, albums Massicotte, 3-190-g)

Deuxième partie
La rue Notre-Dame Est

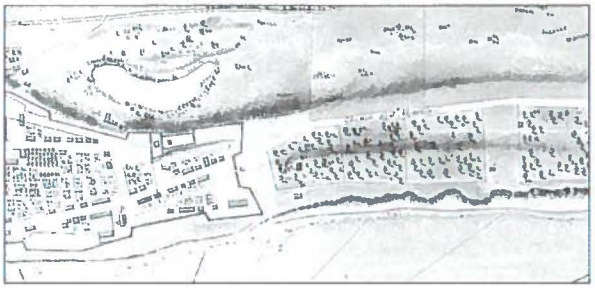
Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame

D'emblée, on peut affirmer que le corridor de la rue Notre-Dame a une personnalité historique schizophrène. Tout se passe en effet comme si le long corridor flanqué du port au sud et du parc linéaire au nord n'avait pas d'histoire remontant au-delà des années 1970, époque qui a donné naissance à cette tranchée urbaine et au parc linéaire qui en a cautérisé les cicatrices. Toutefois, en poussant plus loin, l'analyste découvre une mémoire dense et riche, composée d'états antérieurs, dont les travaux des années 1970 ont fait table rase, niant même les acquis culturels par l'édification d'une interface non signifiante entre le corridor et les plages urbaines traversées.

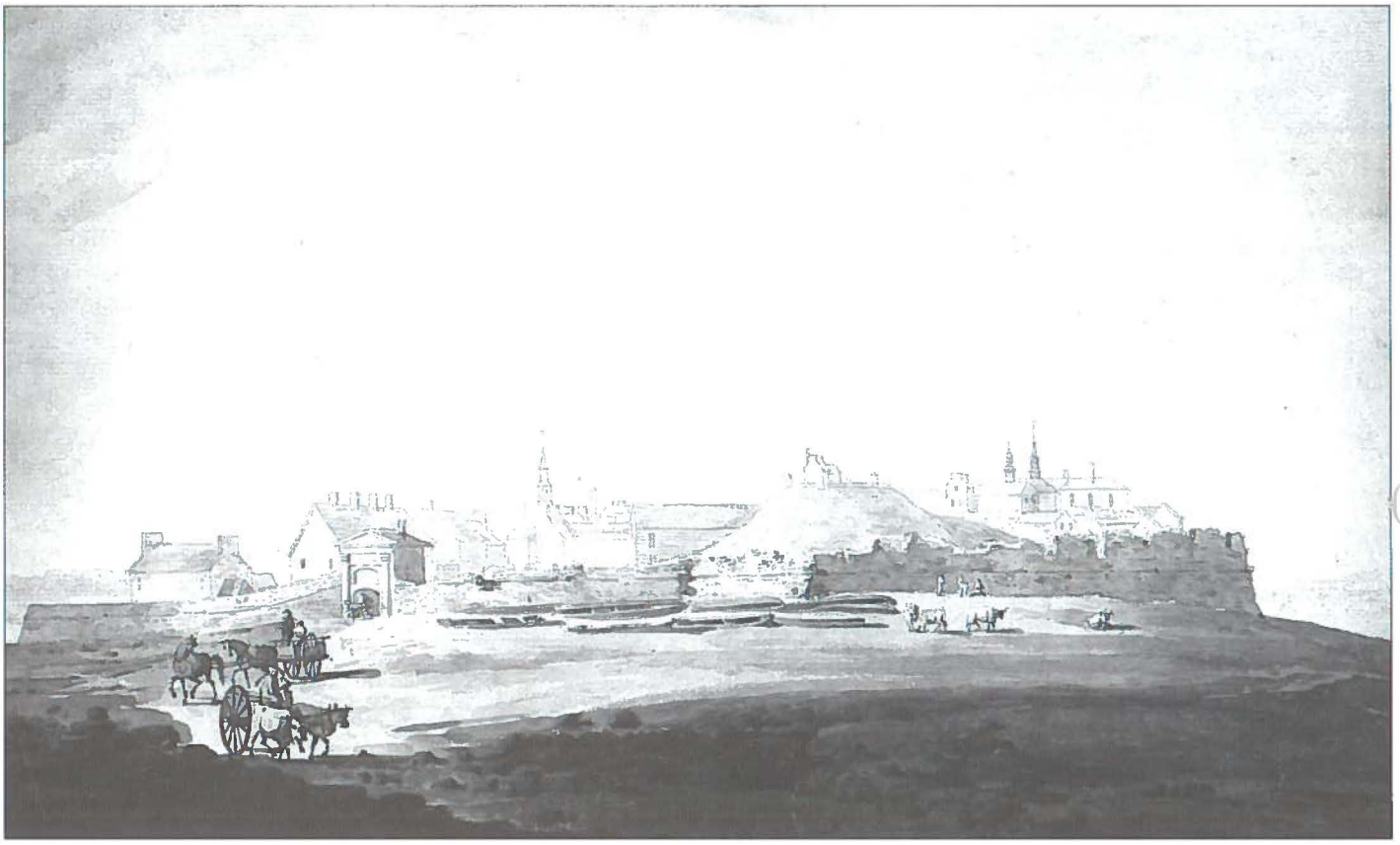
Pour forcer la lecture de cette double personnalité des lieux, notre interprétation en sera imprégnée ; en suggérant de faire de l'histoire un intrant du projet, notre interprétation a en effet pour objet de permettre la réinscription du génie du lieu dans le corridor réaménagé, afin que celui-ci, investi de signification, fasse preuve d'une convivialité nouvelle qui célèbre la mémoire retrouvée parallèlement à la fonctionnalité accrue. Nul ne peut, de fait, nier le rôle déterminant de la rue Notre-Dame Est dans la représentation collective du « Montréal canadien-français », dont la topologie et les images, justement, épousent pas à pas ce parcours. Montréal, dans l'imaginaire de ce siècle, va du Forum[132] jusqu'au couvent d'Hochelaga **[ill. 57, 58]** « longeant les rues Sainte-Catherine au nord et Notre-Dame au sud, tenant largeur de trois rues[133] ». Ses paysages se lisent au fil du chemin et de l'évolution de la rue Notre-Dame, qui, en quelque sorte, a tracé sa voie.

La rue Notre-Dame

La première mention d'une occupation européenne dans la périphérie est de Montréal remonte à 1658, alors que les sulpiciens, seigneurs de l'île, y fondent la ferme Sainte-Marie. C'est un établissement avec redoute en guise de poste avancé de défense de Ville-Marie, au pied du courant Sainte-Marie, bras du Saint-Laurent entre l'île Sainte-Hélène et la rive nord[134]. La ferme, dont le nom évoque déjà le quartier qui ne surgira que bien plus tard, occupe un vaste site formant un quadrilatère de 44 arpents de front le long du fleuve sur 50 arpents de profondeur, délimité par le fleuve (au sud), les rues D'Iberville (à l'ouest), Saint-Joseph (au nord) et Cuvillier (à l'est)[135].



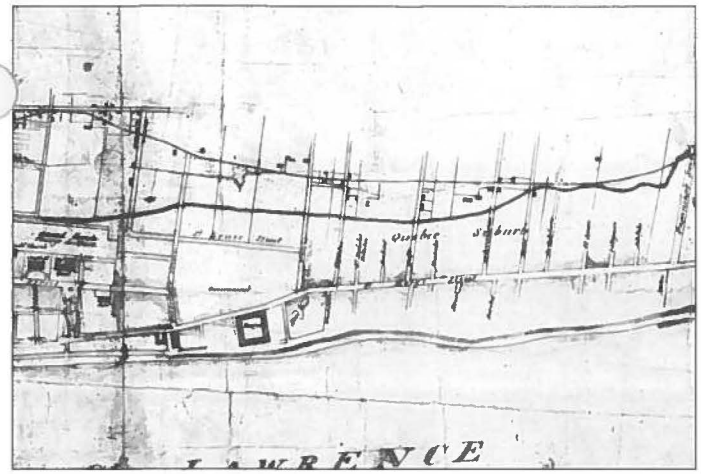
Ill. 59. Détail du « Plan de la ville de Montréal ». Chaussegros de Léry, 1725. La lettre G identifie « la porte de S. Martin »
(ANC, Ottawa)



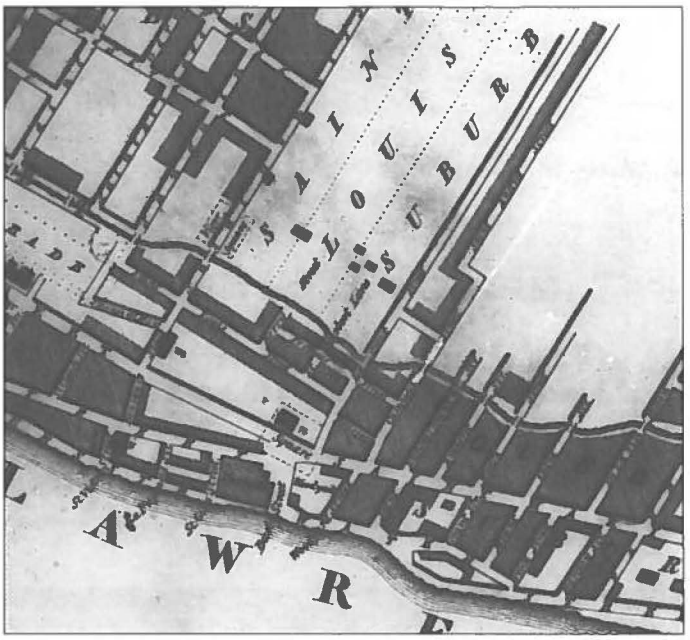
Ill. 60. « Montreal, Quebec Gate ». Aquarelle de George Heriot, vers 1800
(Musée des beaux-arts du Canada, n° 16676)

La rue Notre-Dame *intra muros* n'est ouverte sur le coteau qu'en 1672, mais elle interrompt sa course à la rue Bonsecours, au pied de la citadelle de Montréal[136]. D'autre part, à l'extérieur de l'enceinte de pieux, on avait déjà reconnu des concessions sur « la côte Sainte-Marie » quelques années auparavant. Puis, le chemin qui s'étend de Montréal vers l'est adopte très tôt le nom de « chemin Saint-Martin », du nom de la porte **[ILL. 59, 60]** qui s'ouvre sur ce territoire, qu'occupera, au XVIII[e] siècle, le faubourg Québec[137].

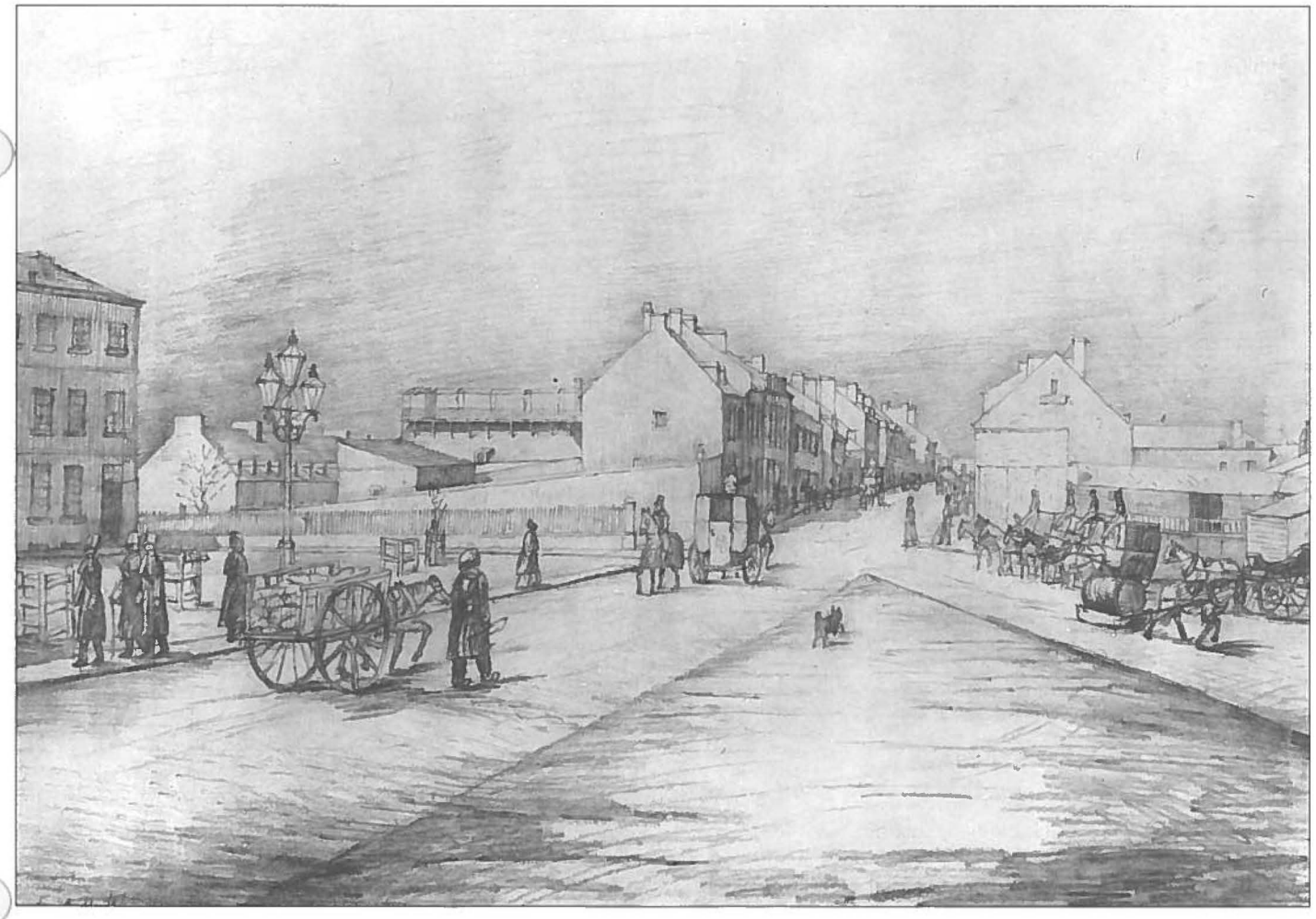
Ce « faubourg Québec » se développe après la Conquête ; plus à l'est, le « faubourg Sainte-Marie » apparaît alors et l'axe principal de communication, l'ancien chemin Saint-Martin, devient la St. Mary's Street. La rue Notre-Dame ne sera prolongée que plus tard, dans les années 1820, après le nivellement des hauteurs de la citadelle, rocher hostile contre lequel elle butait jusqu'alors. C'est la création du square Dalhousie — en fait, une place triangulaire dominée par l'édifice de la citadelle — qui permet aux rues Saint-Paul et Notre-Dame de se rejoindre, pour former la rue Sainte-Marie, dans le faubourg du même nom. Ce n'est finalement qu'en 1882 que le conseil municipal adopte le nom de « rue Notre-Dame » pour l'ensemble du tracé formé par les anciennes rues Saint-Joseph (faubourg des Récollets), Notre-Dame (Vieux-Montréal) et Sainte-Marie (faubourg Sainte-Marie)[138] **[ILL. 61, 62, 63, 64]**.



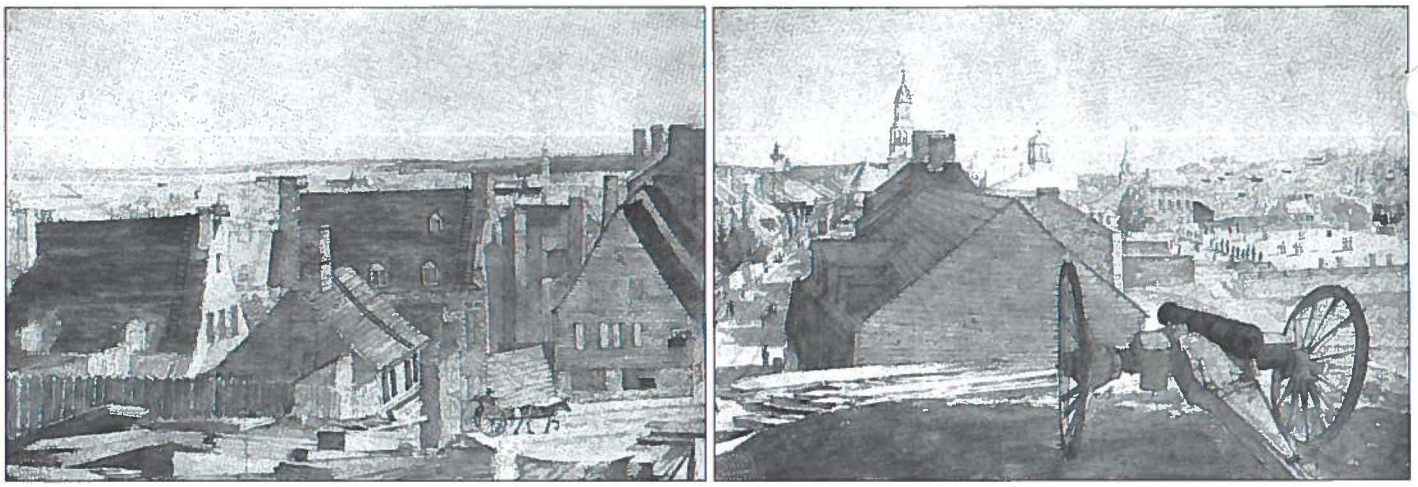
Ill. 61. Détail d'une carte de Montréal en 1783
(ANC, Ottawa, NMC-19348)



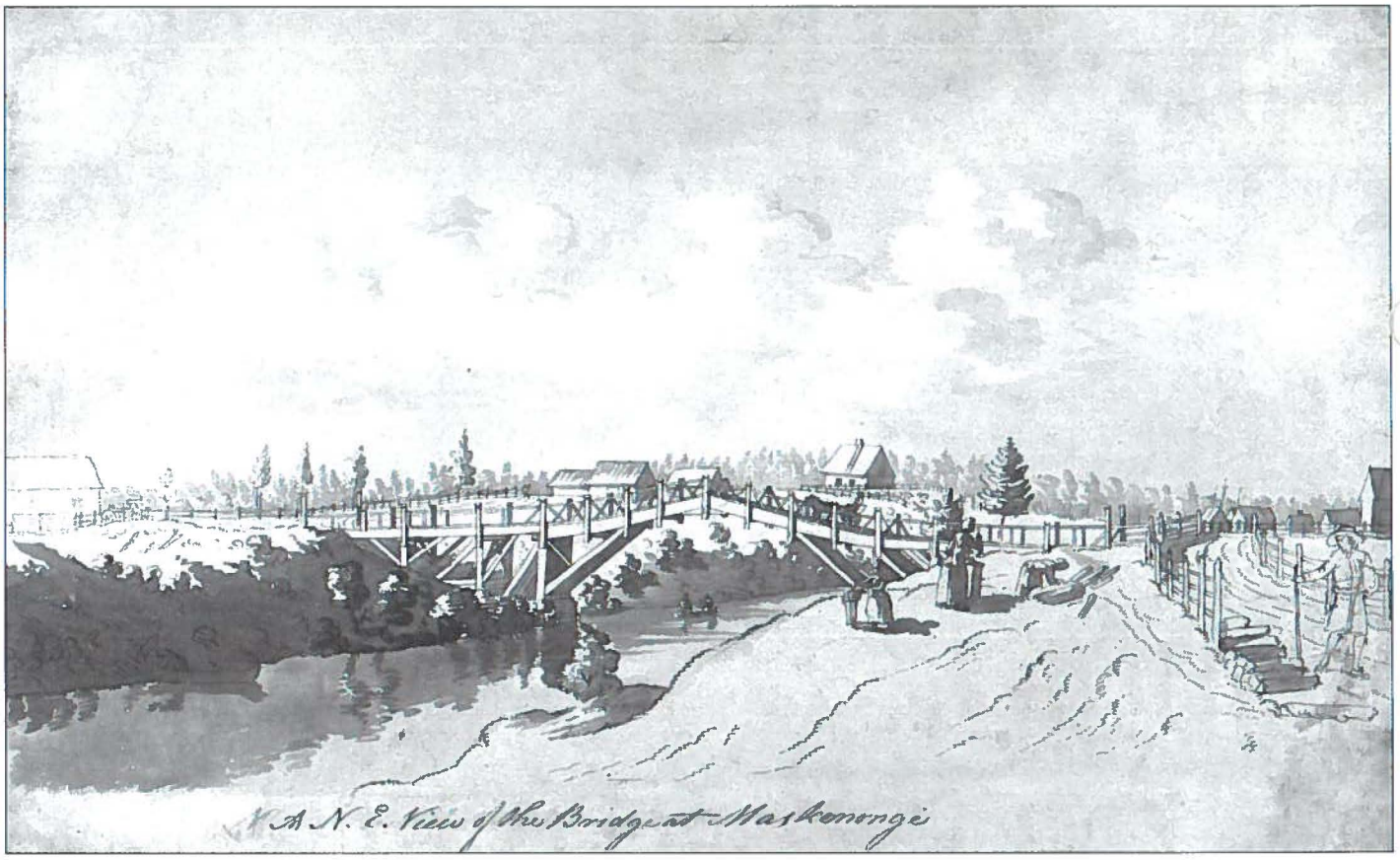
Ill. 63. Détail d'une carte de Montréal en 1823
(ANC, Ottawa, NMC-1519)



Ill. 62. « St. Mary Suburb, Montreal ». Aquarelle de George Seton, 1845
(Royal Ontario Museum, Toronto, 953.132.48)



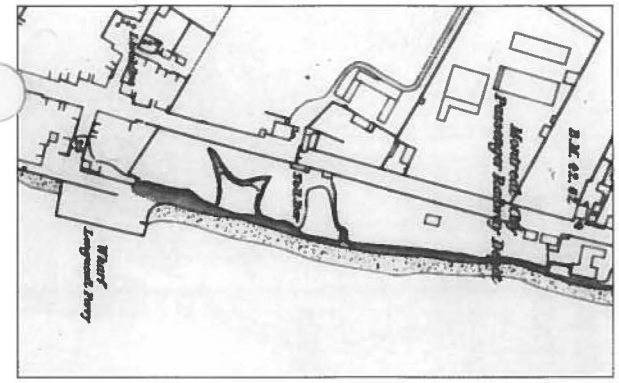
Ill. 64. « Looking South from the Citadel, Montreal ». Aquarelle anonyme, 1824. On aperçoit la rue Notre-Dame qui se bute sur la rue Bonsecours
(ANC, Ottawa, C-40084 et C-40092)



Ill. 65. « A North-East View of the Bridge Built over the Maskinonge River by Order of General Haldimand in 1781, Province of Quebec ». Aquarelle de James Peachey
(ANC, Ottawa, C-45565)

Le chemin du Roy

Cependant, en toute logique, le chemin Saint-Martin, qui permet de sortir de la ville par l'est, se raccorde au chemin de Québec ou « chemin du Roy », lorsque celui-ci est ouvert en 1737[139]. En fait, l'acte de naissance du chemin du Roy reliant Québec et Montréal par la rive nord se lit dans le règlement du 1er février 1706. Édicté par le Conseil supérieur de la Nouvelle-France, ce texte oblige le grand voyer à assurer la construction d'un tel chemin qui met en réseau un ensemble de bouts de chemin existants, déjà érigés comme dessertes locales ou chemins seigneuriaux. Le premier chemin convenable entre Québec et Montréal est ouvert le 14 février 1737 grâce surtout aux efforts soutenus du grand voyer Jean-Eustache Lanouiller de Boisclerc (1689-1750), nommé à ce poste en 1731, et de son adjoint à



Ill. 66. La barrière à péage, en 1868-1869. Extrait de la carte dite des « Fortifications Surveys » (ANC, Ottawa, NMC-52217)

Ill. 67. Détail d'une carte de Montréal en 1853, un an après le grand feu qui rasa l'essentiel de l'est de la ville (ANQ, fonds Gérard-Morisset, 4093, A-10)

Montréal, René de Couagne (1690-1767). L'on décrète que la largeur officielle du « grand chemin » doit être maintenue à 7,2 m (24 pieds), les habitants riverains ayant manifesté quelque velléité d'en occuper l'emprise par des cultures et des constructions. Pour la sortie des villes, les ordonnances successives fixent la largeur du chemin public entre 10,8 et 12 m (entre 36 et 40 pieds). Ailleurs, où l'on prévoit un moindre achalandage, on se contentera souvent d'une largeur variant de 3,6 à 5,4 m (de 12 à 18 pieds).

Première route terrestre entre Québec et Montréal, le chemin du Roy se distingue par sa piètre qualité : plusieurs voyageurs, dont Louis Franquet en 1753, ont laissé des descriptions peu flatteuses d'un chemin boueux et cahoteux, insuffisamment large pour atteler deux chevaux, surtout praticable en hiver, lorsque le sol est gelé[140]. Le défaut du grand projet est structurel : chaque habitant riverain, obligé de sacrifier une partie de son terrain au passage, se trouve aussi forcé d'assurer la construction et l'entretien de ce chemin qui traverse son lot sur 2 à 3 arpents de long, parfois loin de son habitation. La construction des côtes, des détours et des ponts n'est guère plus réussie : les « corvées royales » qui devraient la favoriser ne sont pas davantage rémunérées. L'intérêt des habitants envers le « grand chemin » reste tout relatif, la voie étant surtout prisée par les urbains — marchands, militaires et administrateurs — à qui elle ne coûte rien. En revanche, comme l'intendant Hocquart et le grand voyer Lanouiller l'ont souligné, le « grand chemin » favorise le peuplement des régions éloignées des villes — notamment autour du lac Saint-Pierre — ainsi qu'à proximité des villes (Québec, Trois-Rivières et Montréal), et il stimule l'économie en permettant aux habitants riverains d'aller vendre leurs produits sur les marchés publics ; de fait, les historiens s'entendent généralement pour consacrer le chemin du Roy comme la plus grande réalisation matérielle du Régime français[141].

Au lendemain de la Conquête, le chemin du Roy est ainsi en piètre état. Le gouvernement britannique, conscient de la valeur économique et stratégique de cet axe de communications, ne reste pas indifférent : gouverneur général du Canada de 1778 à 1786, Frederick Haldimand engage d'ailleurs l'arpenteur général Samuel Holland en vue d'assurer l'amélioration des transports qui lui tient à cœur. C'est Holland, assisté de James Peachey — qui a réalisé plusieurs aquarelles du chemin et des nouveaux ponts dont la construction avait été ordonnée par Haldimand et exécutée de 1780 à 1783 [ILL. 65] —, qui inspecte et dirige la réfection du chemin du Roy. Techniquement, l'intervention du gouvernement britannique se limite au maintien des ordonnances et des règlements du Régime français, en rappelant :

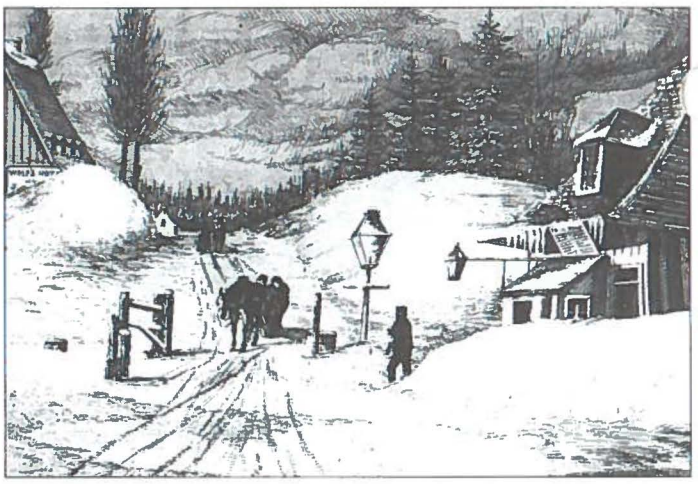
> [...] que tous occupants de terres, soit propriétaire ou fermier, joignant à des chemins royaux, communément appelés chemins de front, feront et entretiendront en bon état lesdits chemins royaux et fossés d'iceux sur la largeur de leurs dites terres respectives et feront, entretiendront et répareront les ponts sur les fossés et ruisseaux et sur les côtes d'icelles qui ne seront pas reconnus ponts ou côtes d'entretien public par les procès-verbaux des grands voyers ou de leurs députés respectivement[142].

Cela ne permet cependant pas d'affirmer que le tracé du chemin du Roy est resté immuable. Les mentions de réparations et de corrections de tracé sont considérables, surtout au XIX[e] siècle. Ainsi, en 1841, à l'est du ruisseau Migeon et jusqu'au-delà de Longue-Pointe, le chemin du Roy est reconstruit sur un nouveau tracé, celui du Régime français ayant été détruit par une inondation.

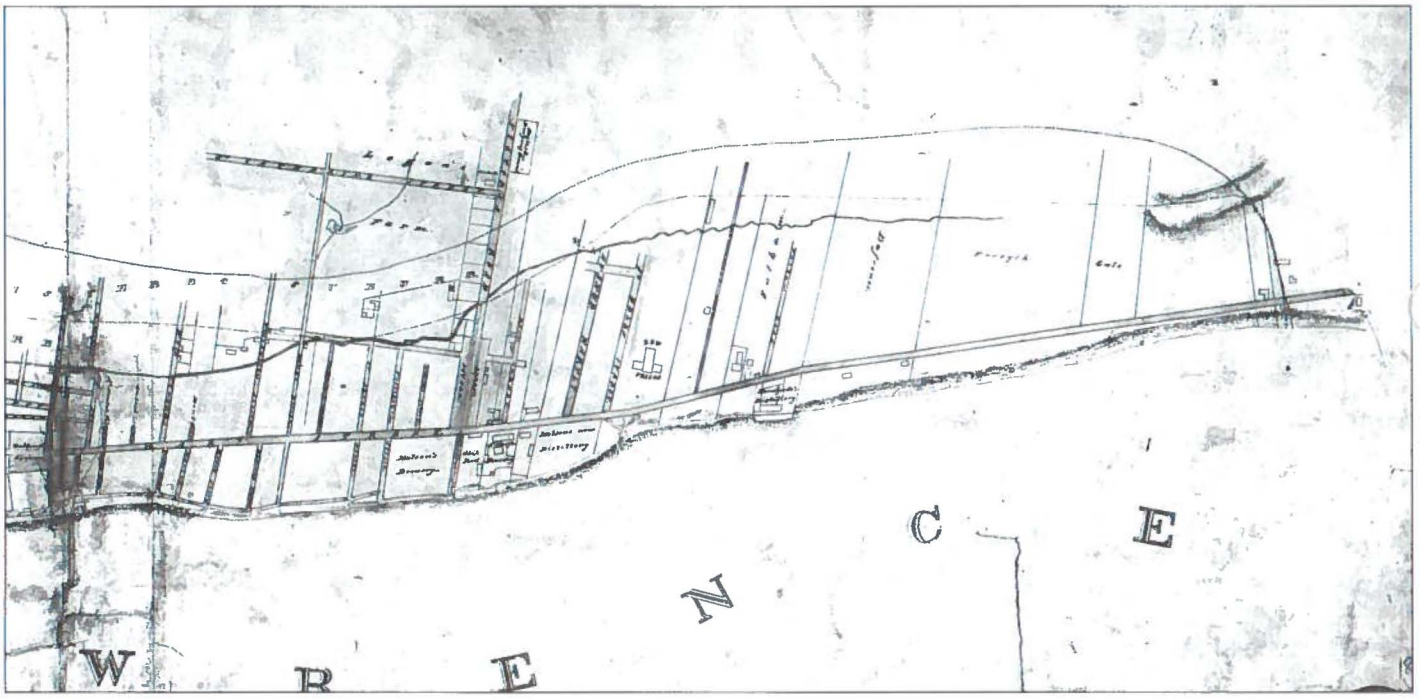
Les barrières à péage

En 1792, l'instauration du régime des juges de paix, première forme d'administration municipale, impose des limites aux villes, propose un découpage des quartiers — Montréal est à cette époque divisée en deux quartiers, l'axe Saint-Laurent étant utilisé pour séparer l'est de l'ouest — et instaure la fonction municipale d'inspecteur des chemins. Cependant, les habitants des paroisses situées hors des limites ainsi constituées exigent eux aussi l'entretien convenable des chemins ; le projet de loi déposé en 1796 devant la Chambre d'assemblée du Bas-Canada par le grand voyer Gabriel-Elzéar Taschereau, « pour faire, réparer et changer les chemins et ponts de cette province », déclenche les hostilités dans la région montréalaise. Cependant, le texte prévoit

Ill. 68. Paris. Barrière de La Villette. Claude-Nicolas Ledoux, architecte
(photo Luc Noppen)



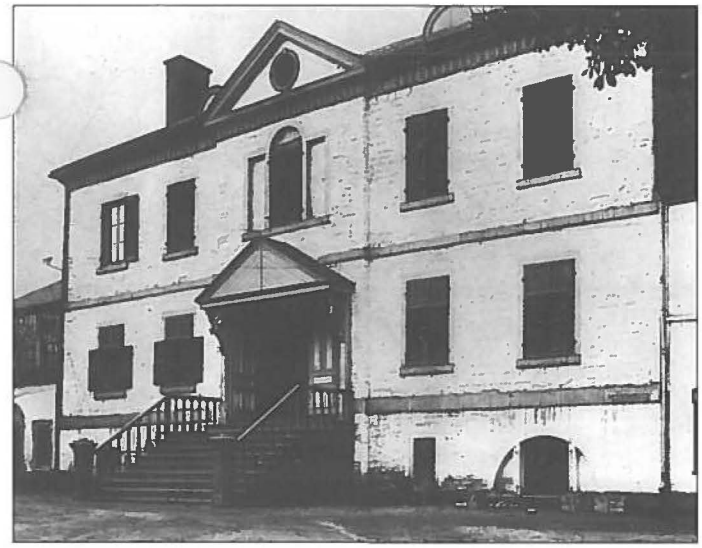
Ill. 69. Barrière à péage, à Québec, vers 1880
(ANQ, Québec, Canadian Illustrated News, 1872, P1000, S4, N1074-205)



Ill. 70. Détail d'une carte de Montréal en 1840
(ANC, Ottawa, NMC-14309)

que les plus fortunés peuvent se décharger des corvées en payant une somme compensatoire, ce qui pose à l'enseigne économique le débat de l'entretien des chemins et consacre peu à peu l'usage des « chemins à barrière » qui instituent le principe du péage par les usagers : le péage concerne en effet les urbains qui quittent leur territoire, puisque les municipalités de paroisse ont choisi de confier l'entretien des chemins à des entrepreneurs privés. Le gouvernement du Canada-Uni met de l'ordre dans la législation en cette matière : en 1841-1842, une nouvelle loi vient régir les entreprises de « chemins à barrière ».

À la sortie est de Montréal, la première barrière apparaît ainsi en 1792, à « cent chaînes » des fortifications, c'est-à-dire à environ 2 km des murs, puisque telle est la limite fixée au territoire municipal de ce côté. Elle était située rue Notre-Dame Est, au pied de la rue Frontenac — et non pas D'Iberville comme plusieurs l'ont affirmé jusqu'ici[143] — ; on la voit nommée sur une carte de 1853 et son exploitation est donnée à forfait par la municipalité du village d'Hochelaga **[ILL. 66, 67]**. Lors de l'annexion du village d'Hochelaga, en 1883, la barrière est déplacée, toujours rue Notre-Dame, au pied de l'avenue Valois[144]. Il semble qu'elle n'ait résisté que peu de temps, les promoteurs de la nouvelle Cité de Maisonneuve trouvant qu'elle formait obstacle au développement du commerce et de l'industrie sur leur territoire[145], puisque les Montréalais devaient payer pour y accéder.



Ill. 71. La maison de James Reid, rue Sainte-Marie, transformée en pavillon du parc Sohmer (ANC, Ottawa, PA-22148)

Ill. 72. Maison de M. Daker à Hochelaga, près de Montréal, en 1866. Photographie de W. Notman (Musée McCord, I-22742)

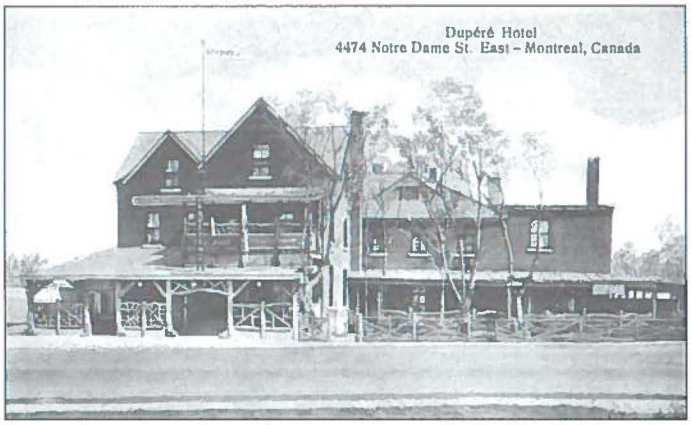
Ill. 73. Maison au coin des rues Notre-Dame Est et Préfontaine, vers 1890 (BNQ, albums Massicotte, 3-193-e)

Ill. 74. Maison au coin des rues Notre-Dame Est (nº 1771) et Darling, vers 1910 (BNQ, albums Massicotte, 3-190-b)

Contrairement aux barrières à péage en France, surtout à Paris, qui, en contrôlant l'accès à la ville-centre, étaient une source de revenus appréciable, celles du Bas-Canada, dévolues à l'entretien des chemins des paroisses plus pauvres de la périphérie, n'ont pas été le lieu d'un déploiement architectural important. Nulle trace, ici, d'une collection de monuments architecturaux tels les célèbres pavillons de barrières de l'enceinte des Fermiers généraux (érigées en 1784 d'après les plans de l'architecte Claude-Nicolas Ledoux) [ILL. 68] ; les barrières bas-canadiennes n'étaient que des lisses bloquant le passage des voitures à cheval, surveillées par un gardien logé dans une maisonnette de part ou d'autre de la rue, non loin. Il n'est donc guère possible de trouver quelque vestige que ce soit des barrières ; au plus trouverait-on les vestiges de la maisonnette, dont la forme et l'emplacement n'ont, au demeurant, aucun lien précis avec la fonction de contrôle des routes [ILL. 69].

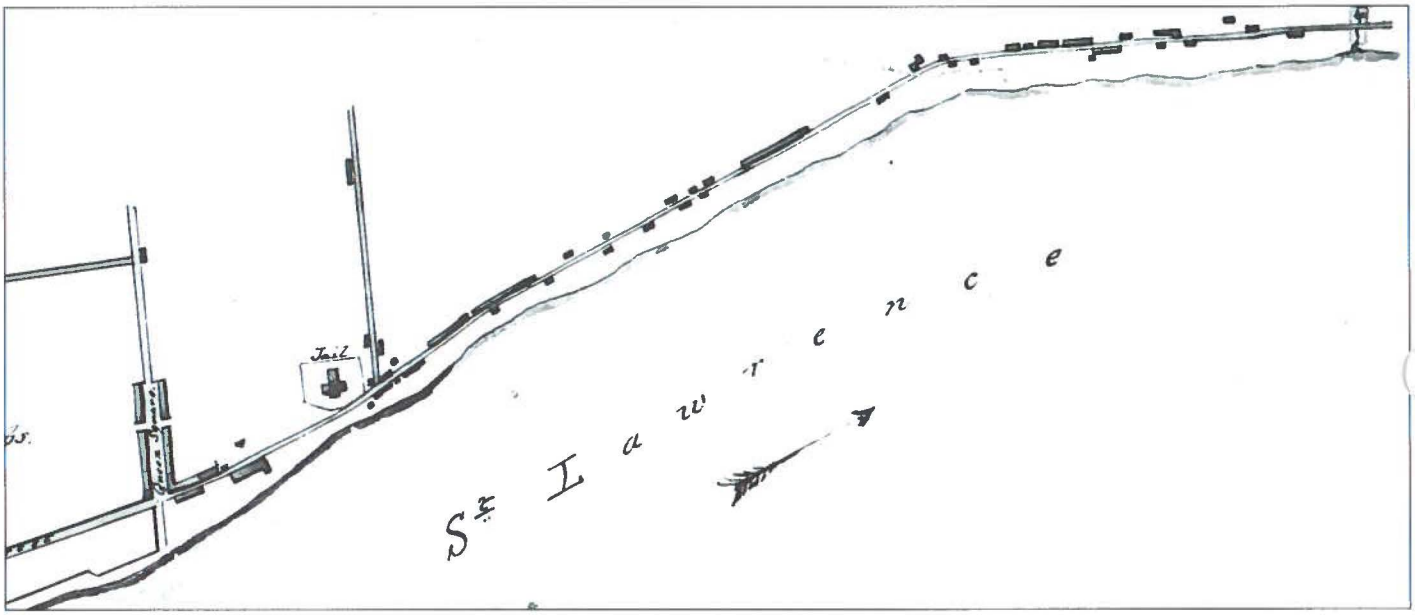
Sainte-Marie

Dès après la Conquête, les terres concédées le long du Saint-Laurent, à la périphérie est de Montréal, sont acquises par quelques bourgeois et commerçants anglophones. En 1783, alors que la ville ne s'étend guère au-delà de la Papineau Road, on reconnaît sur une carte les domaines des Fisher, Johnson, Fulham, Forsyth & Richardson, Gale, Proctor [ILL. 70]. La rue Sainte-Marie, qui se mue en « chemin de Québec » dès qu'elle passe outre les installations de la brasserie Molson, se peuple alors de maisons cossues, résidences de villégiature et hôtels, qui se mêlent aux anciennes maisons de ferme [ILL. 71 à 84].



Ill. 75. L'hôtel Dupéré, rue Notre-Dame Est (n° 4474), vers 1910
(BNQ, carte postale)

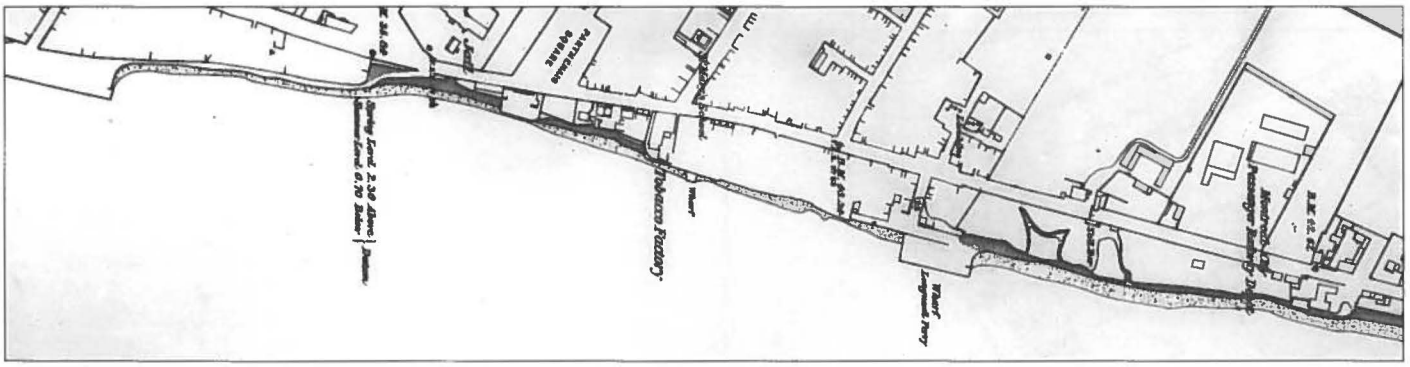
Ill. 76. L'hôtel Viauville ou ancien hôtel Lépine, rue Notre-Dame Est, vers 1910
(BNQ, albums Massicotte, 3-197-b)



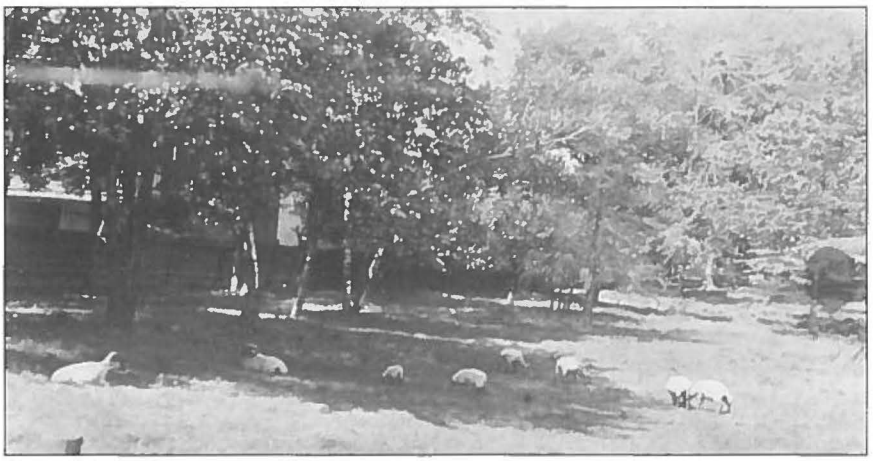
Ill. 77. Détail d'une carte de Montréal, en 1842.
On y voit un chapelet de bâtiments flanquer le chemin de Québec
(ANC, Ottawa, NMC-20523)

Ill. 78. L'hôtel Benoît ou La Salle, au coin de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue de La Salle, vers 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-193-b)

Ill. 70. « Limoilou », maison de campagne de sir George-Étienne Cartier, rue Notre-Dame Est, à Longue-Pointe
(BNQ, albums Massicotte, 3-197-a)

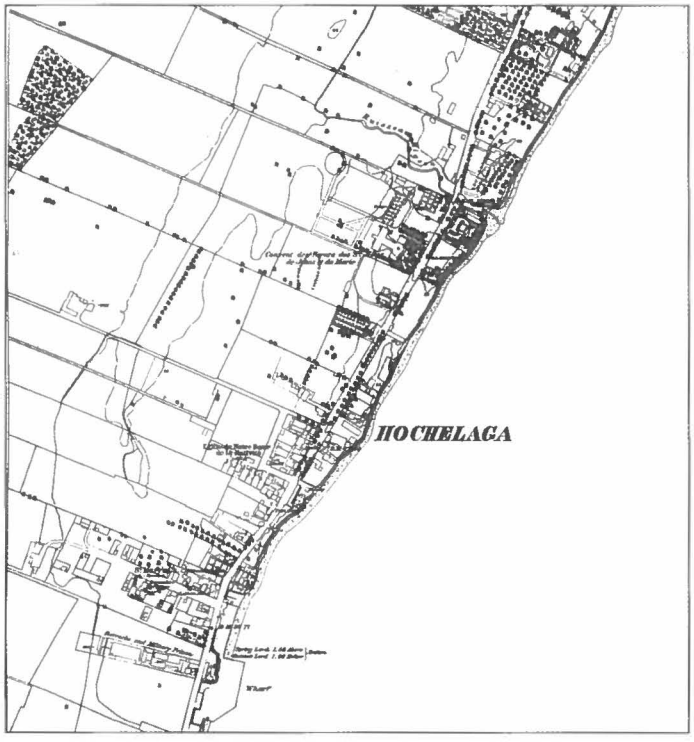


Ill. 80. Détail de la carte dite
des « Fortifications Surveys » de 1868-1869
(ANC, Ottawa, NMC-52219)



Ill. 81. Les jardins de la métairie Bourbonnière
(BNQ, albums Massicotte, 3-190-c)

Ill. 82. Les rives du Saint-Laurent, vers Longue-Pointe. Aquarelle de Augustus Terrick Hamilton, 1842
(ANC, Ottawa, C-40074)



Ill. 83. Détail de la carte dite des « Fortifications Surveys » de 1868-1869
(ANC, Ottawa, NMC-52217)

Ill. 84. La métairie Bourbonnière, sur la terre de Joseph Bourbonnière, à Maisonneuve (BNQ, albums Massicotte, 3-190-c)

Cette vaste zone de villégiature se métamorphose graduellement en zone portuaire et industrielle, de 1875 à 1940, de l'avenue Papineau jusqu'à Longue-Pointe, en assumant de façon intérimaire une fonction récréotouristique puisque des parcs d'amusement d'abord (parc Sohmer, parc Riverside, parc Dominion) [ILL. **85 à 88, 91**], des parcs naturels ensuite (parc Bellerive, parc Champêtre, parc Viau), sont aménagés sur son parcours. Ces lieux d'amusement et espaces verts forment pour un certain temps autant de fenêtres sur le fleuve, retardant en quelque sorte l'édification de l'écran que déploreront amèrement l'architecte Marcel Parizeau, ses contemporains de même que ses successeurs.

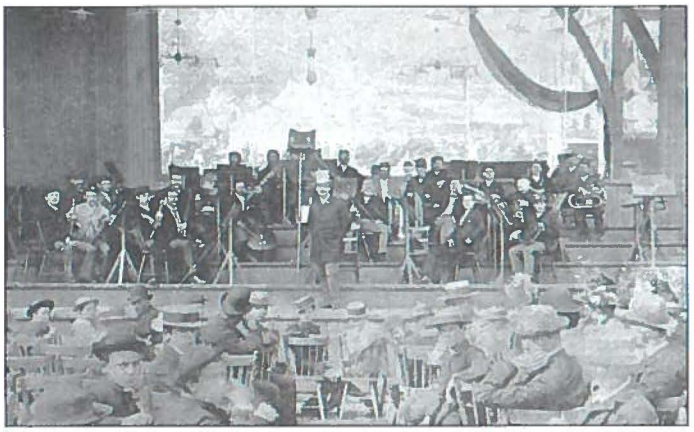
Le futur axe de la rue Notre-Dame Est devient plus effectif dans les années 1850, quand les rues Craig (aujourd'hui rue Saint-Antoine) et Sainte-Marie se rejoignent devant la prison du Pied-du-Courant, érigée de 1831 à 1836 ; là, elles forment une place qui deviendra, à partir de 1923, la place des Patriotes [ILL. **89, 90**]. La fluidité du trafic exige bientôt que le mur d'enceinte de la prison, le portail historique qui donne accès à l'enclos et le corps de garde qui le flanque soient reculés de 18 m, aux frais de la municipalité[146]. Dès lors, tout le trafic quittant la ville se rejoint sur cette place qui devient le carrefour industriel de l'Est montréalais, fonction qu'appuie le développement du port de Montréal ; on cherche en effet à tirer profit de quais en eau profonde, en amont des rapides (du « courant ») Sainte-Marie, là où depuis des années déjà le quai Poupart dessert le traversier de Longueuil [ILL. **92, 93**].

Quelques places publiques apparaissent qui attestent cette urbanisation : au-delà du square Dalhousie où elle prend naissance, la St. Mary's Road se voit bientôt bordée, sur sa face nord, du Queen's Square (plus tard « square Papineau », où apparaîtra une halle de marché) et du Parthenais Square, au pied de la rue du même nom ; à partir de 1872-1873, elle est aussi élargie, gagnant peu à peu une assise convenable entre la rue De Lorimier et la rue Frontenac [ILL. **94, 95, 96**].

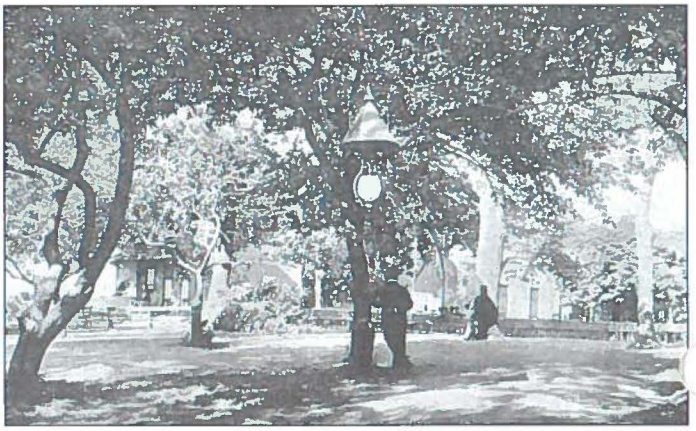
Sa face sud connaît un autre sort. Les cartes de Montréal et celles qui détaillent la figure particulière du quartier Sainte-Marie y tracent plutôt la croissance de l'occupation industrielle, jusque dans les années 1875-1880. Au-delà de la brasserie Molson, un tracé continu d'entreprises industrielles la borde ; le parc Bellerive garde la dernière fenêtre sur le fleuve [ILL. **97 à 105**].

Ill. 85. La promenade au bord de l'eau, parc Sohmer, rue Notre-Dame Est, en 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-172-b)

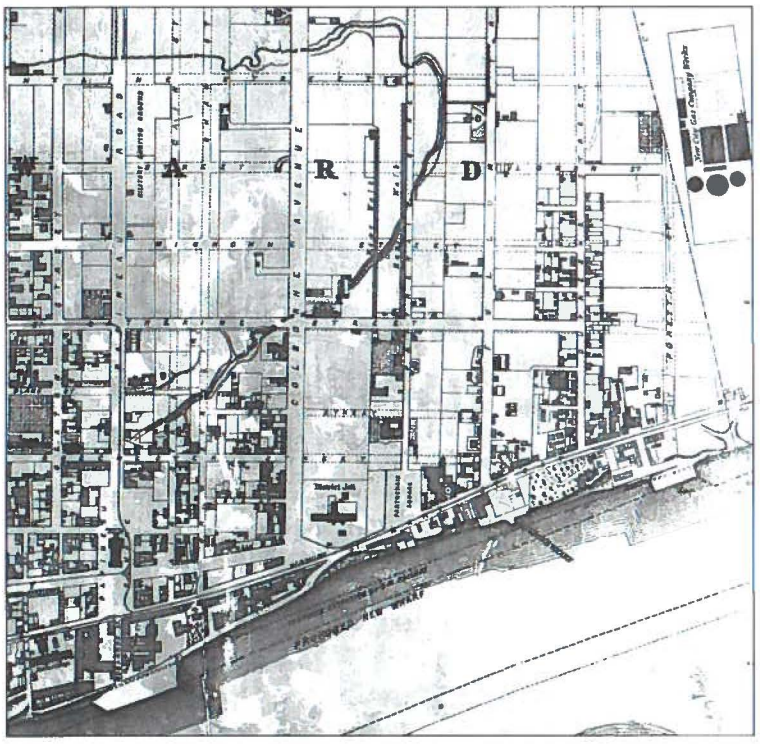
Ill. 86. La promenade au bord de l'eau, parc Sohmer, rue Notre-Dame Est, en 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-172-a)



Ill. 87. M. Lavigne et son orchestre au parc Sohmer, en juillet 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-172-c)



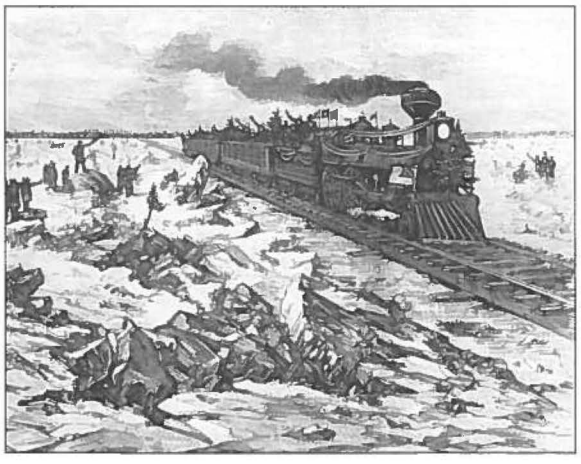
Ill. 88. L'entrée du parc Sohmer, en juillet 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-173-a)



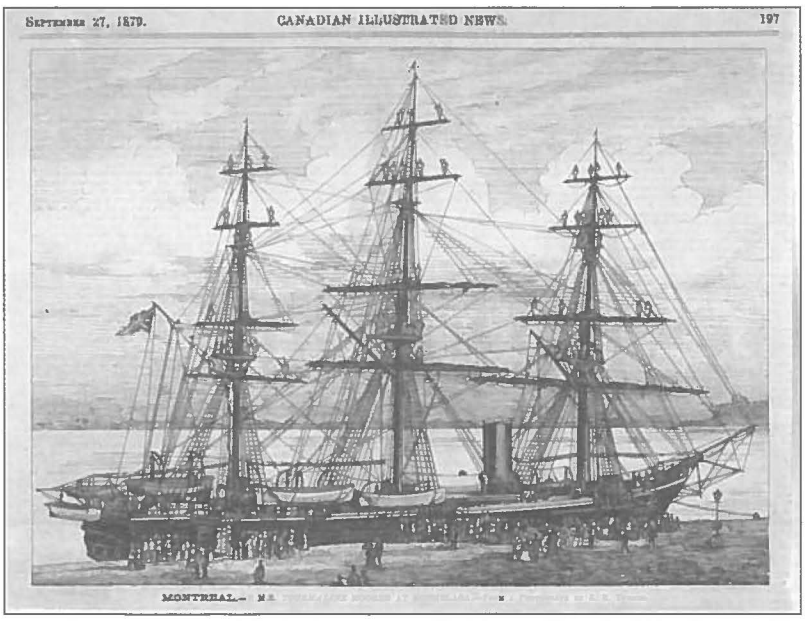
Ill. 89. Détail d'une carte de Montréal, en 1873
(ANC, Ottawa, NMC-1545)

Ill. 90. Détail d'une carte de Montréal, en 1846. À cette date, la rue Saint-Antoine ne rejoint pas encore la rue Notre-Dame Est devant la prison
(ANC, Ottawa, NMC-20539)

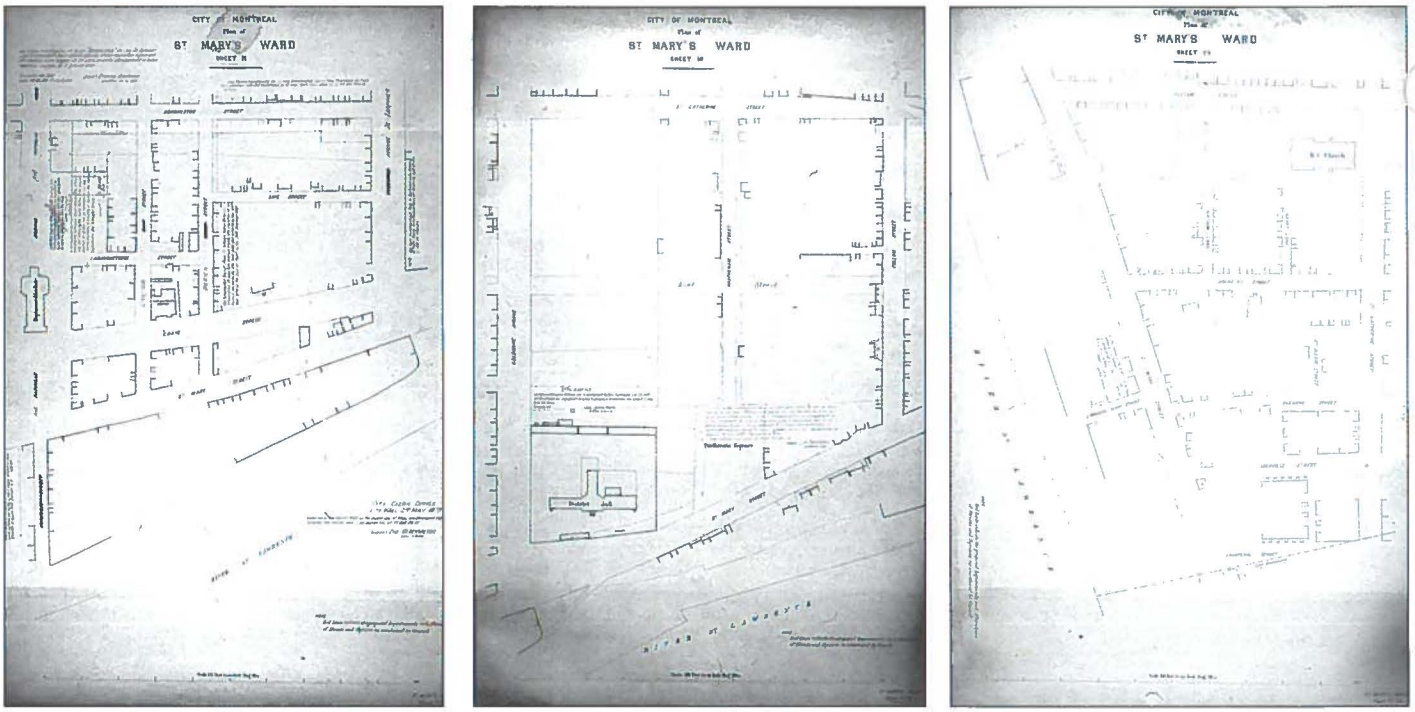
Ill. 91. Vue aérienne du parc Dominion, vers 1927
(ANQ, Québec. Compagnie aérienne franco-canadienne, E 21, N 49-27)



Ill. 92. « Eisenbahn aus dem zugefrornen St. Lawrenceflüsse bei Montreal in Canada, 1880 »
(ANC, Ottawa, C-046643)



Ill. 93. Le « Tourmaline », au quai d'Hochelaga, en 1879
(BNQ, albums Massicotte, 4-182-b)



Ill. 94, 95 et 96. « Plan or maps of St. Mary's Ward containing 23 maps deposited in the Office of the Protonotary, this 20th March 1879. »
(ANQ, Montréal, P318, 1971-00-00/97-45)

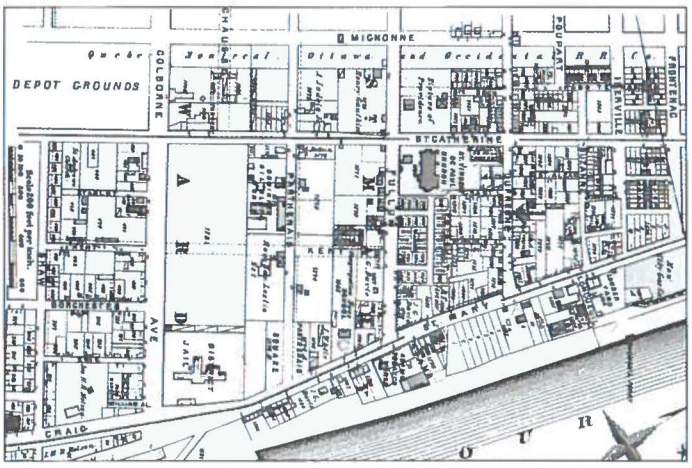
Ill. 97. Le square Papineau à côté d'un des bâtiments de l'usine de la Canadian Rubber Co.
(BNQ, albums Massicotte, 3-181-a)

Ill. 98. Usine CPN, au 272, rue Sainte-Marie, en 1874
(BNQ, albums Massicotte, 3-138-h)

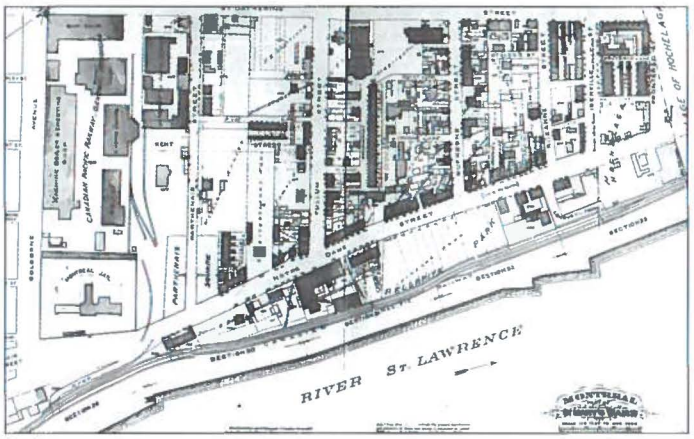
Ill. 99. L'usine de la Dominion Oil Cloth Co. dans le quartier Sainte-Marie
(BNQ, albums Massicotte, 3-181-b)

Ill. 100. La Canadian Rubber Co., ensemble industriel érigé à partir de 1874, vue en 1925
(BNQ, albums Massicotte, 3-182-2)

101. Vue aérienne du port dans le quartier Sainte-Marie, vers 1950. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P11721)

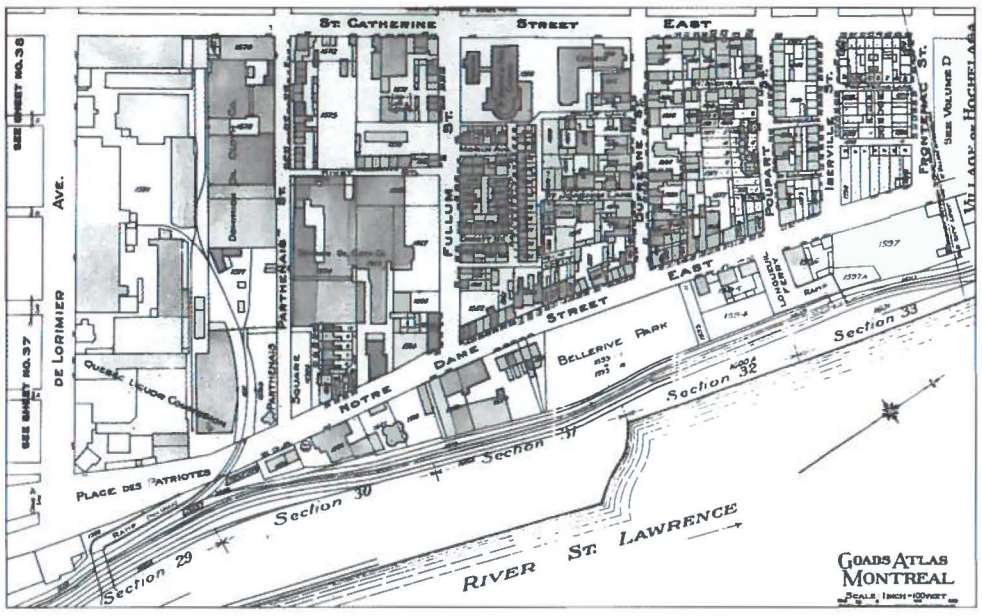


Ill. 102. Le quartier Sainte-Marie. Carte de l'atlas Hopkins, en 1879
(ANC, Ottawa, NMC-16064)

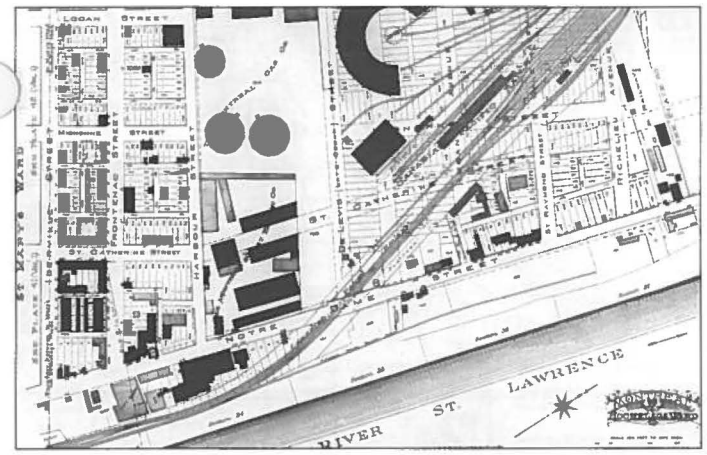


Ill. 103. Le quartier Sainte-Marie. Plan des assureurs, 1890
(ANC, Ottawa, NMC-16368)

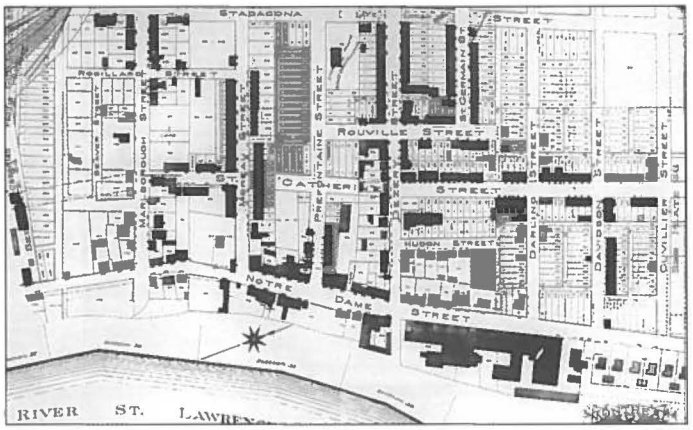
Ill. 104. Le quartier Sainte-Marie. Atlas Pinsonneault, 1907
(ANC, Ottawa, NMC-16305)



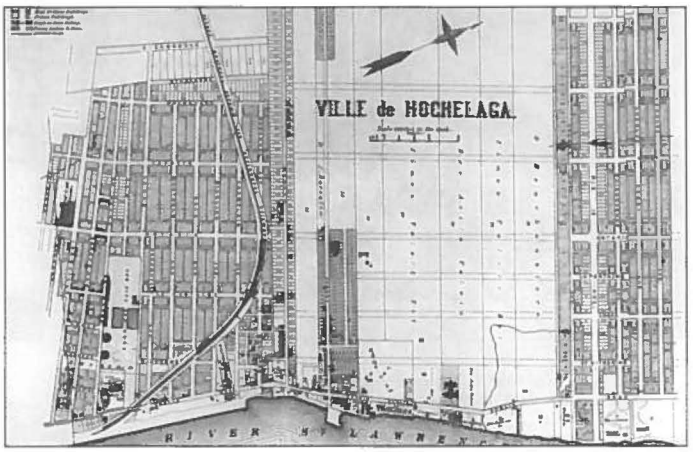
Ill. 105. Le quartier Sainte-Marie. Atlas Goad, 1929
(ANC, Ottawa, NMC-44797)



Ill. 106. Carte du quartier Hochelaga (partie ouest : les Hochelaga Yards).
Plan des assureurs de 1890
(ANC, Ottawa, NMC-16297)



Ill. 107. Carte du quartier Hochelaga (partie est : Hochelaga ville).
Plan des assureurs de 1890
(ANC, Ottawa, NMC-16297)



Ill. 108. Plan de la Ville d'Hochelaga. Atlas Hopkins, 1879
(ANC, Ottawa, NMC-16064)

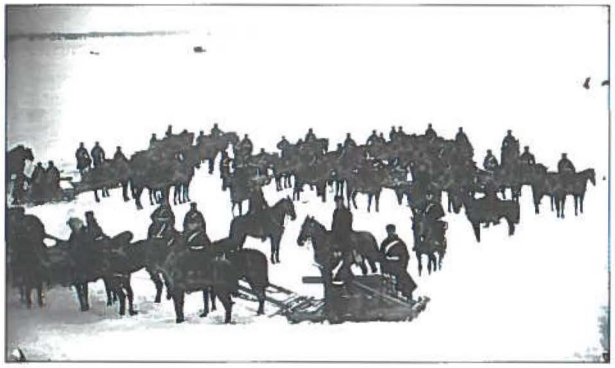
Hochelaga

Au-delà des limites de la cité s'étend la ville d'Hochelaga **[ILL. 106, 107, 108]** née du village nommé en l'honneur de l'établissement amérindien visité et décrit par Jacques Cartier dans ses *Voyages*[147]. C'est toutefois une image tout autre qu'historique que le lieu a imprimé, forte et résonante, dans l'imaginaire collectif des Canadiens français de Montréal. « Interlope et tentateur », comme le propose Monique Larue, le paysage industriel que symbolise en apparence le secteur a marqué des générations d'écrivains et de Montréalais : « [Les enfants] ont l'habitude des quais d'Hochelaga. Des cargos sans couleur y déchargent leur charbon en hautes pyramides noires. Plus à l'est encore, au bas de la rue Aylwin, ils jouaient souvent sur le quai Laurier, énorme masse de ciment qui s'avance à angle droit dans le Saint-Laurent[148]. »

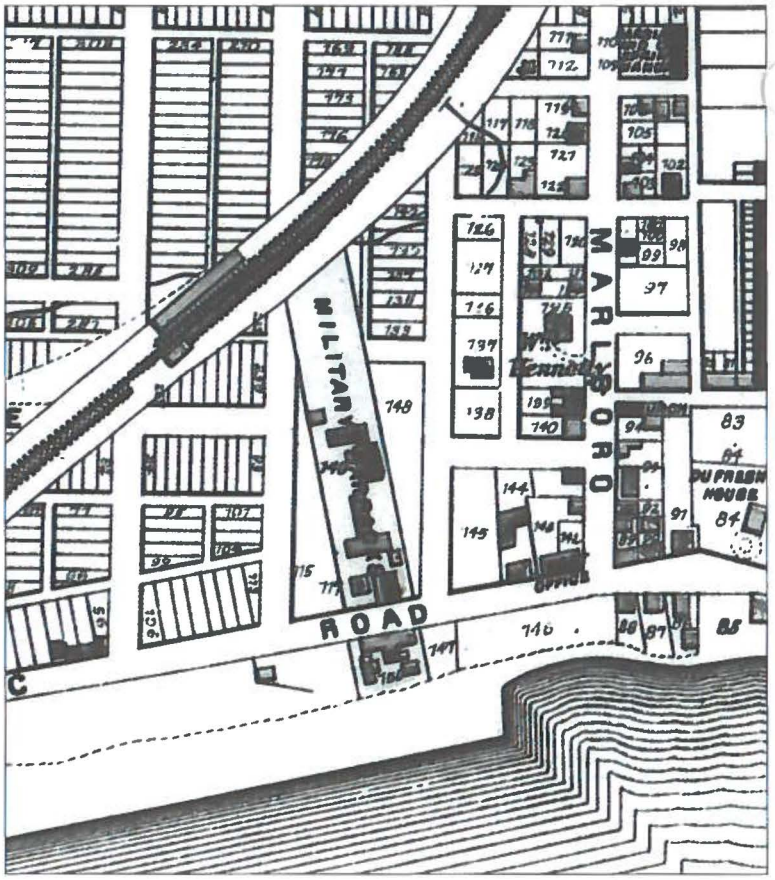
Les casernes d'Hochelaga ou Hochelaga Barracks, enclos militaire bordé d'un quai et occupé par le régiment Royal Artillery **[ILL. 109, 110, 111, 113]**, y ont été édifiées en lieu et place des Quebec Barracks, rasées avec la butte de la citadelle. Au pied du courant Sainte-Marie, en face de la base aménagée sur l'île Sainte-Hélène, elles occupent une position stratégique. Au lendemain du départ de la garnison britannique, les sœurs de la Providence y ouvrent l'Asile des idiots d'Hochelaga : une soixantaine de malades y séjournent de 1873 à 1875. En 1876, *La Minerve* rapporte que plusieurs familles y sont logées, constituant les *barracks* en véritables cités ouvrières improvisées[149].

Dans Hochelaga, l'effort d'industrialisation se concentre d'abord dans les Hochelaga Yards, *nomansland* marécageux situé entre Sainte-Marie et les Hochelaga Barracks. La New City Gas Co. (par la suite Montreal Gas Works) s'y installe en 1873, rejointe trois ans plus tard, par la ligne ferroviaire de la Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental (QMO&O) qui y construit son terminal, la gare Moreau[150] **[ILL. 114, 115]**. À proximité, sur la rue Notre-Dame, le Montreal City Passenger Railway (plus tard Montreal Tramways) érige son terminal est, tandis que l'on construit les ateliers Hochelaga, à l'angle nord-est des rues du Havre et Sainte-Catherine. C'est ainsi que, avec liaison Montréal-Longueuil servie par voie ferrée sur la glace en hiver, de 1880 à 1883[151] **[ILL. 112]**, le secteur des rues Frontenac—Notre-Dame Est devient, autour de 1880, la plaque tournante du transport métropolitain. La situation extra-urbaine du site est responsable du développement de ce premier secteur industriel dense, aujourd'hui largement en friche **[ILL. 117]**.

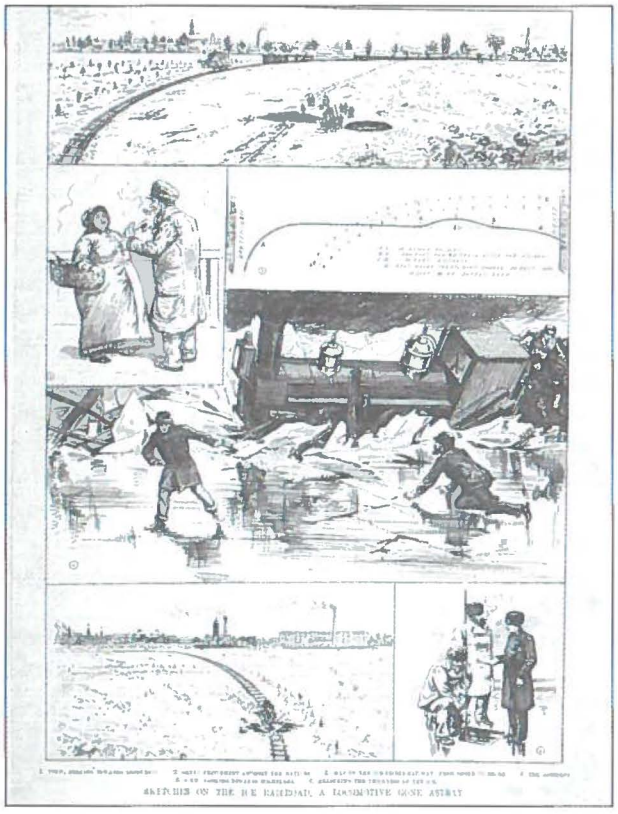
Ill. 109. Manœuvre du régiment Royal Artillery, en face des casernes d'Hochelaga, au Pied-du-Courant, vers 1870. Photographie de William Notman
(Musée McCord I-43925)



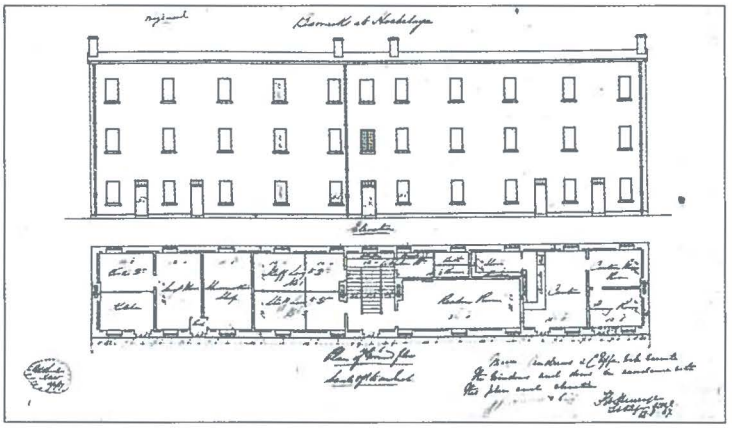
Ill. 110. Manœuvre du régiment Royal Artillery, en face des casernes d'Hochelaga, au Pied-du-Courant, vers 1870. Photographie de William Notman
(Musée McCord I-43926)



Ill. 111. Détail de la carte de 1879 montrant les Hochelaga Barracks
(ANC, Ottawa, NMC-16064)



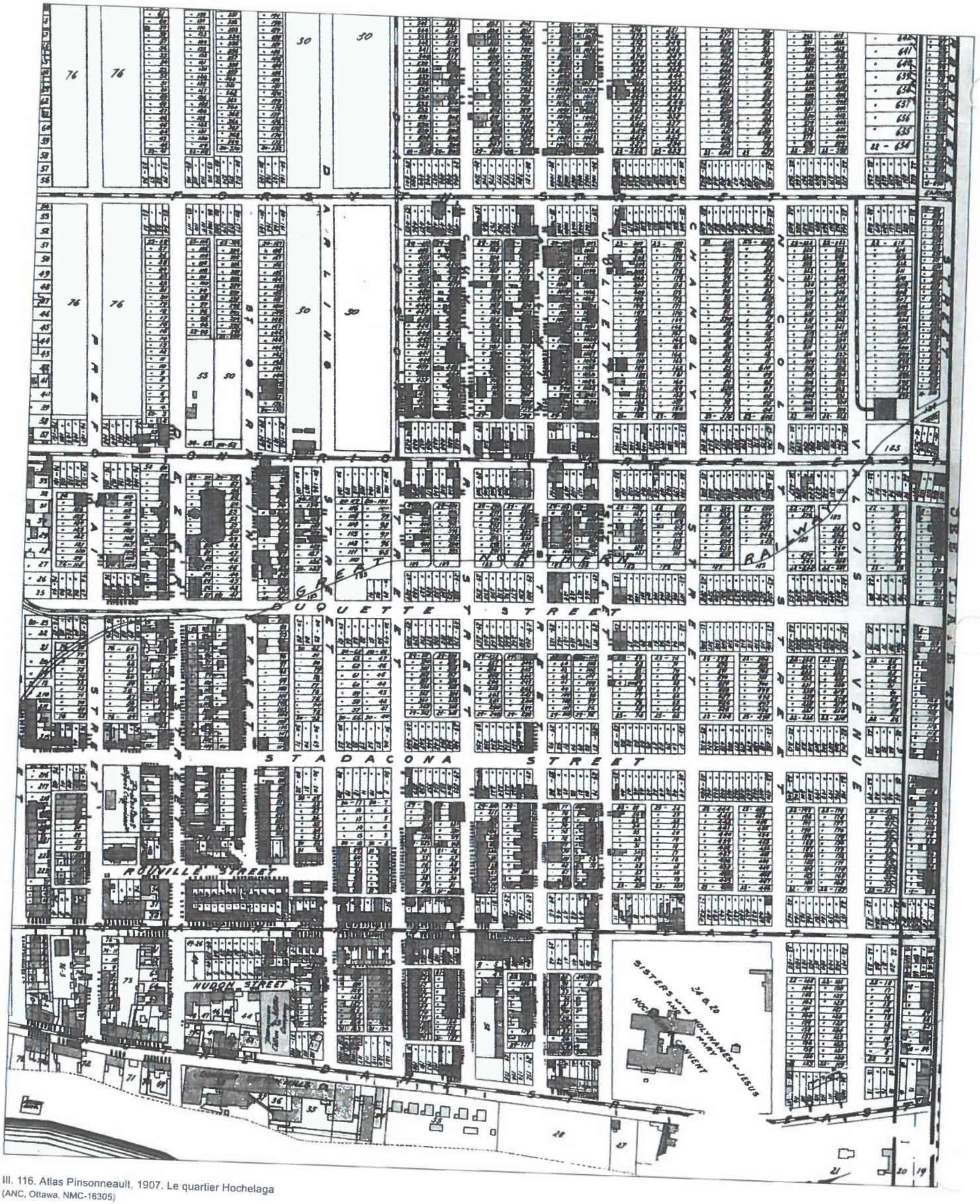
Ill. 112. Accident de chemin de fer sur la glace en 1881
(BNQ, albums Massicotte, 4-228-a)



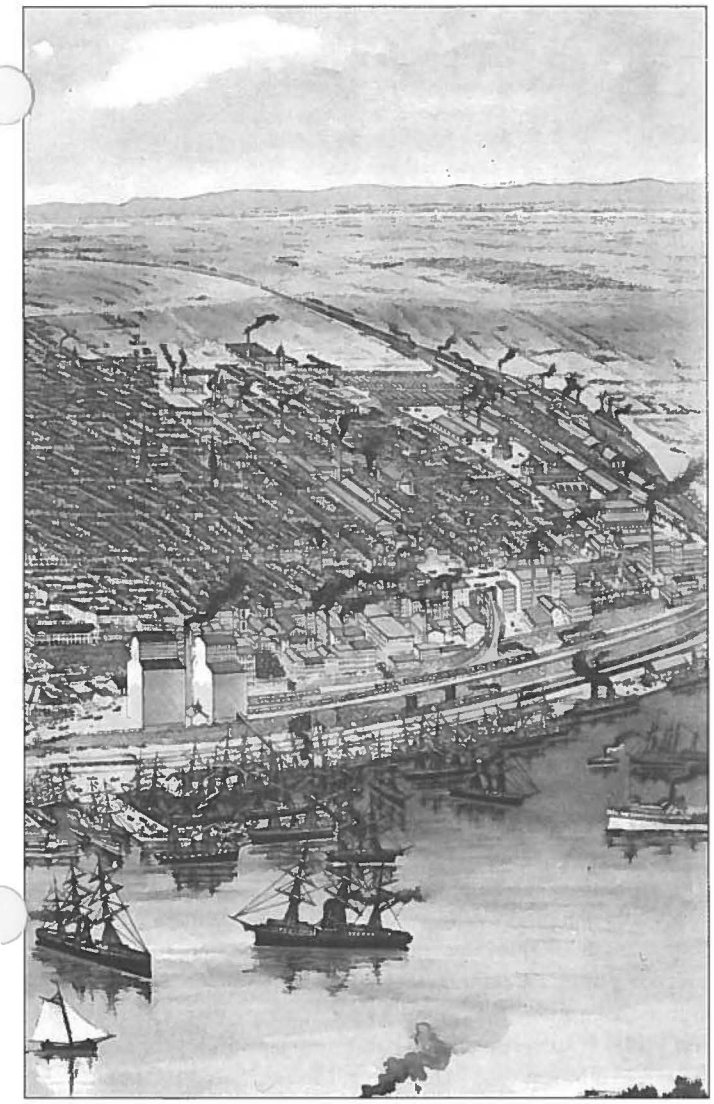
Ill. 113. Plan et élévation des Hochelaga Barracks, 1867
(ANC, Ottawa, NMC-2272)

Ill. 114. Atlas Pinsonneault, 1907. Secteur des Hochelaga Yards
(ANC, Ottawa, NMC-16305)

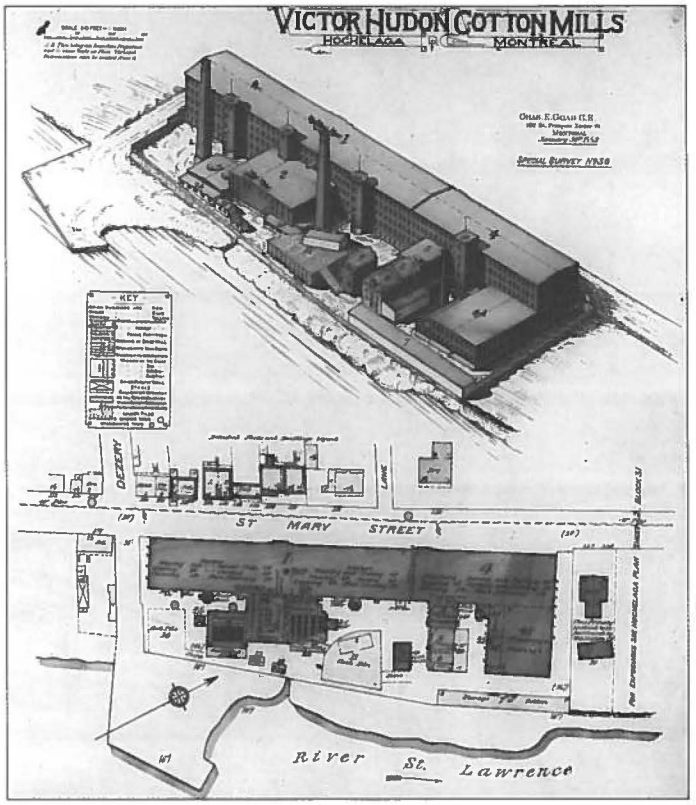
Ill. 115. La gare d'Hochelaga d'après une gravure dans le *Canadian Illustrated News*
(BNQ, albums Massicotte, 3-192-d)



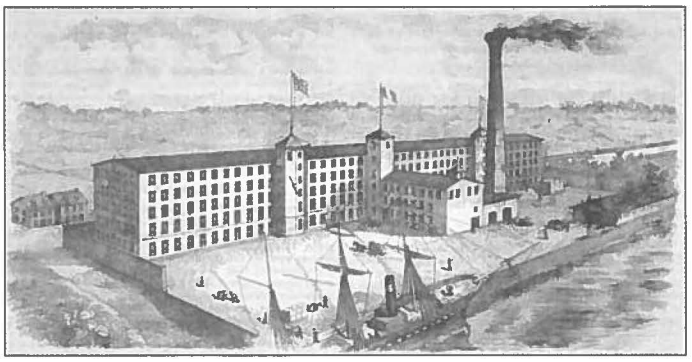
III. 116. Atlas Pinsonneault, 1907. Le quartier Hochelaga
(ANC, Ottawa, NMC-16305)



Ill. 117. Vue à vol d'oiseau de Montréal en 1889. Détail du secteur est de la ville
(ANC, Ottawa, C-66743)



Ill. 118. L'usine de la Victor Hudon Cotton Mills, à Hochelaga, en 1882. Carte de l'atlas Goad
(ANC, Ottawa, NMC-10602)

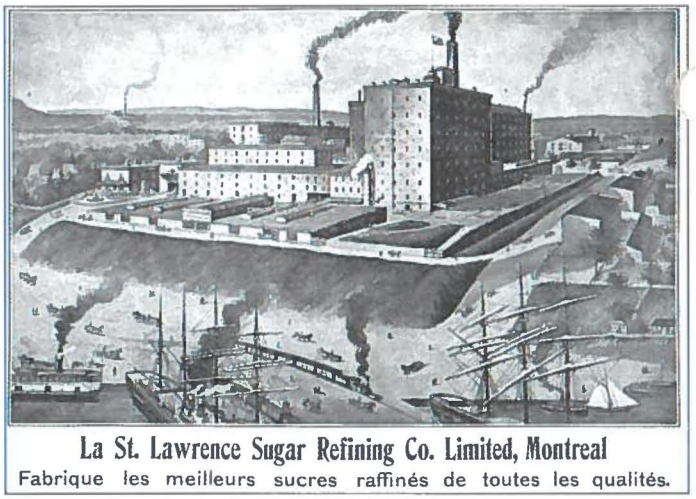


Ill. 119. The Victor Hudon Company & Cotton Mills, à Hochelaga
(*L'Opinion publique*, 25 juin 1874)

Très tôt cependant, ce nœud « intermodal » se dilue, avec la circulation qui y croît. Le Canadien Pacifique, créé en 1881, s'établit au cours de la même année dans les Hochelaga Yards avec une vaste cour de triage, que domine sa célèbre rotonde ; cependant, la voie ferrée du QMO&O, acquise du gouvernement du Québec, est alors prolongée vers le port, notamment pour y rejoindre la nouvelle gare inaugurée en 1882 au square Dalhousie, à l'angle des rues Notre-Dame Est et Berri, dont le chantier a d'ailleurs achevé l'arasement de la butte de la citadelle.

D'autre part, vers l'est, l'annexion du village d'Hochelaga à Montréal, en 1883, donne une impulsion supplémentaire au développement de la ville au-delà des Hochelaga Yards [ILL. 116]. En 1890, une carte du quartier annexé montre les travaux proposés pour l'élargissement de la rue Notre-Dame Est, des limites du quartier Sainte-Marie à la rue Moreau — la presse en fait grand cas jusqu'en 1892 — de même que le tracé du percement de la rue Sainte-Catherine, à travers les Hochelaga Barracks, alors rasés.

Intensifiée avec le développement du port dans cette partie orientale de la ville, la circulation rue Notre-Dame Est — on la nomme encore « chemin public » quelques années avant l'annexion — devient alors d'autant plus lourde dans le secteur d'Hochelaga que de grandes entreprises industrielles attirent dorénavant trafic et habitations ouvrières. La St. Anne Spinning Wool Co., qui s'installe en 1882 au pied de la rue du Havre, et la compagnie Victor Hudon Cotton Mills, ouverte depuis 1873 au pied de la rue Dézéry — et agrandie vers l'est en 1881 [ILL. 118, 119] —, comptent parmi celles-là ; puis, plus à l'est encore, en 1887, la St. Lawrence Sugar Refining Co. s'établit en 1887 [ILL. 120, 121], vient tirer profit d'un quai en eau profonde et des voies ferrées qui longent désormais le Saint-Laurent.



Ill. 121. Annonce publicitaire de la St.Lawrence Sugar Refining Co. Ltd
(BNQ, albums Massicotte, 4-145-b)

Ill. 120. La St.Lawrence Sugar Refining Co. Ltd vers 1900
(BNQ, albums Massicotte, 3-190-d)

Dès lors, les rues Sainte-Catherine, Ontario et Sherbrooke prennent le relais en tant qu'axes urbains est-ouest. Certes, la rue Notre-Dame est dotée d'un viaduc aussitôt construites les voies ferrées qui desservent le port et la nouvelle gare du Canadien Pacifique ; mais le prolongement de la rue Sainte-Catherine dans Hochelaga, puis dans Maisonneuve, permet de déplacer les centres d'activité plus au nord de la rue Notre-Dame Est.

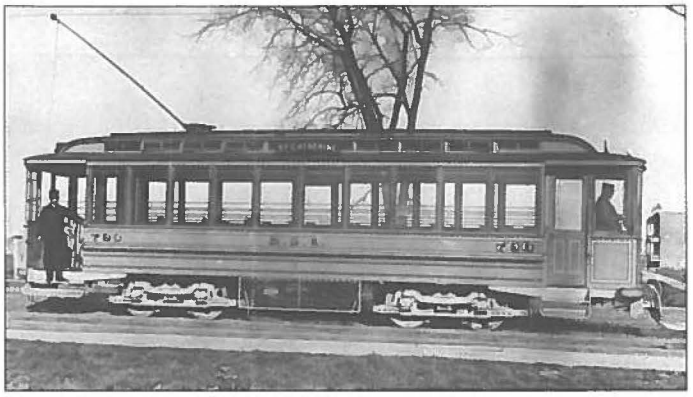
Le viaduc de la rue Sainte-Catherine Est, que construit le Montreal Street Railway en 1892, devient un atout majeur de l'intégration urbaine en conduisant, par-delà la voie ferrée, les nouveaux véhicules électrifiés qui dès lors desservent les quartiers populaires de l'Est montréalais **[ILL. 122 à 126]**. Incendié le 15 août 1903, comme une bonne partie des bâtiments de cette portion de l'est de la ville, le viaduc est d'ailleurs reconstruit, plus ample et plus long comme un service public, mais aussi comme un ornement urbain[152] **[ILL. 127]**. La rue Sainte-Catherine, que l'on perce donc, est aussitôt consacrée comme lien urbain **[ILL. 128, 129]**. Le Montreal Street Railway, par exemple, y relocalise après l'incendie son terminal passager (à l'angle sud-est formé avec la rue du Havre), tandis qu'il réserve à la rue Notre-Dame ses garages et la centrale d'énergie thermique qu'il construit pour alimenter le réseau des « chars électriques » **[ILL. 130, 131]**, sans intention aucune de projeter là quelque image de marque. La rue Notre-Dame Est est devenue « le confin » **[ILL. 132, 133]**.

Il faut dire que le cœur du village d'Hochelaga n'a jamais été en contact avec la rue Notre-Dame Est. Le premier village, quelquefois appelé « Courant Sainte-Marie », s'est en effet développé autour d'un terrain donné par Jean-Baptiste Dézéry — le long de la rue de ce nom — afin qu'y soit construite la première chapelle. Après l'incendie de celle-ci, en 1875, et tandis que l'on reconstruit l'église de la Nativité plus au nord, rue Ontario, la Municipalité érige sur le site de Dézéry, en 1877, un hôtel de ville ; rendu obsolète par l'annexion à Montréal, l'édifice, après avoir logé le poste de pompiers et un marché, cède la place, en 1903, à un parc public : le parc Dézéry **[ILL. 134]**. Tout s'est en fait passé comme si la manufacture de Victor Hudon (Victor Hudon Cotton Mills) et son ensemble d'habitations ouvrières, construit rue Saint-Germain en 1881 **[ILL. 137, 138]**, avaient excessivement comprimé, dans ce secteur, le centre institutionnel auquel les emplacements au nord, de surcroît, offraient un cadre urbain plus seyant.

En marge de cette urbanisation, le parcours de la rue Notre-Dame Est, pendant ce temps, est resté difficile, notamment à l'angle marqué au pied de la rue Marlborough (aujourd'hui rue Alphonse-D.-Roy). La rue a fait l'objet de nouveaux travaux d'élargissement au lendemain de l'incendie, en 1904 : l'expropriation par la Ville d'un grand nombre de propriétés « de la rue Frontenac aux limites est de la Cité (l'avenue Valois)[153] » a permis enfin de l'élargir à quelque 18 m, emprise qu'elle a conservée jusqu'en 1971, malgré quelques améliorations sporadiques et très localisées **[ILL. 135, 136]**.

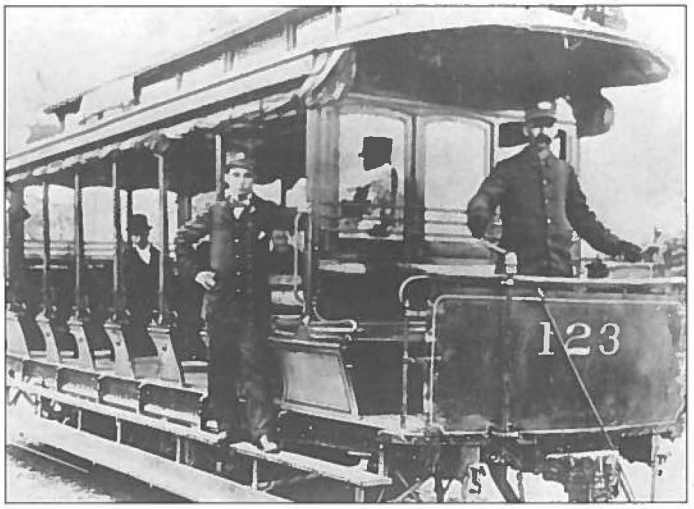
Peu à peu définie essentiellement comme axe de l'industrie, dont elle portait l'expansion vers l'est, la rue Notre-Dame Est dut en effet aussi compter, à partir de 1901, avec l'attraction de la nouvelle voie ferrée du Chateauguay & Northern Railway (intégré en 1903 au Canadian Northern et devenu plus tard Canadien national) ; celle-ci, au départ de la gare Moreau, reliait Montréal à Joliette en traversant le nord du territoire d'Hochelaga et de Maisonneuve, ouvrant là le second axe d'industrialisation qui déterminerait le développement de la Cité de Maisonneuve.

Ill. 122. Le tramway de la ligne n° 729 au Parc Dominion, rue Notre-Dame Est, en 1907
(Archives de la STCUM)



Ill. 123. Le tramway de la ligne n° 790, rue Notre-Dame Est, en 1904
(Archives de la STCUM)

Ill. 124. Le tramway de la ligne n° 857 sur la rue Notre-Dame Est, près de la rue Viau, en 1907
(Archives de la STCUM)



Ill. 125. Le tramway de la ligne n° 123, rue Notre-Dame Est, avant 1910
(Atelier d histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-TRAN-034)

Ill. 126. Le tramway de Maisonneuve, en hiver, vers 1895. Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View 2738.0)

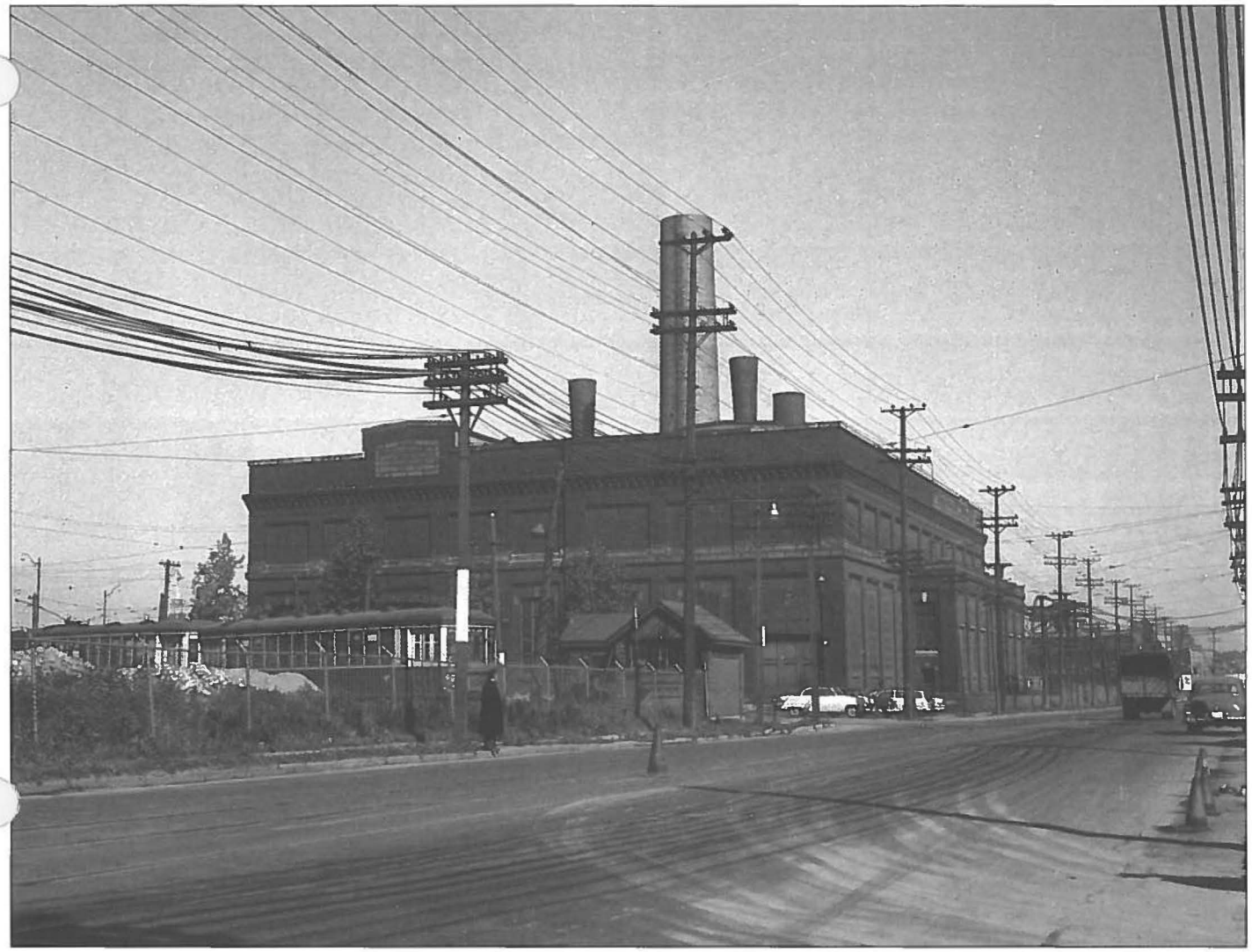
LE PONT DE LA RUE
STE CATHERINE-EST

Quelques détails intéressants sur cette entre prise qui vient de se terminer.

Ill. 127. Le pont de la rue Sainte-Catherine, en 1903
(BNQ, albums Massicotte, 5-96-a)

Ill. 128. Vue à l'angle sud-est des rues Sainte-Catherine et Moreau, en 1926
(Archives de la STCUM)

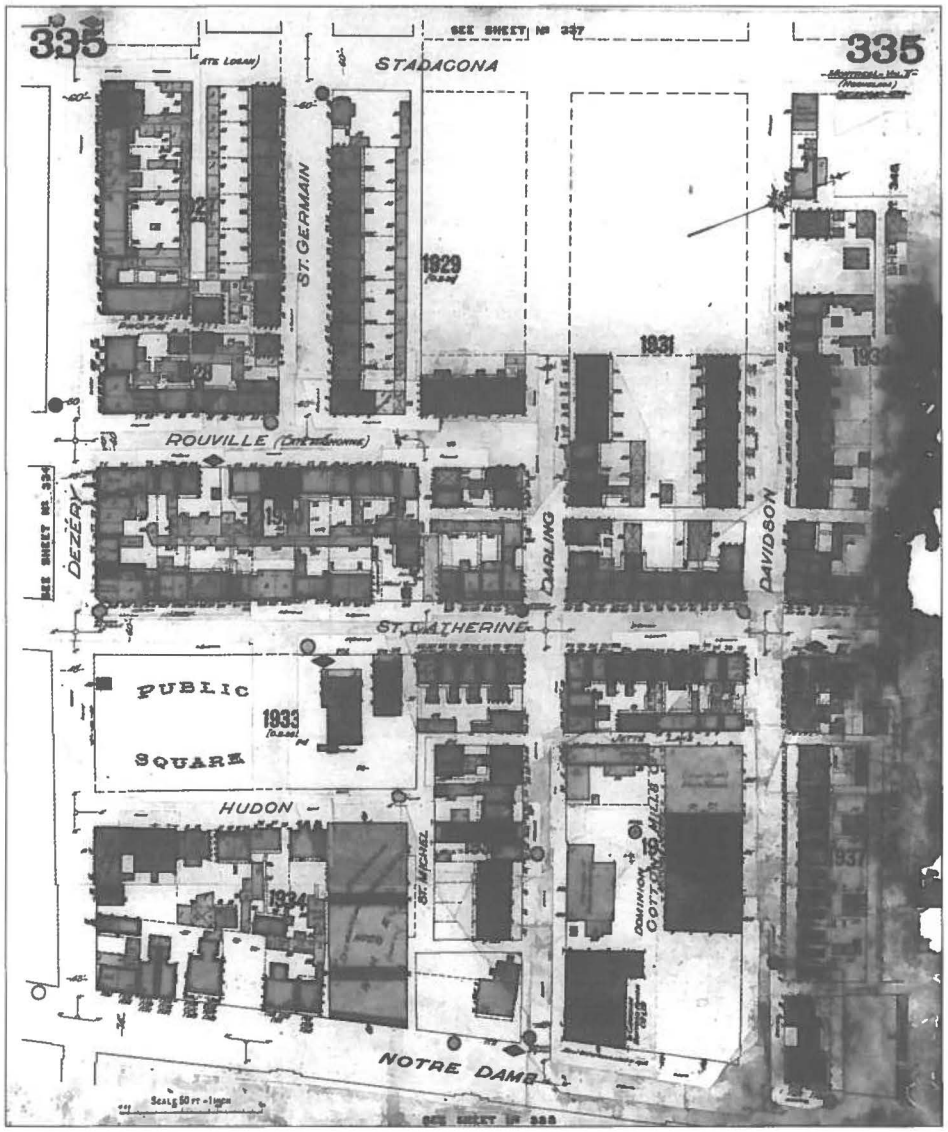
Ill. 129. Vue de la rue Sainte-Catherine Est dans le quartier Hochelaga, en 1913
(Archives de la STCUM)



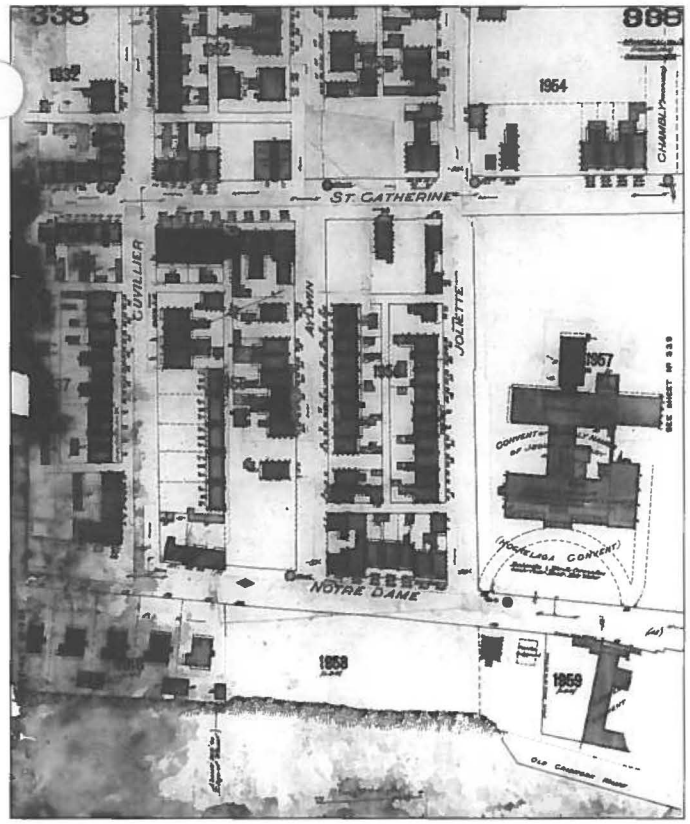
Ill. 130. Le côté nord de la rue Notre-Dame Est et la centrale d'énergie électrique de la Compagnie des Tramways, construite en 1906, agrandie en 1917 et démolie en 1961
(Archives de la Ville de Montréal)

Ill. 131. Construction du terminal de la centrale d'énergie, côté sud de la rue Notre-Dame Est, en 1916
(Archives de la STCUM)

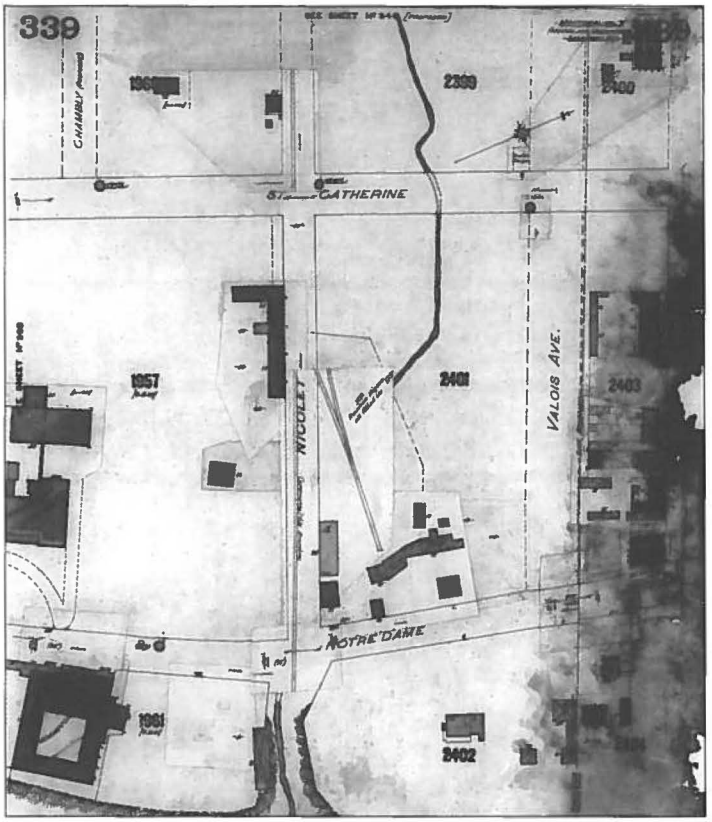
Ill. 132 et 133. Vue aérienne de la rue Notre-Dame dans le secteur des Hochelaga Yards, vers 1950. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P14105 / P14106)



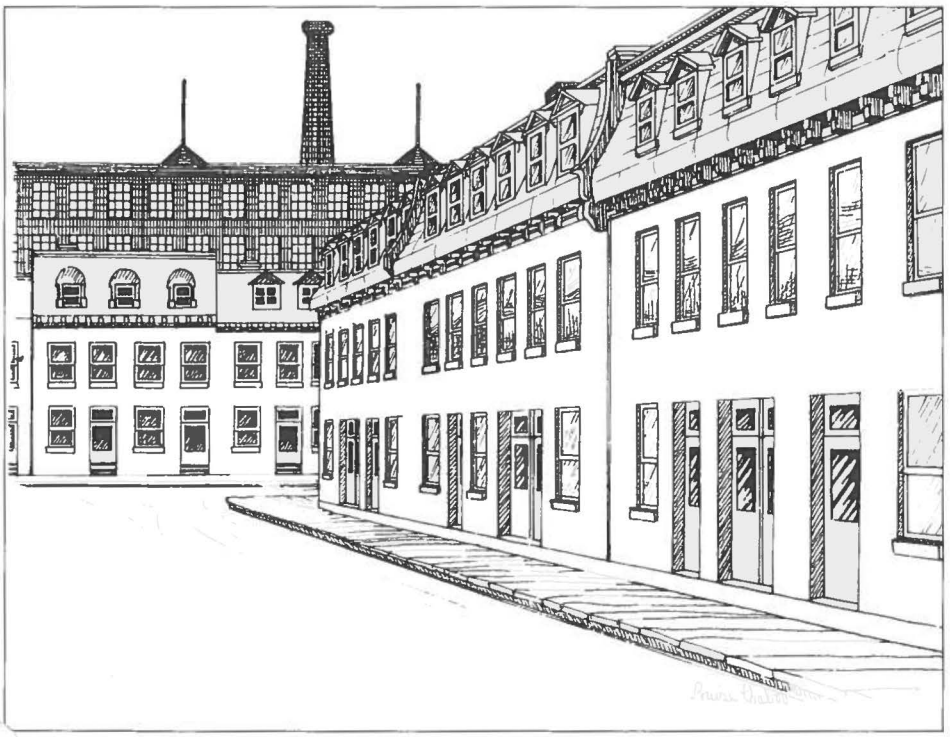
Ill. 134. Atlas Goad, 1892. Secteur du parc Dézéry
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 335/363)



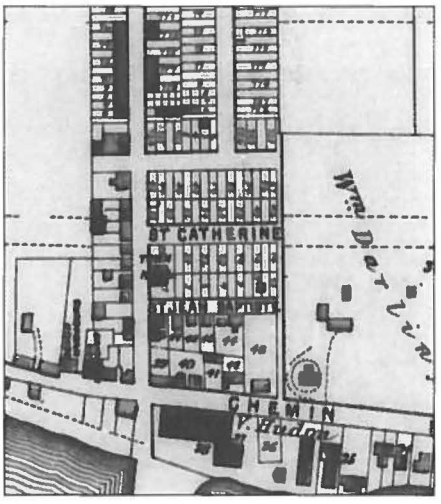
Ill. 135. Atlas Goad, 1892. Secteur des rues Cuvillier, Aylwin et Joliette à Hochelaga. En bas à droite, en face du couvent d'Hochelaga, le monastère des Carmélites (ANC, Ottawa, NMC-16180, 338/363)



Ill. 136. Atlas Goad, 1892. Secteur de la rue Nicolet (ruisseau Migeon canalisé) et de l'avenue Valois, à Hochelaga. En bas à gauche, en face du couvent d'Hochelaga, le monastère des Carmélites est devenu le monastère des Franciscains, en date de la révision de l'atlas (ANC, Ottawa, NMC-16180, 339/363)

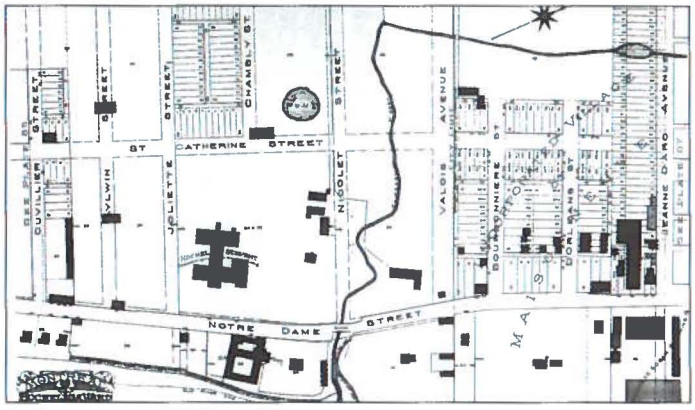


Ill. 137. Les logements Hudon, rue Saint-Germain. À l'arrière-plan se profile l'usine Victor Hudon Cotton Mills (dessin de Louise Chabot, extrait de Réjean Charbonneau et al. *De fil en aiguille...*, p. 64)



Ill. 138. Détail de la carte de l'atlas Hopkins montrant le noyau du village d'Hochelaga en 1879. On y aperçoit la rue Saint-Jean-Baptiste (depuis devenue rue Hudon) et le premier alignement de la rue Sainte-Catherine Est (ANC, Ottawa, NMC-16064)

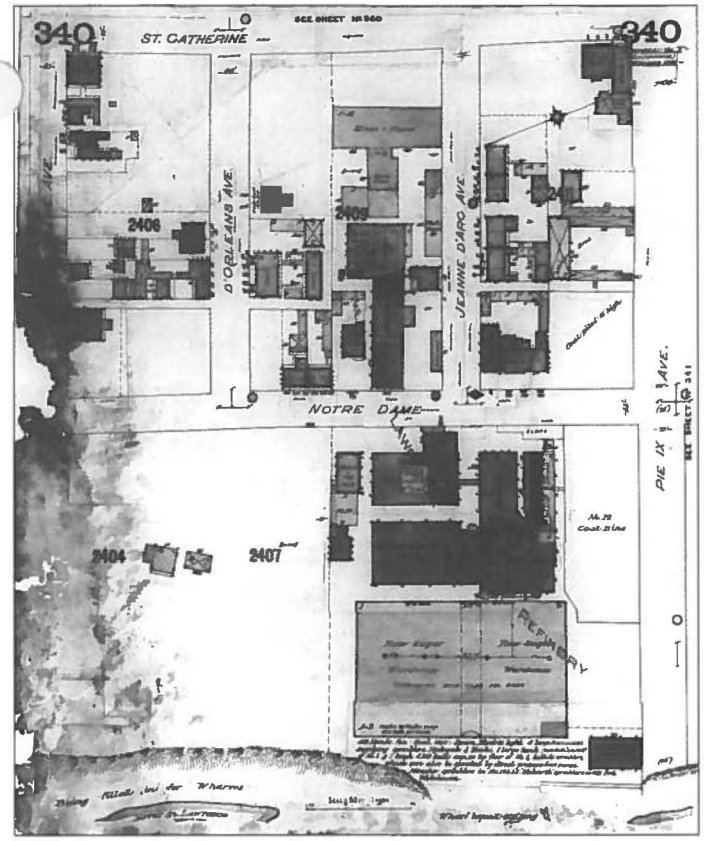
Ill. 139. Carte de Maisonneuve. Plan des assureurs de 1890
(ANC, Ottawa, NMC-162297/87)



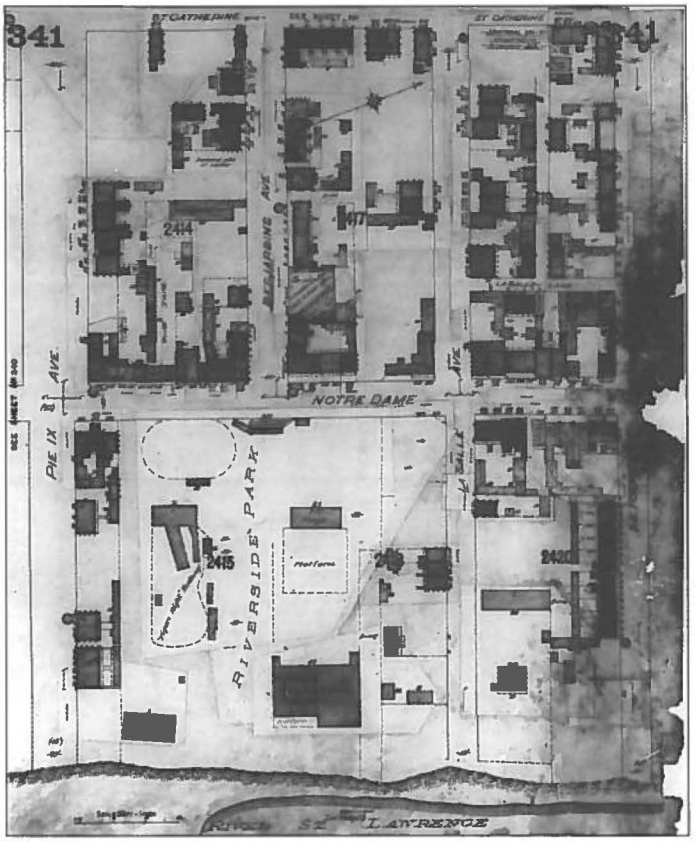
Ill. 140. Carte du quartier Hochelaga et de la partie ouest de Maisonneuve. Plan des assureurs de 1890
(ANC, Ottawa, NMC-162297/86)

Maisonneuve

C'est l'annexion d'Hochelaga, en 1883, qui crée en quelque sorte la Cité de Maisonneuve[154] **[ILL. 139, 140]**. Quelques grands propriétaires terriens, financiers et industriels, anticipent là depuis plusieurs années le développement de l'est de la métropole et voient en effet d'un mauvais œil l'absorption de leurs domaines et de leurs projets spéculatifs par la Ville de Montréal. Craignant la concurrence d'autres zones périphériques dans ce « grand Montréal » en formation, ils obtiennent de la Province la création d'une municipalité englobant strictement leurs propriétés, ayant comme limites d'une part, les terres de la famille Bourbonnière, à l'est de l'avenue Valois et, d'autre part, les terres de Charles-Théodore Viau (la 1re Avenue dans le secteur Parc-Viau) **[ILL. 141 à 144]**. La rue Notre-Dame Est, qui se rétrécit à 15 m dès qu'elle franchit les limites de la Cité, se compose en une véritable « porte de Maisonneuve » aux abords de la St. Lawrence Sugar Refining Co. (aujourd'hui la sucrerie Lantic), o elle perd en largeur les aires de débarquement de la raffinerie (au sud) et de la tonnellerie (au nord) qui freinent son passage.



Ill. 141. Atlas Goad, 1892. Secteur des rues Orléans, Jeanne-d'Arc et du boulevard Pie-IX
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 340/363)



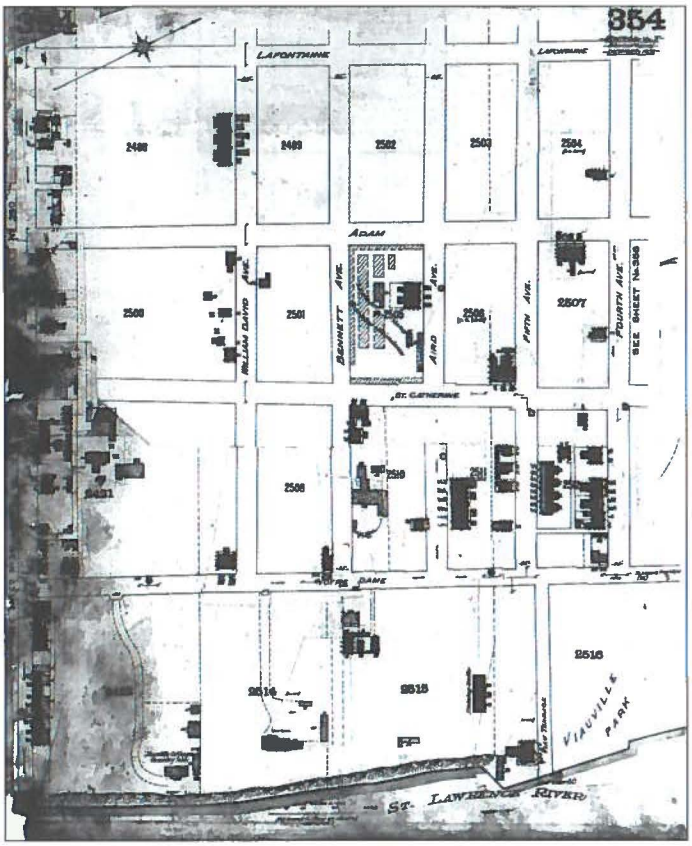
Ill. 142. Atlas Goad, 1892. Secteur du boulevard Pie-IX, des avenues Desjardins, de La Salle et Letourneux
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 341/363)

L'effet d'encadrement est d'autant plus puissant que la géométrie du plan de la Cité de Maisonneuve s'est imposée au parcours sinueux qui avait, peut-être, été celui du chemin du Roy avant la correction du tracé en 1841 **[ILL. 149]** ; c'est avec une rigueur tout orthogonale que la rue Notre-Dame Est — le chemin du Roy redressé — participe au tracé de la ville nouvelle, entre l'avenue Bourbonnière et la coulée du ruisseau Molson (à l'est de la rue Vimont)[155].

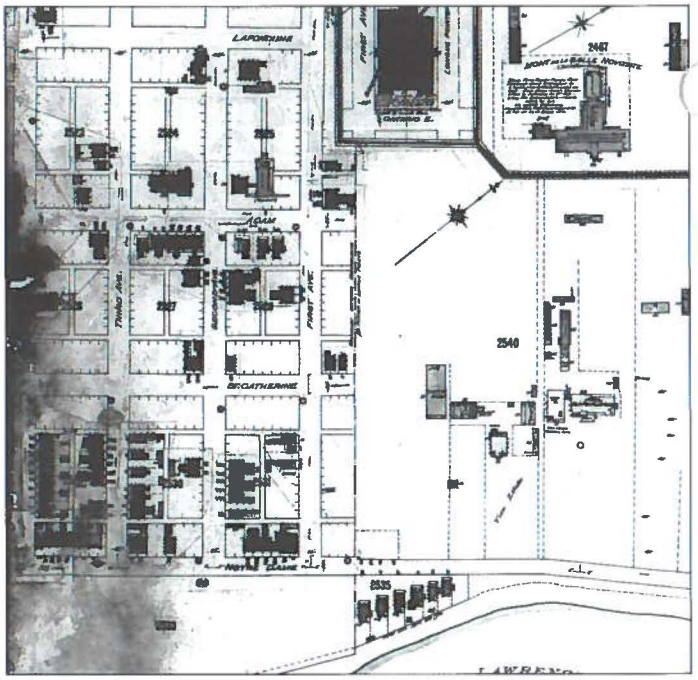
Puisque la création de la Cité de Maisonneuve tire parti de la présence du fleuve et de la voie ferrée, le premier secteur d'activité s'y établit, dans la portion sud. Mais dès 1896, l'annonce de l'ouverture de la voie du Chateauguay & Northern Railway attire jusqu'aux entreprises industrielles vers le nord, provoquant d'ailleurs une translation notable du centre-ville de la cité nouvelle : l'hôtel de ville, d'abord logé rue Notre-Dame (1888) **[ILL. 145]**, déménage en 1912 rue Ontario, dans un immeuble majestueux. Semblablement, au premier poste de pompiers de la rue Notre-Dame s'en ajoute un second, en 1906, rue Ontario ; dès ces années, tout comme dans Hochelaga, la rue Notre-Dame Est s'est imposée comme desserte de l'activité portuaire, tandis que les rues Adam, Sainte-Catherine et Ontario portent la continuité urbaine de la métropole — qui finit par annexer Maisonneuve en 1918.

La vue à vol d'oiseau qui représente la Cité de Maisonneuve à l'orée de la Première Guerre mondiale **[PL. 6]** montre bien ce statut d'interface entre le port et la ville acquis par la rue Notre-Dame Est, à l'instar de la rue de la Commune, d'ailleurs : entrepôts et immeubles commerciaux forment une façade continue sur sa rive nord, devant l'alignement tout aussi suivi des quais et des sites industriels, au sud **[ILL. 146]**. Tout au plus, dans le paysage urbain, l'axe de la rue Notre-Dame Est sert-il de base à la composition graphique des deux grands axes monumentaux, soit l'avenue Morgan **[ILL. 148]** et le boulevard Pie-IX **[ILL. 152]** ; l'un perspectif et l'autre circulatoire, ils se constituent en butant, justement, contre la rue Notre-Dame Est — et non au-delà. Dans cette optique, le parc Champêtre qui prolonge aujourd'hui la coulée de l'axe de l'avenue Morgan — dont il dilue, ce faisant, la définition de « City Beautiful » — apparaît comme une incongruité. Le site que les jésuites avaient réservé aux élèves du collège Sainte-Marie tout comme celui, voisin, de la villa cossue de Joseph Barsalou (crédité du « dessein » de Maisonneuve) attendaient bien plus quelque château de l'industrie qui aurait clos la perspective de l'avenue Morgan ; de fait, au pied du boulevard Pie-IX, le Riverside Park est ainsi remplacé en 1907 par l'usine de la Canadian Spool Cotton Co. **[ILL. 147, 156]**.

L'élan originel de la Cité de Maisonneuve ne consacre donc pas plus l'urbanité de l'axe de la rue Notre-Dame Est que ne l'avait fait l'établissement d'Hochelaga : le développement oriental de la rue freine d'ailleurs dans les années 1890, laissant, au-delà de l'avenue Letourneux **[ILL. 150, 151]**, les fermes Morgan et



Ill. 144. Atlas Goad, 1892. Maisonneuve, de la 4e avenue à la Première avenue
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 358/363)



Ill. 143. Atlas Goad, 1892. Maisonneuve, de l'avenue Letourneux à la 4e avenue
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 357/363)

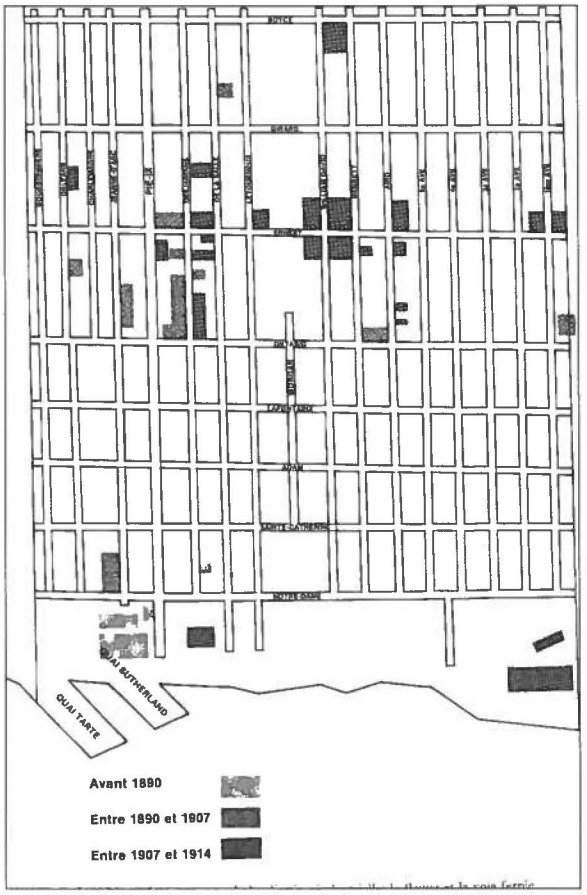
Ill. 145. L'ancien hôtel de ville et la maison du *Devoir*,
au coin de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue Letourneux, à Maisonneuve
(BNQ, albums Massicotte, 3-191-a)

Bennett non loties. C'est dans ce contexte que Charles-Théodore Viau, en 1898, réclame à son tour la constitution en une municipalité autonome de sa propriété de l'est de Maisonneuve, que la ville tarde à rejoindre ; le projet de « Viauville », repris par les héritiers de Viau et rejeté par le gouvernement provincial, trouve néanmoins quelque concrétisation dans ce secteur de Maisonneuve où s'érige, de 1900 à 1914, un bâti d'une étonnante uniformité. Ne reste en dernière instance des « terres » de ce secteur que celle de James Morgan (propriétaire du grand magasin de la rue Sainte-Catherine Ouest) qui donnera finalement lieu à la perspective et au parc Morgan[156] ; puis, plus à l'est, s'étend celle de Molson — où coule le ruisseau Molson —, rachetée par la famille Viau et site du George Moore Memorial Home (aujourd'hui le Centre de soins prolongés de Montréal).

C'est ainsi dans sa portion Maisonneuve, et, plus précisément, autour du boulevard Pie-IX, de l'avenue De La Salle et de l'avenue Letourneux, que la rue Notre-Dame Est a connu un état urbain achevé, avec quelques édifices publics et des immeubles commerciaux. Aussi ce secteur est-il celui que les rares photographes de l'est de la métropole ont saisi sur pellicule **[ILL. 153, 154, 155, 157]**.

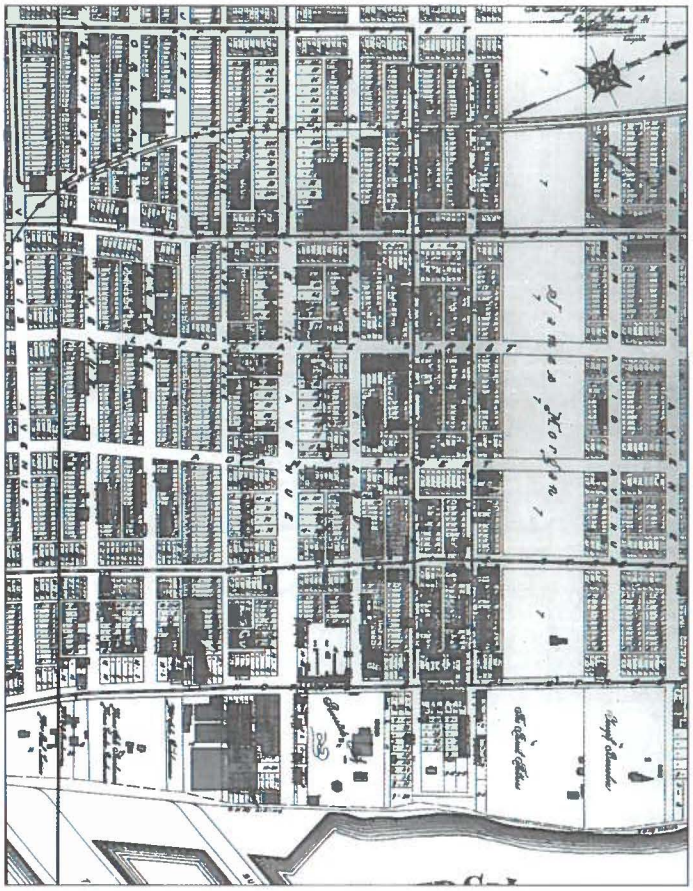
Ill. 146. Détail de la partie basse du port d'une vue à vol d'oiseau de Maisonneuve, en projet, vers 1910
(Archives de la Ville de Montréal)

Ill. 147. L'hôtel Riverside
(BNQ, albums Massicotte, 3-193-a)

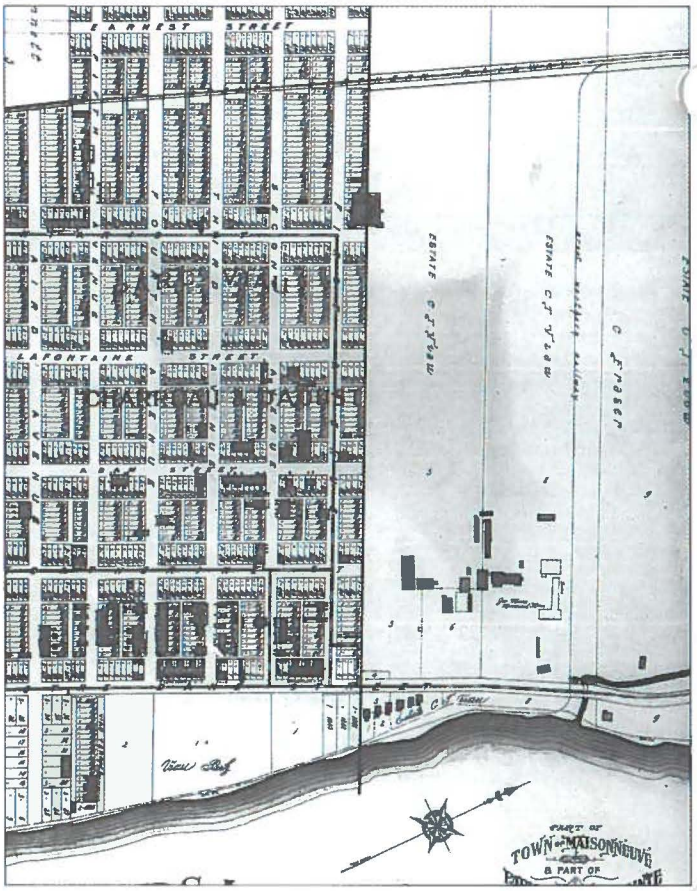


Ill. 149. La grille, orthogonale et rigoureusement symétrique, des rues de Maisonneuve et la localisation des industries : au nord, le long de la voie ferrée, au sud, sur le port
(carte extraite de Paul-André Linteau, *Maisonneuve...*, p. 85)

Ill. 148. La perspective de l'avenue Morgan, le marché et le bain public de la Cité de Maisonneuve, en 1916. Photo Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View-16185)

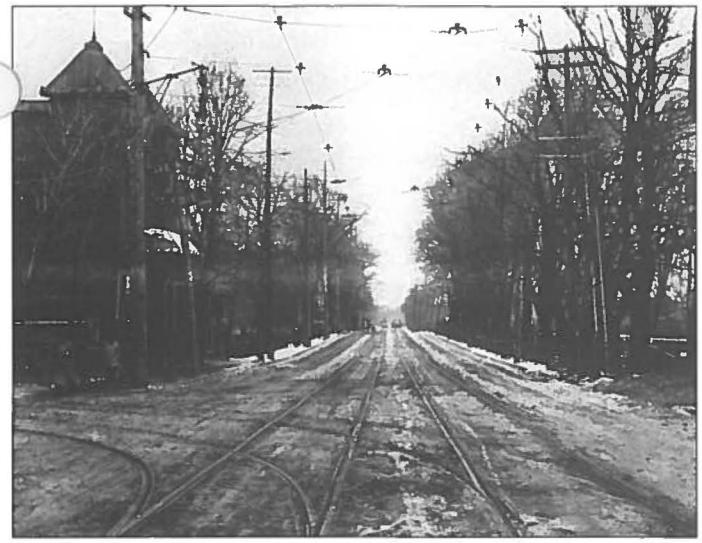


Ill. 150. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, secteur ouest de Maisonneuve
(ANC, Ottawa, NMC-16305/49)



Ill. 151. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, secteur est de Maisonneuve
(ANC, Ottawa, NMC-16305/50)

Ill. 152. Le boulevard Pie-IX depuis la rue Sainte-Catherine Est, en 1916. Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View-16184)



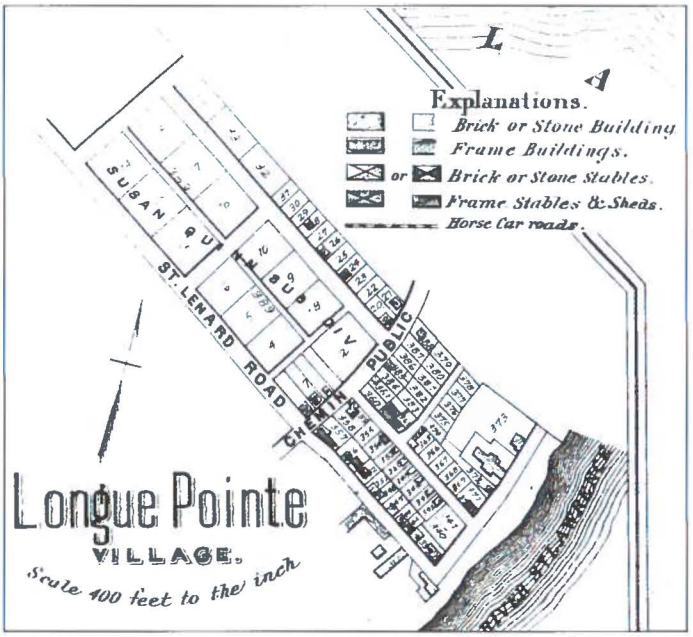
Ill. 153. La rue Notre-Dame Est, vers l'est, depuis l'avenue Letourneux, en 1912
(Archives de la STCUM)

Ill. 154. L'avenue Letourneux, en 1908
(Archives de la STCUM)

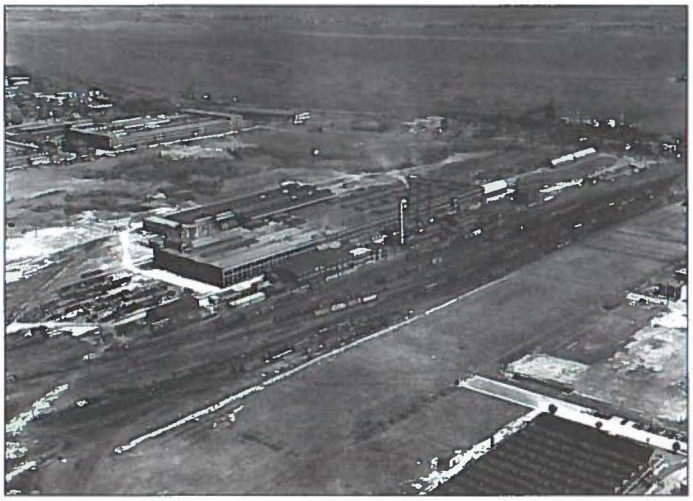
Ill. 155. Une équipe de la Compagnie de tramways,
à l'angle de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue de La Salle, en 1912
(Archives de la STCUM)

Ill. 156. Vue aérienne des abords de la compagnie Canadian Spool Cotton Co.,
en 1955 (devenue par la suite la J.P. Coats)
(Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-INDU-001)

Ill. 157. Travaux de voirie à l'angle des rues Notre-Dame Est et Viau
(Archives de la STCUM)



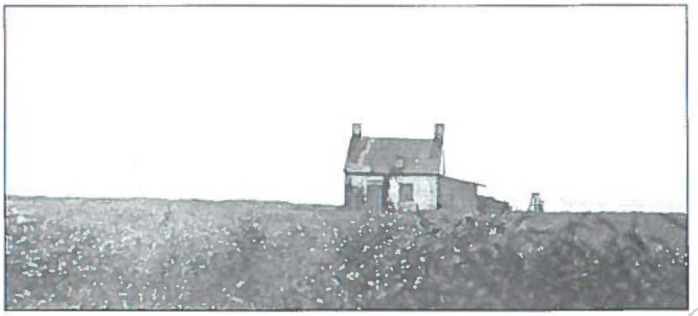
Ill. 158. Le village de Longue-Pointe, en 1879. Carte de l'atlas Hopkins
(ANC, Ottawa, NMC-16064)



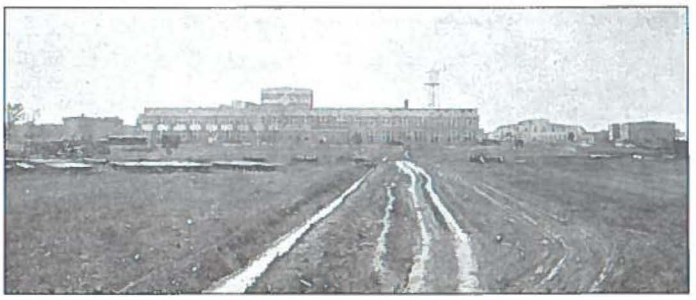
Ill. 160. Vue aérienne des installations de la Montreal Locomotive Works, en 1954. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P15503)

Ill. 163. La rue Notre-Dame vers l'est, à Pointe-aux-Trembles
(BNQ, carte postale)

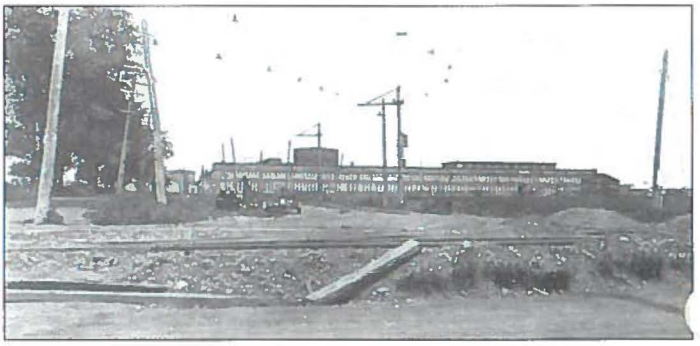
Ill. 159. Longue-Pointe, vers 1835. Aquarelle de W.H. Bartlett
(coll. particulière)



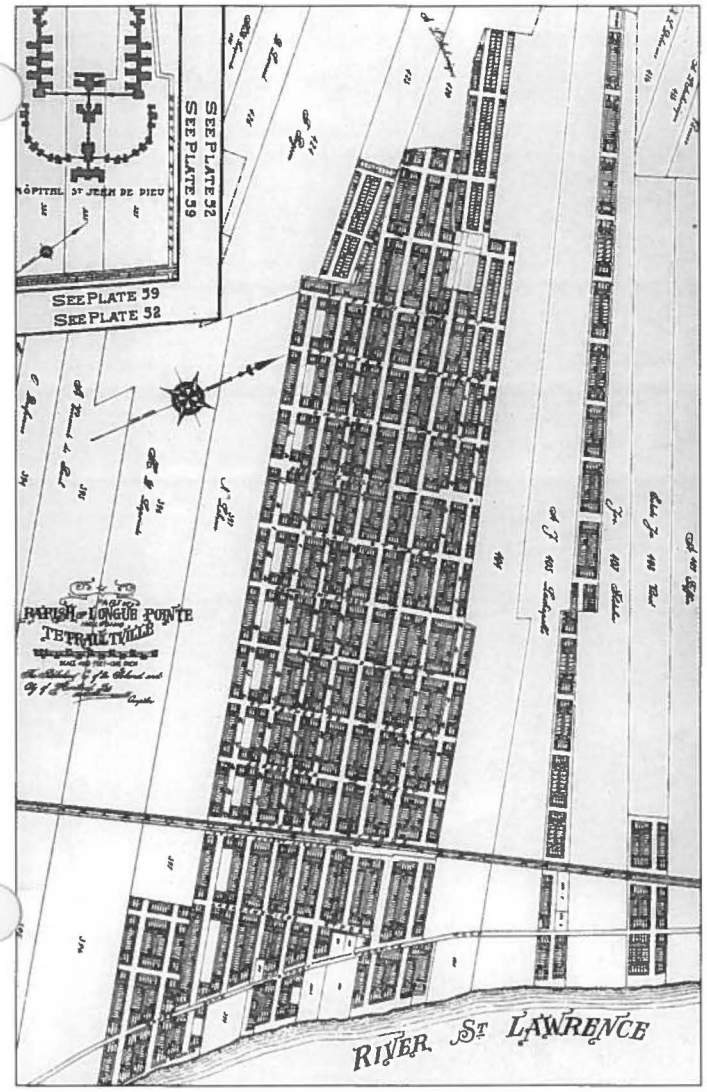
Ill. 161. Maison ancienne qui occupait le site des usines de la Locomotive and Machine Co.
(BNQ, albums Massicotte, 3-197-c)



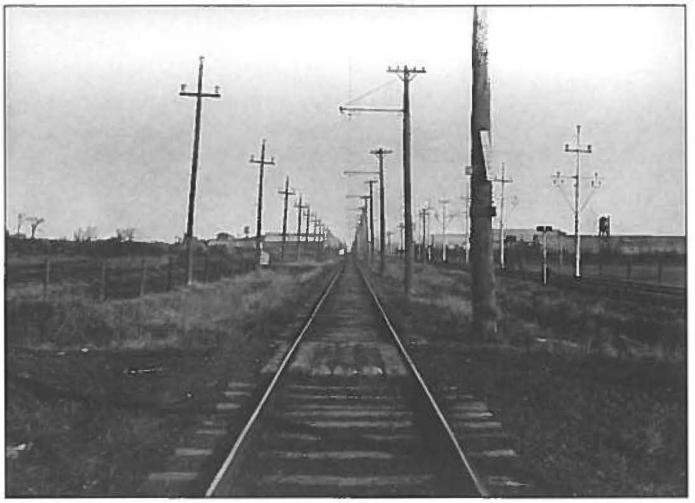
Ill. 162. Les usines de la Locomotive and Machine Co., à Longue-Pointe, en 1906
(BNQ, albums Massicotte, 3-198-a)



Ill. 164. Les usines de la Locomotive and Machine Co. à Longue-Pointe
(BNQ, albums Massicotte, 3-197-d)



Ill. 165. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, paroisse de Longue-Pointe
(ANC, Ottawa, NMC-16305/59)



Ill. 166. Vue de la ligne nº 90 du tramway qui se rend au Bout-de-l'Île en longeant la voie ferrée du Canadien national
(Archives de la STCUM)

Ill. 167. Le tramway nº 90, en route vers le Bout-de-l'Île tandis que le nº 8 tourne à gauche dans la rue des Ormeaux, à Tétraulltville
(Archives de la STCUM)

Longue-Pointe/Mercier

Plus à l'est, le village de Longue-Pointe reste, quelque temps, bien dissocié de Montréal, dont il est séparé par un deuxième couloir industriel équivalent à celui des Hochelaga Yards, établi autour de l'ancien ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson).

Le village de Longue-Pointe [ILL. 158, 159], né d'une redoute destinée à protéger Ville-Marie, est rejoint par l'urbanisation en 1897 quand le tramway de Montréal se rend au Bout-de-l'Île et au débarcadère pour Repentigny. Cependant, entre le site — tout à fait à l'ouest de la municipalité — où s'implantent les Montreal Locomotive Works [ILL. 160, 162, 164] en 1918, et le village ancien, longtemps dominé par une église de 1724, le secteur demeure agricole pendant plusieurs années. L'urbanisation y apparaît certes avec le parc Dominion, vaste parc d'attractions voisin de « *Limoilou* » — l'ancienne résidence d'été de sir George-Étienne Cartier — auquel le Montreal Street Railway (la Compagnie des chars urbains de Montréal) s'associe pour rentabiliser son expansion rue Notre-Dame Est. Toutefois, à côté de la ligne du tramway, la rue Notre-Dame Est reste un chemin de campagne. Ainsi, dans *La Presse* de 1912, l'échevin Larivière se plaint de l'étroitesse de cette rue :

> La rue Notre-Dame est le plus beau boulevard que la ville de Montréal puisse posséder. Le service des tramways qui existe actuellement sur cette rue est actuellement insuffisant et la population entière de la métropole en souffre, tout comme la population du quartier Longue-Pointe.
>
> La rue Notre-Dame a, sur une longueur de 4 milles et demi une largeur de 80 pieds et sur une longueur de 15 arpents elle n'a que 20 pieds. Qu'on l'élargisse à 80 pieds dans cette section et la solution du problème sera trouvée[157].

Toutefois, en même temps, l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu, établissement pour malades mentaux que les sœurs de la Providence installent en 1873 à l'ouest du village, freine le lotissement

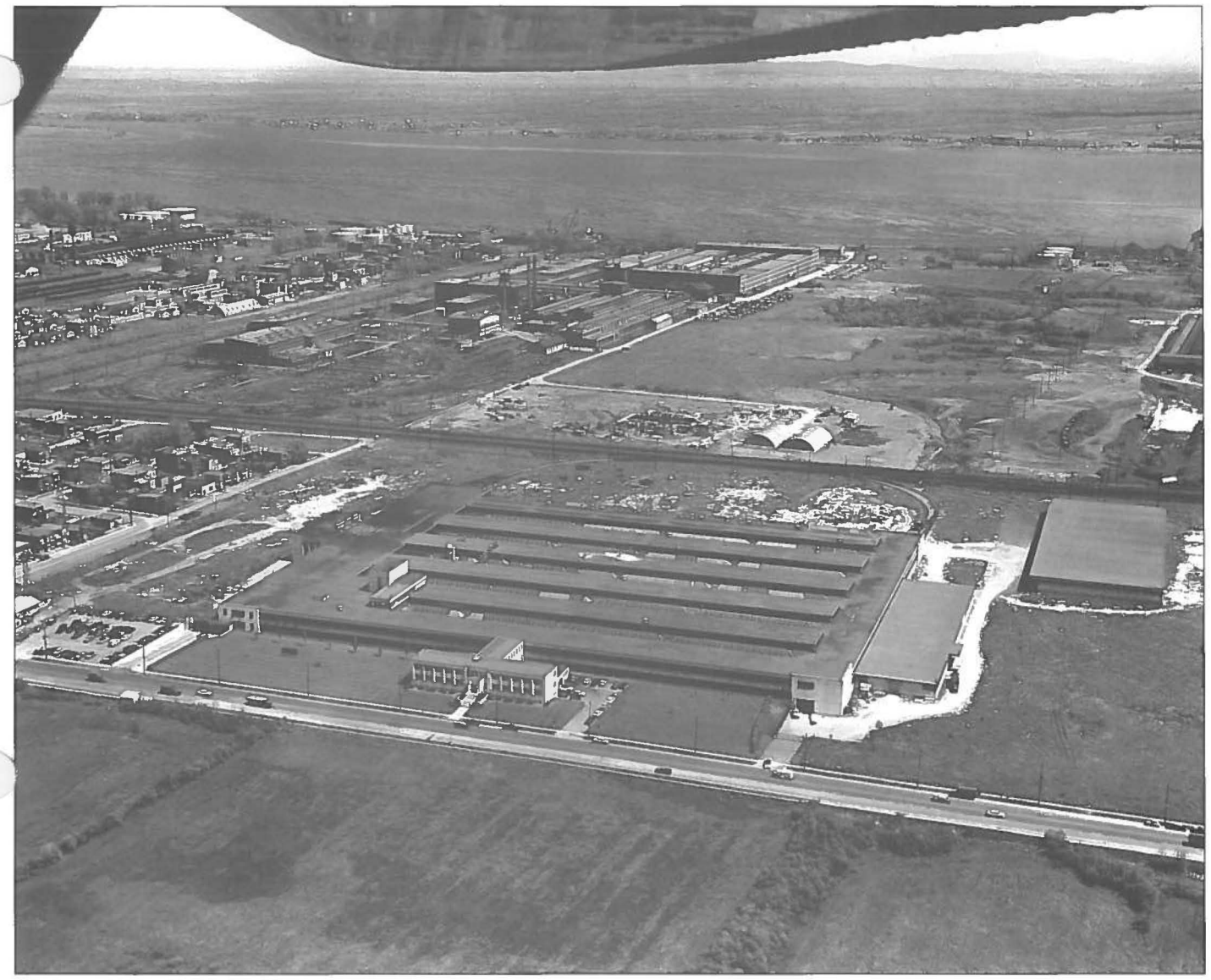
Ill. 168. Le port de Montréal dans le quartier Mercier
(photo Pierre Lahoud)

résidentiel, rebuté autant par l'ampleur du domaine totalement autarcique que par la terreur que ses pensionnaires inspirent à la population.

L'ouverture de la rue Sherbrooke, en 1917, facilite l'urbanisation de Tétraultville et de Longue-Pointe **[ILL. 163, 165, 166, 167, 169]**, qui contourne néanmoins par le nord l'asile et les entreprises industrielles ; l'occupation systématique du territoire date cependant des années 1950 **[ILL. 168]**. Dans ce secteur, connu comme « quartier Mercier » depuis son annexion à Montréal (1910), la rue Notre-Dame Est est entièrement consacrée à l'industrie et aux activités portuaires, dès la Première Guerre mondiale. Les chantiers de la Canadian Vickers et l'usine de l'International Manufacturing Co. **[ILL. 170, 172]** amorcent ce mouvement à l'est, dès 1914 ; la Seconde Guerre mondiale l'accentue, notamment lorsqu'une base militaire s'installe dans le secteur. C'est dire le bénéfice de l'effort de guerre canadien pour le quartier Mercier, d'ailleurs bâti, en rues entières, de maisons de la Wartime Housing Limited (ancêtre de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, SCHL). C'est dire aussi, cependant, l'effort urbanistique minimal des implantations industrielles et résidentielles, typiques des lotissements nés de la guerre, à l'enseigne du fonctionnalisme pur et dur qui se faisait alors jour. Casernements, ensembles de réservoirs, « plants », sans aucune prétention de permanence, ont finalement meublé le secteur.

L'expansion du port

La rive sud de la rue Notre-Dame Est offre aujourd'hui l'image globale d'une paroi continue : celle du port de Montréal. La zone portuaire elle-même est formée d'une ligne continue de quais avec des infrastructures d'accostement, de transbordement, d'entreposage et de transport par camion et par voie ferrée **[ILL. 171]**. Par endroits, cette ligne est doublée d'un site industriel actif, d'un



Ill. 169. Vue aérienne au sud de la rue Hochelaga, vers 1955. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P15817)

Ill. 170. Ouvrières au travail dans l'usine de munitions durant la Première Guerre mondiale
(Musée McCord, MP-0000.2082.7)

Ill. 171. Vue aérienne de la rue Notre-Dame Est et du port, juin 1961. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P8199)

Ill. 172. L'usine de munitions de l'International Manufacturing Co., au 6521, rue Notre-Dame Est
(Musée McCord, MP-0000.2082.1)

site en friche ou, dans des cas plus rares, d'un parc. La topographie originelle du site est l'un des facteurs clés qui explique la configuration du port et sa relation avec la périphérie.

Par ordre des intendants et des grands voyers, le chemin du Roy avait été tracé sur le coteau et non directement sur les berges du Saint-Laurent. Et là où les premiers tronçons de chemin étaient trop près de l'eau, on avait pris soin de les reculer pour les mettre à l'abri des inondations et des dommages causés par les glaces. De ce fait, le chemin originel était à une certaine distance de la ligne des eaux. Or, le port exigeant des quais nivelés sur l'eau, implantés selon un tracé régulier, des remblais considérables ont été nécessaires pour, au fil des ans, récupérer les berges de l'Est montréalais à des fins portuaires. Ainsi, la voie ferrée, comme pour profiter de l'assise naturelle, oppose le tracé organique du chemin du Roy, auquel elle correspond, à la ligne géométrique des quais encaissés dans le béton, dont le profil rigide paraît faire écho, de ce côté de la rue Notre-Dame Est, au tracé régulier des établissements humains de l'autre côté de la rue, au nord.

L'expansion du port de Montréal est l'une des grandes épopées de la métropole au XIX[e] siècle. La ville étant située sur le fleuve, entre deux rapides — les rapides de Lachine à l'ouest et le courant Sainte-Marie à l'est —, le Pied-du-Courant devient très tôt un lieu d'accostage facile en amont des rapides du même nom puisqu'il évite le détour par le chenal au sud de l'île Sainte-Hélène. Ainsi, on trouve au pied de la rue Poupart, dès 1856, le quai de la traverse de Longueuil. Puis, dans les années 1830, le régiment Royal Artillery établit un quai au pied des Hochelaga Barracks pour faciliter l'accès au fort établi sur l'île Sainte-Hélène. Enfin, lorsque Victor Hudon ouvre sa filature au pied de la rue Dézéry, il y fait construire un autre quai, en 1873, pour recevoir les ballots de coton et le charbon.

Dès les années 1840, les autorités du port constatent l'insuffisante capacité d'accueil du bassin principal devant la rue de la Commune et l'entrée du canal de Lachine **[ILL. 173]**. Plusieurs ambitieux projets de port avec bassins intérieurs sont alors mis en avant, tant pour réguler le niveau des eaux que pour accroître la capacité d'arrimage des navires. Surtout, la navigation à vapeur et ses navires de grand tonnage nécessitent — toujours pour éviter le courant Sainte-Marie — soit le dragage du chenal au large, soit le creusage d'un canal de contournement, sorte d'équivalent oriental du canal de Lachine. C'est, semble-t-il, l'architecte John Ostell qui, le premier, perçoit le potentiel que recèle le développement du port dans l'Est montréalais, en proposant d'utiliser le vallon du ruisseau Migeon pour creuser un canal qui longerait ensuite le pied du coteau vers l'ouest et donnerait accès à des quais intérieurs (des *docks*), au pied du Champ-de-Mars **[ILL. 174, 175]**.

Ce projet ambitieux ne voit pas le jour ; il en résulte cependant quelques projets de bassins intérieurs dans Hochelaga, dont

Ill. 173. L'extrémité est du port de Montréal, vers 1850
(coll. particulière)

la rumeur a laissé des traces[158]. En 1843, Joseph Bouchette, arpenteur adjoint de la Province du Canada, établit le premier projet de remblai des rives du Saint-Laurent, depuis l'avenue Papineau jusqu'au ruisseau Migeon [ILL. 177, 178]. Le relevé très précis des berges permet à l'arpenteur de proposer des lignes de remblai qui, évidemment, mettent en péril l'intégrité des grands domaines établis le long du coteau qui domine le Saint-Laurent.

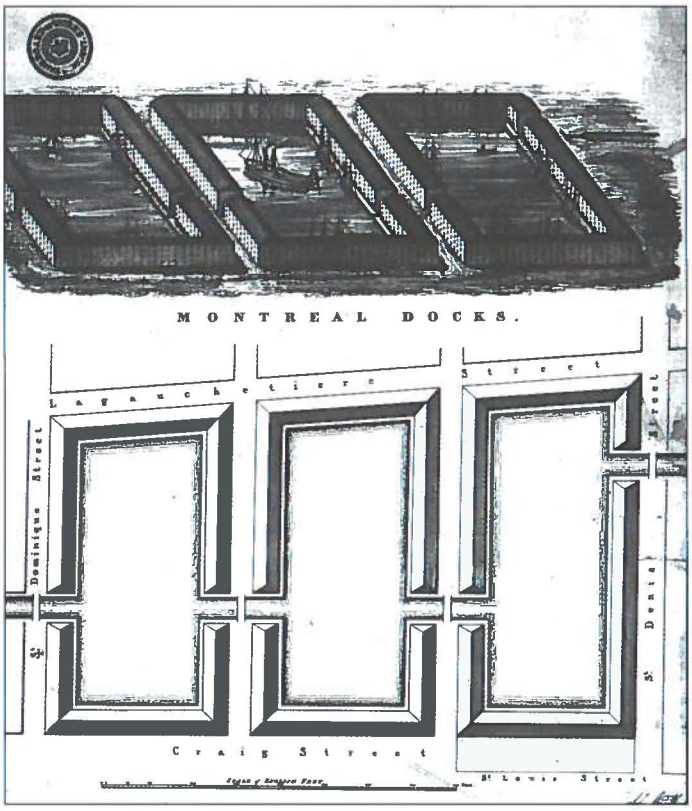
Dans un premier temps, la Harbour Commission, créée en 1830, préfère entreprendre le dragage du lac Saint-Pierre et l'établissement de l'accès au port par le chenal au sud de l'île Sainte-Hélène, ce qui suffit pour quelques années à l'accroissement du trafic maritime. Puis, en 1871, l'arrivée du chemin de fer dans le port précipite les décisions. Dès l'année suivante, un ambitieux plan d'extension du port est adopté [ILL. 181]. Le remblai de la rive, entre les quais existants (quai Molson, quai Poupart, quai Hudon, etc.), permet de créer un quai longitudinal qui facilite l'accostage de navires dans le sens du courant Sainte-Marie, entre le marché Bonsecours et le village d'Hochelaga :

> De l'entrée du bassin intérieur, et pour environ deux milles et demi en aval, vers Hochelaga, le chenal de fleuve est trop étroit pour permettre la construction de quais ou de jetées ; cette partie du havre est donc aménagé avec des quais le long du courant ; une largeur suffisante pour des fins portuaires a été atteinte en élevant les murs du quai en eau profonde et en remblayant la rive pour atteindre une largeur qui va de 100 à 250 pieds[159].

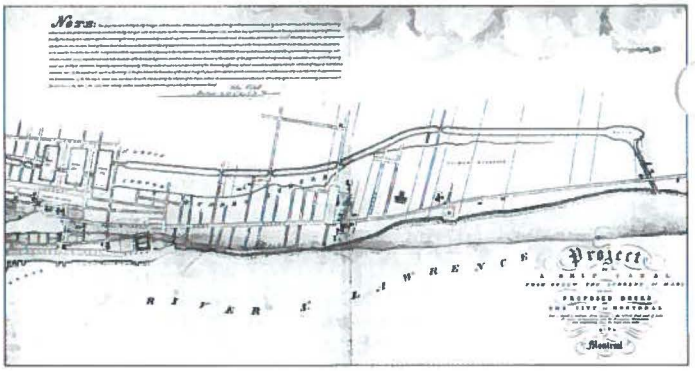
En 1875, l'arrivée de John Kennedy au poste d'ingénieur en chef du port de Montréal permet la mise en œuvre de ce projet qui métamorphose l'est de la ville. Le nouveau port se développe à partir du pied de la rue Berri, à l'arrière de la nouvelle gare Dalhousie. Là, le Canadien Pacifique fait ériger en 1886 deux monumentaux élévateurs à grains, en bois [ILL. 182]. Puis les quais continuent de s'étendre le long du courant Sainte-Marie jusqu'à Hochelaga où les ingénieurs proposent d'abord des quais perpendiculaires au fleuve, pour augmenter la capacité d'accueil [ILL. 180]. Ils se ravisent cependant quant à la forme et quant au nombre de ces quais : «En bas d'Hochelaga, là où le fleuve est plus large, les quais ont été construits perpendiculaires au fleuve et inclinés de manière à faciliter l'approche des navires au sortir du chenal[160]. »

C'est ainsi qu'ont été construits les quais Sutherland (de 1889 à 1891), Laurier (de 1894 à 1896), et Tartre (de 1900 à 1908) [ILL. 183]. Le grand plan s'est terminé par la construction de hangars modernes :

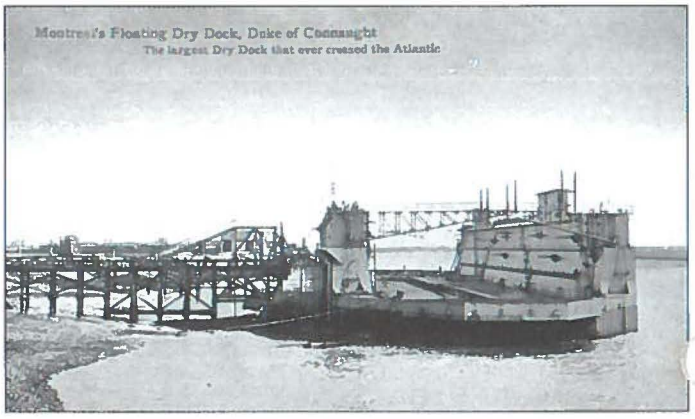
> De magnifiques quais de béton et des hangars de tôle ondulée ont été construits sur de solides fondations, également en béton, et érigés en face des installations de quelques-unes des plus importantes industries de Montréal. Les rails de la Commission du havre passent derrière les hangars et donnent un accès direct à l'ensemble du port ; alors que les nombreux services d'accostage permettent d'accueillir un trafic considérable [...] En 1914, environ



Ill. 174. Plan des « Montreal Docks ». Projet de John Ostell, 1841
(ANC, Ottawa, NMC-17258)



Ill. 175. « Project of a Ship Canal from below the Current St. Mary to the Proposed Docks in the City of Montreal ». Projet de John Ostell, 1841
(ANC, Ottawa, NMC-11044)



Ill. 176. L'arrivée de la cale sèche « Duke of Connaught » aux chantiers de la Canadian Vickers, en novembre 1912
(BNQ, carte postale)

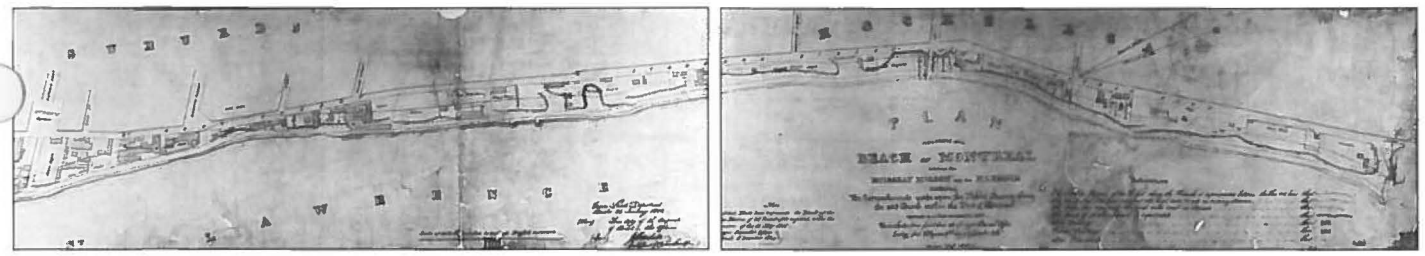
> deux millions de dollars ont été dépensés par la Commission du havre pour le dragage, la rénovation de jetées et de quais, la construction de nouveaux hangars et de nouveaux quais et pour des travaux secondaires tels qu'indiqués dans le plan quinquennal d'aménagement de la Commission dont le coût total s'élève à 15 000 000 $[161].

En 1910, la fondation du chantier maritime de la Canadian Vickers consolide le port de Montréal ; la cale sèche qui y est installée en 1912 **[ILL. 176]** va en effet permettre aux océaniques qui s'aventurent dans le Saint-Laurent jusqu'à Montréal d'y être réparés : « Cependant, le plus important ajout au port ces dernières années a été l'acquisition, fortement encouragée par la Chambre de commerce de Montréal depuis 1887, de l'immense quai flottant, le *Duke of Connaught* , qui a été toué avec succès de par l'océan Atlantique à l'automne de 1912. Il a été inauguré par Gouverneur général le 18 novembre 1912[162]. »

Au-delà des chantiers de la Canadian Vickers **[ILL. 179]**, où des édifices nouveaux apparaissent jusque dans les années 1960, le port se développe durant la Seconde Guerre mondiale, notamment en relation avec la base militaire de Longue-Pointe. Au lendemain de la guerre, le développement se poursuit vers l'est, jusqu'à tout récemment, s'étendant jusqu'au parc de la Promenade-Bellerive, après avoir littéralement enveloppé deux rues du vieux village (rue Bruneau et rue Caty) **[ILL. 185, 186]** qui ont survécu aux démolitions rendues nécessaires par l'emprise du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, dès 1963. Dans ces zones plus récentes, l'activité portuaire est dominée par le vrac, les hydrocarbures et les conteneurs.

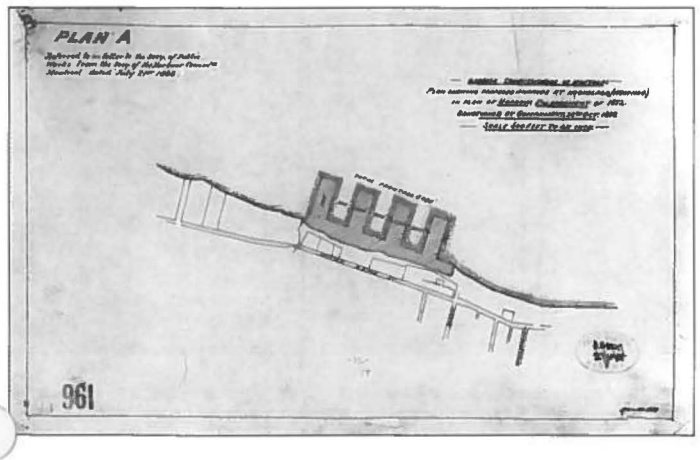
Les structures qui dominent aujourd'hui le port, dans la portion qui nous intéresse, de l'avenue Papineau à la rue Dickson, sont les élévateurs à grain n° 3 et n° 4 **[ILL. 184]** ; le premier est apparu en 1924, le second, en 1961.

Aujourd'hui, alors que la mondialisation de l'économie a délocalisé des centres de production et modernisé les transports, favorisant le vrac et les conteneurs, le port de Montréal se métamorphose à nouveau. Les entreprises industrielles qui tiraient parti de sa proximité (quais et entreposage) ont pour la plupart fermé leurs portes et bon nombre de lots industriels imbriqués dans la trame du port sont en friche. Tout se passe dès lors comme si les parcs du XIX[e] siècle attendaient de reprendre leur droit de cité au bord du majestueux Saint-Laurent.

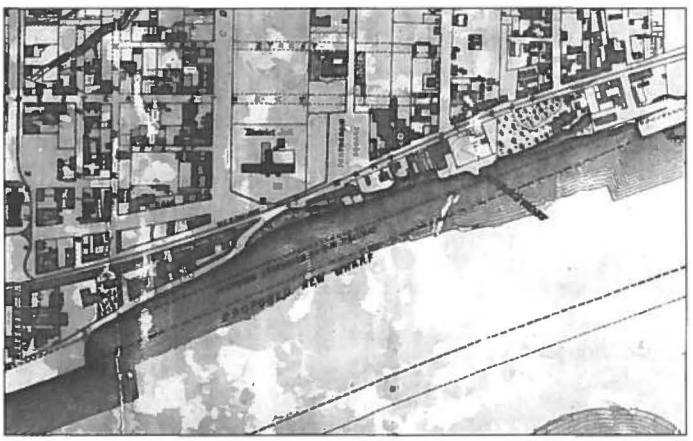


Ill. 177 et 178. « Plan of the Survey of the Beach of Montreal between the Ruisseau Migeon and the Harbour, Exhibiting the Enroachments made upon the Public Reserve along the said Beach within the Port of Montreal ». Carte de Joseph Bouchette, 1843
(ANC, Ottawa, NMC-20539, 1/3 et 2/3)

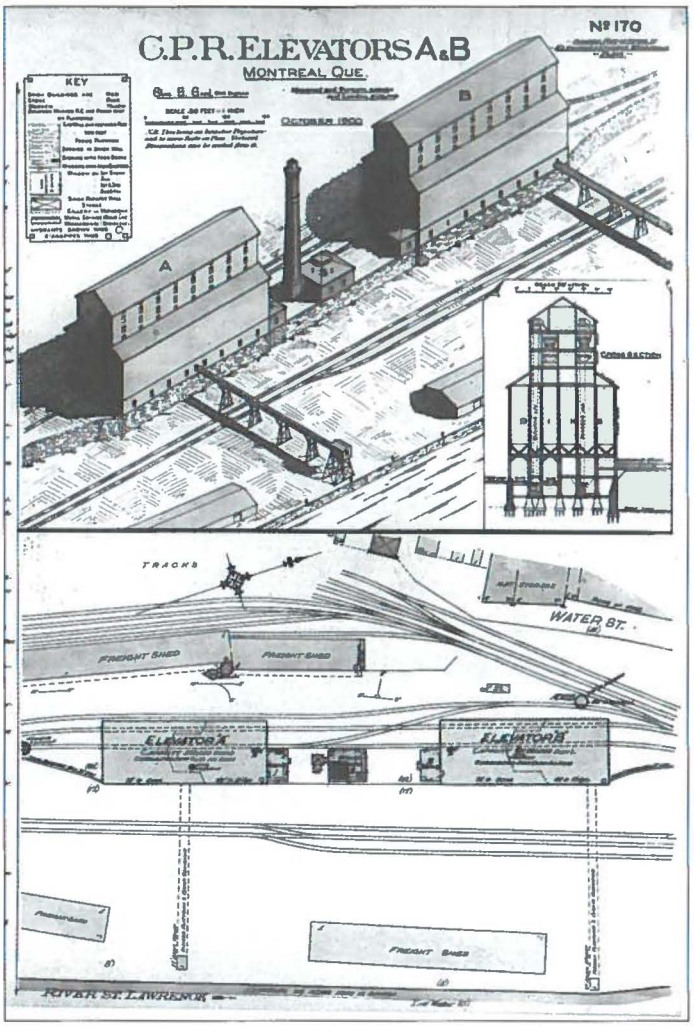
Ill. 179. Vue aérienne des installations de la Canadian Vickers dans le port de Montréal, en 1955. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P11694)



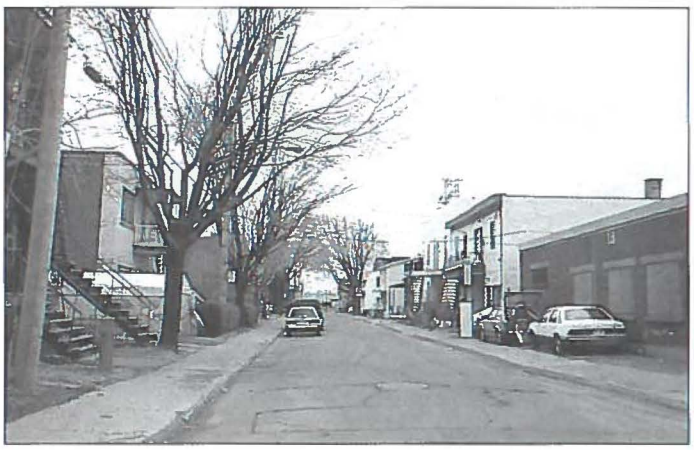
Ill. 180. « Plan Showing the Proposed Wharves at Hochelaga, in Plan of Harbour Enlargment of 1872, Sanctionned by Government, 28th Oct. 1872 », 1888
(ANC, Ottawa, NMC-1547)



Ill. 181. Détail de la carte de Montréal de 1873, avec indication du tracé projeté de la voie ferrée et de la ligne de remblai requise par les nouveaux quais
(ANC, Ottawa, NMC-1545, 2/4)



Ill. 182. « C.P.R. Elevators A&B ». Carte de l'atlas Goad, 1900
(ANC, Ottawa, NMC-10550)



Ill. 183. La rue Bruneau, dans Mercier (autrefois Longue-Pointe). Vue vers le port, au sud
(photo Luc Noppen)

Ill. 183. Vue aérienne des quais du port de Montréal, en face d'Hochelaga, vers 1955. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P11735)

Ill. 184. L'élévateur à grains nº 4, peu après sa construction de 1961 à 1963. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P7433)

Ill. 186. Ancien poste de police et d'incendie nº 13, rue Notre-Dame Est, à l'angle de la rue Caty, construit en 1913, après l'annexion de Longue-Pointe à Montréal
(photo Luc Noppen)

Ill. 187. Vue aérienne du centre-sud de Montréal, en 1961. Photo Armour Landry (ANQ, Montréal, P97, P8197)

Les travaux récents

Le premier chantier d'importance qui a métamorphosé le quartier Sainte-Marie a été celui du pont du Havre (Harbour Bridge) en 1930. Renommé « pont Jacques-Cartier » quatre ans plus tard, lors des célébrations du quatrième centenaire du voyage de Cartier, cet ouvrage a véritablement coupé en deux le Faubourg-à-la-Melasse, plus couramment appelé « faubourg à m'lasse ». Surtout, cet équipement, devenu un axe interrives nord-sud de première importance, bourgeonne de projets d'interconnexion avec des voies urbaines : l'élargissement du boulevard Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque) du centre-ville jusqu'à la rue De Lorimier, à partir de 1953, compte parmi ces corollaires.

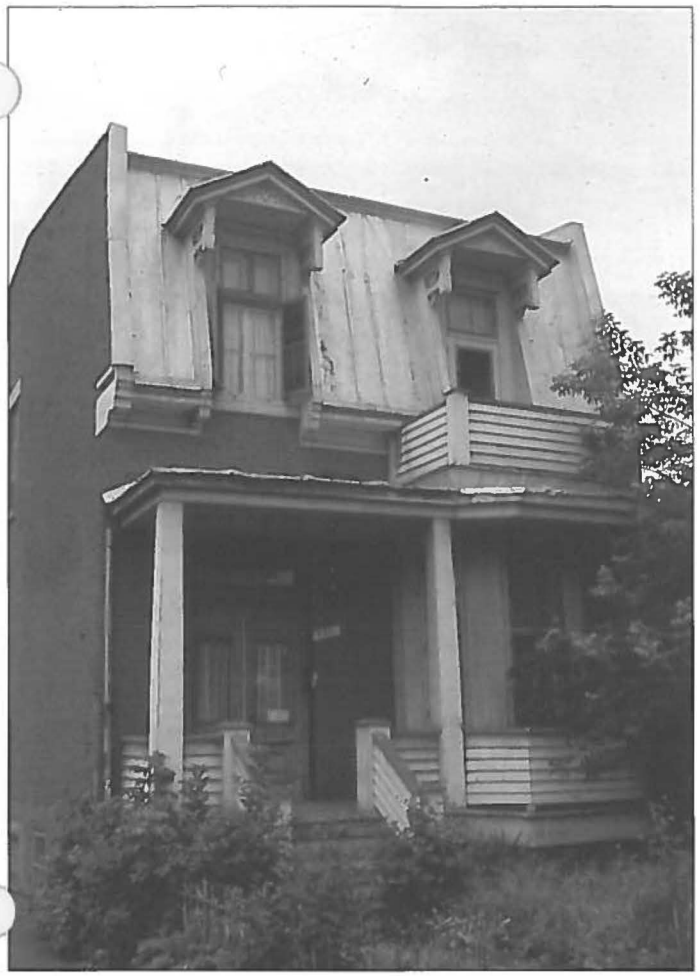
Au-delà, vers l'est, plusieurs projets de boulevards et de voies rapides se sont succédé, depuis le début du XX^{e} siècle, pour relier le centre de Montréal au Bout-de-l'Île. La rue Sherbrooke, initialement prolongée jusqu'à Pointe-aux-Trembles pour cette raison, est rapidement apparue inappropriée à ce titre ; l'*Urban Renewal* étasunien, qui déferle sur Montréal dans les années 1960, apporte de nouvelles solutions.

La métropole vit alors à l'heure des grands chantiers : construction du métro, tenue de l'Expo 67, construction de la Maison de Radio-Canada définissent un contexte d'intervention propice à la percée d'un nouveau corridor de circulation dont on parle depuis le tout début du XX^{e} siècle : l'autoroute Ville-Marie. Cependant, le chantier de cette autoroute urbaine, destinée à traverser la ville d'ouest en est dans le bas de la ville [ILL. 187, 188], s'essoufle en 1976, se butant à l'opinion publique alertée par les démolitions massives qu'appellent son passage et ses généreuses emprises ; emblématique, la conservation *in situ* de la prison du Pied-du-Courant, dite « prison des Patriotes », met finalement un frein à la poursuite du chantier. Après l'inauguration du

Ill. 188. Le début des travaux de démolition pour la percée de l'autoroute Ville-Marie, en 1964-1965. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P7555)

Ill. 189. Immeuble situé au 4137, rue Notre-Dame Est, démoli en 1971
(photo Luc Noppen)

Ill. 190. Immeuble situé au 4199, rue Notre-Dame Est, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)



Ill. 191. Immeuble situé au 4301, rue Notre-Dame Est, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 192. Immeuble situé au 502-522, rue Cuvillier, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 193. Immeuble situé au 4451, rue Notre-Dame Est, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 194. Immeuble situé au 2428-2438, rue Cadot, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 195. Immeuble situé au 545-551, avenue Desjardins, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

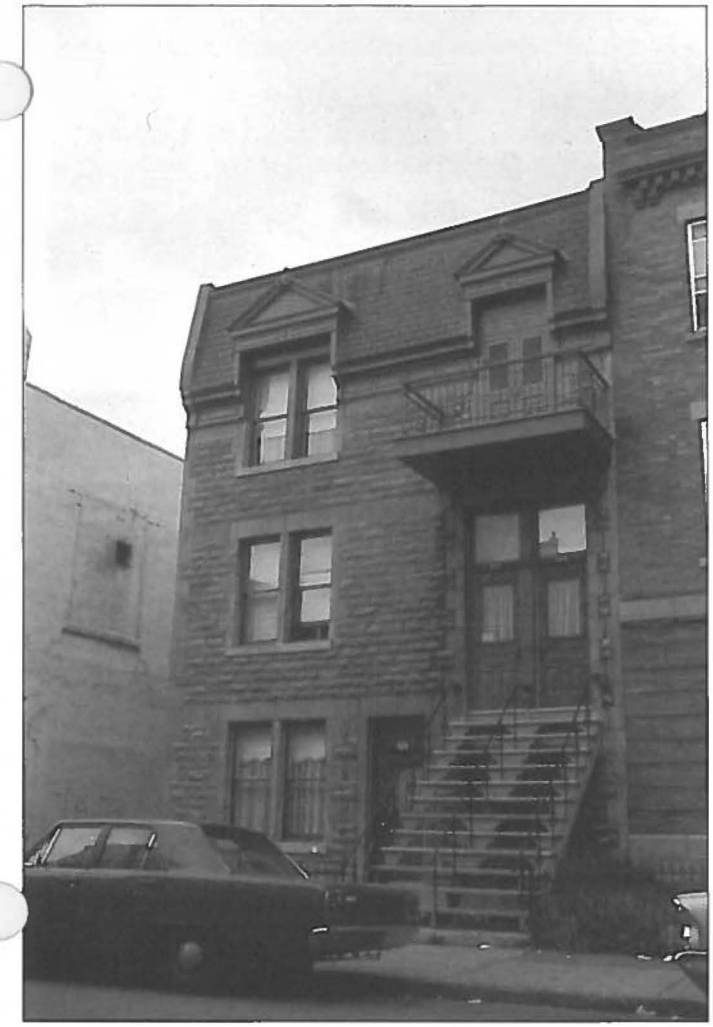
Ill. 198. Immeuble situé au 523-525, rue Poupart, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 196. Immeuble situé au 588-600, rue Poupart, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 199. Immeuble situé au 522-529, rue Théodore, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 197. Immeuble situé au 563-577, boulevard Pie-IX, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)

Ill. 200. Immeuble situé au 510, avenue Letourneux, démoli en 1972
(photo Luc Noppen)



Ill. 201. Immeuble situé au 522-524, rue Aylwin, démoli en 1971
(photo Luc Noppen)

Ill. 202. Immeuble situé au 515-517, rue Saint-Clément, démoli en 1971
(photo Luc Noppen)

tronçon central — de la rue Guy à la rue Sanguinet —, en 1974, le tronçon Papineau-Viau de l'autoroute est mis aux oubliettes. Le ministère des Transports entreprend néanmoins d'ouvrir un boulevard urbain en lieu et place de l'étroite et très achalandée rue Notre-Dame Est : entre 1972 et 1975, dans les secteurs Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve, la démolition de quelque 1 200 logements achève l'œuvre de l'incendie de 1852, des démolitions des années 1872-1873 dans le quartier Sainte-Marie, de l'incendie de Sainte-Marie et d'Hochelaga en 1903 et des démolitions des faces nord et sud de la rue Notre-Dame Est en 1904. Le quartier Maisonneuve, où quelques immeubles de valeur subsistaient aux abords de la rue Notre-Dame Est, a vu ceux-ci disparaître avec le nettoyage de l'emprise convoitée par le ministère des Transports [**ILL. 189 à 202**].

Toujours en vue du parachèvement de ce boulevard urbain, la Ville et le ministère des Transports ont commandé en 1984 l'aménagement d'un parc linéaire (Daniel Arbour et Associés) ; sur le flanc nord de l'emprise dégagée, avec sa piste cyclable et ses plantations, il forme dorénavant un écran visuel, sinon acoustique, entre la rue Notre-Dame Est et les quartiers limitrophes [**ILL. 203 à 205, PL. 7**]. Depuis 1987, la reconstruction d'immeubles à logements reconfigurant les têtes d'îlots [**ILL. 206 à 208**], à l'initiative de la Ville qui a aussi remanié laborieusement le tracé des rues, désormais nommées à l'enseigne de l'histoire locale, ont complété les mesures de mitigation plus ou moins bien reçues par les citoyens et les organismes communautaires de ces quartiers, toujours en attente du plan d'aménagement définitif de la rue Notre-Dame Est.

Ill. 203. Le parc linéaire dans Sainte-Marie, en 1999
(photo Luc Noppen)

Ill. 206. Immeuble en tête d'îlot reconstruit dans Sainte-Marie
(photo Luc Noppen)

Ill. 204. Le parc linéaire dans Hochelaga, en 1999
(photo Luc Noppen)

Ill. 207. Immeuble en tête d'îlot reconstruit dans Hochelaga
(photo Luc Noppen)

Ill. 205. Le parc linéaire dans Maisonneuve, en 1999
(photo Luc Noppen)

Ill. 208. Immeuble en tête d'îlot reconstruit dans Maisonneuve
(photo Luc Noppen)

Ill. 209. L'ancienne église St.Thomas ou « Molson's Church », construite en 1840 à l'ouest de la brasserie du même nom et démolie pour permettre son expansion, rue Notre-Dame Est
(BNQ, albums Massicotte, 3-196-c)

Ill. 210. L'ancienne église St.Mary's, rue Craig (aujourd'hui rue Saint-Antoine), longtemps occupée par les catholiques irlandais et démolie depuis
(BNQ, carte postale)

Troisième partie
Les lieux, les mémoires, les monuments

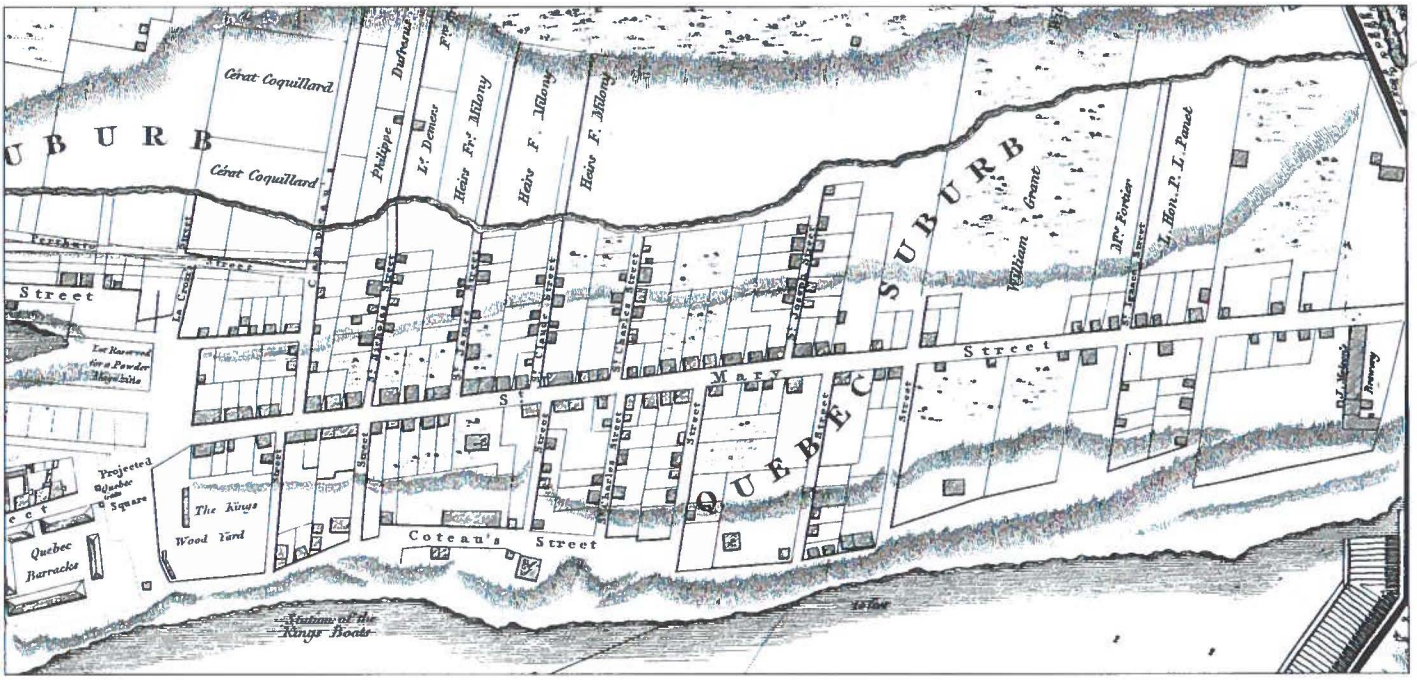
Sainte-Marie

Le quartier

Le quartier Sainte-Marie est apparu dans le prolongement du faubourg Québec, lors de l'expansion de la ville vers l'est sur les terres étroites et profondes (de 1 à 2 arpents sur 15 à 30 arpents) concédées dès le Régime français [ILL. 211]. Ses limites historiques sont : au nord, la rue Sherbrooke, au sud, le fleuve, à l'est, la rue D'Iberville et, à l'ouest, la rue Amherst. Le quartier apparaît comme une entité officielle distincte en 1845, alors que Montréal est divisé en neuf quartiers, dont Sainte-Marie, le seul de la périphérie est. Ce territoire est aujourd'hui (depuis 1921) occupé par les quartiers Papineau et Sainte-Marie, au sud, Bourget et Saint-Eusèbe, au nord.

Au lendemain du grand incendie de 1852, qui rase les quartiers Saint-Louis et Saint-Laurent et touche aussi considérablement le quartier Sainte-Marie, celui-ci reçoit plusieurs implantations industrielles d'importance qui tirent avantage du port. Ce dernier s'étire peu à peu vers l'est, à partir du bassin de la rue de la Commune. Ainsi, dès le début du XIX[e] siècle, des chantiers maritimes s'installent en amont et en aval du courant Sainte-Marie : le chantier Hart Logan, le chantier Young et le chantier Farrington ; le plus important est sans contredit celui d'Auguste Cantin, fondé en 1834 (plus tard les Canada Dry Docks Ltd. et les Canada Marine Works). Dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, plusieurs particuliers et propriétaires d'usine érigent des quais en aval du courant Sainte-Marie, comme le quai Poupart aménagé pour recevoir la traverse de Longueuil à partir de 1856. Dès lors le quartier Sainte-Marie est inscrit dans l'histoire du port de Montréal. Les entreprises industrielles sont nombreuses à tirer profit de larges parcelles jusque-là occupées par les villas et les maisons bourgeoises cossues, avec accès aux quais. C'est que l'apparition de la machine à vapeur, si elle élimine le besoin de sources hydrauliques, commande la livraison et l'entreposage d'énormes quantités de charbon. Le quartier devient encore plus stratégique avec l'arrivée du chemin de fer ; celui-ci provient d'abord de l'ouest, par les quais, puis de l'est, dans la zone des Hochelaga Yards d'abord, traversant jusqu'au port ensuite (1883), par les quais encore.

Par opposition aux quartiers Pointe-Saint-Charles et Saint-Henri, situés dans l'ouest de la ville, qui desservent le secteur du canal Lachine et le Vieux-Port et où se regroupe une importante



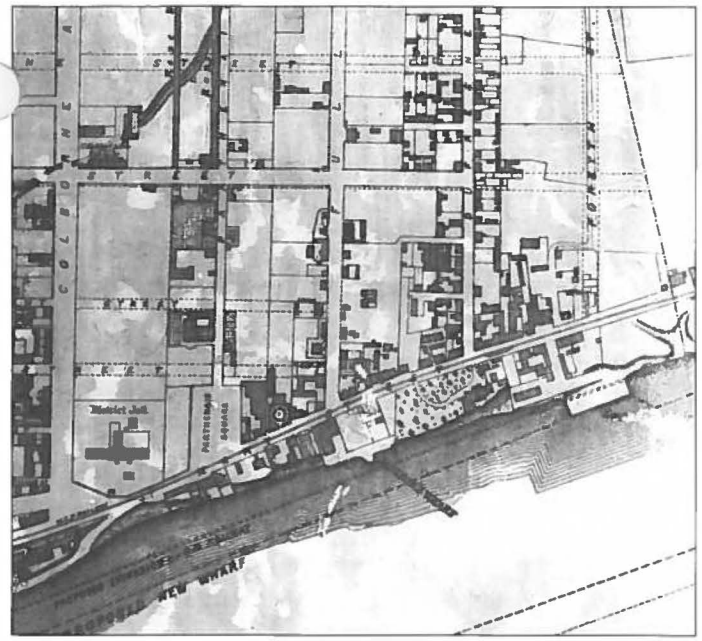
Ill. 211. Le faubourg Québec en 1815. Détail de la carte de Montréal de Joseph Bouchette (BNQ)

communauté anglophone, Sainte-Marie est le fief presque exclusif des ouvriers francophones[67]. On l'appelle le « faubourg à m'lasse », puisque distilleries et sucreries vont utiliser ses quais pour transborder et entreposer cette matière. Ainsi, outre la brasserie et la distillerie de John Molson, les grandes implantations industrielles dans le quartier sont : la Dominion Rubber (1854), la Dominion Oil Cloth (1872), la New City Gas Co. (1873), la compagnie Barsalou (1875), la Macdonald Tobacco (1875) et les ateliers ferroviaires De Lorimier, ou Canadian Pacific Railway General Workshops (1883), et la Compagnie des biscuits Viau.

Sur le plan institutionnel et religieux, le quartier prend une forme autonome lorsqu'en 1865 de nombreuses nouvelles paroisses naissent du démembrement de Notre-Dame, « la Paroisse ». Le quartier Sainte-Marie est ainsi découpé par les paroisses de Saint-Pierre-Apôtre (desserte de 1848, paroisse érigée en 1900), Sainte-Brigide (1867), Saint-Vincent-de-Paul (1874), Sacré-Cœur-de-Jésus (1875) et Notre-Dame-du-Bon-Conseil (1881, église démolie). Autour apparaissent de véritables centres institutionnels qui contribuent à l'identité paysagère et mémorielle de ces quartiers. Les anglophones, moins nombreux, se regroupent autour de l'église St. Thomas (la Molson's Church) **[ILL. 209]**, rue Notre-Dame Est, de l'église St. Luke (épiscopalienne), avenue Papineau (aujourd'hui St. Peter's and St. Paul's Cathedral) et de la St. Mary's Church, rue Saint-Antoine (démolie) **[ILL. 210]**.

Le quartier Sainte-Marie est sans aucun doute celui de l'est de Montréal qui a vécu l'industrialisation et l'urbanisation dans le plus grand désordre. Pour créer la gare Dalhousie et la monumentale cour de triage qui la flanquait **[ILL. 213]**, pour ensuite établir l'emprise et les voies d'accès au pont Jacques-Cartier et pour, enfin, ériger la Maison de Radio-Canada et percer l'autoroute Ville-Marie, la trame urbaine et la cohérence historique du quartier ont été dramatiquement altérés. À cela s'ajoute le développement anarchique de la portion sud du quartier, établie sans projet d'ensemble cohérent, à l'instar de pans entiers des quartiers Hochelaga et Mercier. Le quartier Sainte-Marie est avant tout construit autour des lignes de partage des anciennes concessions **[ILL. 212]**. Chaque propriétaire a ouvert une rue au centre de son lot — c'est le cas par exemple de l'avenue Papineau, des rues De Lorimier (autrefois rue Colborne) et Fullum (sur la terre Fulham), percées en 1837 et définissant, de part et d'autre, les plages que traverseront éventuellement des rues parallèles secondaires ; ce sont souvent des ruelles qui portent la mémoire des lignes de division de terres, aucun propriétaire ne voulant sacrifier des lots de façade au bon vouloir de son voisin. Puis, cette croissance apparemment homogène, qui étire l'établissement vers le nord en plages parfois non contiguës, absorbe des bourgs et des villages anciens : ainsi, le petit village dit « De Lorimier », qui, aux limites de la ville, court de l'est du square Parthenais au quai de Longueuil, en remontant les rues Parthenais, Fullum, Dufresne et Forsyth (aujourd'hui rue Poupart). Les employés de la prison du Pied-du-Courant, mais aussi artisans brasseurs et charretiers, y trouvent refuge, aux limites de la ville, juste avant la barrière à péage, à l'époque un véritable frein à l'étalement urbain. Gérard Beaudet a bien décrit les caractéristiques morphologiques du village De Lorimier :

> Du côté est, une dizaine d'îlots de taille et de configuration irrégulière sont délimités par des rues étroites ou parcourus de petites ruelles dont la distribution semble bien arbitraire. Le parcellaire,



Ill. 212. Le « village de Lorimier » en 1873
(ANC, Ottawa, NMC-1545, section 2/4)

THE DEMOLITION OF A CITY—
HUNDREDS OF HOUSES AND WHOLE
BLOCKS BEING RAPIDLY SWEPT AWAY

Old Montreal Being Razed to the Ground to Make a Railway Yard—Thousands of Population Moved Back—City Landmarks Fast Disappearing

The demolition of a city for local improvements and to afford yard room for the great railways. That is what is now going on in Montreal. When the "Old Boys" come next month they will be amazed at the changes which have been and are being made in this city. Old Montreal is rapidly disappearing, and this year it is going—to use that time-honored but tautological term—by leaps and bounds.

Old and well-known landmarks had been swept away to make more or less needed room for modern methods, as when the home of the founder of McGill was converted into a rubbish heap to make a cabbage garden, when the dwelling place of Montgomery, during the only time that Montreal was in the possession of the Revolting Colonies, was converted into a bar room. The remains of the old wall of Montreal have become so merged into the side of a house somewhere that it is difficult to place it. Old historic houses have been gutted and modernized into hay barns.

Wholesale Wrecking.

At the present time, however, this demolition is being done in a wholesale way. The very centre of Montreal is being torn up and thrown away. Not a few houses, but whole blocks are being torn down and streets closed. The district from Bonsecours Park to Dalhousie Square and from the harbor front almost to Craig street, is being reduced to a desert. Hundreds of dwellings, shops, factories, breweries, bar rooms, hotels, boarding houses—all are being converted into dust and debris and being carried away to the dump.

In places, buildings, and even portions of blocks still remain and look lonesome amid the clouds of white dust and the march of ruin.

A sufficient number of buildings of all kinds are being demolished, and a sufficient population moved out to furnish a good-sized city. In this east end demolition, as said, there are some places still standing, occupied and where all signs of life are to be seen, but they seem on the brink of a yawning gulf, and their end in sight.

At the West End.

At the west end, the same work of demolition is in progress. From the Canadian Pacific Windsor Street Station to St. Antoine street and west on Osborne street, all is wreck and ruin. Stone and brick and mortar are being carried away, and men, women and children are helping themselves to kindling wood which was once the fittings and framework of houses, hotels, shops and factories.

The demolition so far referred to is occasioned by the necessities of the Canadian Pacific and Canadian Northern for room to stretch themselves and handle their trains. A big union station at the east end, as well as an enormous passenger station at Windsor street from Osborne to St. Antoine streets will be among Montreal's new buildings in the near future.

Widening Streets.

In addition to the great leveling being wrought by the railways, the city authorities are continuing the widening of St. Antoine street west, and block after block is being converted into debris where hundreds lived and did business a year ago. Well may those who come to visit Montreal next month, after an absence of ten years or less, wonder where they are.

In the main, the buildings and blocks which have been removed had outgrown their usefulness and their removal must have come ere long any way. Yet Montreal to-day is paying large interest on the cost of widening and improving that very Notre Dame street east which is now being converted into a lane through a railway yard, where it was once Montreal's great business thoroughfare.

Crichton School.

Mr. H. C. McAllister, A.B., has been appointed an assistant master in this school, with special charge of the French work. Mr. McAllister is a graduate, with classical honors, of Cambridge University, having been Bristol scholar and open exhibitioner of Corpus Christi College.

SCK, C.R.—Duncan J. Macformerly of Beauly, Inverness-Scotland, aged 38 years, in

DEMOLITION OF A CITY—Remains of Notre Dame street, Montreal's one-time main thoroughfare.

DEMOLITION OF A CITY—What is [illegible] Dame [illegible] dreds of houses on Notre

Ill. 213. « The demolition of a city ». *The Montreal Star*, 29 août 1909
(BNQ, albums Massicotte, 3-180-c)

passablement hétérogène, porte un bâti souvent modeste, construit, pour l'essentiel, entre les années 1870 et 1930. Les ensembles dépassent rarement deux unités. Plusieurs des bâtiments de deux ou trois étages sont implantés sans recul. Quelques bris d'alignement sont attribuables à l'ancienneté de l'implantation (rue Dufresne) ou à la généralisation, à compter des années 1910, d'un recul permettant, entre autres, de reporter les escaliers à l'extérieur.

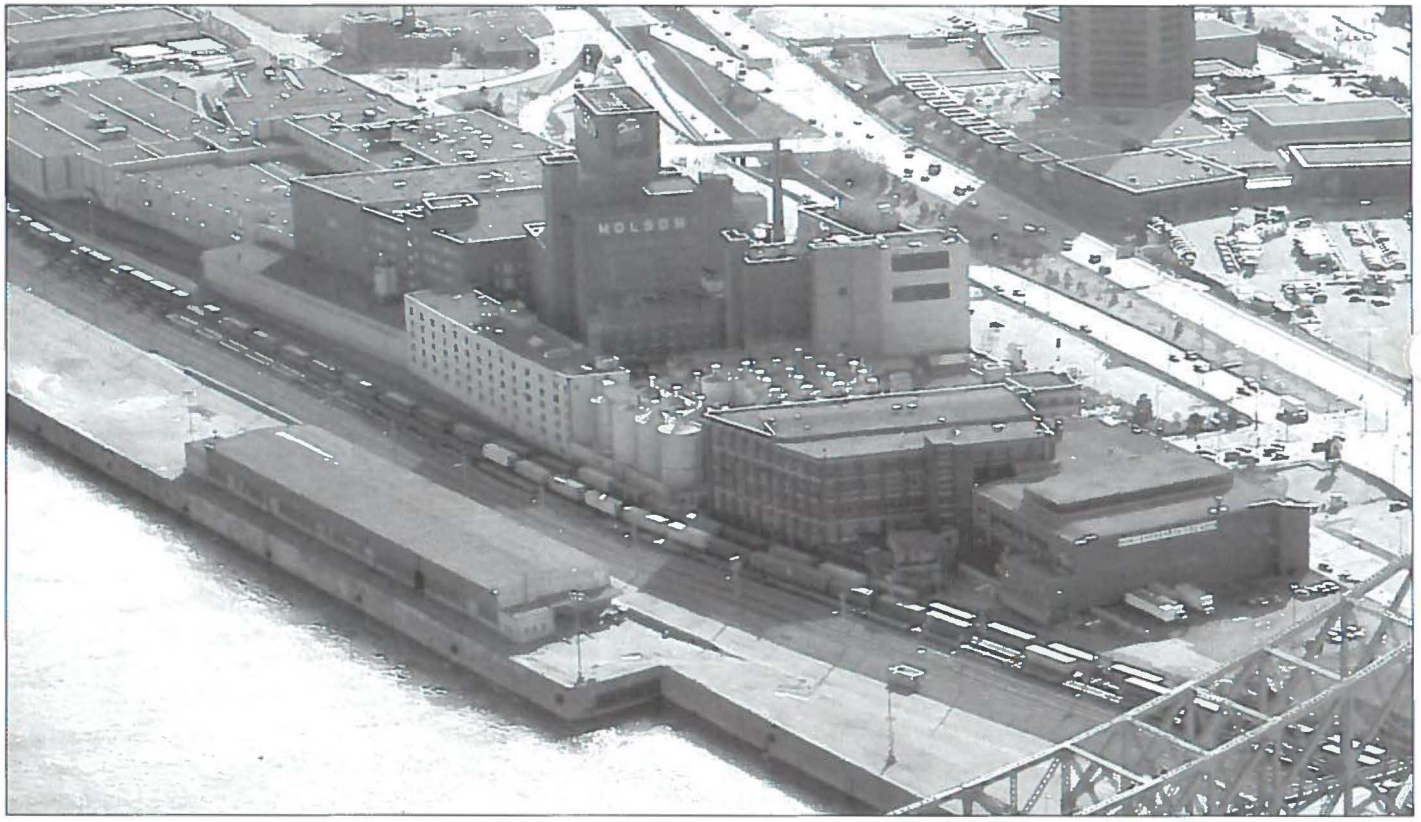
Plusieurs des bâtiments ont été rénovés au cours des dernières années. Les travaux, de qualité très inégale, mais globalement sommaires, ont rarement permis de conserver les caractéristiques originelles d'un paysage faubourien, particulièrement au sud de la rue Sainte-Catherine. Cinq immeubles résidentiels construits dans les années 1990 ont favorisé une certaine consolidation du flanc sud-est de ce secteur. Leur typologie rompt avec celles des bâtiments plus anciens[161].

Lorsque le mouvement d'urbanisation s'étend vers l'est, ce que consacrent les annexions d'Hochelaga (1883), de Maisonneuve (1918) et de Longue-Pointe (1910), les axes de développement sud-nord qui donnaient accès aux ouvriers à un logement près de leur lieu de travail ont été bousculés par les élargissements et redressements successifs de la rue Notre-Dame Est et par la percée des grands axes déjà établis au centre-ville : les rues Sainte-Catherine, Ontario et Sherbrooke. L'avènement des tramways a ensuite favorisé la délocalisation des populations mieux nanties, vers le nord et plus à l'est, disqualifiant des îlots entiers de logements ouvriers, graduellement envahis par l'industrie.

Dans le quartier Sainte-Marie, le parcours de la rue Notre-Dame Est a été ponctué, au fil des ans, de trois places : le square Papineau (occupé par une halle de marché), la place des Patriotes et le square Parthenais. Alors que le pont Jacques-Cartier a divisé en deux le quartier, la modernisation de la rue Notre-Dame Est pourrait être l'occasion de retisser sa trame, en recomposant ces trois espaces ou, à tout le moins, en recyclant leur figure historique dans un projet d'aménagement paysager actuel. La prison du Pied-du-Courant y retrouverait cette importance de *landmark* que sa prééminence lui conférait, historiquement, dans le secteur.

Ill. 214. La brasserie Molson. Perspective au début du XX[e] siècle
(photo extraite de CUM, *Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle*, p. 227)

Ill. 215. La brasserie Molson, vers 1900
(BNQ, albums Massicotte, 3-191-I)

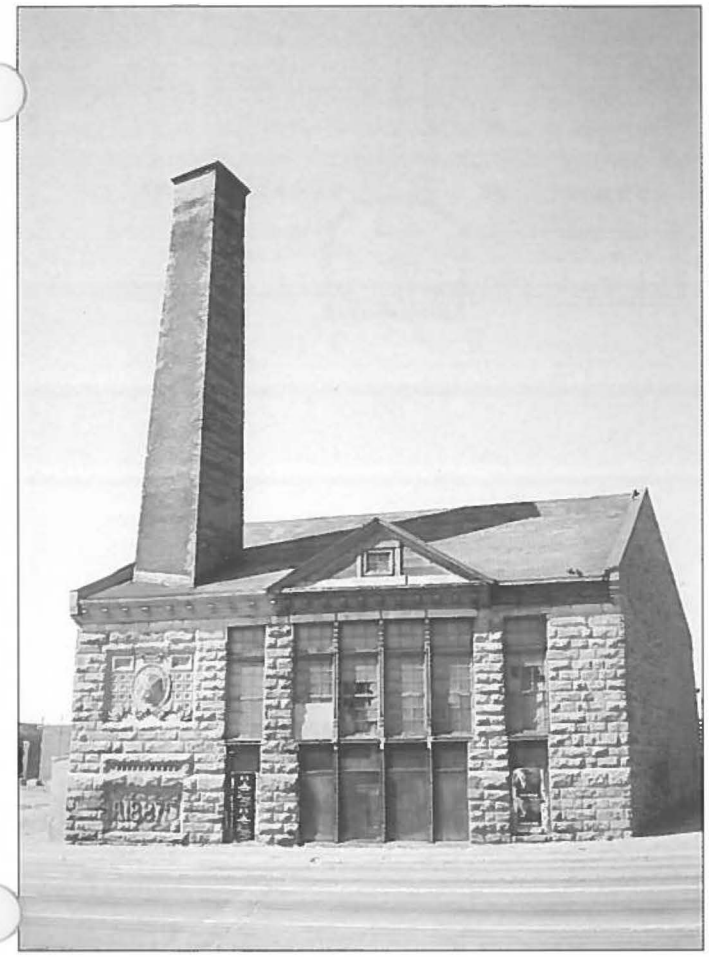


Ill. 216. Vue aérienne de la brasserie Molson
(photo Pierre Lahoud)

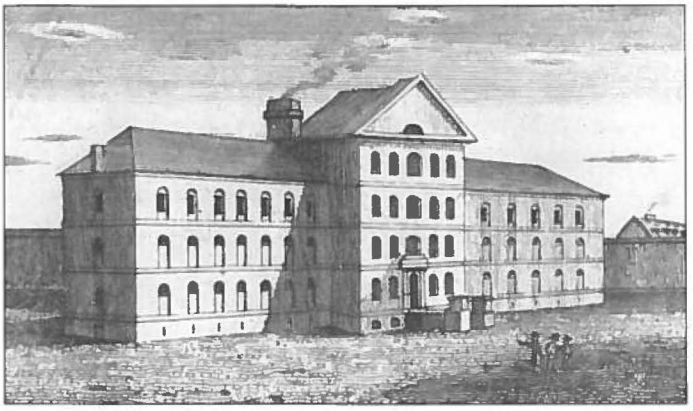
La brasserie Molson

Une brasserie existe au pied du courant Sainte-Marie dès les années 1775 ; elle appartient à Thomas P. Loid. En 1785 John Molson en devient propriétaire et y effectue son premier brassage la même année. Depuis la brasserie n'a cessé de grandir, empiétant sur les propriétés voisines. La résidence Molson, l'église St. Thomas, le parc Sohmer et les maisons en rangée connues sous le nom de « Molson's Terrace » ont peu à peu fait place à la brasserie actuelle.

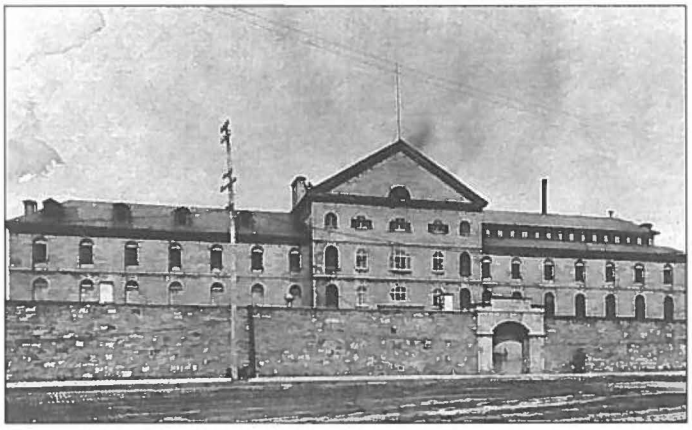
Les bâtiments actuels de la brasserie datent, pour l'essentiel, du grand chantier de reconstruction de la brasserie, de 1907 à 1913, dirigé par C.F. Hettinger, architecte et ingénieur de Boston. Aux habituels bâtiments industriels en brique, la compagnie Molson a préféré une architecture de pierre grise, bien caractéristique de Montréal avant la Confédération. Il en résulte un ensemble architectural d'une rare qualité, qui a une réelle apparence d'âge et une forte présence urbaine[165] **[ILL. 214, 215, 216]**.



Ill. 217. La station de pompage Craig
(photo Luc Noppen)



Ill. 218. La prison de Montréal en 1839. Dessin de James Duncan publié dans *Hochelaga Depicta*
(ANC, Ottawa, C-13342)



Ill. 219. La prison, vers 1895
(BNQ, albums Massicotte, 3-199-d)

La station de pompage Craig

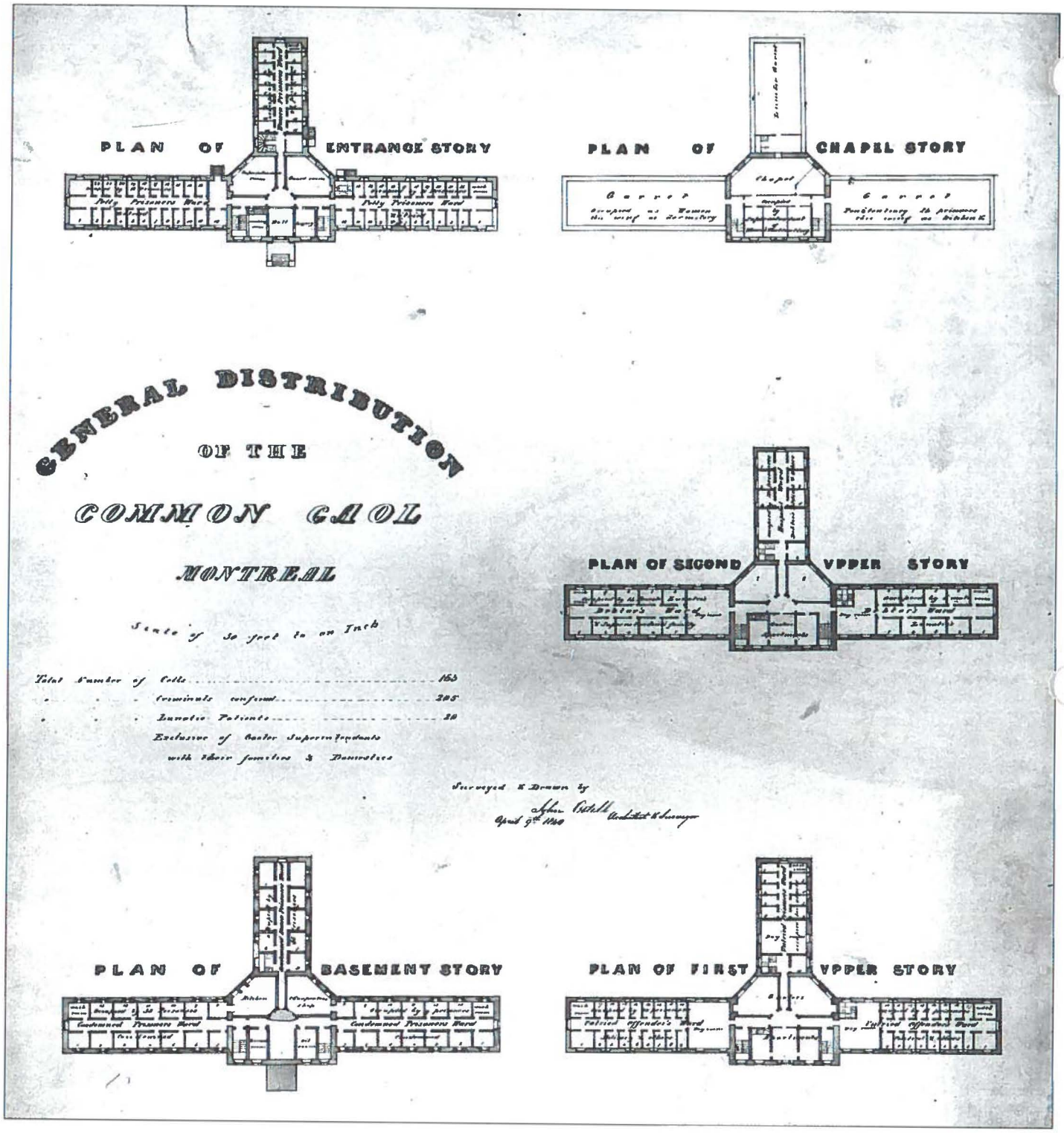
La station de pompage Craig, édifiée en 1887, est à l'époque l'une des composantes majeures d'un nouveau système de contrôle des eaux ; elle a été construite, comme plusieurs autres stations aujourd'hui détruites, à la suite des grandes inondations de 1886[166], pour évacuer le ruisseau Saint-Martin canalisé qui coule sous la rue Saint-Antoine (ancienne rue Craig). Sa machine à vapeur actionnait une pompe qui permettait de refouler les eaux usées.

La station de pompage Craig est le seul bâtiment du secteur, avec la prison du Pied-du-Courant, à avoir survécu aux démolitions des années 1970 lors de la construction de l'autoroute Ville-Marie. Sa figure architecturale est du plus grand intérêt, alliant image traditionnelle (carré de pierre avec toit en bâtière) et figure industrielle (ample fenêtrage et haute cheminée) [ILL. 217].

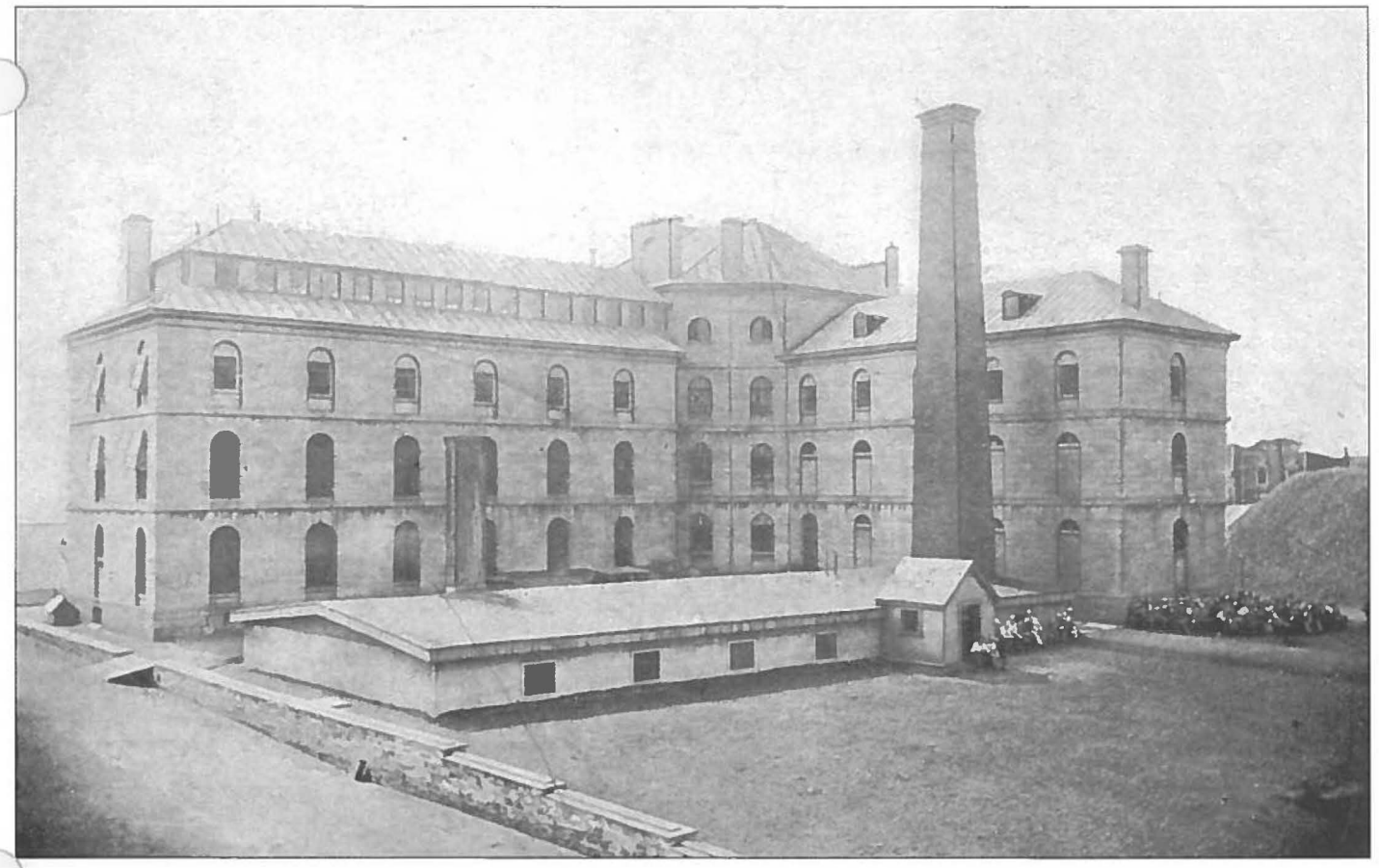
La prison du Pied-du-Courant

Située à l'angle des rues Notre-Dame Est (autrefois rue Sainte-Marie) et De Lorimier (autrefois rue Sainte-Hélène), l'ancienne prison de Montréal, longtemps appelée « prison du Pied-du-Courant » — plus récemment « prison des Patriotes » —, a été construite de 1831 à 1836 d'après les plans de l'architecte George Blaiklock, de Québec, et sous la supervision de l'architecte John Wells, de Montréal[167]. C'est l'édifice public de style néoclassique le plus ancien que Montréal ait conservé. L'édifice a été construit hors de la ville, sur le domaine (une terre de 328 pieds de front sur 6 arpents de long) acquis de la succession de John Johnston en 1830 ; choisir ainsi un site à la campagne, sur un promontoire devant le Saint-Laurent, favorisait l'écoulement des eaux usées et la ventilation. Dans son *Hochelaga Depicta or the Early History of Montreal*, Newton Bosworth a donné une bonne description de l'établissement, en 1839 :

> La nouvelle Geôle – Sur la route de Longue-Pointe, fut commencée en l'an 1831, sur un terrain acheté aux héritiers de feu Sir John Johnston, mais le shérif n'en prit possession qu'en 1836. Les dépenses ont été pourvues lors d'un vote à la Chambre d'assemblée. Le plan a été fourni par M. Blaiklock, de Québec, et approuvé par



Ill. 220. Plan-relevé de la prison de Montréal, 1840. John Ostell, architecte
(ANC, Ottawa, NMC 93475)

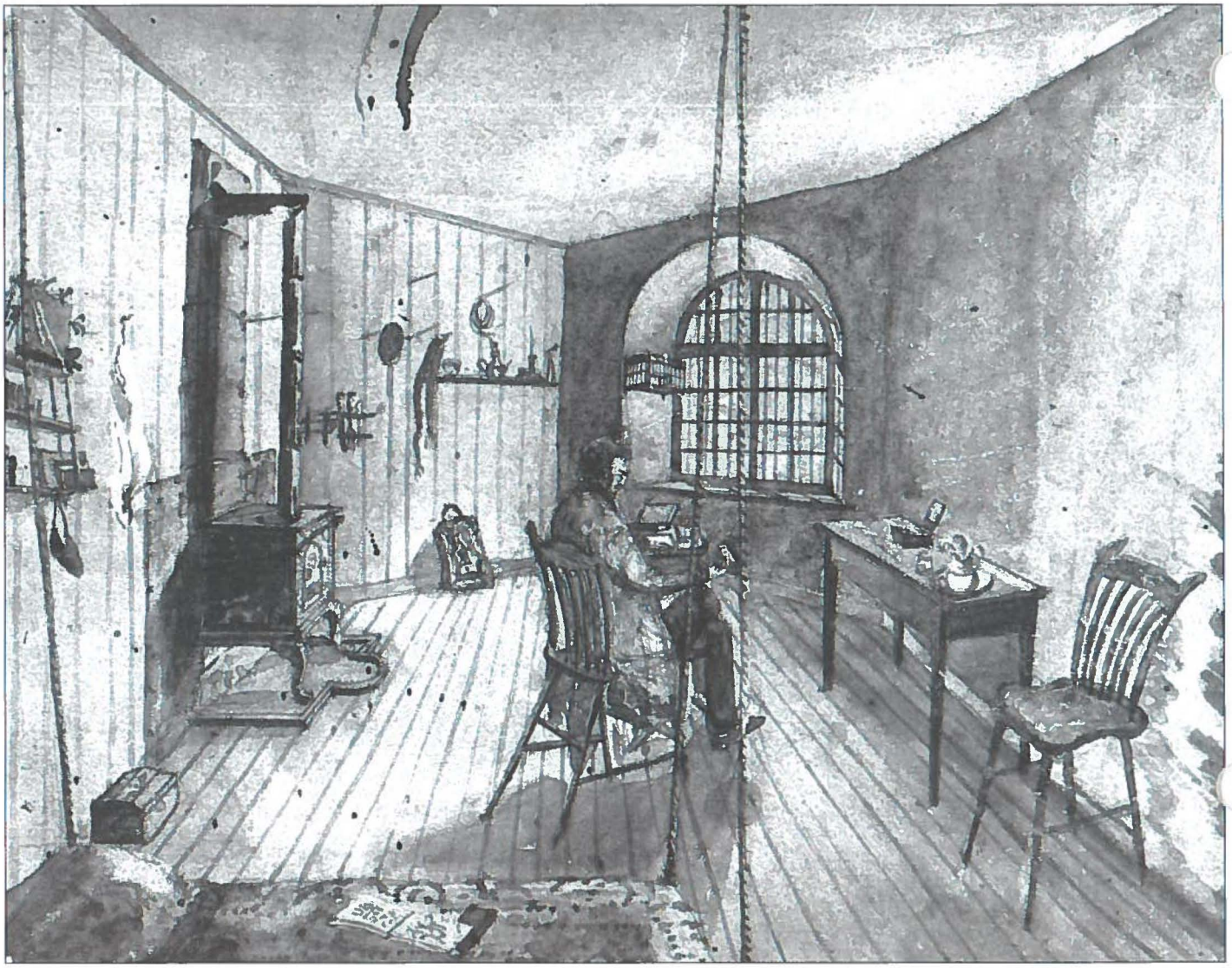


Ill. 221. La prison commune du district de Montréal. Façade donnant dans la cour des prisonniers (BNQ, albums Massicotte, 3-199-c)

l'Assemblée en 1825. Toutefois, quelques modifications, suggérées par M. Wells, l'architecte qui en a contrôlé la construction, ont été apportées au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les travaux n'ont pas été complétés, par manque de fonds, dû aux difficultés et à l'opposition qui existaient au sein de la Chambre. Jusqu'à ce jour, le coût du bâtiment est de plus de 26 000 £. Le travail a été exécuté par Messieurs Lauder, Spier & Co., maçons, et M. Robert Morton, charpentier.

La longueur de la geôle est de 255 pieds ; l'aile, qui part du centre arrière du bâtiment, mesure 82 pieds. L'étage du sous-sol comprend 32 cachots de 12 pieds par 8 à l'intérieur ; ainsi que deux grandes cuisines, salles de bain et de lavage, garde-manger, &. Le premier étage, qui est à cinq pieds au-dessus de la cour, comprend le hall d'entrée, des salles de garde et de réceptions, la salle de la Magistrature ou du Grand Jury, une salle d'instruction et 64 cellules, chacune mesurant 8 pieds par 5 pieds et 6 pouces. Le deuxième étage comprend les appartements du geôlier, un salon et deux chambres ; une grande cuisine ; le salon et la chambre de la matrone ; trois salle de séjour pour les prisonniers, chacune de 24 pieds 6 pouces par 18 pieds 9 pouces ; et 50 cellules de la même grandeur que celles situées à l'étage inférieur. Les cellules de chaque étage de l'aile arrière sont destinées aux prisonnières. Toutes les cellules et les corridors sont voûtés en brique. L'ensemble du troisième étage est occupé par les chambres et les salles de séjour – 33 des premières et 3 des dernières – du gouverneur. Les murs et les plafonds de ces pièces sont recouverts de plâtre et les portes sont soigneusement lambrissées. Au centre, le bâtiment s'élève à quatre étages, cet étage est réservé à la chapelle dont le plan est construit de telle manière qu'elle puisse asseoir cinq classes de prisonniers devant la chaire, sans qu'aucune d'elles ne puisse voir les autres ; elles entrent chacune par un escalier distinct. Les mansardes au-dessus chaque aile ont des planchers et sont utilisées comme salle de séchage. À l'extrémité de chaque aile se trouve une citerne qui peut contenir 1 077 gallons. Ces trois citernes, qui contiendront 3 232 gallons, font que chaque partie de la geôle est pourvue en eau. Ces citernes peuvent être remplies dans quarante minutes à l'aide d'une pompe foulante sise à près de 100 pieds au-dessus de la rivière, opérée par dix des prisonniers. La pompe, une version améliorée, a été fabriquée par la Montreal Waterworks Company, sous la direction de M. Wells. Le bâtiment est ceinturé d'un mur élevé, à une distance telle qu'elle enferme un espace d'environ 4 arpents, ou près de 4 acres et 3/4. Les Commissaires en avaient acheté douze, en pensant qu'un pénitencier pourrait être ajouté à la prison.

Il n'y a pas d'aumônier rattaché à la geôle, et, nous sommes désolés de l'apprendre, il n'y a aucune disposition de prévue pour l'instruction morale ou religieuse des prisonniers. On nous dit que le niveau de vice et d'immoralité est étonnamment élevé, et appelle



Ill. 222. Le patriote Robert Shore Milnes Bouchette dans sa cellule en 1837
(ANC, Ottawa, C-21554)

au dévouement bénévole toutes les personnes qui croient qu'il est important de faire échec à la prédominance de ces maux, et d'éloigner le pécheur de ce chemin plein d'embûches[168].

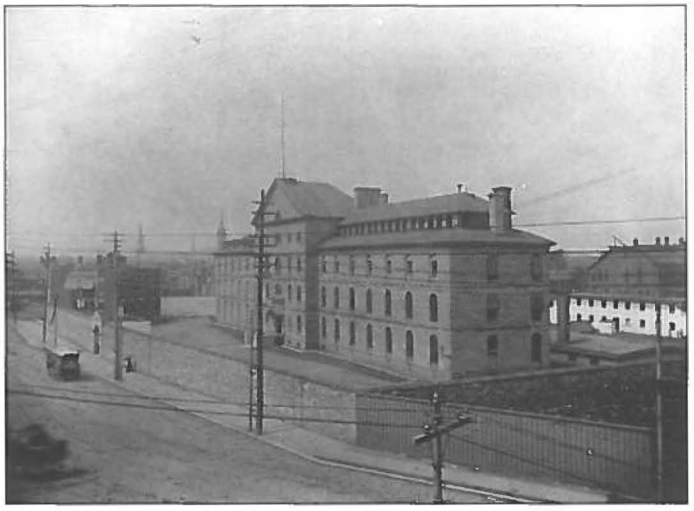
Au fil des ans, la prison a subi des modifications. D'abord, en 1852, l'aile est a été reconstruite, d'après les plans des architectes Ostell et Perreault, pour loger non plus des cellules séparées par un corridor central, mais un bloc cellulaire qui s'élève sur plusieurs étages. Puis, en 1873, le mur de façade de l'enceinte originelle est reculé de quelque 15 m. Enfin, à l'angle des rues Notre-Dame Est et De Lorimier, on construit en 1894 la résidence du gouverneur, d'après les plans de l'architecte Arthur Gendron.

La prison des Patriotes est désaffectée en 1912 et pendant plusieurs années le gouvernement cherche une vocation au bâtiment. La Commission des liqueurs du Québec, créée en 1921, s'y installe et, de 1921 à 1924, enveloppe le bâtiment d'un vaste complexe industriel. La prison elle-même est alors vidée de son contenu et surmontée d'un nouvel étage, en brique.

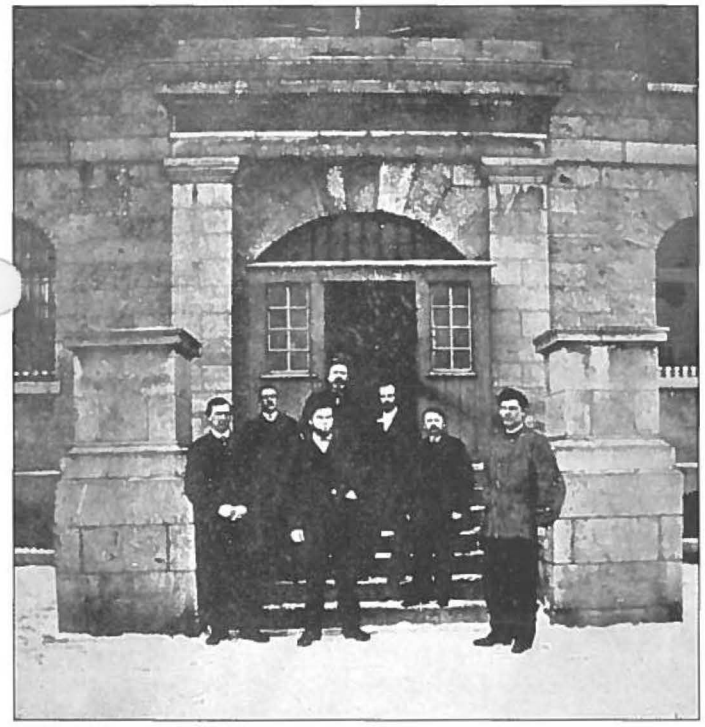
La prison du Pied-du-Courant a été classée « monument historique » en 1978, après avoir été menacée de démolition par la construction de l'autoroute Ville-Marie[169]. Depuis, la SAQ, qui a déplacé ses activités de production et de distribution à l'usine des Futailles (dans le quartier Mercier), a démoli les édifices annexés à la prison et reconstruit un nouveau siège social à l'arrière, en tirant parti de la structure de l'ancienne usine qui s'y trouvait. Puis la prison elle-même, la maison du gouverneur, le portail et la portion du mur d'enceinte qui subsistaient ont été restaurés. Tous ces travaux ont été exécutés d'après les plans de l'architecte de la SAQ, Claude Bousquet.

L'asile Sainte-Darie (prison pour femmes) avait été construit en 1873 et pris en charge par les sœurs du Bon-Pasteur, à l'arrière de la prison du Pied-du-Courant, sur la rue Parthenais. Cet immeuble a été démoli pour faire place à l'édifice Parthenais et la prison des femmes a été déménagée à la Maison Tanguay **[ILL. 218 à 236, PL. 5c]**.

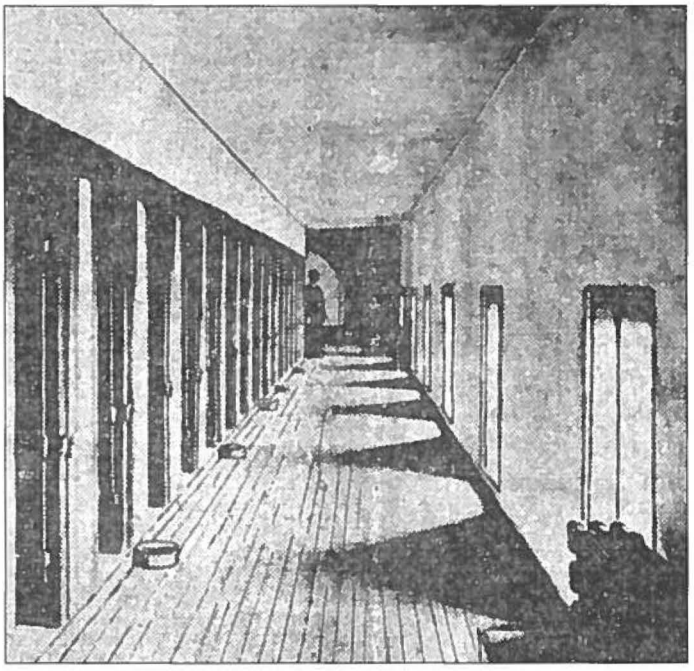
Ill. 223. La prison et la maison du gouverneur, vers 1900
(BNQ, albums Massicotte, 3-199-e)



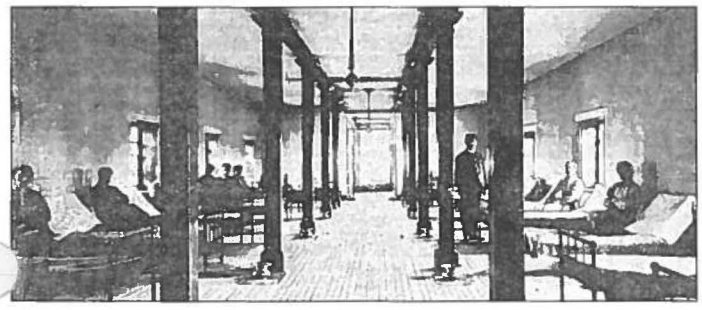
Ill. 224. La prison, vers 1895
(BNQ, albums Massicotte, 3-199-b)



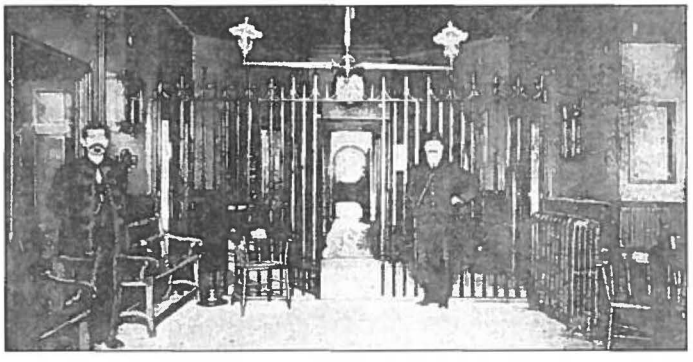
Ill. 225. Les St. Albans Raiders devant le portail de la prison
(BNQ, albums Massicotte, 3-191-c)



Ill. 226. Un corridor de la prison sur lequel donnent les cellules du quartier n° 3, en 1911
(BNQ, albums Massicotte, 3-138-d)

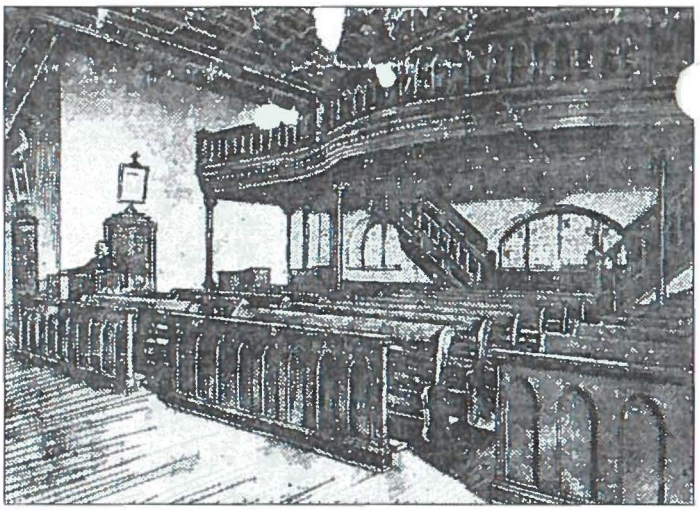


Ill. 227. L'infirmerie de la prison, en 1911
(BNQ, albums Massicotte, 3-138-c)



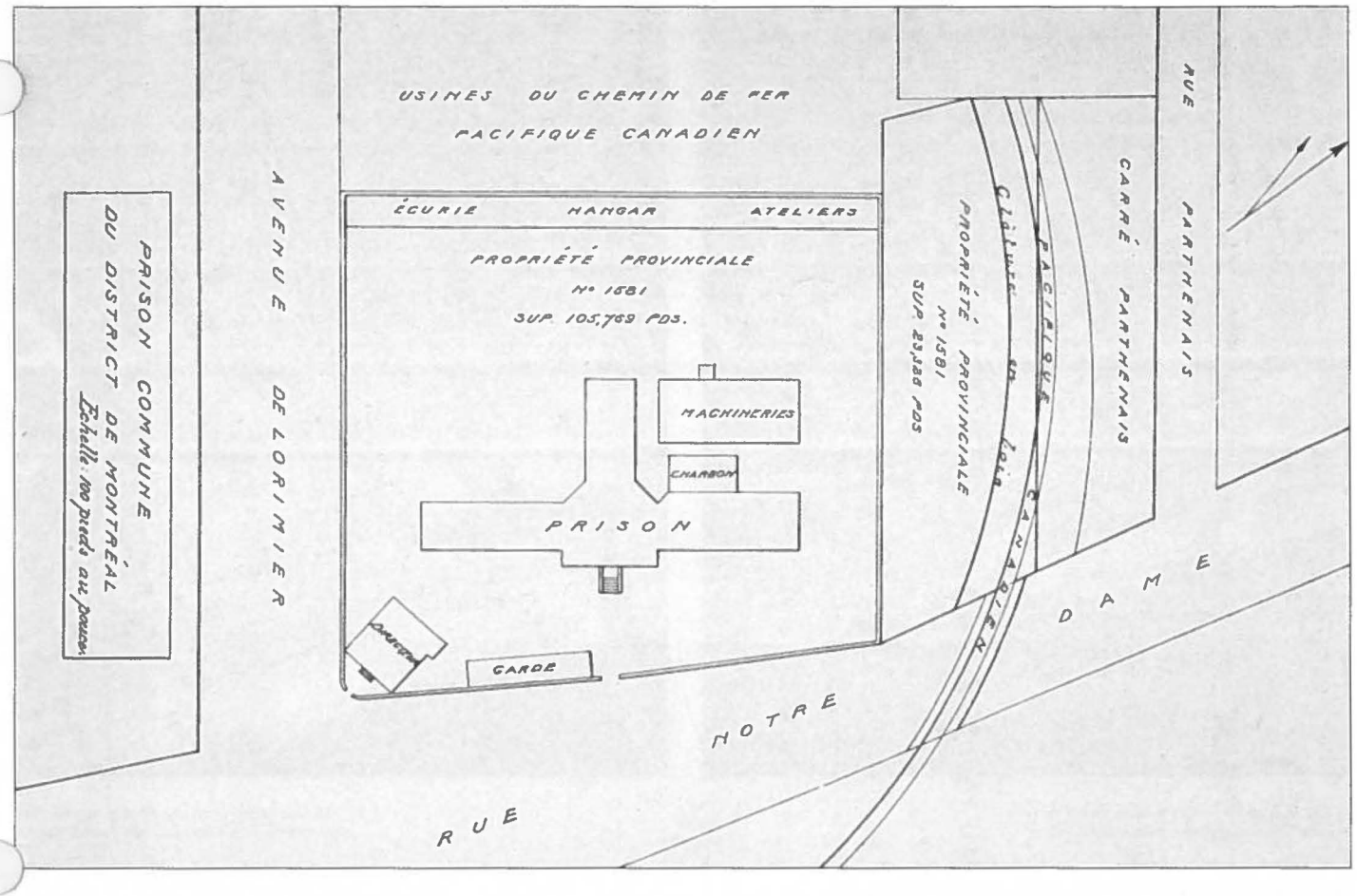
Ill. 228. L'entrée des quartiers de la prison, en 1911
(BNQ, albums Massicotte, 3-138-c)

Ill. 229. « Dans sa cellule, le condamné à mort médite sur le sort qui l'attend »
(BNQ, albums Massicotte, 3-138-f)



Ill. 230 La chapelle de la prison : bancs des prévenus
(BNQ a bums Massicotte, 3-138-b)

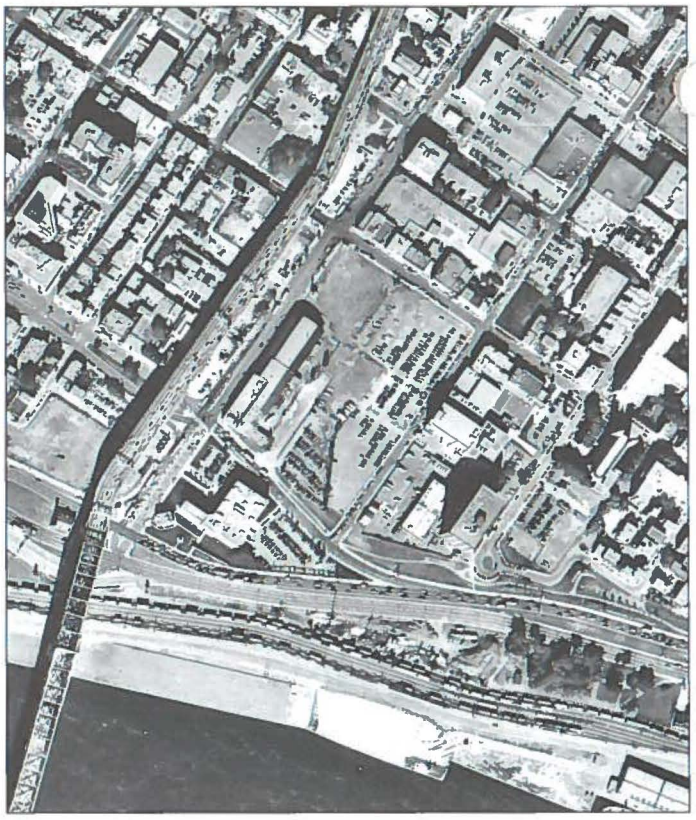
Ill. 231. Les bâtiments de la SAQ, vers 1978
(photo Luc Noppen)



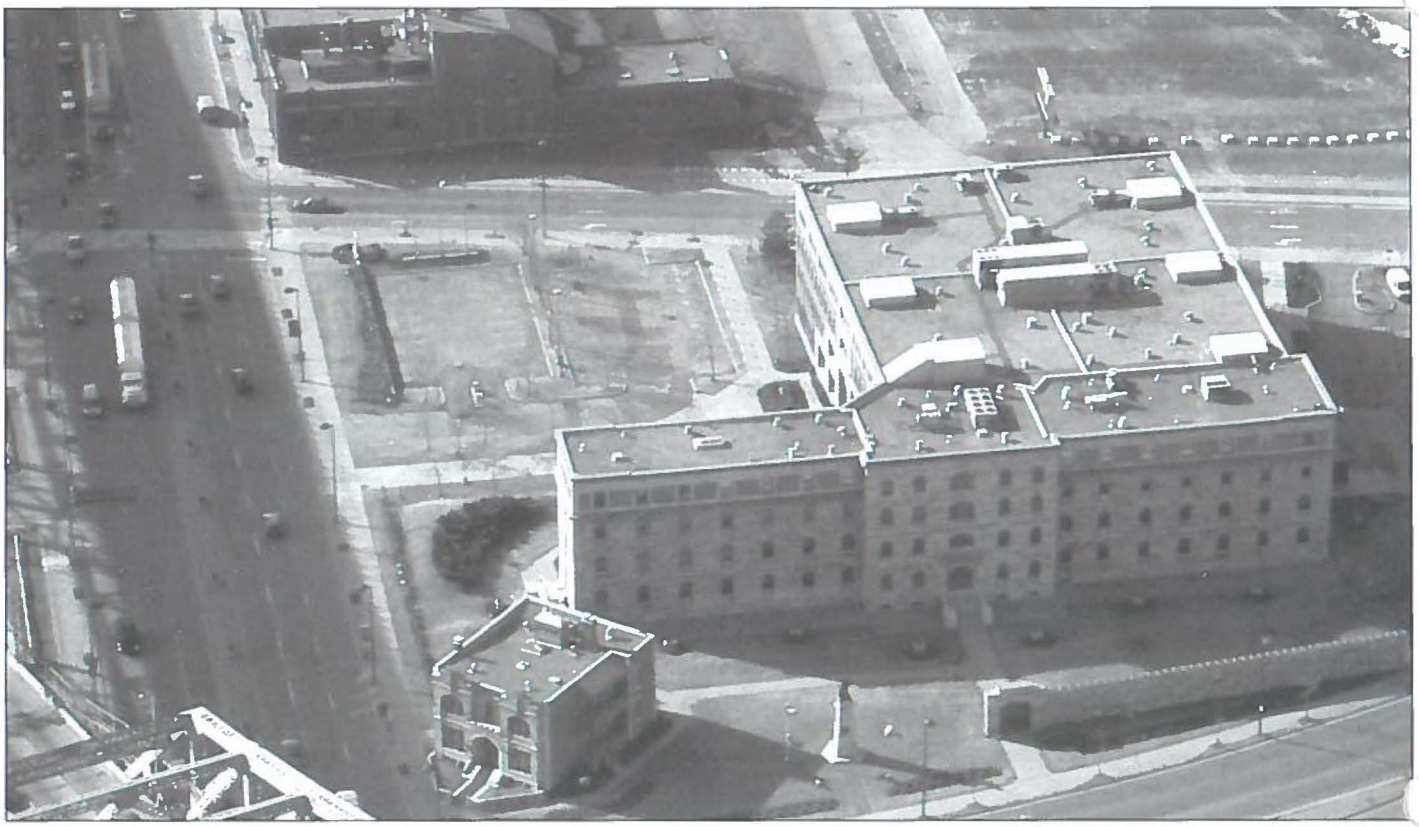
Ill. 232. Plan du site de la prison, vers 1895
(BNQ, albums Massicotte, 3-199-a)

Ill. 233. Vue aérienne du site de l'ancienne prison
(photo Pierre Lahoud)

Ill. 234. Vue aérienne du site de la prison en 1964
(Photocartothèque québécoise, Québec, C64523-057)

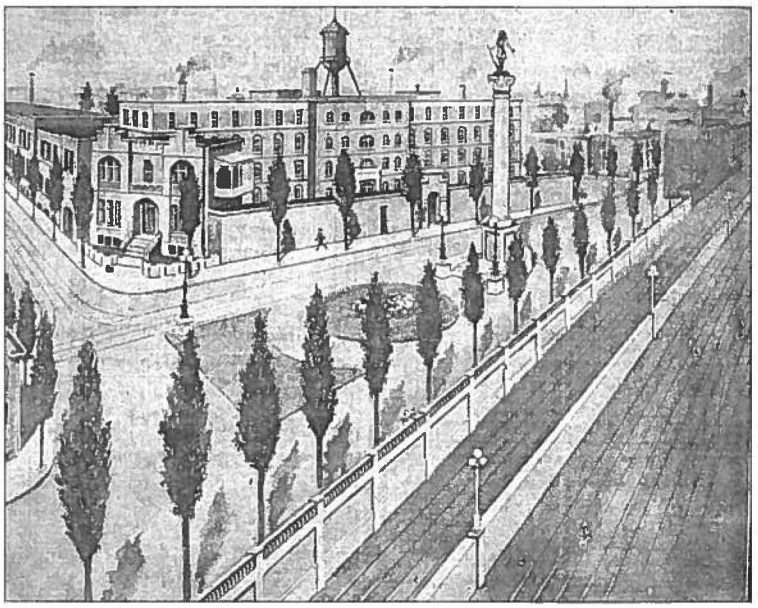


Ill. 235. Vue aérienne du site de la prison en 1997
(Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-106-67)



Ill. 236. Vue aérienne du site de la prison
(photo Pierre Lahoud)

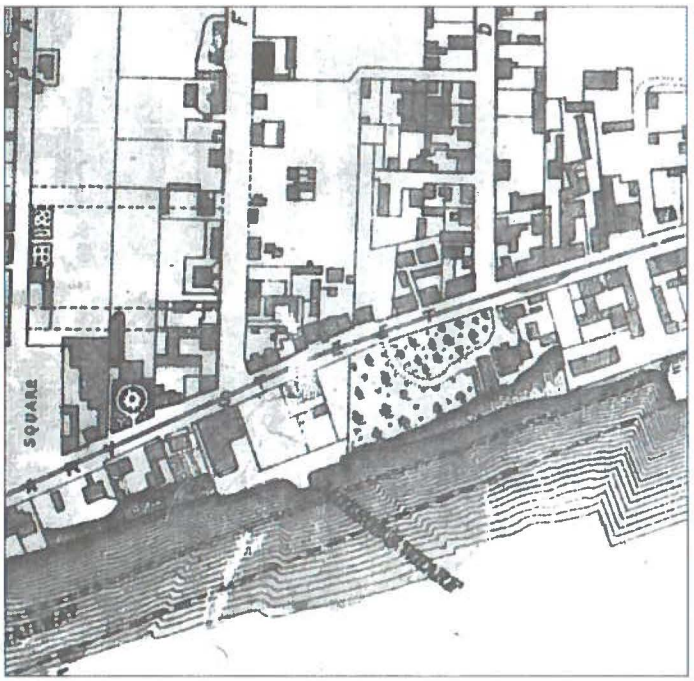
Ill. 237. La place devant la prison du Pied-du-Courant, en 1900
(BNQ, albums Massicotte, 3-196-f)



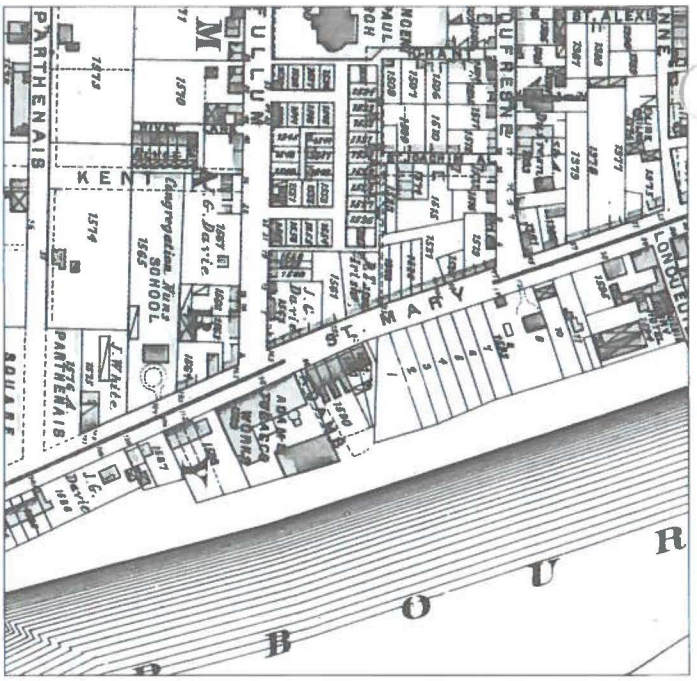
Ill. 238. Projet d'aménagement de la place des Patriotes, en 1923
(BNQ, albums Massicotte)

La place des Patriotes

C'est la percée de la rue Saint-Antoine jusqu'à la rue De Lorimier qui a créé l'espace triangulaire devant la prison. Longtemps pavé uniformément, cet espace-place a été aménagé lorsqu'on y a installé le monument aux Patriotes, en 1923. Dès lors, un parterre central sépare les emprises des rues Saint-Antoine et Notre-Dame, jusqu'à la fin des années 1970, lorsque la rue est réaménagée et le monument déplacé devant l'aile ouest de la prison [ILL. 237, 238].



Ill. 239. Détail de la carte de Montréal en 1873
(ANC, Ottawa, NMC-1545, section 2/4)



Ill. 240. Détail de l'atlas Hopkins, 1879
(ANC, Ottawa, NMC-16064)

Le parc Bellerive

C'est en 1883 que la North Shore Railway Co. offre à la Ville l'ancienne propriété Bellerive, pour une durée de dix ans, à condition qu'un parc y soit aménagé ; la Ville fait aussitôt démolir la vieille demeure qui subsiste sur ce terrain. Lorsqu'en 1893 le Canadien Pacifique, qui a racheté les actifs de la North Shore, réclame le terrain, la Ville lui offre en échange un lot situé près de la gare Dalhousie ; le titre de propriété de la Ville est donc enregistré le 19 décembre 1893.

Lors de l'ouverture du parc, en 1883, *La Minerve* publie un texte éloquent sur les raisons de la création de ce parc, que l'on prévoit alors appeler le « parc Mount » :

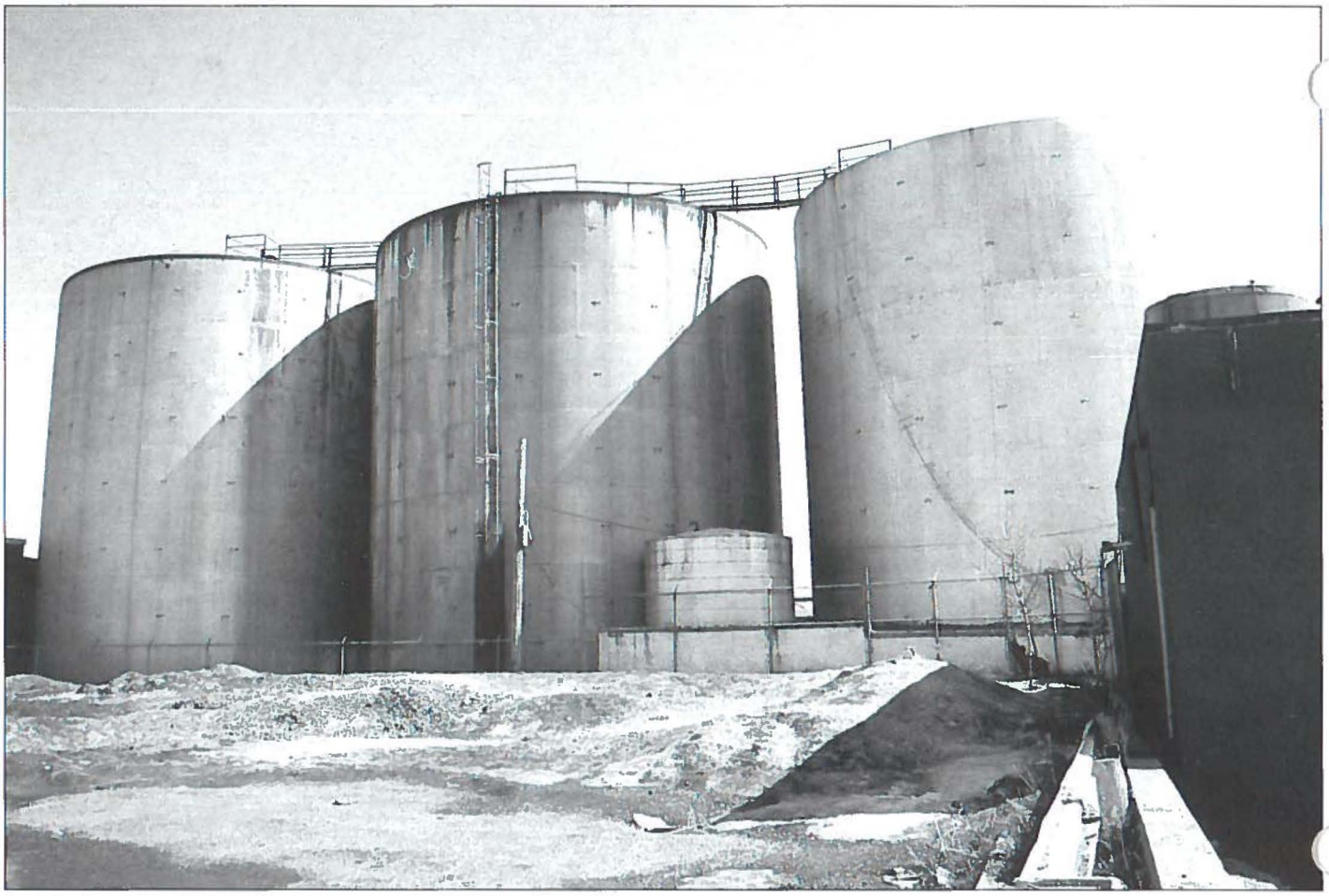
> Le parc Mount – Tel est le nom que l'on a convenu de donner au nouveau parc que notre Conseil municipal, grâce aux énergiques et incessants efforts de M. l'échevin Mount, a enfin consenti à établir dans le quartier Sainte-Marie, sur l'emplacement de la propriété Bellerive. Nous avions l'occasion hier soir de passer en cet endroit, et nous n'avons pu nous empêcher de nous y arrêter.
>
> De fait par son site incomparable, le spectacle grandiose que nous offrent de tous côtés le fleuve, l'île Sainte-Hélène, Longueuil, Saint-Lambert, les navires qui à chaque instant descendent et remontent le courant, les trains du chemin de fer du Pacifique qui sillonnent les quais en tous sens, l'air pur et frais que nous y respirons, tout cela fera du parc Mount, lorsqu'il sera terminé, l'un des plus beaux, et à coup sûr, le plus populaire et le plus fréquenté de la ville.
>
> L'œil embrasse facilement toute l'étendue des quais, depuis le bassin du canal Lachine jusqu'à Longue-Pointe, et encore une fois ce spectacle nous a réellement émerveillé.
>
> Les résidents du quartier Sainte-Marie peuvent être fiers de leur parc, et fiers de leur digne représentant au conseil municipal à qui ils en sont redevables.
>
> Il ne reste plus pour les autorités municipales qu'à montrer un peu de courage et de sortir pour une fois de la routine. Il reste des travaux à exécuter, et pour cela il faut des fonds. Lorsqu'il s'agit de faire plaisir aux Anglais du haut de la partie ouest on ne lésine jamais, or les Canadiens français du faubourg ont tout autant le droit que ces messieurs aux faveurs du comité des chemins.
>
> Il faut faire des allées, il faut planter des arbres, il faut construire une terrasse, sans laquelle le parc sera incomplet et d'où le coup d'œil sera encore plus beau, il faut enfin donner aux pauvres, surtout dans ce temps de choléra et d'épidémie, l'avantage d'aller respirer un peu d'air pur, eh bien qu'on délie les cordons de la bourse.
>
> Il faut peu de choses, nous disait-on hier, deux mille piastres suffiraient à mettre le parc dans un état satisfaisant. Donnons les deux mille piastres et jamais dépense n'aura été plus légitime[31].

Après l'acquisition officielle du parc, la Ville y installe une fontaine et un kiosque à musique. Puis s'ajoutent une clôture et un abri (1905), un phare et une plate-forme (1907). Le feu détruit la plate-forme et la terrasse en bois en 1912 ; le parc est alors doté d'une promenade et d'un mur de soutènement en béton. Ces ouvrages ont à nouveau été reconstruits en 1932. Les deux pavillons qui se trouvent à l'heure actuelle dans le parc datent des années 1960 et 1980.

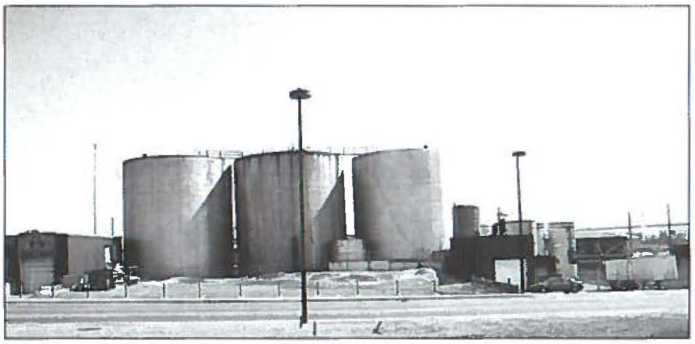
À l'ouest du parc, la Ville a réaménagé en 1999 le quai de déversement de neige. À l'est, on retrouve les controversés réservoirs à mélasse, « temporaires » depuis 1955 **[ILL. 239 à 242]**.

Ill. 241. Le parc Bellerive
(photo Luc Noppen)

Ill. 242. Vue aérienne du parc Bellerive et des réservoirs à mélasse
(photo Pierre Lahoud)



Ill. 243. Les réservoirs à mélasse
(photo Luc Noppen)

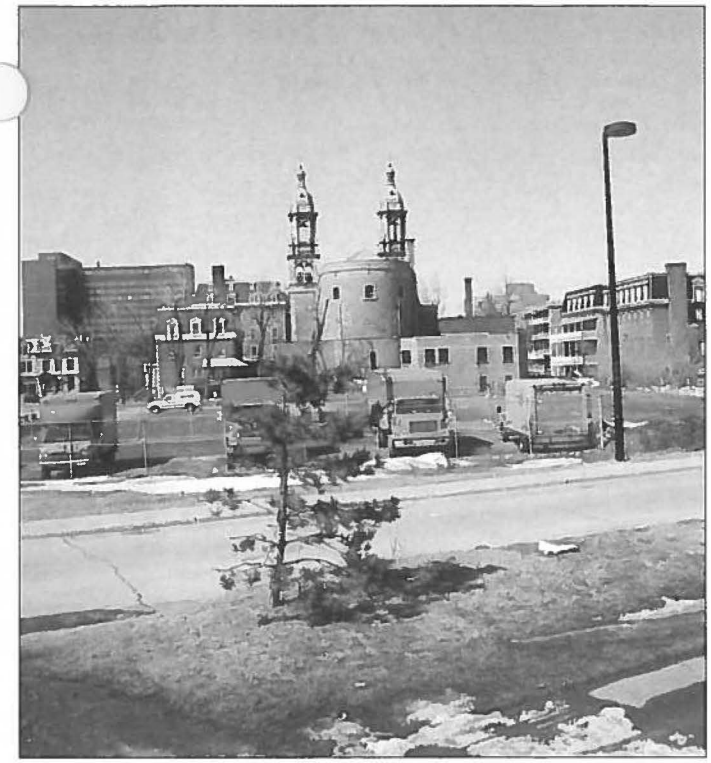


Ill. 244. Les réservoirs à mélasse
(photo Luc Noppen)

Les réservoirs à mélasse

Les trois réservoirs à mélasse qui occupent la portion est du parc Bellerive ont été érigés en 1955, sans permis, par la société Ernest Carrière inc.

Leur apparition a fait les manchettes et le comité exécutif a dépêché un photographe sur le site pour faire rapport sur cette intrusion industrielle dans un parc municipal. Puis, la Ville a accordé au propriétaire délinquant un permis d'occupation temporaire sous forme de bail pour un an. Depuis, le bail a été renouvelé plusieurs fois[171] **[ILL. 243, 244]**.



Ill. 245. Vue du chevet de l'église Saint-Vincent-de-Paul, depuis la rue Notre-Dame Est
(photo Luc Noppen)

Ill. 246. L'église Saint-Vincent-de-Paul et l'ensemble institutionnel qui l'entoure
(photo Pierre Lahoud)

Ill. 247. Édifice Harel au 2401-2411, rue Sainte-Catherine Est
(photo Luc Noppen)

Le noyau paroissial

Au centre de l'ancien village De Lorimier se trouve l'église Saint-Vincent-de-Paul, entourée d'un imposant ensemble institutionnel en pierre grise, l'un des plus importants de Montréal.

La paroisse Saint-Vincent-de-Paul a été fondée en 1874. La première église, construite en 1878, est rasée par le feu en 1924. L'église actuelle est due aux plans de l'architecte Ludger Lemieux, l'un des maîtres de l'architecture religieuse de style beaux-arts au Québec, et a été construite de 1925 à 1928. Située à l'angle des rues Sainte-Catherine et Fullum, son chevet — dont la forme arrondie et l'appareil de pierre sont originaux — et ses clochers sont bien visibles depuis la rue Notre-Dame Est.

L'église est flanquée à l'ouest d'un monumental presbytère ; à l'est se dresse le pensionnat Sainte-Catherine (1875-1881 et 1894), tandis que le Foyer de la providence (1884-1888) et la résidence Émilie-Gamelin (1893-1894) occupent la paroi nord de l'îlot en face de l'église, de l'autre côté de la rue Sainte-Catherine. L'ensemble est complété par l'édifice Harel, à l'angle nord-est des rues Sainte-Catherine et Dufresne. Le bâtiment en pierre grise, doté d'une ample devanture commerciale, a été érigé en 1909 pour François-Xavier Harel, d'après les plans de l'architecte Joseph Sawyer **[ILL. 245, 246, 247]**.

Ill. 248. Le village d'Hochelaga en 1868-1869. Extrait des « Fortifications Surveys »
(ANC, Ottawa, NMC-52217)

Ill. 249. Détail d'une vue aérienne de la rue Notre-Dame dans le secteur d'Hochelaga, vers 1950. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P14105)

Hochelaga

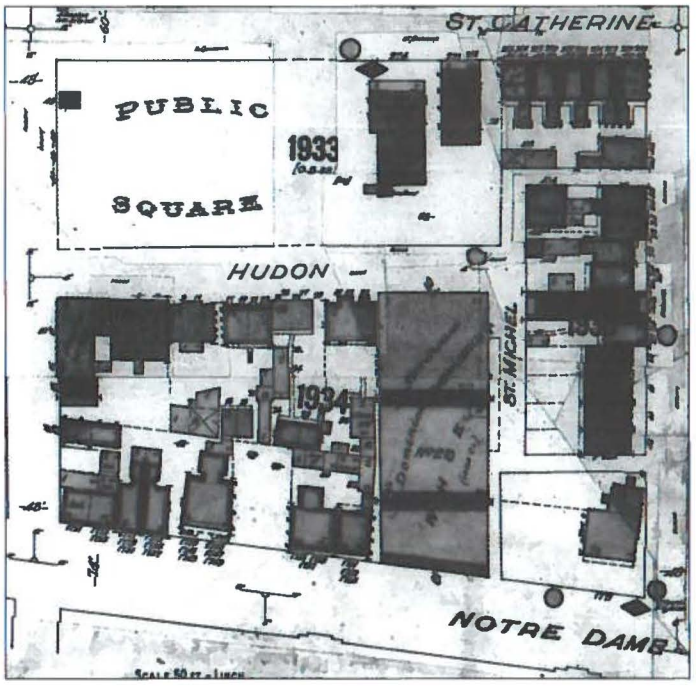
Le village

Le village d'Hochelaga s'est structuré autour d'un pôle francophone, dont le centre était formé par la chapelle du courant Sainte-Marie (devenue plus tard l'église de la Nativité) et d'un pôle anglophone, un peu plus à l'ouest, autour de l'église St. Mary's, rue Marlborough. Les premières cartes que l'on connaît du village Hochelaga montrent ces deux regroupements, un temps séparés par une terre non lotie. Dans le bourg anglophone — un regroupement de quelques établissements desservant un habitat éparpillé, le long de la rive du Saint-Laurent —, juste à l'est des Hochelaga Barracks, on trouve la Sabbath School et la Dissenters School. Dans le bourg francophone, la carte des Fortifications Surveys indique, outre l'église, une école et l'échoppe d'un forgeron. Cependant, ici apparaît très tôt une réelle concentration d'habitations, commandée par l'usine de Victor Hudon. Entre les deux établissements, rue Notre-Dame, on voit deux auberges et un bureau de poste. Le troisième pôle s'annonce déjà, vers le ruisseau Migeon, près du couvent d'Hochelaga.

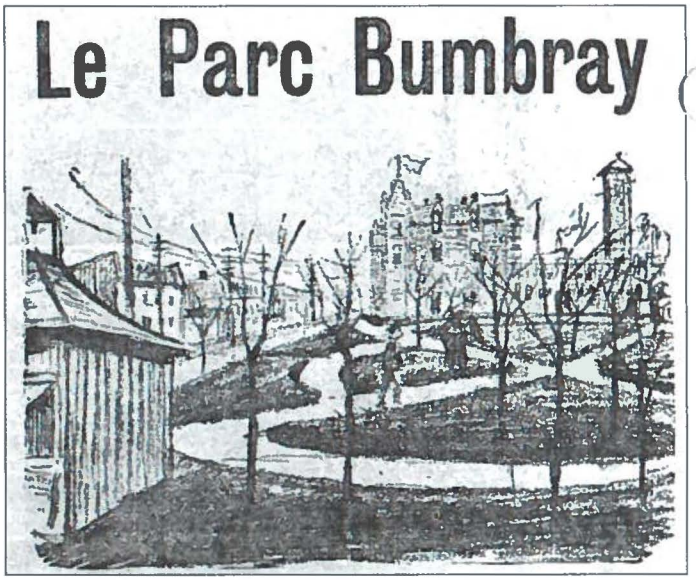
La percée de la rue Dézéry, en 1870, qui exige le déplacement de la chapelle, puis le départ de la garnison britannique, en 1871, et l'arrivée du chemin de fer dans les Hochelaga Yards, en 1876, favorisent l'implantation d'une trame régulière. La carte de 1879 montre cependant que les propriétaires des terres dans le village d'Hochelaga semblaient privilégier les lots alignés sur rue, sans ruelle arrière ; à cette date aussi, aucune rue autre que la rue Notre-Dame Est n'avait été cadastrée par la municipalité, ce qui ne laisse guère de place aux typiques têtes d'îlot qui apparaissent partout autour. C'est la percée de la rue Moreau qui, en quelque sorte, retisse le quartier ; là apparaissent, de part et d'autre de la rue, des maisons en rangée qui viennent clore l'ère suburbaine. Dans le village d'Hochelaga, le premier développement spontané de la trame puis les correctifs apportés lors de la percée des grands axes sud-nord expliquent le relatif désordre de la partie sud-ouest du quartier. L'industrialisation massive des Hochelaga Yards et la désaffection du site depuis la Seconde Guerre mondiale complexifient plus encore la lecture de la morphologie urbaine du secteur [ILL. 248 à 251].

Ill. 250. Immeuble au 1409-1415, rue Moreau, à Hochelaga
(photo Luc Noppen)

Ill. 251. Immeuble au 1451-1469, rue Moreau, à Hochelaga
(photo Luc Noppen)



Ill. 252. Atlas Goad, 1892. Le cœur du « village d'Hochelaga », annexé en 1883. À côté du « Public Square », le poste de pompiers et la halle de marché apparaissent dans une mise à jour de la carte
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 335/363)



Ill. 253. Le parc Bumbray, aujourd'hui parc Dézéry, en 1903
(BNQ, albums Massicotte, 3-198-b)

Le parc Dézéry

Le parc Dézéry est un lieu historique. Au lieu-dit « courant Sainte-Marie », les habitants francophones font ériger en 1833 une chapelle, sur un terrain donné à cette fin en 1828 au Séminaire de Saint-Sulpice par Jean-Baptiste Dézéry, habitant du secteur. Lors de l'ouverture de la rue Dézéry, en 1870, la chapelle est déplacée ; sa façade donnera sur la nouvelle rue. La fabrique de la paroisse de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge d'Hochelaga vend le terrain de la chapelle à la municipalité du village d'Hochelaga, en 1876, après l'incendie qui avait détruit la chapelle, le 17 décembre 1875. La paroisse décide alors de reconstruire la nouvelle église plus au nord, sur la « promenade Ontario ». Sur le terrain vacant, la corporation municipale fait ériger, en 1877, une « maison municipale » pour abriter, outre l'hôtel de ville, les services de police et de pompiers. Les plans en ont été préparés par les architectes Roy et Resther et la construction a été confiée à Jean-Baptiste Galipeau, au coût de 6 000 $. Après l'annexion d'Hochelaga à Montréal en 1883, le bâtiment sert de poste de police et de pompiers, jusqu'en 1900, quand la Ville de Montréal fait ériger un nouveau poste — le n° 13 — rue Sainte-Catherine, à l'extrémité est du parc actuel. Puis, en 1890, la Ville fait construire l'édifice des « bains d'Hochelaga » (à l'arrière du poste de pompiers actuel), avec façade sur la rue Hudon. Le vieil hôtel de ville survit un temps comme atelier de réparation du Service des incendies et la Ville fait ériger en 1883 un marché public, au coût de 5 200 $. L'ancien hôtel de ville et le marché public sont démolis en 1903 et le site est nivelé pour permettre l'aménagement d'un parc public. Celui-ci a été inauguré officiellement en 1903. Pour sa part, le bain public a été démoli en 1906, ce qui a permis d'agrandir le parc ; un nouveau bain public a été construit, en 1906, à l'angle des rues Sainte-Catherine et Marlborough[172].

Le bâtiment le plus ancien qui survit dans le secteur est l'édifice Madore, construit à l'angle nord-est des rues Sainte-Catherine et Dézéry, en 1896, d'après les plans de l'architecte L.-R. Montbriand ; il a été récemment restauré.

Le nouveau parc est nommé un temps en l'honneur de l'échevin John Bumbray ; la Commission des parcs et traverses avait recommandé le nom de « square Hochelaga ». Au fil des ans, c'est le nom « Dézéry » qui s'est imposé.

Le parc Dézéry a fait l'objet de travaux d'aménagement à plusieurs reprises, notamment en 1967 et plus récemment, dans la foulée de l'aménagement du parc linéaire bordant la rue Notre-Dame Est ; la démolition des bâtiments sur sa paroi sud l'a considérablement agrandi et a amorti son image de « square ». En 1967, le parc a failli devenir un terrain de sport, mais le projet a été interrompu par une clause du donateur d'une portion du terrain (à l'angle des rues Sainte-Catherine et Dézéry) qui, en 1917, avait stipulé que le parc devrait servir à un poste de police et aux personnes âgées[173].

À l'ouest du parc Dézéry, vers la rue Marlborough, s'était installée la communauté anglophone d'Hochelaga. L'église anglicane St. Mary's y apparaît en 1828 ; un nouveau lieu de culte est érigé en 1890-1891, tout à côté, sur la rue Préfontaine. L'église est disparue, mais le *Church Hall*, voisin, subsiste **[ILL. 252 à 262]**.

Ill. 254. Le parc Dézéry
(photo Luc Noppen)

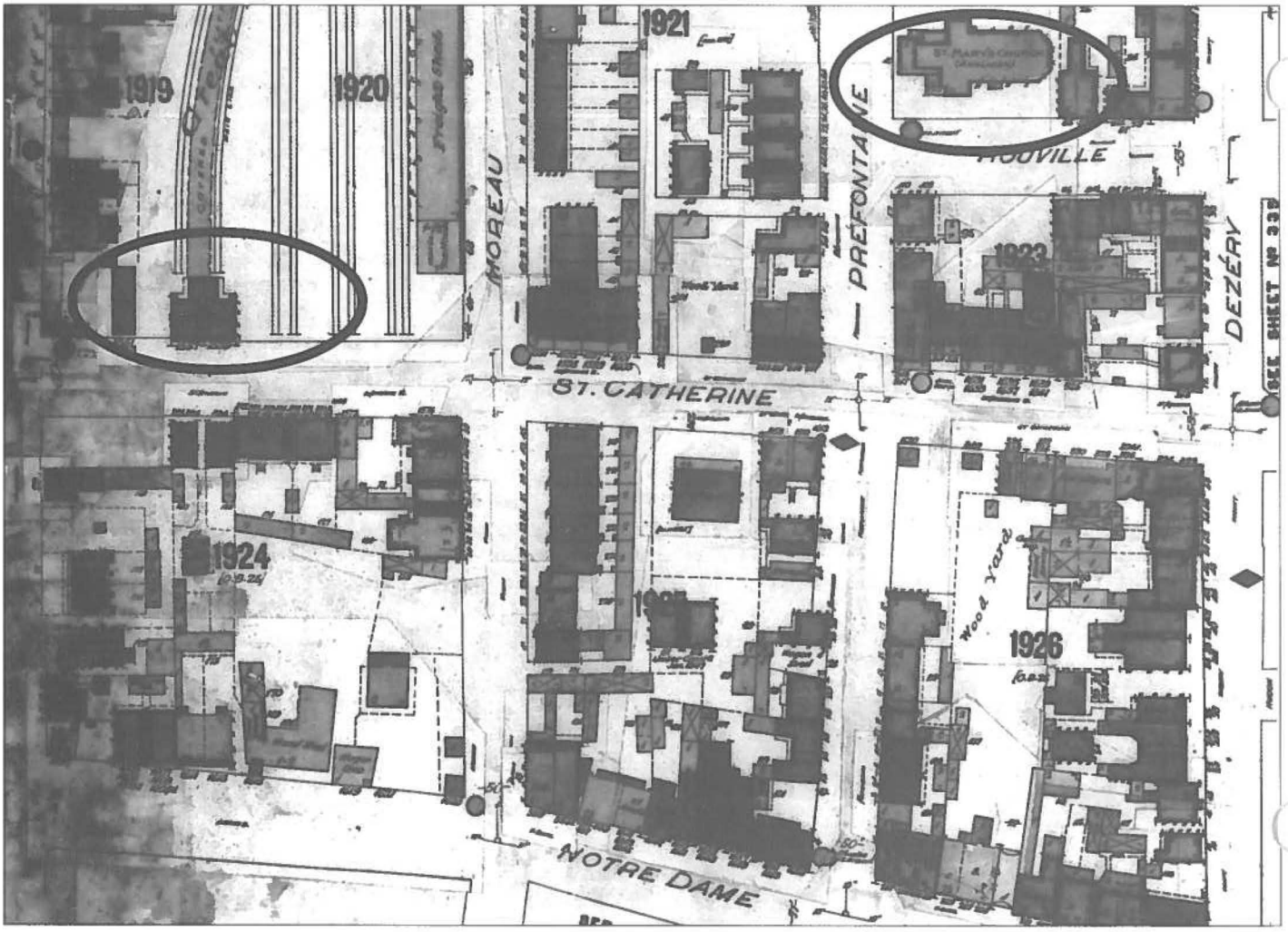
Ill. 255. Le parc Dézéry
(photo Luc Noppen)

Ill. 256. Le parc Dézéry en 1964
(Photocartothèque québécoise, Québec, Q64515-115)

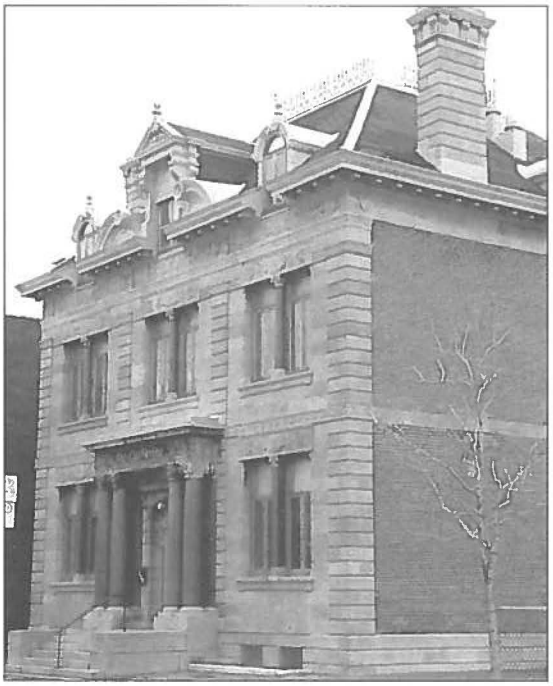
Ill. 257. Le parc Dézéry en 1997
(Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-107-144)

Ill. 258. Immeuble au 3201, rue Sainte-Catherine Est
(photo Luc Noppen)

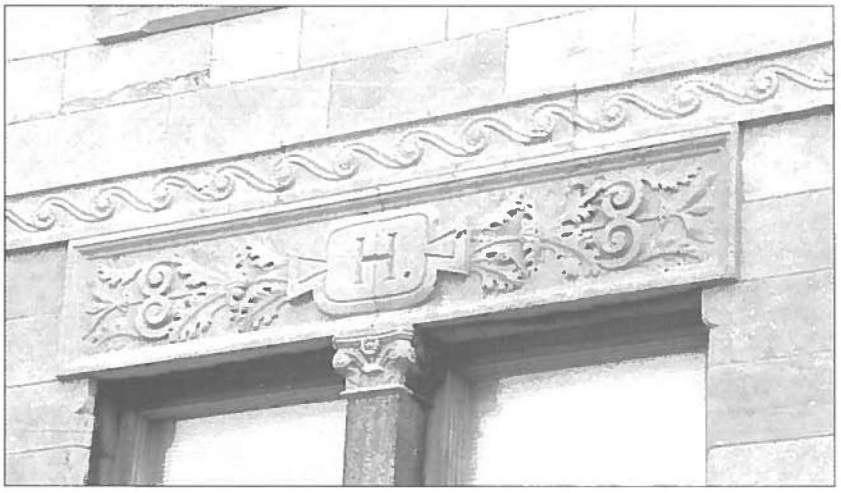
Ill. 259. L'ancienne chapelle commémorative Marie-Reine-des-Cœurs, érigée en 1953 à l'emplacement du cinéma Laurier-Palace, détruit par le feu en 1927, entraînant la mort de 78 enfants
(photo Luc Noppen)



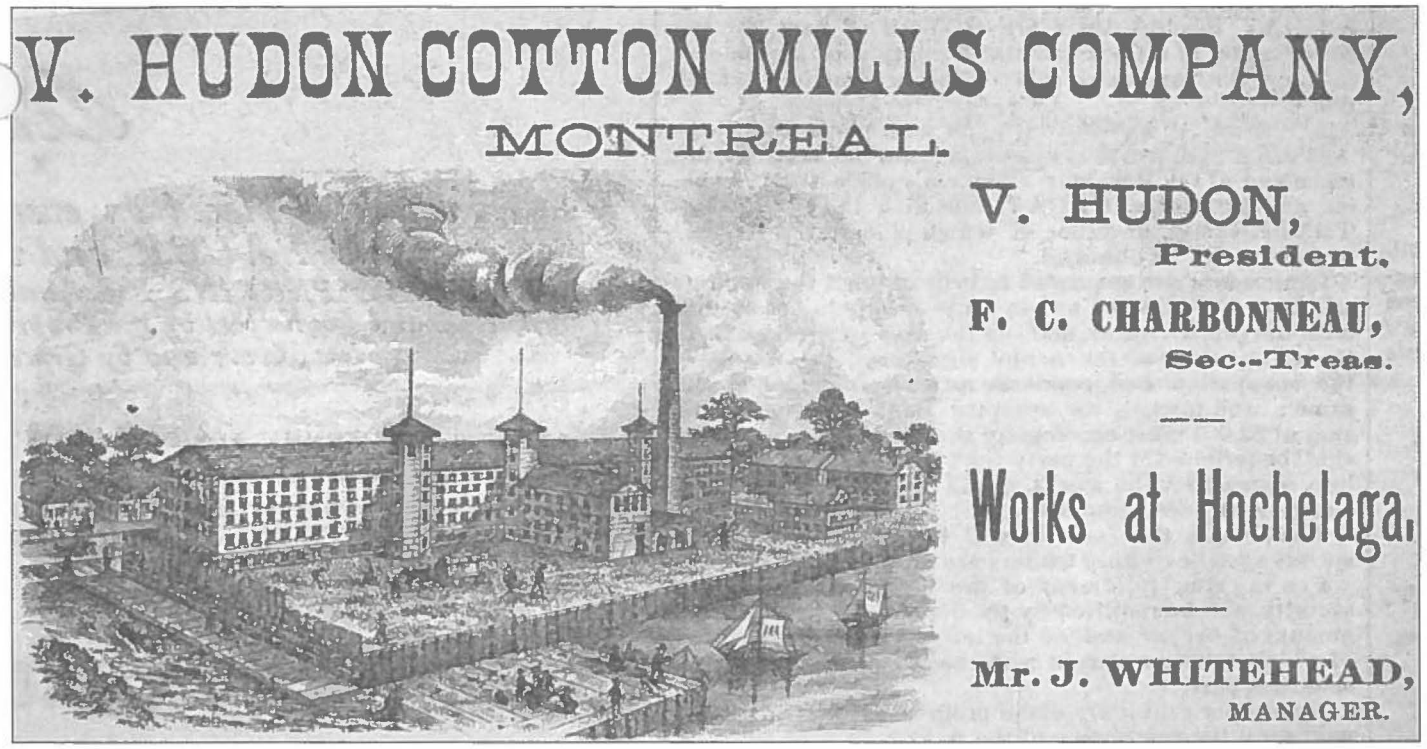
Ill. 260. Atlas Goad, 1892. Secteur de la rue Moreau, à Hochelaga. On retrouve la gare Moreau, rue Sainte-Catherine, et l'église anglicane St. Mary's, rue Préfontaine
(ANC, Ottawa, NMC-16180, 334/363)



Ill. 261. L'ancien bureau de poste d'Hochelaga, construit en 1901 d'après les plans des architectes Perreault et Lesage
(photo Luc Noppen)



Ill. 262. Détail de l'ancien bureau de poste avec les armoiries de la Ville d'Hochelaga
(photo Luc Noppen)



Ill. 263. L'usine Victor Hudon (Hudon Cotton Mills) en 1874
(BNQ, albums Massicotte, 3-192-b)

Ill. 264. L'usine *St. Anne*, alors partie de la Dominion Cotton Mills, en 1909.
Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View- 4647)

Ill. 265. L'usine Victor Hudon, alors partie de la Dominion Cotton Mills, en 1909.
Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View- 4647)

L'usine Hudon et l'usine Ste. Anne

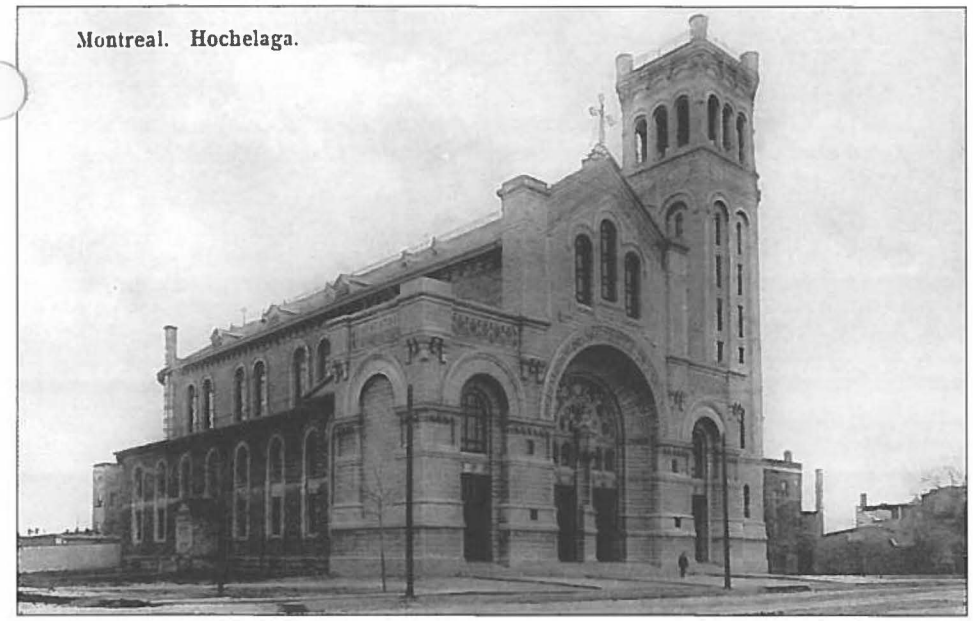
Montréal a été, du milieu des années 1870 et jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, le principal centre cotonnier du Canada. Ses usines étaient concentrées dans deux zones : la partie est de la ville et les rives du canal Lachine. Les usines de l'Est étaient la Hudon, bâtie en 1873-1874 (d'après les plans de l'architecte H.-M. Perreault), et la Sainte-Anne, construite en 1882-1883. Après 1885, les deux usines ont été exploitées comme ne faisant qu'une : la Hochelaga Cotton Manufacturing Company (absorbée plus tard par la Dominion Textile). Au cours des années 1880 et 1890, les usines d'Hochelaga ont été les plus importantes au Canada, et elles sont restées importantes, quoique non dominantes, au XX[e] siècle. L'usine Hudon a été fermée et 1953 et démolie en 1978-1979, après avoir été endommagée par un incendie. L'usine Sainte-Anne, quant à elle, a été fermée en 1983 et démolie dans sa plus grande partie en 1984[174] **[ILL. 263, 264, 265]**.

Ill. 266. Les maisons du « village Hudon », rue Saint-Germain
(photo Luc Noppen)

Ill. 267. Les maisons du « village Hudon », côté est de la rue Saint-Germain
(photo Luc Noppen)

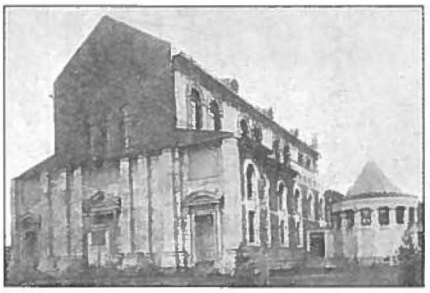
Le « village Hudon »

Rénovées en 1981, les maisons ouvrières de la rue Saint-Germain forment un ensemble architectural unique dans le paysage montréalais. Elles ont été érigées en 1881 par Victor Hudon qui avait décidé de construire une série de « résidences privées » ; il fait ériger 46 maisons, dont 22 du côté ouest de la rue Saint-Germain, entre les rues Provost et Adam, et 24 du côté ouest de la même rue, entre les rues Rouville et Adam. Le coût annuel moyen des loyers était, à l'époque, de 60 $ et la majorité des locataires étaient des journaliers de la Victor Hudon Cotton Mills Co.[175] **[ILL. 266, 267, PL. 8a]**.



Ill. 268. L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge d'Hochelaga, vers 1910
(Musée McCord, MP-0000 826 8)

Ill. 269. L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge, rue Ontario
(photo Luc Noppen)



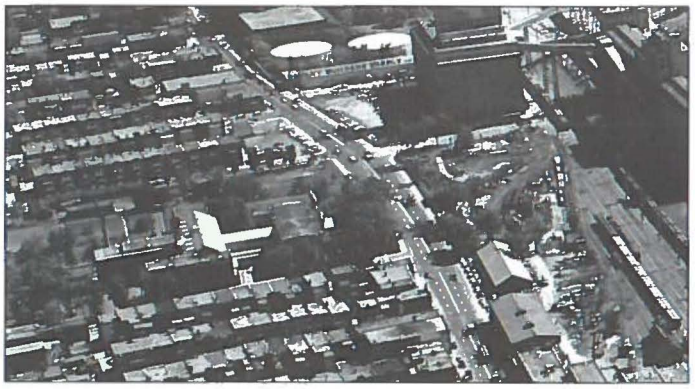
Ill. 270. L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge, construite en 1876
(BNQ, albums Massicotte, 4-95-f)

L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge

La paroisse de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge est l'une des premières à avoir été fondée après le démembrement de « La Paroisse » ; elle a été érigée en 1867 avec pour limites originelles la rue D'Iberville, d'une part, et du village de Longue-Pointe, d'autre part, depuis le fleuve jusqu'au chemin de la Côte-de-la-Visitation (boulevard Rosemont)[176]. Après l'incendie de la première chapelle d'Hochelaga, située sur un lot inclus dans l'actuel parc Dézéry, la paroisse décide de construire une église plus au nord, à l'angle des rues Dézéry et Ontario — ce devait être la cathédrale d'un diocèse qui aurait englobé l'est de la ville. Le chantier débute en 1876, d'après les plans du père Joseph Michaud, religieux-architecte. En 1906, l'église est dotée d'une nouvelle façade, d'après les plans de l'architecte Joseph Venne ; le même architecte livre aussi les plans du presbytère. Puis le bâtiment est rasé par le feu en 1921 et reconstruit en 1922-1923 d'après les plans des architectes Viau et Venne qui réutilisent les anciens murs ; ils reconstruisent aussi, de la même façon, le presbytère[177].

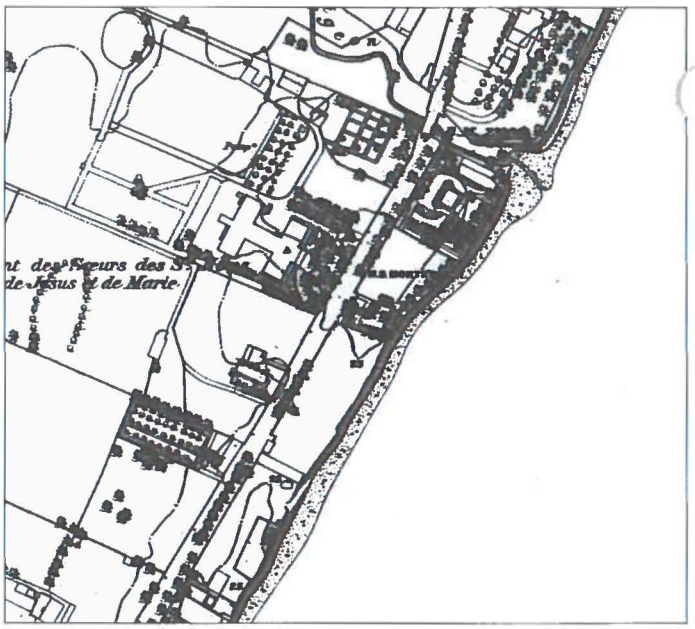
Le bâtiment impressionne par son architecture intérieure originale, de style romano-byzantin. Pour ériger les trois amples coupoles, les architectes font appel à la compagnie Gustavino de New York, qui les établit selon la technique romaine (*opus reticularum*), en superposant trois rangées de brique posées en chevrons (on parle aussi de « coupoles catalanes », puisque les Gustavino sont d'origine catalane) comme ces constructeurs l'avaient fait précédemment à l'église Saint-Cœur-de-Marie de Québec (1918)[178]. Toutefois, alors qu'à Québec c'est l'architecte breton Arthur Régnault qui avait proposé ce parti, Dalbé Viau et Alphonse Venne se sont plutôt inspirés de la cathédrale catholique de Westminster, construite de 1895 à 1903, et de l'église Saint-Cuthbert de Portsmouth, que l'*Architectural Review* avait décrite en avril 1921[179]. Les Gustavino semblent avoir été particulièrement satisfaits du chantier puisqu'ils en utilisent l'exemple pour illustrer leurs annonces dans la prestigieuse revue *The Contract Record*, en 1924[180].

Le mobilier de l'église, le retable et la vaste frise illustrant l'*Apothéose de la Vierge* qui orne la nef (la vie terrestre de la Vierge, côté gauche, et la vie céleste, côté droit) sont dessinés par l'architecte Alphonse Venne en 1927 et exécutés l'année suivante par la maison Carli et Petrucci. Les vitraux, quant à eux, sont l'œuvre de Guido Nincheri (maître verrier et ornemaniste de Maisonneuve) et ont été installés tardivement, soit en 1964[181] **[ILL. 268, 269, 270]**.



Ill. 271. Le couvent d'Hochelaga en 1961. Sur le lot situé de l'autre côté de la rue Notre-Dame Est, le couvent des carmélites vient d'être démoli. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P8199)

Ill. 272. Le couvent d'Hochelaga en 1896
(BNQ, albums Massicotte, 3-185-c)



Ill. 273. Le couvent d'Hochelaga en 1868-1869, d'après un extrait de la carte dite des « Fortifications Surveys »
(ANC, Ottawa, NMC-52214)

Le couvent d'Hochelaga

Construit en deux temps, de 1858 à 1864, et agrandi à plusieurs reprises après, le couvent d'Hochelaga était, avec le marché Bonsecours et la prison du Pied-du-Courant, l'un des monuments les plus achevés du néoclassicisme à Montréal[182]. Il a été démoli en 1971.

C'est Simon Valois, tanneur et industriel de Montréal, propriétaire des lots nos 22, 23, 24, 29 et 30 du cadastre d'Hochelaga et d'une somptueuse résidence sur les bords du fleuve, qui fait don, en 1857, d'une terre (le lot no 24) à la congrégation des sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie jusque-là établies à Longueuil ; Valois leur offre aussi un montant d'argent pour amorcer le chantier d'un nouveau couvent.

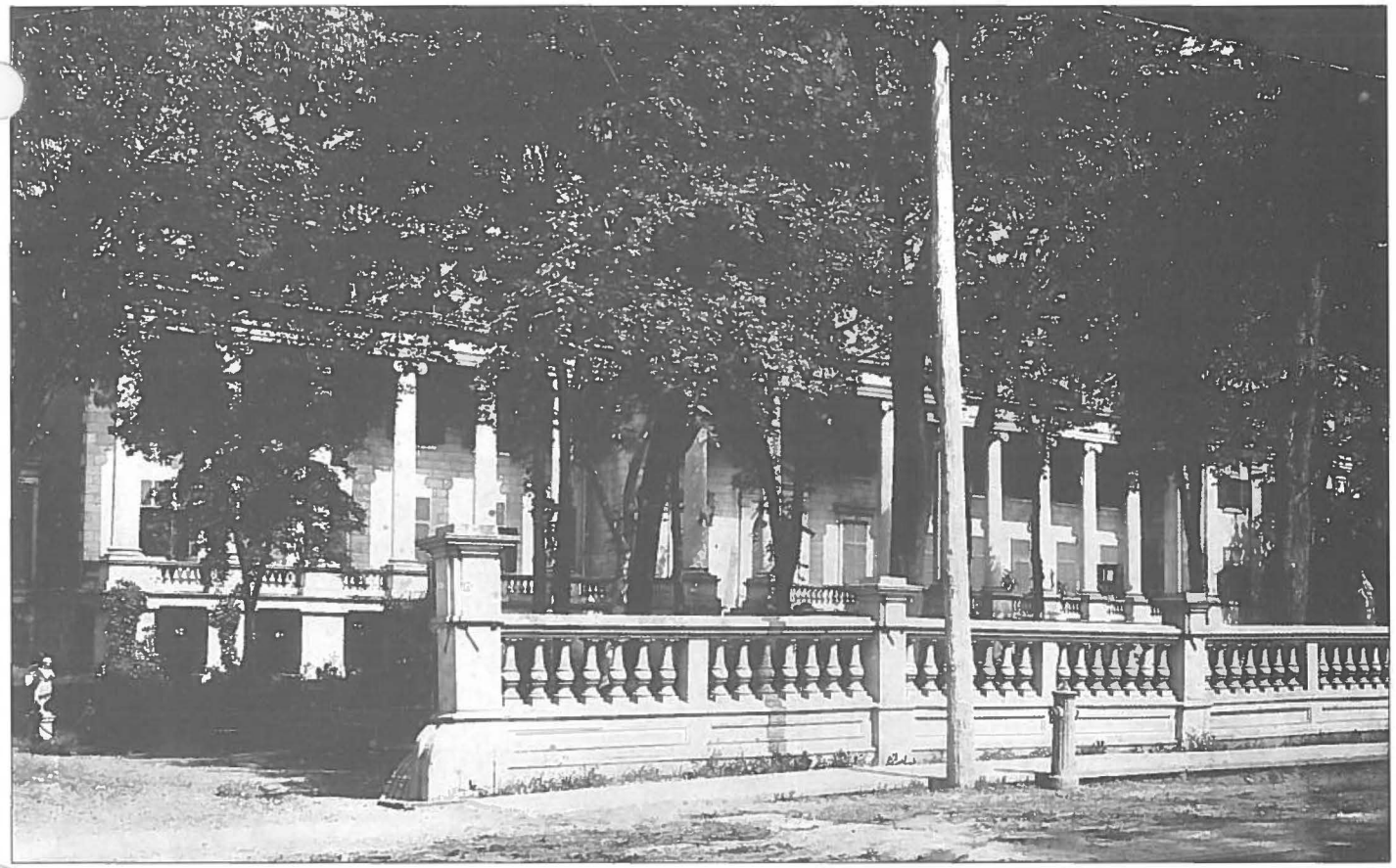
Il semble que ce soit Avila Valois, prêtre, fils de Simon, qui ait, avec l'abbé Paré et sœur Thérèse de Jésus, travaillé aux plans de l'édifice. Le chantier débute le 30 mai 1858, sous la direction d'Antoine Provost, entrepreneur. Le 30 mai 1860, l'édifice — dont la façade originelle domine la rue Sainte-Catherine — est décrit : « une bâtisse de brique, de 165 pieds de long par 54 de large, le rez-de-chaussée et les deux premiers étages sont régulièrement divisés dans le sens de la longueur par un corridor sur lequel ouvrent toutes les pièces [...]. Le gabarit général a la forme d'un « T » et la chapelle constitue la partie qui se trouve en façade[183]. »

En 1864, les religieuses font ériger l'aile ornée d'une monumentale colonnade, rue Notre-Dame, d'après les plans de l'architecte James Garven fils — certains textes mentionnent le nom des architectes Garven et Paris — pour loger le pensionnat. L'édifice adopte alors la forme d'un H. C'est en 1873 que la façade est flanquée, à son extrémité est, de l'aile dite « de la musique ». Finalement, en 1901, une nouvelle annexe, qui se projette vers la rue Sainte-Catherine, est ajoutée au bâtiment, d'après les plans des architectes J.B. Resther et Fils.

Érigé en brique, avec une façade en pierre de taille grise et une colonnade en bois, le couvent d'Hochelaga était un monument de l'identité des francophones de l'Est montréalais ; plusieurs textes littéraires l'utilisent d'ailleurs comme repère dans le paysage.

En face du couvent d'Hochelaga se trouvait le premier couvent des carmélites, repris par les rédemptoristes.

Après la démolition du couvent, la Ville a érigé sur le site un ensemble d'habitations à loyer modique. La portion du terrain des religieuses non construite le long de la rue Sainte-Catherine est devenue en 1973 le parc Edmond-Hamelin, du nom du conseiller municipal d'Hochelaga de 1938 à 1965 **[ILL. 271 à 281]**.



Ill. 274. Le couvent d'Hochelaga, vers 1890
(Musée McCord, MP-1974.81)

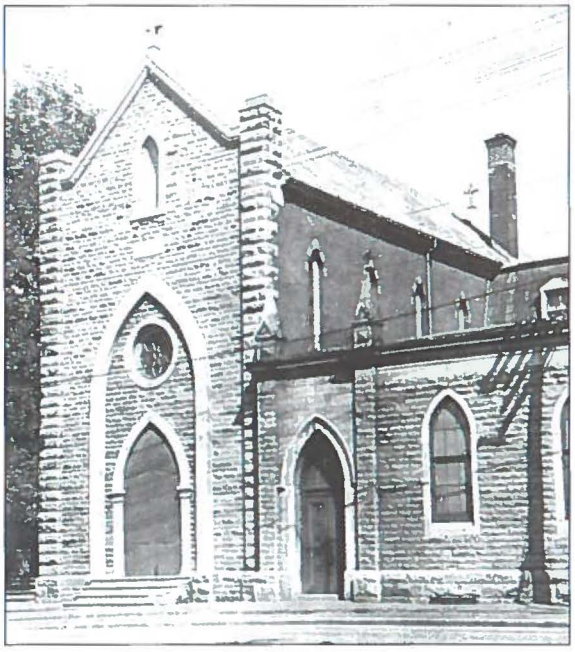
Ill. 275. Salle de classe dans le couvent d'Hochelaga
(BNQ, albums Massicotte, 1-185-b)

Ill. 276. L'enfilade des arbres le long de la rue Joliette
(photo Luc Noppen)

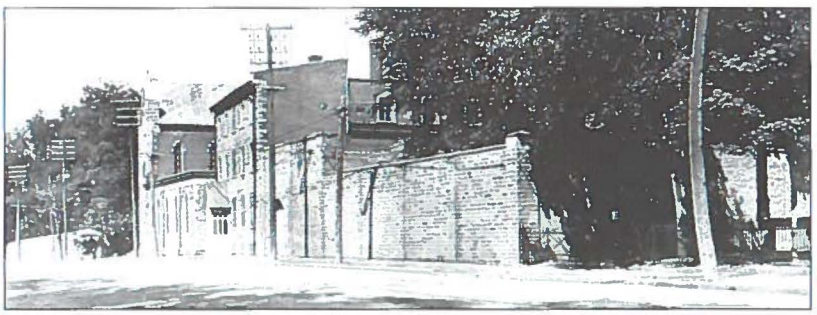
Ill. 277. Le couvent d'Hochelaga
(Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-BSCO-078)

Ill. 278. L'ensemble d'habitations sur le site du couvent d'Hochelaga
(photo Luc Noppen)

Ill. 279. Le parc Edmond-Hamelin
(photo Luc Noppen)



Ill. 280. Le couvent des carmélites
(BNQ, albums Massicotte, 3-193-b)



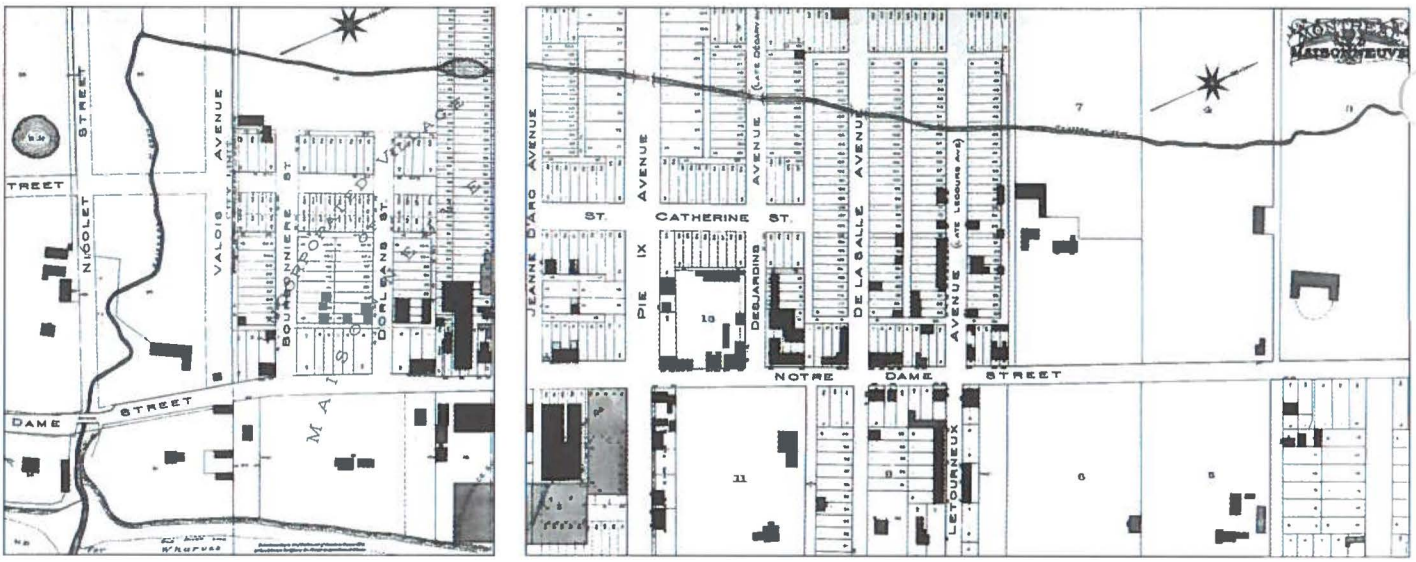
Ill. 281. Le couvent des carmélites
(BNQ, albums Massicotte, 3-192-c)

Ill. 282. L'église du Très-Saint-Rédempteur
(photo Luc Noppen)

L'église du Très-Saint-Rédempteur

La paroisse du Très-Saint-Rédempteur est détachée de celle de la Nativité en 1913. Le chantier de l'église actuelle se déroule en deux temps, d'après les plans des architectes A.D. Gascon et Louis Parent[184]. En 1923-1924, le soubassement du bâtiment est érigé et l'église haute n'est terminée qu'en 1927. Un an plus tard les mêmes architectes supervisent le parachèvement intérieur et l'installation du mobilier.

De style beaux-arts, le bâtiment dresse rue Adam, la « rue des églises » d'Hochelaga-Maisonneuve, une monumentale façade, traitée sobrement, surmontée de lourds clochers coiffés de coupoles. L'intérieur est dominé par un plafond à caissons. Guido Nincheri y a exécuté les vitraux qui ont été installés à partir de 1944 ; ces œuvres ont été décrites comme « uniques dans le parcours de l'artiste[185] » [ILL. 282].



Ill. 283-284. Maisonneuve en 1890 d'après la carte des assureurs
(ANC, Ottawa, NMC-16297, pl. 86 et 87)

Ill. 285. Vue aérienne du quartier Maisonneuve, à la fin des années 1950. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P11735)

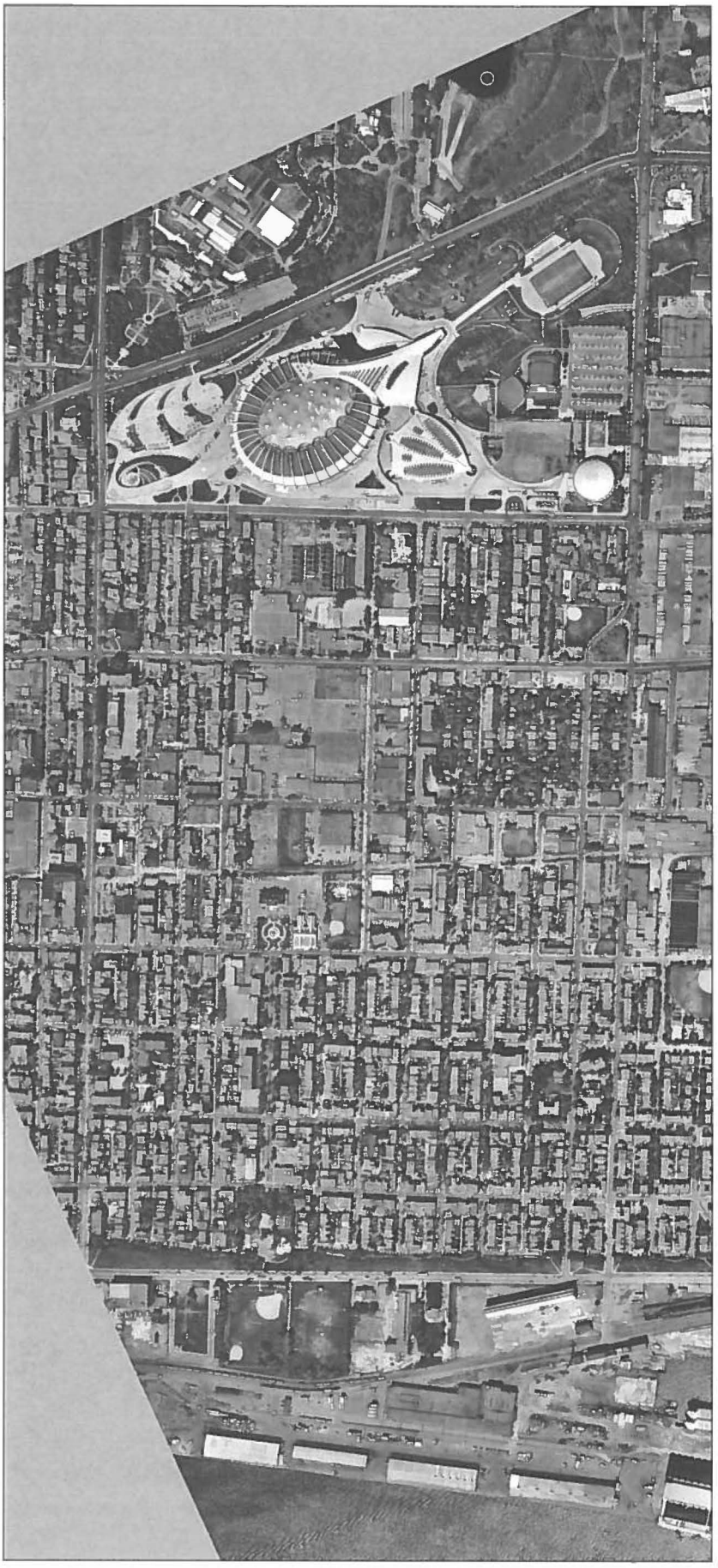
Maisonneuve

Le quartier

Entre le ruisseau Migeon et le ruisseau Molson, le territoire de Maisonneuve est parcouru par un chemin du Roy redressé dans la première moitié du XIX[e] siècle. Tout semble alors en place pour que s'impose sur ce plateau une trame de ville d'une régularité exemplaire. La principale caractéristique de la forme urbaine de ce quartier de Montréal est en effet sa régularité ; elle tient au fait que la ville a été conçue comme un tout, par-dessus les terres appartenant à plusieurs propriétaires. Il n'y a guère que la voie ferrée dont le tracé, légèrement diagonal entre les rues Ontario et de Rouen, perturbe l'harmonie orthogonale. Or, il y avait des obstacles à l'implantation d'une trame aussi rigoureuse. D'abord, la rive sinueuse du Saint-Laurent ne se prêtait pas à porter ces alignements ; il faudra les correctifs au chemin du Roy en 1841 pour en établir la base. Puis, le ruisseau Migeon qui coulait entre le tracé des rues Sainte-Catherine et Adam a limité, pour un temps, l'expansion vers le nord, cerclant le premier établissement ; il ne sera canalisé que vers 1892.

Cette apparente uniformité cache cependant une étonnante variété de figures d'îlots, qui répondent d'une volonté des promoteurs de satisfaire à une demande de superficies variées ; le long du boulevard Pie-IX, le lotissement privilégie des constructions plus riches sur des terrains plus amples. L'adaptation de la figure nouvelle à la géométrie des anciens lotissements donne lieu à un déploiement imaginatif de ruelles en I, T ou H qui permet la mise en œuvre d'un cadre bâti varié à souhait.

Le bâti évolue d'ouest en est puisque les plages d'occupation sont plus récentes ; il évolue aussi du sud vers le nord. Ainsi, au nord de la rue de Rouen, à l'est de l'avenue Bennett, s'ouvre au début des années 1950 un quartier de vétérans. Là, la Wartime Housing Co. relocalise des maisons préfabriquées à la hâte durant la Seconde Guerre mondiale pour loger les ouvriers à proximité des entreprises consacrées à l'industrie de guerre. Maisonneuve et encore plus Mercier consacrent une partie de leur territoire à ce premier type d'habitat pavillonnaire populaire [**ILL. 283 à 286, PL. 3**].



Ill. 286. Photographie aérienne de Maisonneuve en 1997
(Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ-107-39)

Ill. 287. Vue aérienne du parc Morgan, avec, au nord de la rue Sainte-Catherine, le théâtre Denise-Pelletier
(photo Pierre Lahoud)

Le parc Morgan

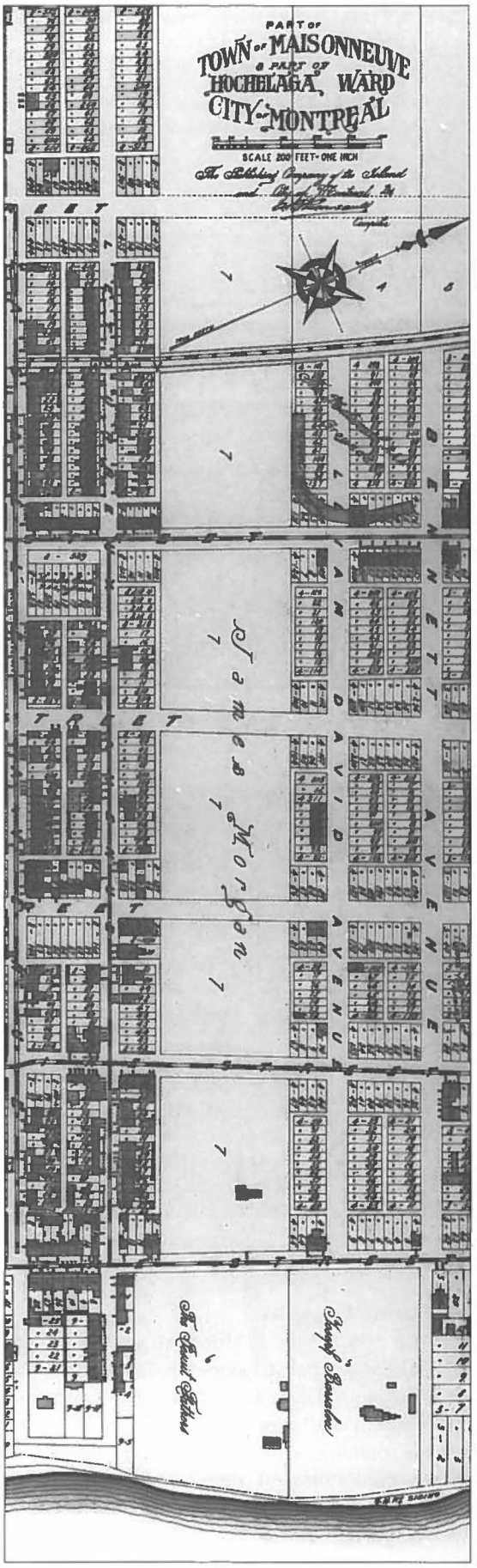
C'est en 1929 que la famille Morgan cède à la Ville de Montréal un lot situé entre la rue Sainte-Catherine Est et la rue Notre-Dame Est, sur lequel se trouve la vaste demeure familiale. Ce que les habitants de Maisonneuve appelaient le « manoir Morgan » était une résidence comptant 28 pièces ; le domaine était connu comme le « parc Morgan », bien avant que les lieux deviennent publics. James Morgan, qui avait tardé à lotir la terre qu'il possédait dans Maisonneuve, s'était en quelque sorte fait plaisir en inscrivant sa maison dans l'axe de l'avenue Morgan (qui jusqu'en 1913 s'appelait « avenue Onondaga »), opposant sa maison au monumental marché Maisonneuve. Pour ce faire, il avait fait don de l'emprise de l'avenue à la Cité de Maisonneuve.

En 1933, la Ville de Montréal a démoli la maison et construit un kiosque à musique, dont le soubassement est occupé par des vespasiennes. La forme du parc et l'emplacement du kiosque pourraient laisser croire que le plateau sur lequel celui-ci a été érigé est l'endroit précis où se trouvait la maison Morgan. Or, les cartes anciennes montrent que ce n'est pas le cas. Par ailleurs, la présence des ruelles qui bordent le parc à l'est et à l'ouest s'explique par le don du parc à la Ville, ce qui a en quelque sorte étiré au sud l'axe perspectif [ILL. **287 à 291**].

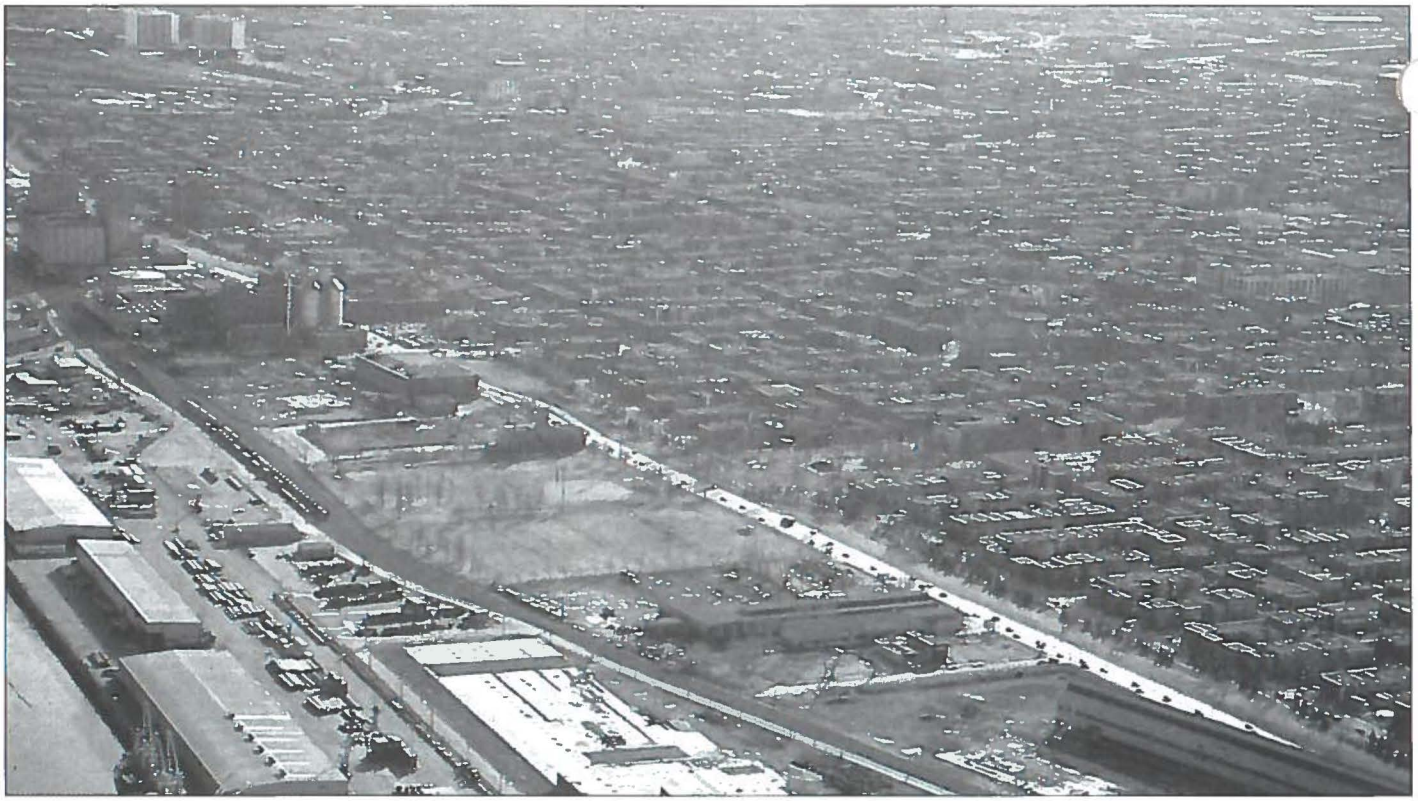
Ill. 288. La perspective Morgan depuis le kiosque à musique
(photo Luc Noppen)

Ill. 289. Le kiosque à musique du parc Morgan
(photo Luc Noppen)

Ill. 290. Le parc Morgan
(photo Luc Noppen)



Ill. 291. Le domaine Morgan, en 1907, d'après l'atlas Pinsonneault
(ANC, Ottawa, NMC-16305, planche 49)



Ill. 292. Vue aérienne du parc Champêtre et de ses environs
(photo Pierre Lahoud)

Ill. 293. Le parc Champêtre
(photo Luc Noppen)

Le parc Champêtre

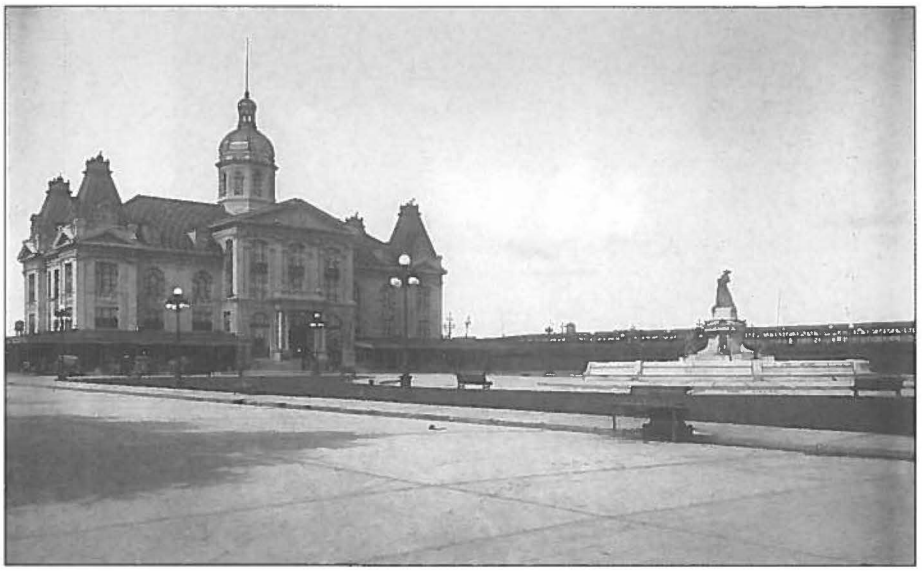
En 1955, la Ville de Montréal, propriétaire des lieux depuis 1951, a baptisé « parc Champêtre » le terrain de jeux situé au sud de la rue Notre-Dame Est, sur la recommandation de la Société des hommes d'affaires de l'Est. La partie ouest de ce terrain, connue comme la villa Bayfield au XIX[e] siècle, a appartenu aux jésuites qui l'utilisaient comme maison de vacances pour le collège Sainte-Marie. La portion est était occupée par la villa Viewbank au XIX[e] siècle et a longtemps été propriété de Joseph Barsalou, industriel et financier, idéateur du projet de Maisonneuve et premier maire de la Cité.

Situé dans l'axe de l'avenue Morgan et en face du parc Morgan, le parc Champêtre complète en quelque sorte le grand geste inspiré par le mouvement City Beautiful.

Dès 1979, le conseiller André Roy propose à l'hôtel de ville de relier les deux parcs soit par une passerelle, soit par un tunnel, et ce, pour faciliter l'accès des résidents de Maisonneuve au terrain de jeux, à l'abri de la circulation de plus en plus intense rue Notre-Dame Est **[ILL. 292, 293, PL. 3]**.

Ill. 294. La perspective et le manoir Morgan vers 1910. Extrait de la vue à vol d'oiseau de Maisonneuve
(Archives de la Ville de Montréal)

Ill. 295. Le bain public et le gymnase, avenue Morgan, en 1916. Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View-16187)



Ill. 296. Le marché Maisonneuve, en 1916. Photographie de Wm. Notman & Son
(Musée McCord, View-16183)

L'avenue Morgan

Vers 1912, l'avenue Morgan est ouverte sur la terre de James Morgan. En effet, l'hôtel de ville ayant été construit en 1910-1911 sur la rue Ontario, à côté de l'axe monumental, on est en droit de penser que c'est seulement l'année suivante que Morgan a accepté de céder son lot pour percer l'avenue. La perspective monumentale est fermée au sud par le « manoir Morgan » ; elle l'est au nord par le monumental marché Maisonneuve — construit d'après les plans de l'architecte Marius Dufresne, de 1912 à 1914 — qui soustrait à la vue la voie ferrée qui passe à l'arrière. Du côté est se trouve le bain Maisonneuve (plus tard le bain Morgan), érigé de 1914 à 1916, également d'après les plans de Marius Dufresne. En face du bain, une école avait été planifiée dès l'ouverture du grand axe monumental. Au bas de l'avenue, avec façade rue Sainte-Catherine, on trouve le théâtre Denise-Pelletier ; il s'agit de l'ancien théâtre Granada, construit en 1928-1929 d'après les plans de l'architecte E.-A. Doucet et dont l'aménagement intérieur — une salle au décor « atmosphérique » — a été réalisé par Emmanuel Briffa [ILL. **294 à 298**].

124.3. Le théâtre Denise-Pelletier
(photo Luc Noppen)

124.4. Vue aérienne de la perspective Morgan
(photo Pierre Lahoud)

Ill. 299. Maisonneuve. Poste de pompiers nº 2, rue Ontario
(BNQ, albums Massicotte)

Ill. 300. Maisonneuve. Poste de police et de pompiers nº 1
(BNQ, carte postale)

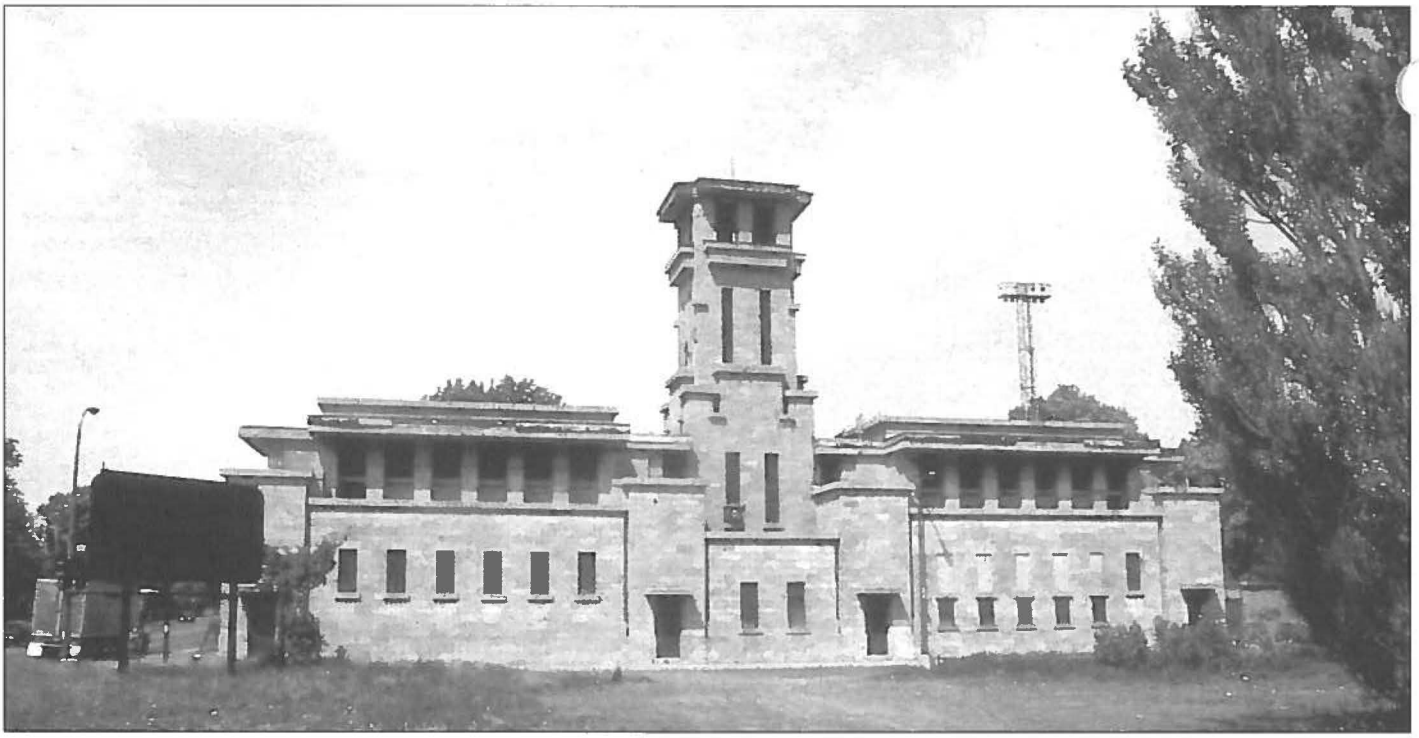
Ill. 301. Le second poste de pompiers nº 1 ou caserne Letourneux, rue Notre-Dame Est
(photo Luc Noppen)

Le poste de pompiers Letourneux

Construit en 1914-1915, d'après les plans de Marius Dufresne comme caserne des pompiers nº 1 de la Cité de Maisonneuve, ce bâtiment remplace un édifice servant d'hôtel de ville et de poste de pompiers, construit là en 1888. L'ouverture du nouvel hôtel de ville rue Ontario a permis de démolir l'immeuble vétuste et de prévoir la construction d'une caserne moderne plus vaste, pour notamment loger aussi la cour municipale. Après l'annexion à Montréal, l'édifice devient le poste de pompiers nº 44 ; il est désaffecté par le Service des incendies en 1961 et sa partie nord, un temps occupée par le Service des sports et des loisirs, avec une bibliothèque en sous-sol. La partie sud sert aux policiers de Montréal, comme poste de police nº 6 (plus tard le nº 52), jusqu'en 1981. L'édifice, peu à peu vidé de ses fonctions municipales, doit être restauré pour loger le Théâtre sans fil.

Le poste de pompiers étonne, compte tenu de l'époque de sa construction. Son vocabulaire formel est en effet très directement inspiré par l'architecture de l'Unity Temple d'Oak Park (Chicago), érigé d'après les plans de l'architecte Frank Lloyd Wright. Marius Dufresne a utilisé les motifs empruntés par Wright à l'architecture mésoaméricaine et qui ont fait le succès de ses bâtiments, surtout en Arizona et en Californie. Toutefois, l'analogie s'arrête à cette citation de motifs. L'église qui servit de modèle a en effet révolutionné l'art de construire aux États-Unis, ayant été entièrement coffrée en béton et dotée d'un ambitieux fenêtrage zénithal et d'un complexe système de chauffage. Le poste de pompiers de Maisonneuve, quant à lui, est plutôt classique ; il a été construit avec une ossature d'acier, ses parois de brique ont été lambrissées de la traditionnelle pierre grise de Montréal — un calcaire de Deschambault, dans ce cas !— et sa composition est tout empreinte de l'esthétique du style beaux-arts : l'édifice est rigoureusement symétrique autour d'un axe central bien souligné par une haute tour. Le poste de pompiers est aussi classique que les bains, le marché ou l'hôtel de ville, sauf qu'il épouse le vocabulaire formel de Wright, tout en le mettant en œuvre selon des principes de composition hérités de la tradition. On se trouve ainsi devant un bâtiment que Wright aurait renié, mais qui, pour la plupart des connaisseurs est l'ouvrage le plus « wrightien » que Montréal ait connu, surtout aussi tôt puisque, de façon générale, l'influence de Wright se fait sentir à Montréal plutôt au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

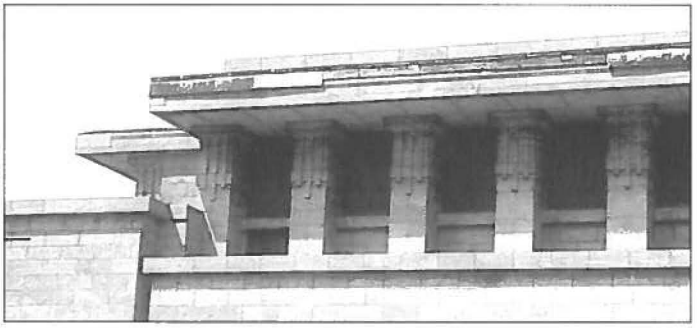
Le ministère des Transports a exproprié le bâtiment et quelque 80 logements sur l'avenue Letourneux, en février 1974, avec en arrière-plan le projet de la Ville de Montréal de requalifier le bâtiment et d'agrandir le parc Champêtre voisin à l'est [ILL. **299 à 306**].



Ill. 302. La caserne Letourneux, ancien poste de pompiers n° 1 de Maisonneuve
(photo Luc Noppen)

Ill. 303. Vue aérienne de la caserne Letourneux et du parc Champêtre
(photo Pierre Lahoud)

Ill. 305. Chicago, Oak Park. Le Unity Temple de Frank Lloyd Wright, 1905-1908
(photo Luc Noppen)

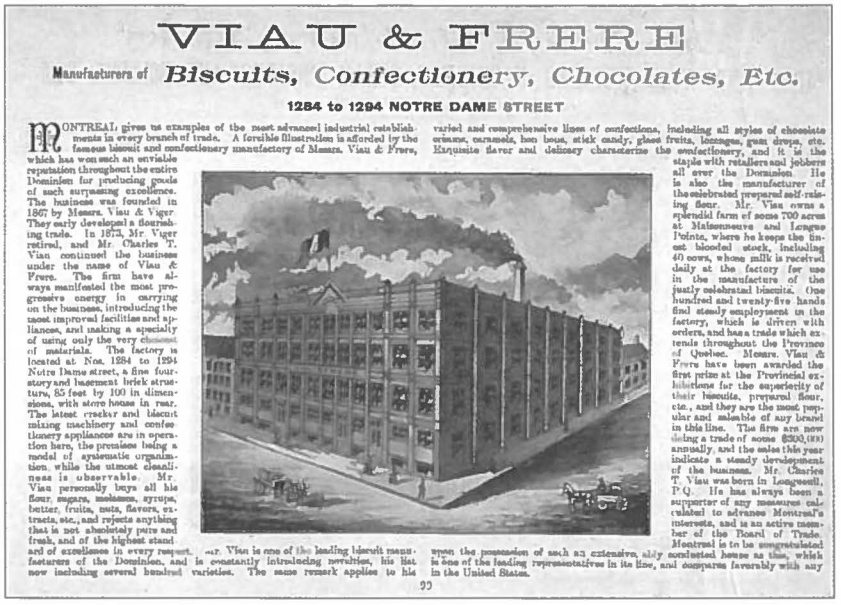


Ill. 304. Détail des ornements de la caserne Letourneux
(photo Luc Noppen)

Ill. 306. Détail des ornements du Unity Temple
(photo Luc Noppen)

Ill. 307. L'ancienne usine Viau
(photo Luc Noppen)

Ill. 308. Portail de l'ancienne usine Viau
(photo Luc Noppen)



VIAU & FRERE

Manufacturers of *Biscuits, Confectionery, Chocolates, Etc.*

1284 to 1294 NOTRE DAME STREET

MONTREAL gives us examples of the most advanced industrial establishments in every branch of trade. A forcible illustration is afforded by the famous biscuit and confectionery manufactory of Messrs. Viau & Frere, which has won such an enviable reputation throughout the entire Dominion for producing goods of such surpassing excellence. The business was founded in 1867 by Messrs. Viau & Viger. They early developed a flourishing trade. In 1873, Mr. Viger retired, and Mr. Charles T. Viau continued the business under the name of Viau & Frere. The firm have always manifested the most progressive energy in carrying on the business, introducing the most improved facilities and appliances, and making a specialty of using only the very choicest of materials. The factory is located at Nos. 1284 to 1294 Notre Dame street, a fine four-story and basement brick structure, 85 feet by 100 in dimensions, with store house in rear. The latest cracker and biscuit mixing machinery and confectionery appliances are in operation here, the premises being a model of systematic organization, while the utmost cleanliness is observable. Mr. Viau personally buys all his flour, sugars, molasses, syrups, butter, fruits, nuts, flavors, extracts, etc., and rejects anything that is not absolutely pure and fresh, and of the highest standard of excellence in every respect. Mr. Viau is one of the leading biscuit manufacturers of the Dominion, and is constantly introducing novelties, his list now including several hundred varieties. The same remark applies to his varied and comprehensive lines of confections, including all styles of chocolate creams, caramels, bon bons, stick candy, glace fruits, lozenges, gum drops, etc. Exquisite flavor and delicacy characterize the confectionery, and it is the staple with retailers and jobbers all over the Dominion. He is also the manufacturer of the celebrated prepared self-raising flour. Mr. Viau owns a splendid farm of some 700 acres at Maisonneuve and Longue Pointe, where he keeps the finest blooded stock, including 40 cows, whose milk is received daily at the factory for use in the manufacture of the justly celebrated biscuits. One hundred and twenty-five hands find steady employment in the factory, which is driven with orders, and has a trade which extends throughout the Province of Quebec. Messrs. Viau & Frere have been awarded the first prize at the Provincial exhibitions for the superiority of their biscuits, prepared flour, etc., and they are the most popular and reliable of any brand in this line. The firm are now doing a trade of some $300,000 annually, and the sales this year indicate a steady development of the business. Mr. Charles T. Viau was born in Longueuil, P.Q. He has always been a supporter of any measures calculated to advance Montreal's interests, and is an active member of the Board of Trade. Montreal is to be congratulated upon the possession of such an extensive, ably conducted house as this, which is one of the leading representatives in its line, and compares favorably with any in the United States.

99

Ill. 309. La biscuiterie Viau et Frère alors qu'elle était installée dans le quartier Sainte-Marie
(BNQ, albums Massicotte, 3-147-a)

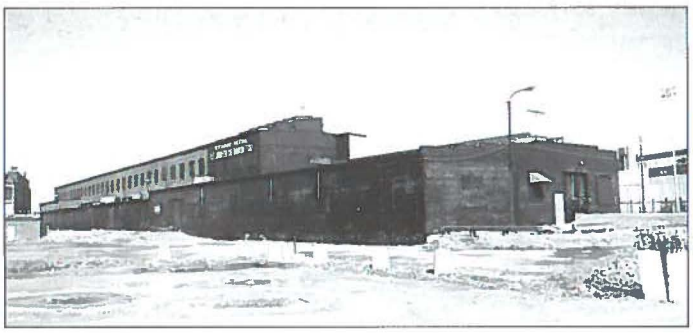
Ill. 310. « Viauville Biscuit Factory »
(BNQ, carte postale)

Les usines Viau

À l'angle des rues Ontario et Viau, au sud de la voie ferrée, se dresse l'usine Culinar, à l'origine usine de la Compagnie des biscuits Viau et un temps des aliments Grissol ltée. Fondée en 1867 par Charles-Théodore Viau, cette société s'établit d'abord rue Notre-Dame, dans le quartier Sainte-Marie. Puis, en 1886, Viau achète toutes les terres de l'est de Maisonneuve, tout comme celles qui sont situées au début de la paroisse de Longue-Pointe (ancienne ferme Molson). Son projet est simple : il veut produire le lait nécessaire pour ses usines. En même temps, la famille Viau s'installe à Maisonneuve, dans une demeure située sur la rive du Saint-Laurent. En 1898, peu avant sa mort, Charles-Théodore Viau avait entrepris des démarches pour détacher ses propriétés de Maisonneuve et créer sa propre ville de compagnie : Viauville. Les autorités provinciales ne souscriront pas à ce projet, mais la succession Viau va accroître son emprise sur le quartier lorsqu'en 1906 le site de l'usine de la rue Notre-Dame est convoité par le Canadien Pacifique. La Compagnie des biscuits Viau érige alors l'immeuble que l'on connaît, profitant d'une exemption de taxes municipales pour vingt ans ; le transfert de site permet aussi à la famille Viau de trouver preneur pour les parcelles de ses vastes terres loties.

L'usine est un véritable château de l'industrie. Rue Ontario, les portails en pierre de taille portent les dates de la fondation (1867) et de la construction à Maisonneuve (1906) [ILL. 307 à 310].

Ill. 311. « Wonderful transformation of the harbour of Montreal. A late autumn view of the mammoth drydock now under construction at Molson's Creek, Viauville, 27 janvier 1911 »
(BNQ, albums Massicotte, 4-248-c)



Ill. 312. Bâtiment d'assemblage de navires construit en 1921; édifice démoli en 2000
(photo Luc Noppen)

Ill. 313. L'atelier-pont roulant de la Canadian Vickers, démoli en 2000
(photo Luc Noppen)

La Canadian Vickers

Longtemps fer de lance de l'industrie navale au Canada, la Canadian Vickers a fermé ses portes le 31 décembre 1989[186]. La société avait été fondée en 1911, motivée par le climat de confrontation qui se faisait jour entre belligérants européens et encouragée par la politique de Wilfrid Laurier qui, pour des raisons de sécurité nationale, voulait doter le pays d'une marine nationale. À cet effet, le gouvernement avait adopté en 1910 deux lois : la Loi créant la marine canadienne et la Loi sur les subventions aux cales sèches.

C'est la société mère britannique, la Vickers Sons and Maxim, de Barrow-in-Furness, qui donne naissance à la filiale canadienne et lui envoie, en 1912, la cale sèche *Duke of Connaught* (un bassin de radoub mesurant 180 m sur 40 m et qui peut contenir un océanique ou plusieurs petits navires de guerre), dont la traversée et l'arrivée à Montréal font les manchettes et établissent pour longtemps la notoriété du chantier naval de la métropole.

La Canadian Vickers choisit un site dans le port de Montréal et dans la Cité de Maisonneuve, qui l'exempte de taxes pour vingt ans. Les 44 acres de terrain loués, en partie submergés, sont asséchés, des quais érigés et des bâtiments construits, en 1911-1913, le tout devant être prêt pour la mise en service de la cale sèche.

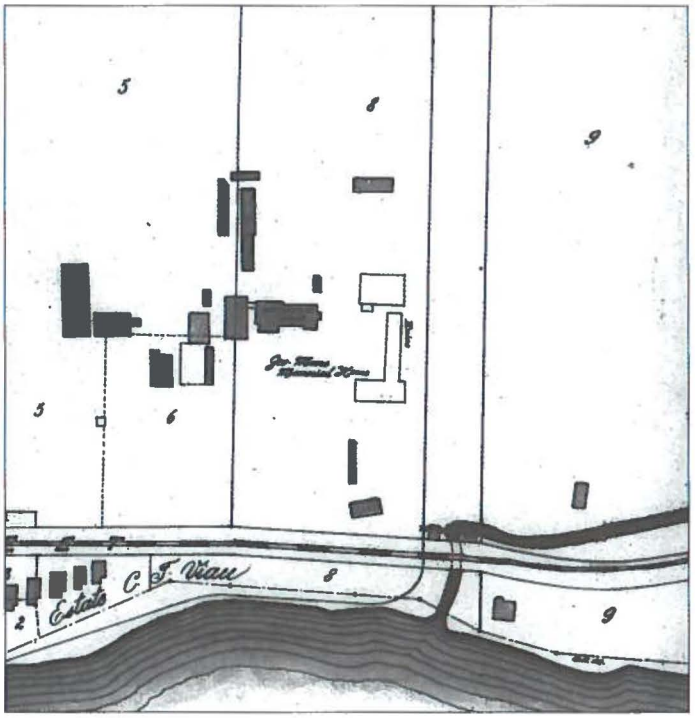
Très tôt engagée aussi dans l'avionnerie et dans les grands chantiers de génie, la société ne cesse de croître, portant son site jusqu'à 52 acres, dont 10 occupés par des édifices. La concurrence des chantiers asiatiques et une longue liste de conflits de travail ont eu raison de l'entreprise qui, après plusieurs tentatives de reprise, a dû fermer ses portes en 1989.

Jusqu'il y a peu on retrouvait sur le site encore quelques-uns des bâtiments qui formaient l'ensemble de la Canadian Vickers : une « usine à bateaux », construite en 1921[187] ; un édifice à bureaux de style beaux-arts, également de 1921, qui a logé les premiers bureaux de la compagnie (au 5136, rue Notre-Dame Est et occupé par les Filles consolatrices du Divin-Cœur qui, à partir de 1946, y logent la Crèche Saint-François d'Assise) ; un vaste hangar abritant un pont roulant, en 1955. Tous ces bâtiments ont été démolis en 2000 [**ILL. 311 à 316, PL. 1 et 5a**].

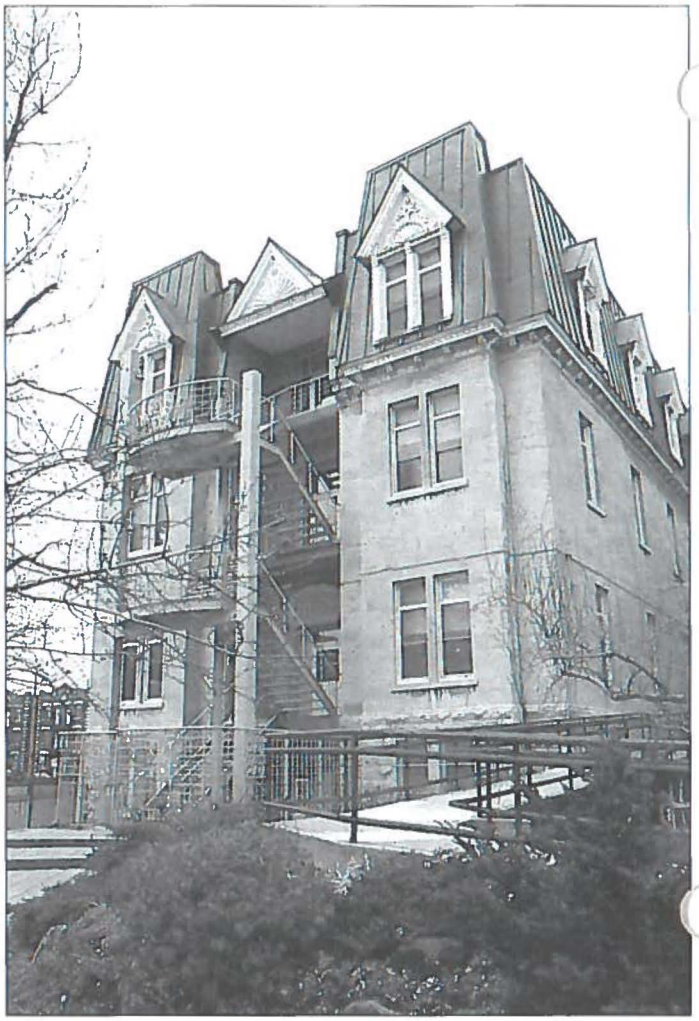
Ill. 314. Les chantiers de la Canadian Vickers et l'élévateur à grains nº 4, vers 1965. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P7442)

Ill. 315. L'immeuble à bureaux de la Canadian Vickers, démoli en 2000
(photo Luc Noppen)

Ill. 316. Le portail d'entrée de l'ancien immeuble à bureaux
a été conservé après la démolition; il pourrait être mis en valeur dans un parc
(photo Luc Noppen)



Ill. 317. Le George Moore Memorial Home, en 1907. Atlas Pinsonneault
(ANC, Ottawa, NMC- 16305, 50/62)



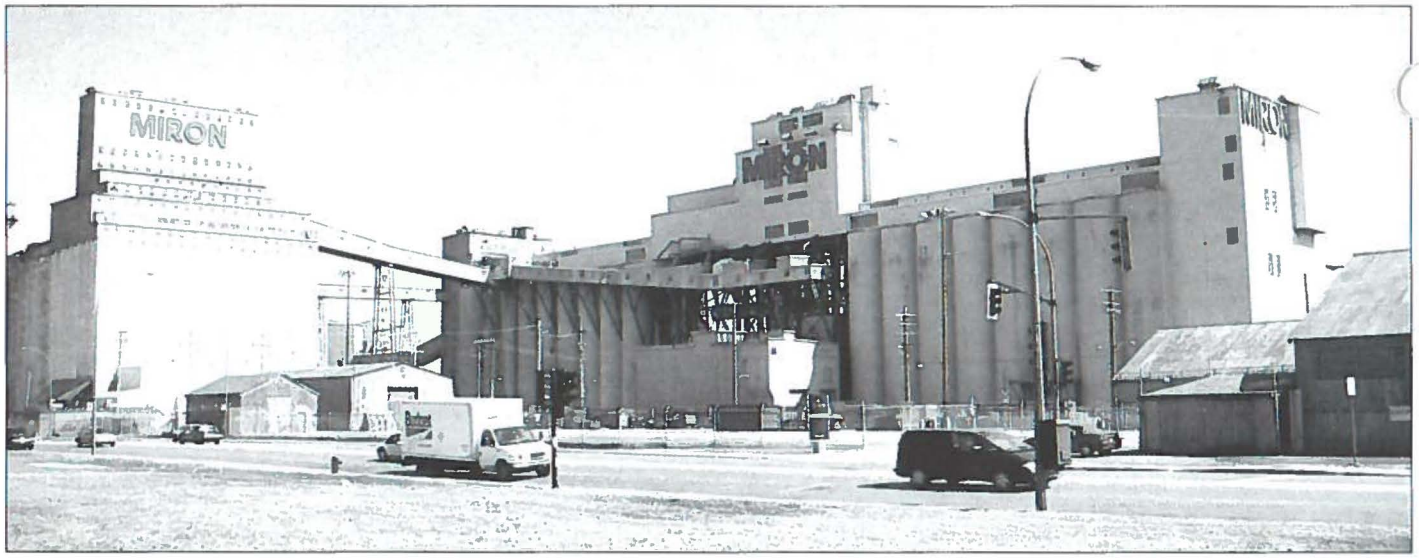
Ill. 319. Le Centre de soins prolongés de Montréal
Façade vers la rue Sainte-Catherine Est
(photo Luc Noppen)

Ill. 318. Le Centre de soins prolongés de Montréal.
Façade vers la rue Notre-Dame Est
(photo Luc Noppen)

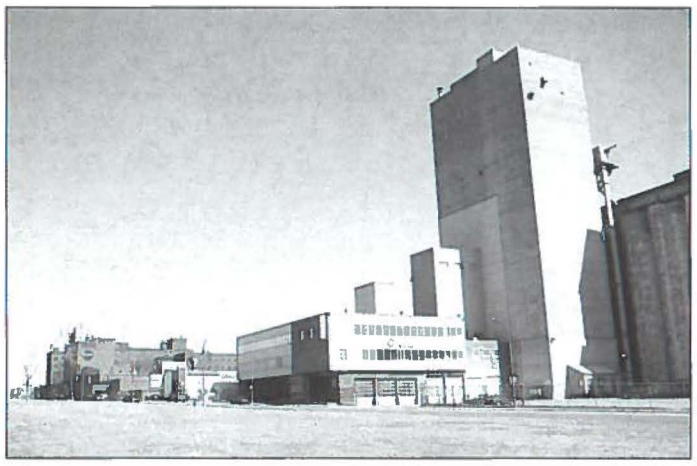
Le Centre de soins prolongés de Montréal

Autrefois connu sous le nom de *George Moore Memorial Home*, l'établissement fait partie du *Montreal Protestant Hospital*. Sa construction a débuté en 1880 par l'aile Workman, pavillon qui fait face, avec beaucoup de recul, à la rue Notre-Dame Est ; il est connu pendant des années comme l'Old People's Home. Le deuxième pavillon, qui fait face à la rue Sainte-Catherine Est, est le Moore Convalescent Home, érigé en 1893. L'infirmerie, placée entre les deux édifices, date de 1928 et a été bâtie d'après les plans des architectes Ross et Macdonald. L'aile qui se prolonge vers l'arrière, au nord, a été construite en deux temps, 1954 et 1958, d'après les plans des architectes Wood, Blachford et Ship. Puis, en 1959, les pavillons anciens ont été rénovés et une nouvelle entrée a été aménagée en façade, d'après les plans de l'architecte Hugh Blachford. À cette époque, les édifices ont perdu l'apparence d'âge qui découlait de la silhouette toute pittoresque qu'ils formaient **[ILL. 317 à 321, PL. 5b]**.

Ill. 320 et 321. Vues aériennes du Centre de soins prolongés de Montréal
(photos Pierre Lahoud)



Ill. 322. L'élévateur à grains n° 3
(photo Luc Noppen)



Ill. 323. L'élévateur à grains n° 3 ; la section de 1964
(photo Luc Noppen)

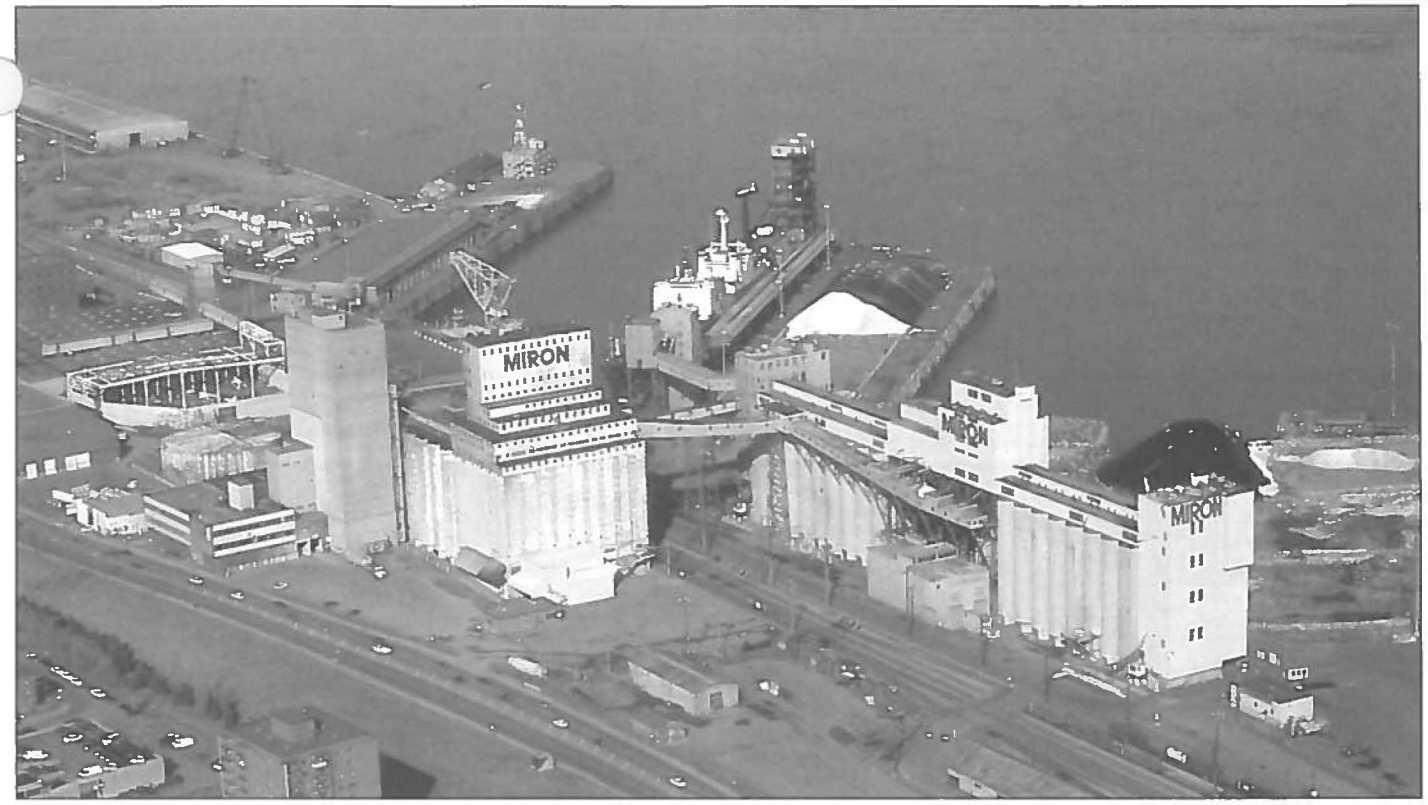
Ill. 324. L'annexe de l'élévateur à grains n° 3
(photo Luc Noppen)

Les élévateurs à grains n° 3 et n° 4

L'élévateur à grains n° 3 a été construit en 1923-1924, au pied de la rue Nicolet[188] ; il a, au départ une capacité de 2 millions de boisseaux. Les autorités portuaires choisissent ce site, excentrique à l'époque, pour désengorger les installations du Vieux-Port et parce que le quai Tartre était le seul quai surélevé construit. L'élévateur a été doté d'une extension portant sa capacité à 5 millions de boisseaux, en 1928. Le site a été complété en 1964 par l'installation de deux moulins à farine et d'une tour de 63 m.

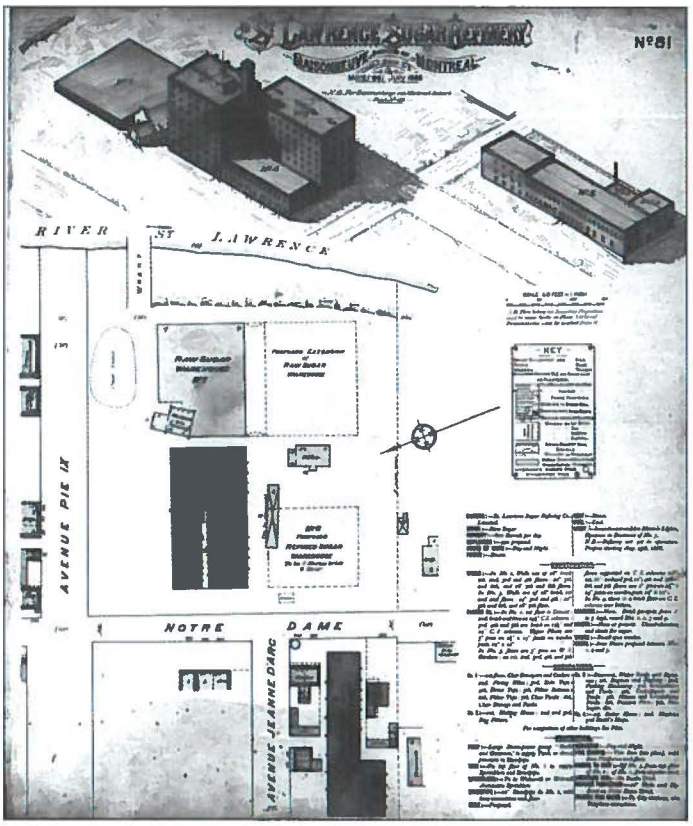
Le projet de l'élévateur n° 4 est mis en avant dès 1955, alors que le Port de Montréal procède à une modernisation de ses activités de transbordement de grains. Il s'agit d'abord d'un projet d'extension de l'élévateur n° 3, par une nouvelle construction. Le projet se déplace ensuite près des installations de la Canadian Vickers. Plusieurs années s'écouleront — temps consacré à l'élaboration des plans et devis ainsi qu'à la construction de la jetée et des quais nécessaires —, et ce n'est qu'en 1961 que l'élévateur n° 4 est mis en chantier ; il est mis en service en juin 1963 et a été agrandi en 1981.

L'élévateur à grains n° 3 est aujourd'hui occupé par la Société Miron (les parties anciennes) et la Société ADM (la partie érigée en 1964), tandis que le n° 4 est toujours exploité par la C.D. Howe. Ce sont les deux structures les plus marquantes du port de Montréal **[ILL. 322 à 326]**.

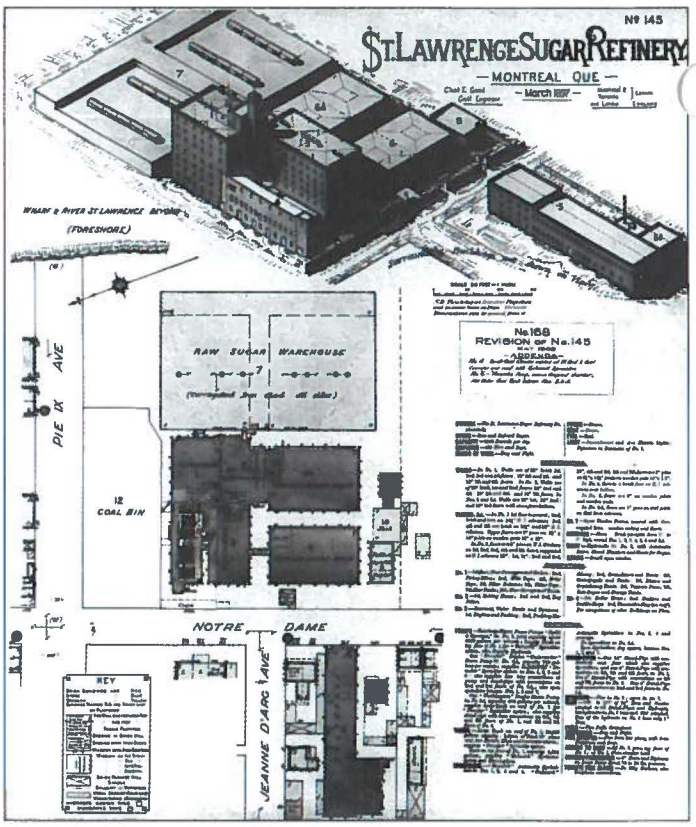


Ill. 325. La société Miron
(photo Pierre Lahoud)

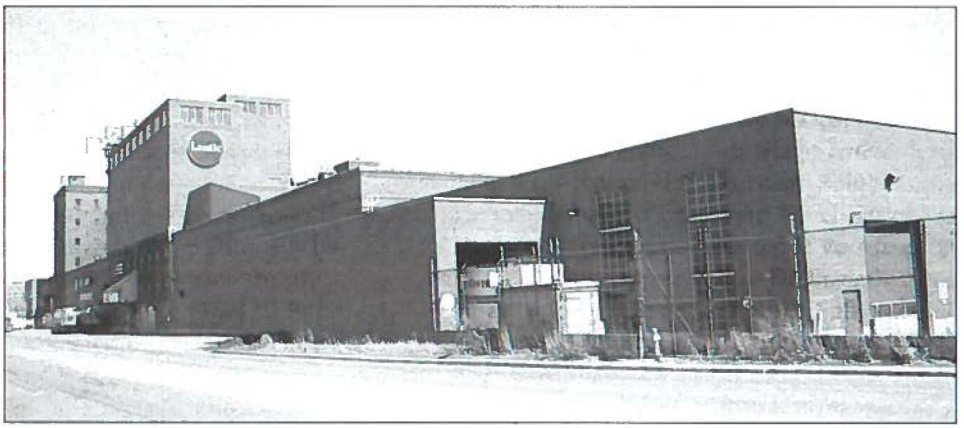
Ill. 326. Vue aérienne de l'élévateur à grains n° 4
(photo Pierre Lahoud)



Ill. 327. La St. Lawrence Sugar Refinery Co., carte de l'atlas Goad, 1888
(ANC, Ottawa, NMC-10552)



Ill. 328. La St. Lawrence Sugar Refinery Co., carte de l'atlas Goad, 1897
(ANC, Ottawa, NMC-10604)



Ill. 329. La raffinerie, côté sud de la rue
(photo Luc Noppen)

La sucrerie Lantic

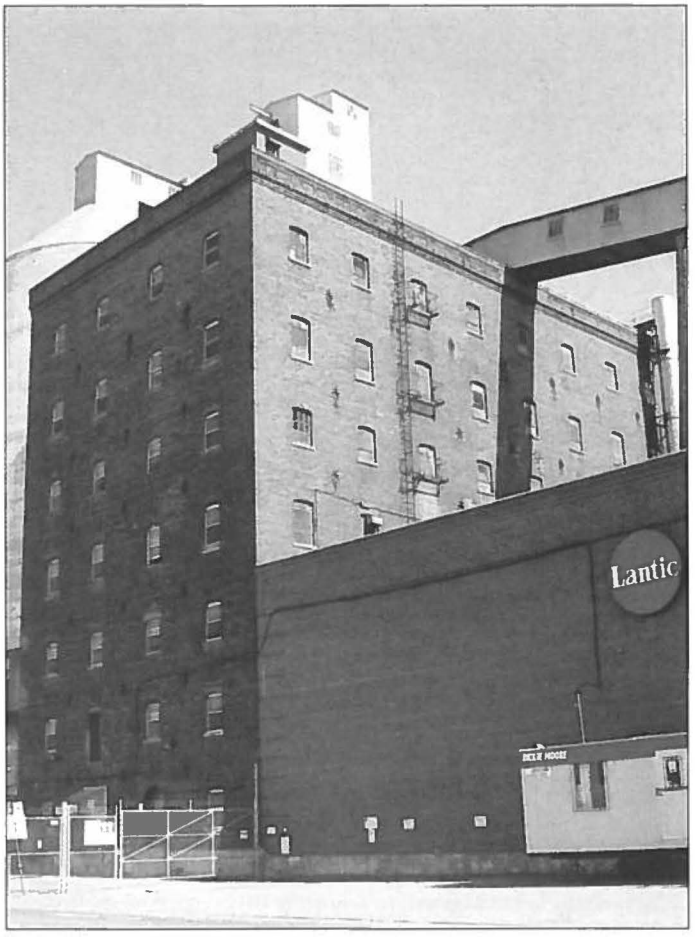
Fondée à Montréal en 1878, la St. Lawrence Sugar Refining Co. s'installe dans la Cité de Maisonneuve en 1887, en y érigeant une vaste usine, avec des bâtiments disposés de part et d'autre de la rue Notre-Dame Est. Sur le quai, la compagnie construit un entrepôt de sucre brut ; le cœur de l'usine est la tour de filtrage et la raffinerie proprement dite, flanquée à l'ouest d'entrepôts de sucre raffiné et à l'est d'un lieu d'entreposage de charbon. Le complexe industriel atteint un état optimal en 1906, alors que la St. Lawrence expédie quelque 1 600 barils de sucre par jour, dans toute l'Amérique et vers l'Europe. Les bâtiments qui flanquent le port ont été maintes fois agrandis. Les section originelles de la raffinerie demeurent cependant reconnaissables.

En face, du côté nord de la rue Notre-Dame Est se trouve la tonnellerie[189]. Il s'agit de l'un des plus anciens bâtiments industriels de Montréal et son architecture, notamment avec ses portes de chargement sur Notre-Dame Est, est tout à fait intéressante. Il y aurait lieu d'évaluer avec précision comment l'édifice pourrait être complété après avoir été libéré de quelques travées pour permettre le passage de la nouvelle voie rapide dans ce secteur **[ILL. 327 à 332, PL. 8b]**.

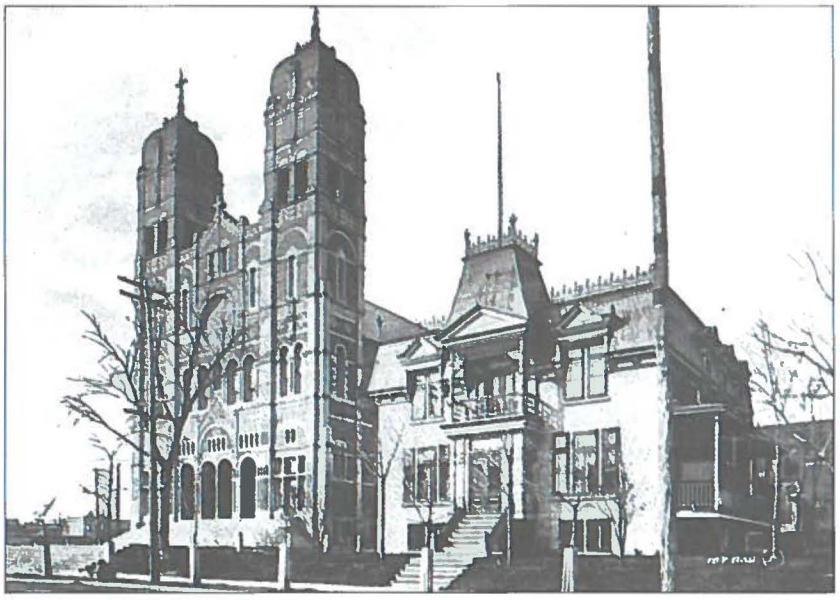
Ill. 329. La tonnellerie, côté nord de la rue
(photo Luc Noppen)

Ill. 330. La « power house » de la tonnellerie
(photo Luc Noppen)

Ill. 331. Vue de la tonnellerie depuis l'ouest
(photo Luc Noppen)

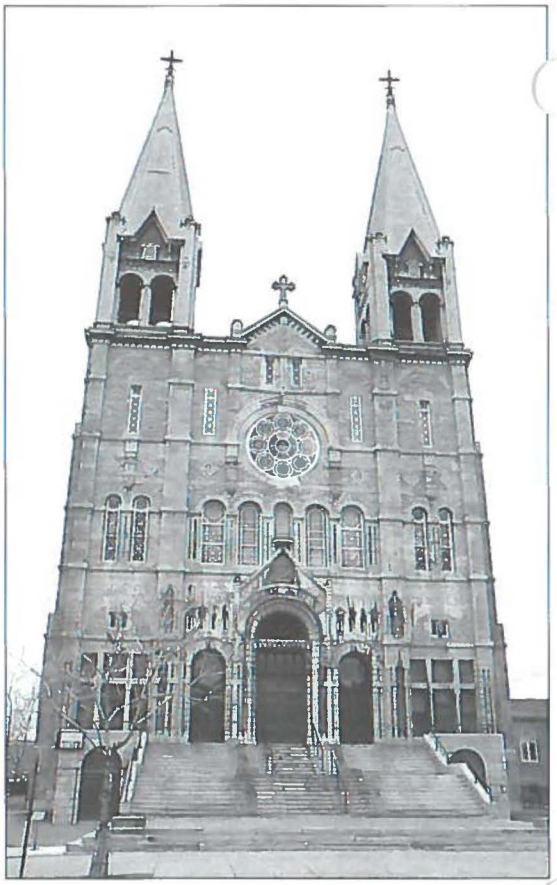


Ill. 332. Le bâtiment originel de la raffinerie
(photo Luc Noppen)



Ill. 333. L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus, vers 1910
(Musée McCord, MP-0000 878 11)

Ill. 334. Vue aérienne de l'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus
(photo Pierre Lahoud)



Ill. 335. L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésu
(photo Luc Noppen)

Ill. 336. L'ancien presbytère
(photo Luc Noppen)

L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus

C'est en 1888 que M^gr^ Fabre érige la paroisse du Très-Saint-Nom-de-Jésus[190], première paroisse de la Cité de Maisonneuve, en détachant la portion est du territoire de la paroisse de la Nativité d'Hochelaga qui correspond assez exactement aux limites de la municipalité érigée en 1883. Le curé d'Hochelaga, François-Louis-Tancrède Adam — il laissera son nom à la rue où est bâtie l'église de Maisonneuve —, est le premier desservant.

La première chapelle a été érigée en 1888 et la première « grande église » de Maisonneuve surgit du sol de 1903 à 1906. Les architectes Charles A. Reeves et Albert Mesnard livrent les plans du bâtiment que Toussaint-Xénophon Renaud orne d'un somptueux décor, en 1913[191]. Puis, en 1923, l'architecte Joseph Sawyer modifie la façade et le portail : l'église a désormais deux hautes flèches au lieu des précédentes petites coupoles.

Cette église possède l'un des plus puissants orgues en Amérique du Nord, acheté chez Casavant Frères, en 1914.

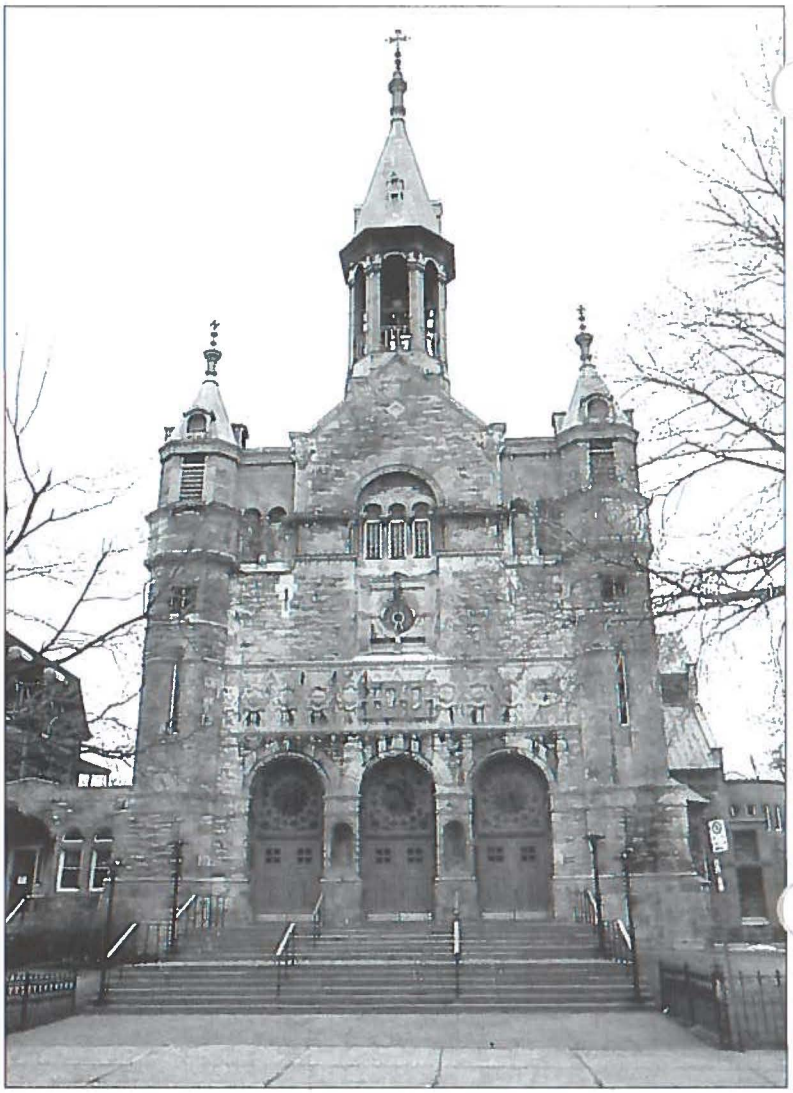
À côté de l'église, on trouve l'ancien presbytère, aujourd'hui occupé par un Centre local de services communautaires (CLSC). Le bâtiment date de 1926 **[ILL. 333 à 337]**.

Ill. 337. La première chapelle de Maisonneuve, vers 1890
(Musée McCord, MP-0000 878 13)

Ill. 338. Vue du chevet de l'église Saint-Clément
(photo Luc Noppen)

Ill. 339. Les maisons de Viauville
(photo Luc Noppen)

Ill. 340. Le couvent de Viauville
(photo Luc Noppen)

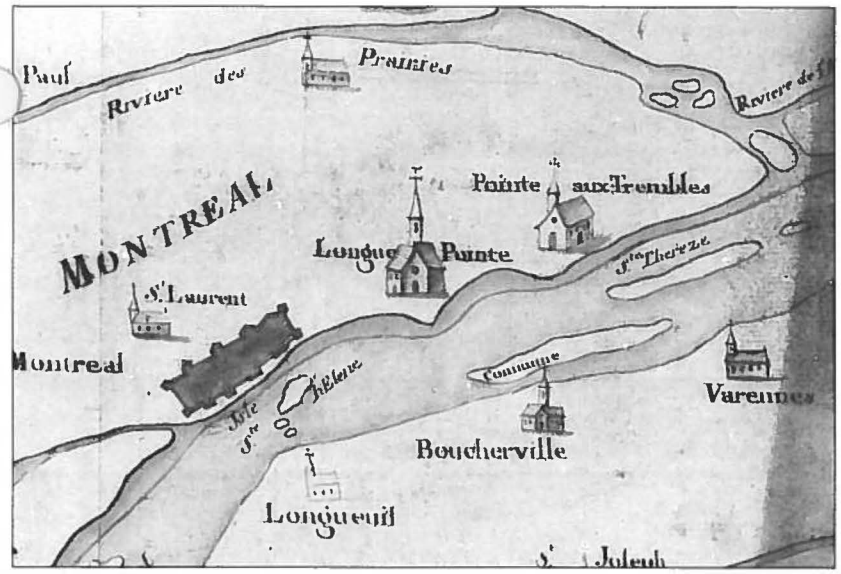


Ill. 341. L'église Saint-Clément
(photo Luc Noppen)

L'église Saint-Clément et le cœur de Viauville

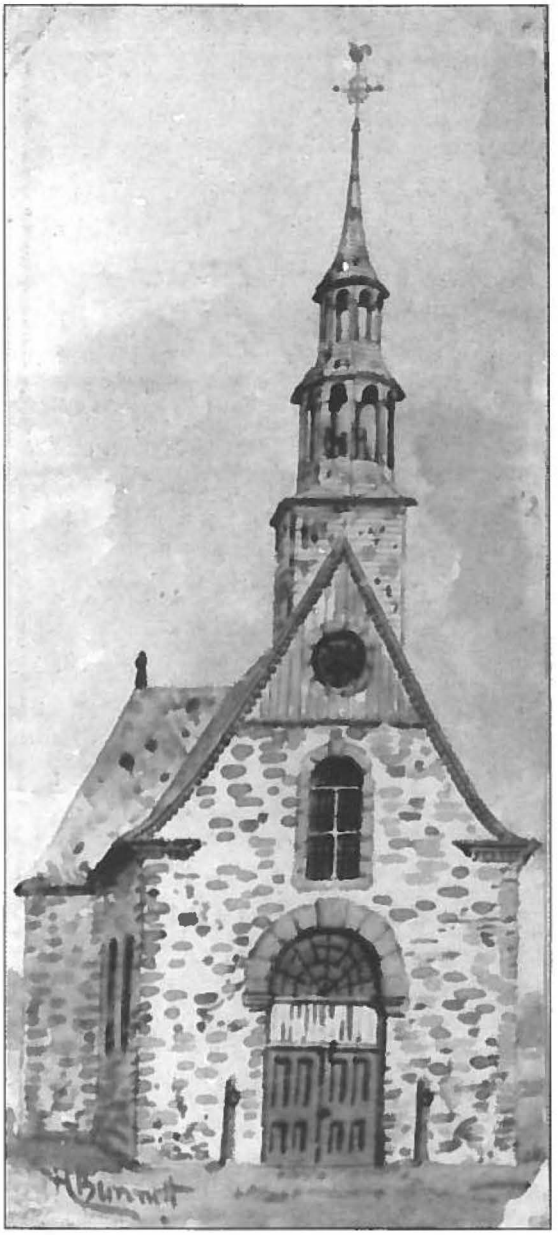
Érigée en 1898 à la demande de Charles-Théodore Viau, Saint-Clément est la deuxième paroisse de Maisonneuve. Sur un terrain offert par le magnat du biscuit, les travaux de construction d'une église débutent aussitôt ; ils sont guidés par les plans de l'architecte Joseph Venne et sont terminés en 1902. Pour accueillir un nombre sans cesse croissant de paroissiens, l'église est agrandie en 1913 par l'ajout d'un large transept ; cette fois, les plans sont préparés par les architectes Joseph Venne et Louis Labelle. Puis la décoration intérieure de l'église est mise en place, en 1930, d'après les plans de l'architecte Joseph Sawyer. Guido Nincheri, maître verrier et ornemaniste de Maisonneuve, a composé sept vitraux, de 1961 à 1963.

L'église, dont la façade n'a pas la prétention monumentale des autres églises d'Hochelaga-Maisonneuve — elle est plus ancienne et échappe ainsi aux critères du style beaux-arts —, offre une image attachante au milieu d'un certain nombre de bâtiments de grande qualité ; rue Adam, entre les rues Saint-Clément et Viau, Viauville, comme l'avait rêvée Charles-Théodore Viau, prend vie. Du côté est de l'église, le presbytère date de 1907 et est l'œuvre de Joseph Venne. À côté de l'église, le couvent Sainte-Émilie, remonte à 1902 ; une aile ouest y a été ajoutée en 1909. Sur la façade arrière de l'îlot se trouve l'école Saint-Clément, construction monumentale due aux plans de l'architecte Charles-A. Reeves, résident de Maisonneuve[IV]. Enfin, comme dans tout « village », on trouve à Viauville quelques maisons cossues en face de l'église. Celle de la succession C.-T. Viau (4930, rue Adam) et la maison de Joseph Trudel, entrepreneur prospère (4934, rue Adam), ont toutes deux été érigées en 1903 [ILL. 338 à 341].



Il 342 Détail de la carte des paroisses de la Nouvelle-France, 1750
(ANC Ottawa Ph 312/1750)

Ill. 343. La rue Caty, dans le quartier Mercier (autrefois Longue-Pointe). Vue vers Notre-Dame Est
(photo Luc Noppen)

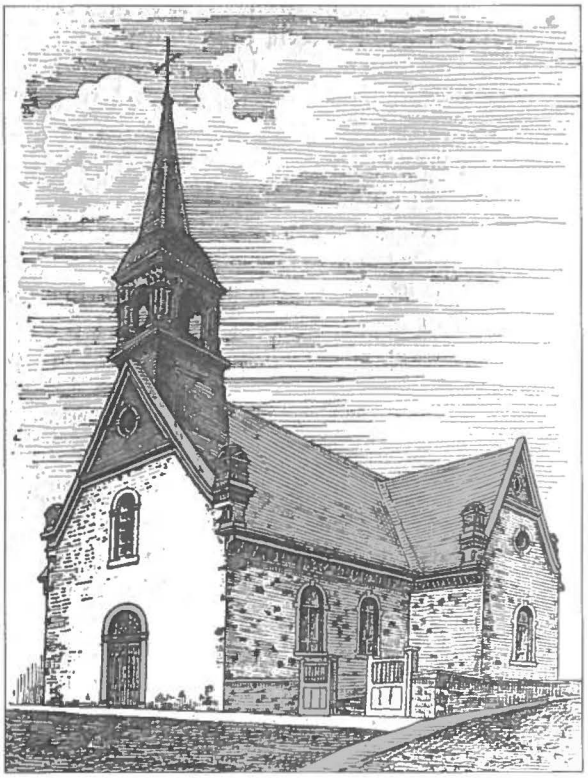


Ill. 344. L'église de Longue-Pointe.
Aquarelle de Henry Richard Bunnett montrant l'église vers 1880
(Royal Ontario Museum, Toronto, 71 CAN 118)

Longue-Pointe et Mercier

La mémoire de Longue-Pointe

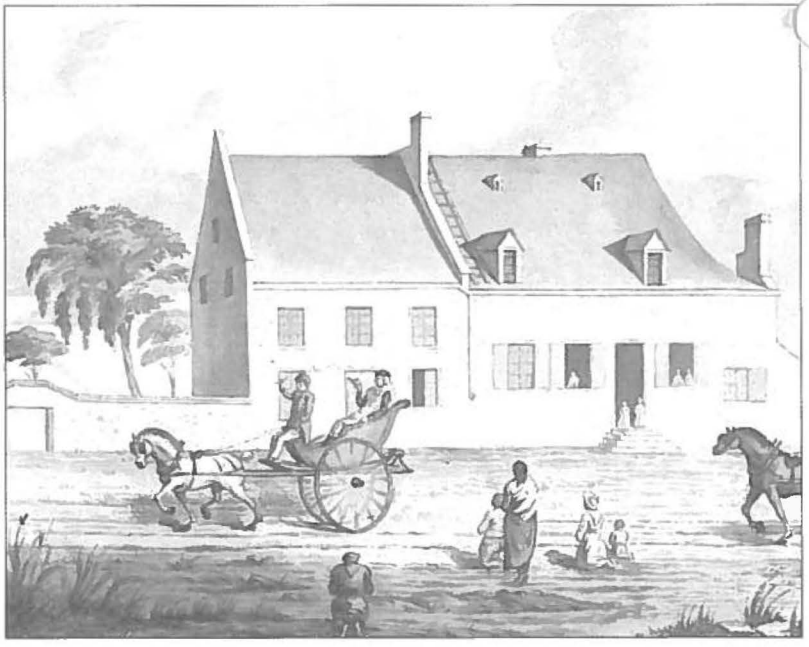
Le lieu tire son nom de la langue de terre qui, en face de l'île Sainte-Thérèse, s'avançait dans le fleuve — la longue pointe — d'où l'on pouvait voir à la fois Pointe-aux-Trembles et Montréal[193]. La carte de l'île de Montréal, dressée en 1702 par Vachon de Belmont montre une redoute en bois dont les fondations subsistent jusqu'en 1737. C'est près de ce petit fort que sont construits, peu avant 1719, une chapelle dédiée à saint François d'Assise et un presbytère ; la paroisse est érigée en 1722. Deux ans plus tard commence la construction d'une nouvelle église, en pierre, par le maçon Toussaint Périneau. Le bâtiment, qui mesure 26 m sur 11, est achevé en 1726. La carte des paroisses de 1750 et la carte de Bouchette en 1815 montrent la figure de cette petite église. L'église qui dominait le Saint-Laurent est incendiée en 1893 mais rebâtie dans les mêmes murs. Un second incendie la ravage en 1907 ; cette fois, elle est rétablie temporairement jusqu'à ce qu'un nouveau lieu de culte soit érigé, en 1913-1914. C'est cette nouvelle église, construite d'après les plans des architectes Gauthier et Daoust et dont la façade se dressait vers la rue Notre-Dame Est, qui est démolie en 1963, avec le cœur du vieux village, pour laisser place à l'emprise des voies d'accès au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine[194].



Ill. 345. L'église de Longue-Pointe, incendiée en 1907
(ANQ, Québec, Longue-Pointe, I.O.A. E6,S8,P1964-A-12)

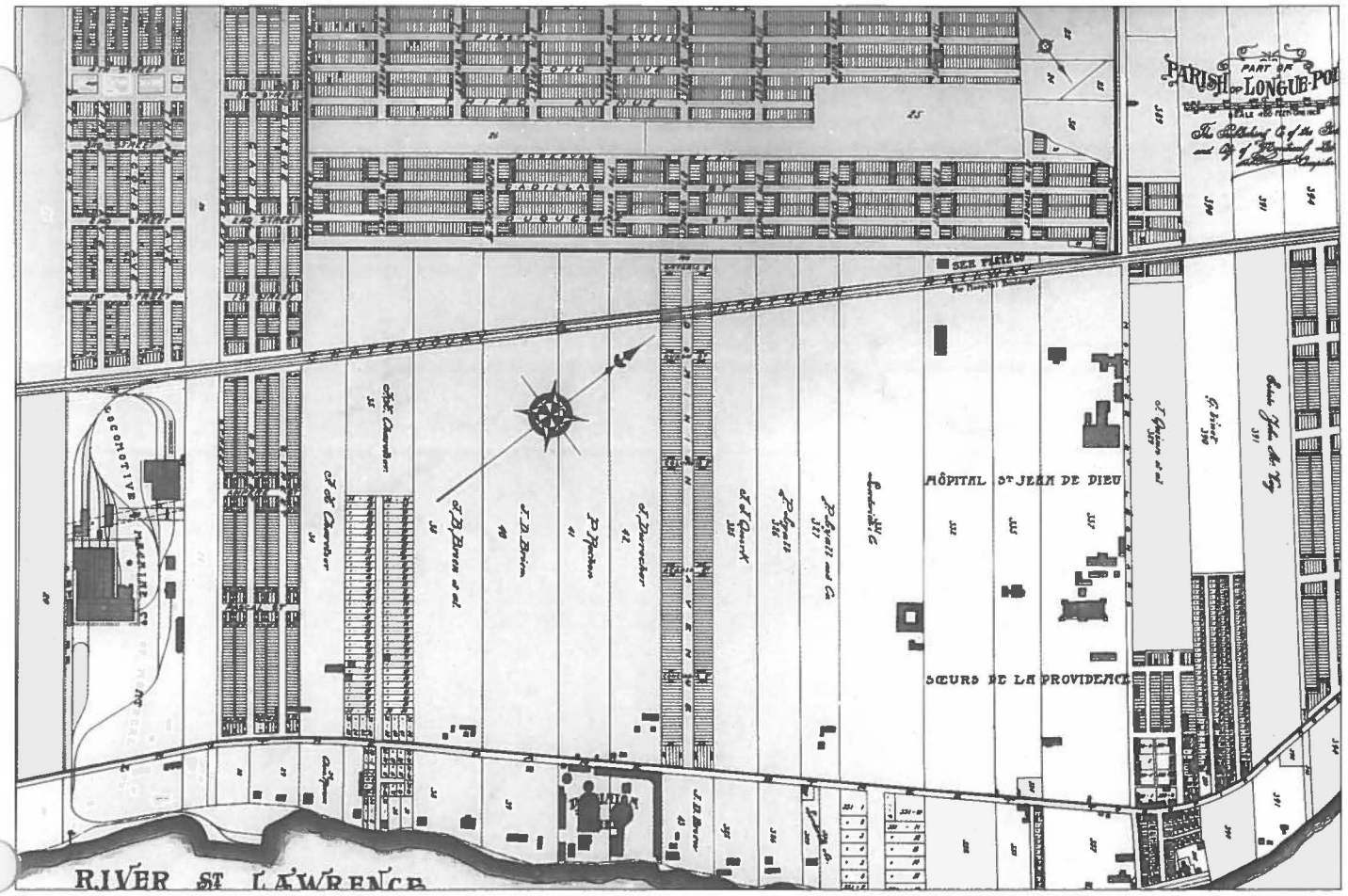
Ill. 348. L'église de Longue-Pointe, construite en 1913-1914
(ANQ, Québec, Longue-Pointe, I.O.A. E6,S8,P1963-A-7)

Ill. 346. L'église de Longue-Pointe, après l'incendie de 1893
(ANQ, Québec, Longue-Pointe, I.O.A. E6,S8,P1963-A-7)



Ill. 349. Le collège de Longue-Pointe. Aquarelle de l'album Viger
(Séminaire de Québec)

Ill. 347. L'église de Longue-Pointe, temporairement rétablie après l'incendie de 1907
(ANQ, Québec, Longue-Pointe, P1000,S4, 238-1)



Ill. 350. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, paroisse de Longue-Pointe
(ANC, Ottawa, NMC-16305/58)

Du vieux village il reste aujourd'hui, à l'ouest du pont-tunnel, deux rues, les rues Caty et Bruneau, ainsi que le poste de pompiers et de police nº 13.

Dans un bâtiment construit en 1766 en annexe à l'église est logé le « Collège » ou « Petit Séminaire », qui est en fait le premier collège de Montréal établi par les sulpiciens. Cette école a été démolie en 1856 mais une plaque commémorative, placée en face du pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine en évoque la mémoire, tout comme une aquarelle de James Duncan.

Le village de Longue-Pointe a été annexé à Montréal dès 1910 pour former le quartier Mercier. L'industrie convoitait en effet les vastes plages de l'Est montréalais encore non loties, notamment à la veille de la Première Guerre mondiale. Le long de la rue Notre-Dame Est, le quartier offre donc un visage essentiellement industriel avec les grands ensembles — les « plants » — qui s'étalent à perte de vue. Ici et là quelques rues de maisons apparaissent comme autant d'îlots découpés dans un paysage industriel. Tout se passe comme si les promoteurs n'avaient réussi à lotir que deux terres avant que les entreprises industrielles les prennent de vitesse.

Dans l'histoire récente de Longue-Pointe et Mercier, ce sont les luttes pour la conservation du patrimoine qui s'imposent. Les plaies ouvertes par la tranchée du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ne sont pas toutes cicatrisées. Ainsi, si les résidents de Mercier mettent autant d'énergie à revendiquer et à défendre le grand parc linéaire qu'est le parc de la Promenade-Bellerive, c'est bien parce qu'ils ont l'impression que ce n'est là qu'un juste retour des choses. Ceux qui se sont opposés à la démolition plus récente des vestiges de l'Asile Saint-Benoît et, plus récemment encore, à la démolition du couvent Saint-Isidore ont la diffuse certitude qu'au train où vont les évènements, d'ici cent ans les industries ne seront plus là, le port peut-être non plus, et qu'alors on regrettera amèrement d'avoir dilapidé ce qui avait quelque potentiel pérenne [ILL. 342 à 351].

Ill. 351. Vue aérienne de la rue Notre-Dame à Longue-Pointe, vers 1955. Photo Armour Landry
(ANQ, Montréal, P97, P14189)

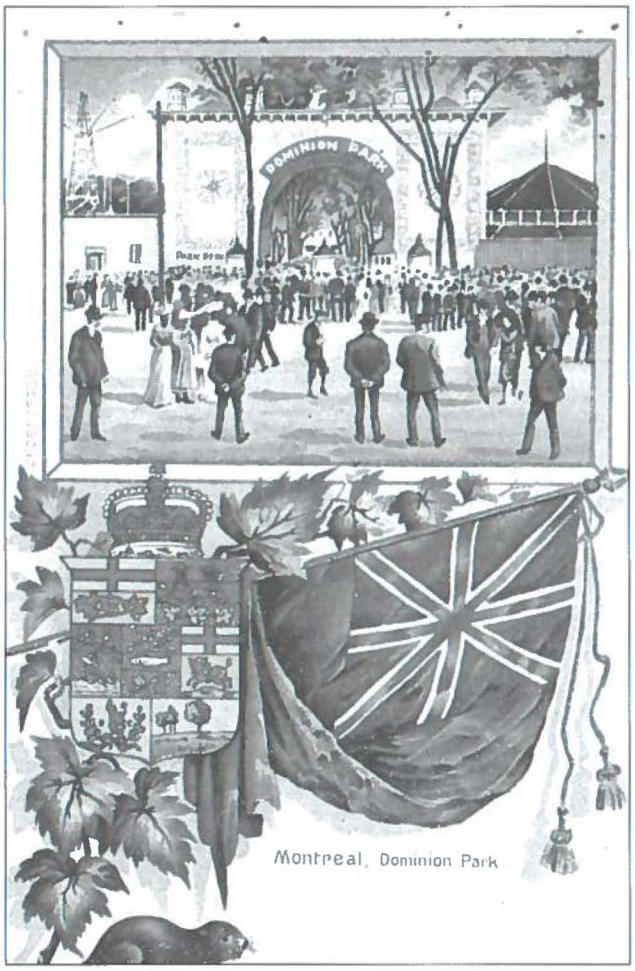
Ill. 352. Vue aérienne du parc Dominion en 1927
(ANQ, Québec, Compagnie aérienne franco-canadienne, E21,N 49-26)

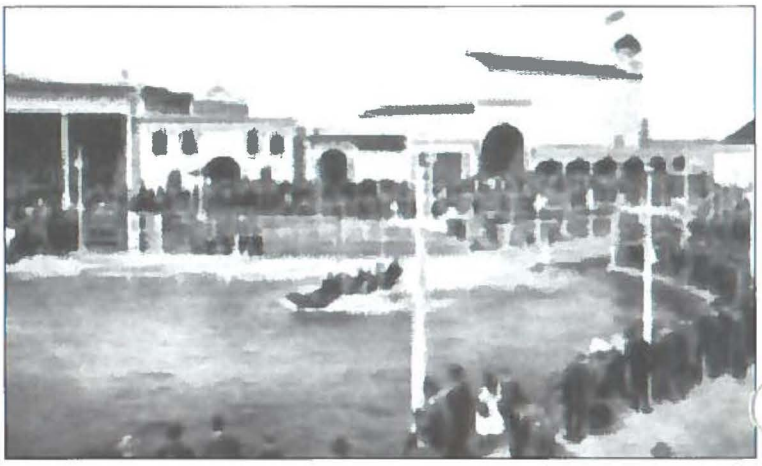
Le site du parc Dominion

Le parc Dominion, l'une des principales attractions de Montréal au début du XX[e] siècle était situé rue Notre-Dame Est, sur l'emplacement aujourd'hui en partie occupé par le Centre d'entraînement du Service des incendies de la Ville de Montréal :

> La Dominion Park Company, organisée l'an dernier pour la construction d'un parc d'amusements vient de faire l'acquisition d'un grand lopin de terre à la Longue-Pointe, appartenant à la succession Quinn et situé près de *Elmwood Grove*. Ce terrain qui a près de 200 acres fera face au Saint-Laurent. M. H.A. Dorsey, un grand propriétaire de parcs à Minneapolis et à Milwaukee est à Montréal en rapport avec l'installation du Dominion Park. Il est intéressé dans le projet avec la compagnie de tramways. M. Dorsey dit que le nouveau parc sera un des mieux équipés du pays. Le *Shoot the Chutes* et un chemin de fer panoramique seront les deux plus grands attraits de ce parc et seront construits l'un par M. J.J. Weaver de Cincinnati et l'autre par la J.A. Thompson Scenic Railway Company. La compagnie Dominion Park a l'intention de faire de cette entreprise un endroit des plus respectables et susceptible de recevoir l'encouragement de la meilleure classe de la société. Les plans préparés démontrent que l'illumination du nouveau parc va être féerique. Les lumières seront distribuées partout et avec art. Le coût approximatif du terrain, des constructions et des amusements s'élève à un demi-million de dollars. Le nouveau parc, selon M. Dorsey, sera en opération dès le 24 mai prochain[195].

Situé à l'époque dans la municipalité de Longue-Pointe (lot cadastral n[os] 41 et 42), le parc Dominion a ouvert ses portes en 1906 ; quelque 10 000 personnes assistent à son ouverture, le 2 juin 1906, et 40 000 autres l'ont visité dans la seule journée du 3 juin 1906, malgré les importantes réserves qu'entretient le clergé devant ces amusements « à l'américaine ». Le 10 août 1919, plusieurs bâtiments du parc sont endommagés par un incendie, qui cause sept morts ; les installations sont aussitôt reconstruites, mais





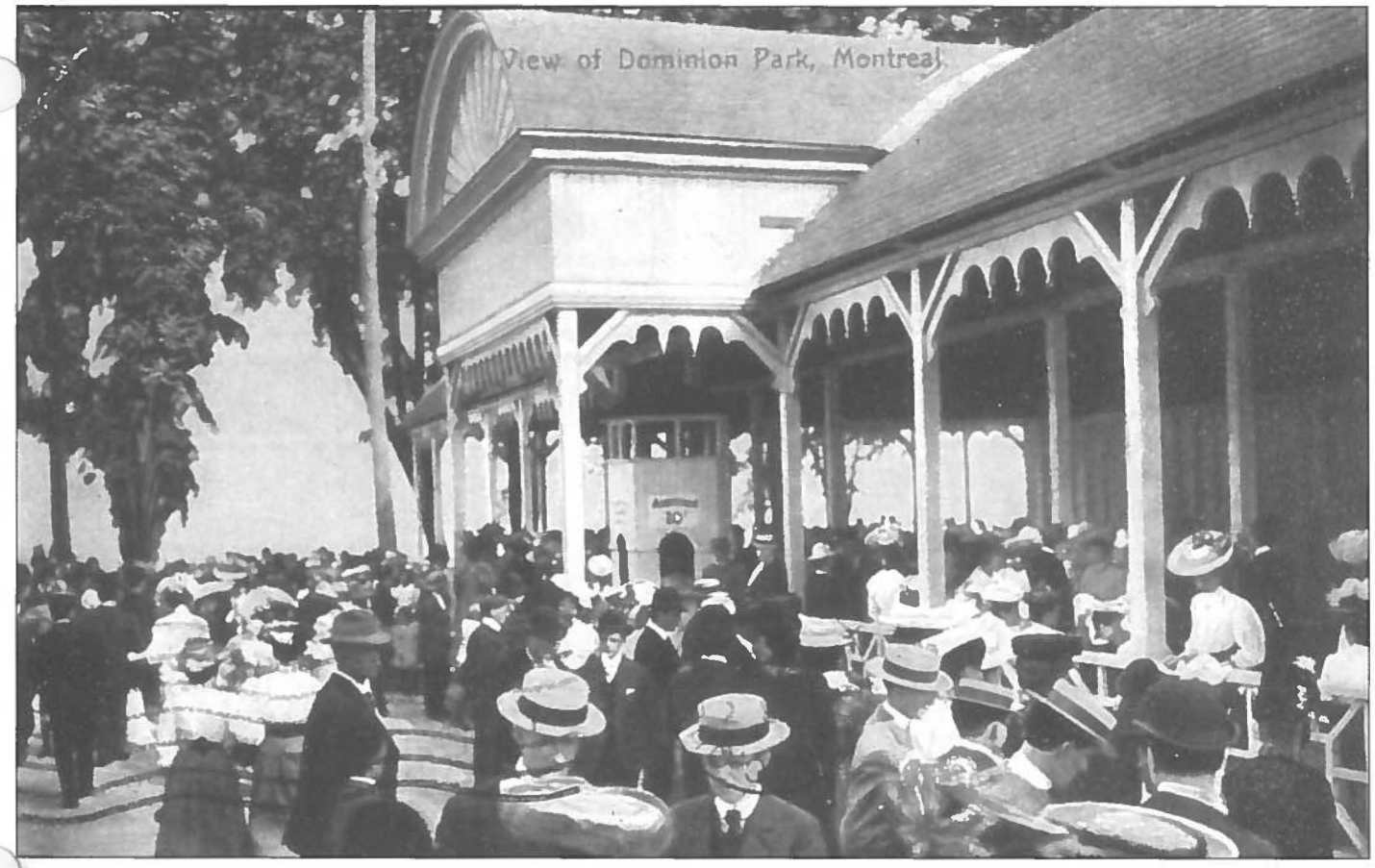
Ill. 353, 354 et 355. « Dominion Park », vers 1910
(ANQ, Québec, P547,S1,SS/1,SSS1,D2)

la magie n'opère plus de la même façon. Le public se fait plus rare et, la crise aidant, la Dominion Park Co. arrête ses activités en 1932, après qu'un incendie eut à nouveau dévasté le site. Les installations sont louées ensuite à un autre exploitant, mais le parc ferme définitivement le 1er septembre 1937. Le parc Dominion, qui s'était substitué en quelque sorte au parc Sohmer, est à son tour évincé par le parc Belmont, parc d'attractions plus moderne qui ouvre ses portes à cette époque.

Les bâtiments qui subsistaient sur le site ont été démolis en 1940 pour assurer la sécurité des lieux. La Ville de Montréal a acquis le site le 20 novembre 1940 lors d'une vente aux enchères. Le terrain a été loué en 1942 au gouvernement fédéral pour y établir un dépôt d'ordonnance militaire, mais il revient à la Ville au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

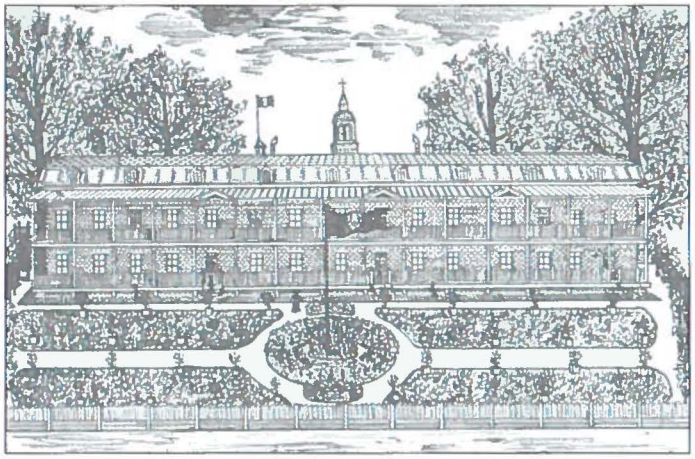
En 1946, Mgr Maurault recommande à la Commission de toponymie et des monuments historiques de la Ville de Montréal d'aménager le parc Dominion et même de l'agrandir, en acquérant les propriétés voisines, dont « Limoilou », ancienne résidence estivale de sir George-Étienne Cartier. Il cite l'exemple de Rio de Janeiro où l'on a aménagé des parcs entre les hangars du port. L'année suivante, le directeur du Service de l'urbanisme de la Ville, Aimé Cousineau, annonce que la Ville procédera à l'aménagement d'un grand parc public le long du fleuve. En 1956, la Ville refuse de vendre le site du parc à une importante compagnie de savon qui voulait s'y établir au coût de 4 millions de dollars. À cette occasion, Pierre Desmarais, président de l'exécutif de la Ville, déclare : « Ces terrains sont les rares fenêtres qui ouvrent sur le fleuve. Nous avons un fleuve magnifique, mais sauf par ces quelques fenêtres, personne ne peut le voir[196]. »

C'est finalement dans les années 1960 que la Ville construit sur une partie du site le Centre d'entraînement de son service des incendies [ILL. 352 à 357, PL. 5d]

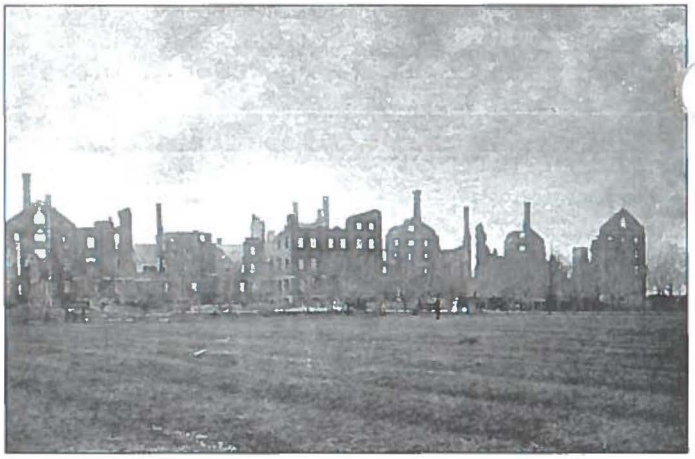


Ill. 356. « Dominion Park », vers 1910
(ANQ, Québec, P547,S1,SS1,SSS1,D2)

Ill. 357. Vue actuelle du site du parc Dominion
(photo Luc Noppen)

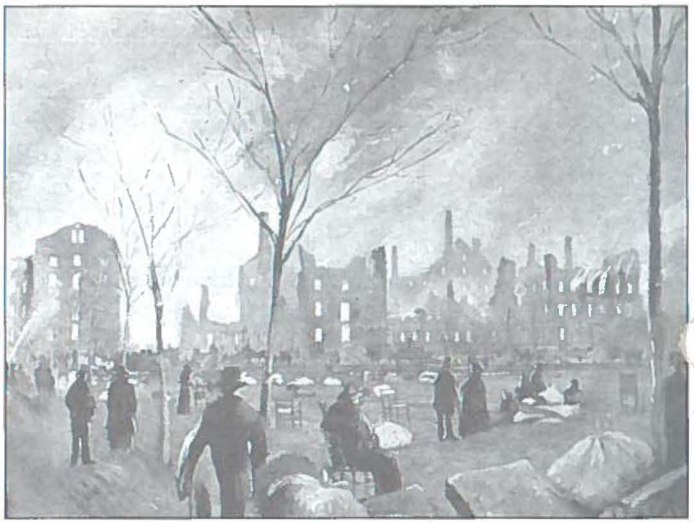


Ill. 358. Le couvent Saint-Isidore, à Longue-Pointe
(BNQ, albums Massicotte, 30-209-b)

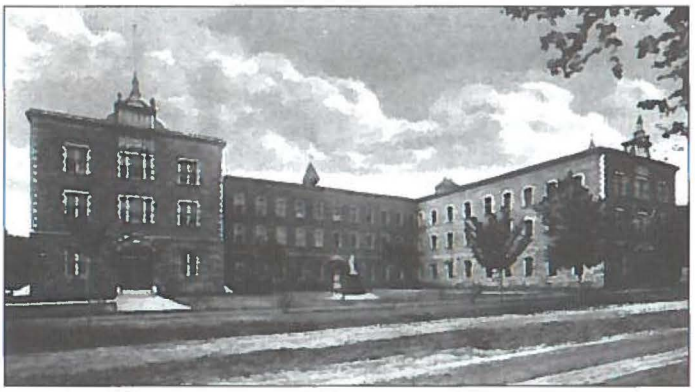


Ill. 361. Après l'incendie du 6 mai 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-207-b)

Ill. 359. L'asile de Longue-Pointe
(BNQ, albums Massicotte, 3-198-b)



Ill. 362. L'incendie du 6 mai 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-208-b)



Ill. 360. Entrée principale de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu
(BNQ, albums Massicotte, 3-202-b)

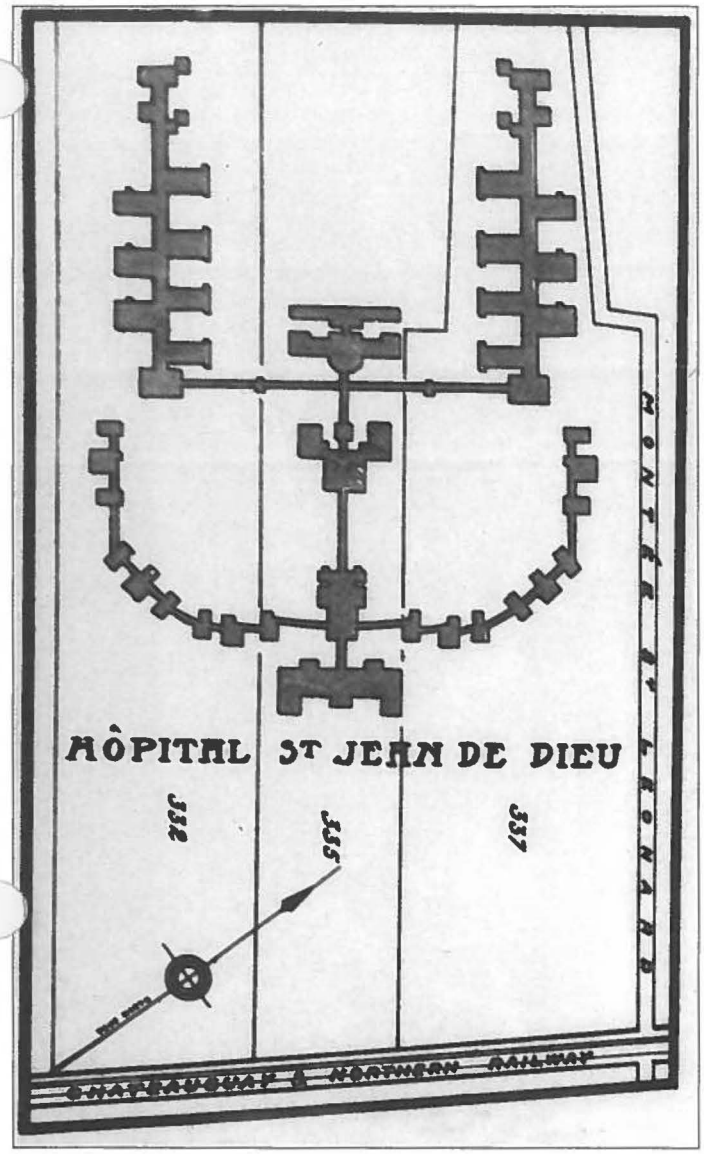
L'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine

Cet établissement hospitalier a été fondé par les sœurs de la Providence. Celles-ci reçoivent en 1845, de la paroisse de Longue-Pointe, une ferme, à condition d'y tenir école et de soigner les malades ; c'est la ferme Saint-Isidore. Les religieuses vont donner de l'expansion à leur œuvre et, en 1852, elles acquièrent une terre plus vaste, de 6 arpents, pour construire le couvent Saint-Isidore, édifice historique démoli récemment, à cause de l'expansion du port de Montréal.

Dès 1856, le couvent Saint-Isidore avait été agrandi d'une aile, en vue de recevoir des aliénés. En 1863-1864, une nouvelle annexe est érigée pour loger un nombre grandissant de malades mentaux hébergés par les religieuses.

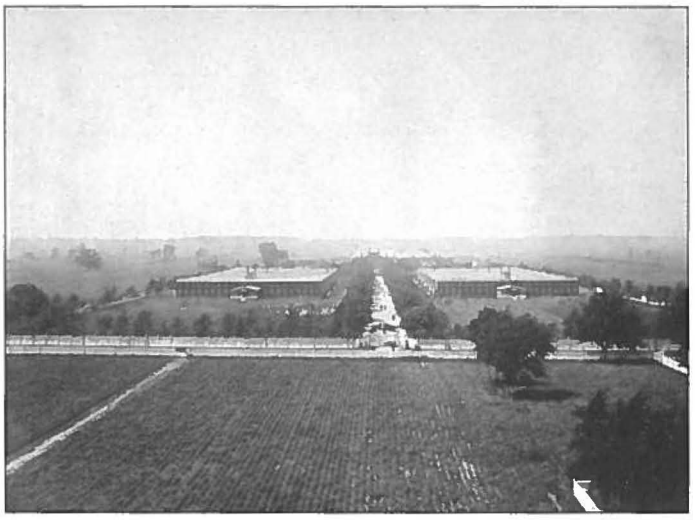
En vue de construire plus grand, les religieuses acquièrent en 1868 une terre de 166 arpents pour y ériger un vaste hospice destiné aux aliénés et une ferme ; elles reçoivent l'agrément et l'aide du gouvernement provincial à cette fin en 1873 et le chantier s'ouvre, d'après les plans de l'architecte Benjamin Lamontagne, très inspirés par le Mount Hope Asylum à Baltimore de l'architecte H.H. Richardson. Le nouvel asile Saint-Jean-de-Dieu ouvre ses portes en 1875 et l'on y transfère les malades de l'Asile des idiots, jusque-là logé dans les casernes d'Hochelaga, et les patients du couvent Saint-Isidore.

Le nouvel hôpital est un édifice monumental dont la façade formée de trois pavillons se développe sur une longueur de 170 m. Un incendie rase l'hôpital le 6 mai 1890. Seize pavillons



Ill. 363. L'hôpital Saint-Jean-de-Dieu.
Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, paroisse de Longue-Pointe/Tétraultville
(ANC, Ottawa, NMC-16305/80)

Ill. 364. Tramway dans le corridor souterrain qui relie les pavillons
(BNQ, albums Massicotte, 3-202-a)



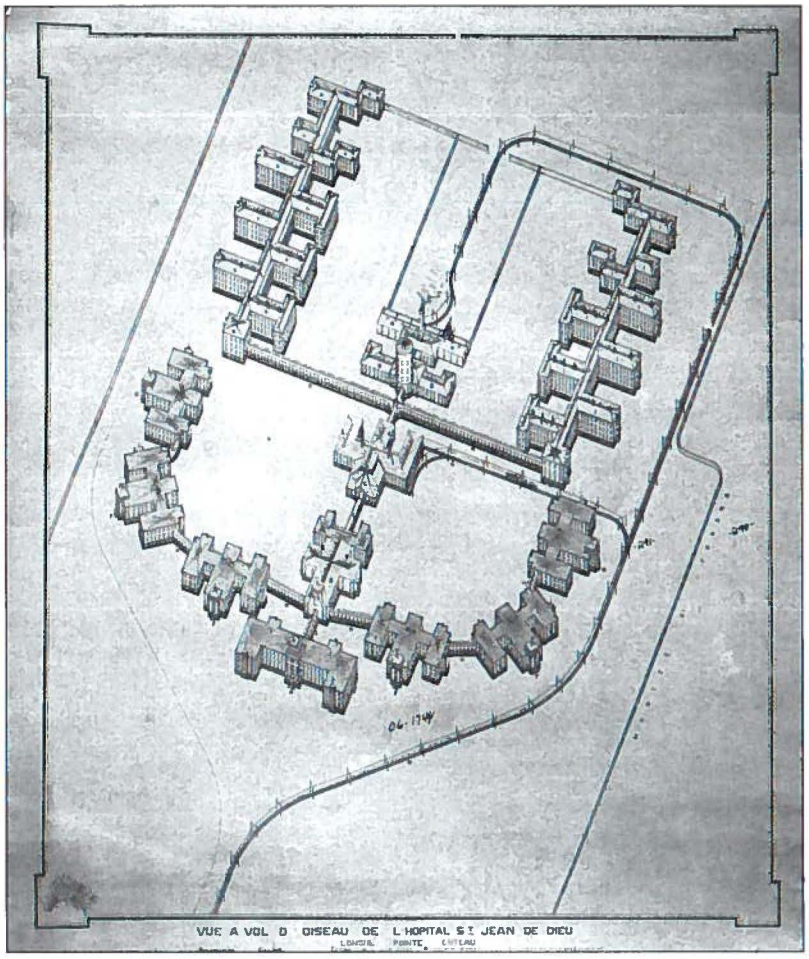
Ill. 365. Le domaine Saint-Jean-de-Dieu à Longue-Pointe, vers 1900, avec, au premier plan, les bâtiments temporaires érigés au lendemain de l'incendie de 1890
(BNQ, albums Massicotte, 3-201-a)

temporaires sont aussitôt érigés. En 1896, des plans sont adoptés pour une nouvelle construction :

> La construction du nouvel hôpital, qui sera sans rival dans tout le Canada, est assez avancée pour permettre de juger quel aspect imposant il aura quand il sera terminé, et quel splendide coup d'œil il offrira aux visiteurs. Déjà le plan général se dessine. De chaque côté du groupe central s'élèvent maintenant deux séries de pavillons, de forme régulière, s'étendant au loin. Entre les deux groupes d'édifices se trouve un espace vaste, où pourront être établis des cours, des préaux, des jardins, etc. Déjà on a commencé à y faire des plantations et à y dessiner des allées.
>
> Le grand édifice qui servira de cuisine est maintenant complété. Toute la charpente est en fer. Les planchers en brique poreuse, sont recouverts de béton. Sur ce béton on a mis une couche de ciment poli. Rien n'égale la beauté et la propreté de la cuisine proprement dite qui se trouvera au second étage. Le plancher est carrelé en tuiles céramiques. Des tramways intérieurs qui y seront conduits par des ascenseurs, circuleront sur des rails enchâssés dans les tuiles. Les escaliers de cet édifice sont en fer, au nombre de neuf ; les marches sont en ardoise et les contremarches en fonte. On y a aménagé quatre ascenseurs hydrauliques, actionnés par la pression fournie par la tour d'eau. Dans la grande cuisine se trouvent deux énormes poêles de 20 pieds de long, chacun, avec réchauds, 16 chaudrons en fonte de 3 pieds de diamètre sont disposés en ligne droite au centre de l'immense salle, ils sont couverts en amiante et en tôle d'acier. À côté de la cuisine se trouvent les fours qui peuvent être chauffés au charbon ou au bois. Dans une allonge se trouve la grande glacière de l'institution.
>
> Plusieurs départements de cet édifice sont occupés provisoirement : quelques ateliers sont installés. À la suite de la cuisine se trouve la « power house » où sont générées la vapeur et l'électricité. Le chauffage de tous les groupes partira de là et au moyen

Ill. 366. L'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine et ses dépendances en 1964
(Photocartothèque québécoise, Québec, Q64515-115)

Il. 367. L'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine et ses dépendances en 1997
(Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-107-144)



Ill. 368. « Vue à vol d'oiseau de l'Hôpital St Jean de Dieu ». Plan de 1896 (Planothèque, Société immobilière du Québec, Québec)

d'énormes conduites de vapeur parviendra dans tous les coins et recoins de l'établissement, même les plus éloignés. L'expérience faite prouve que ce système fonctionnera parfaitement. Le « power house » est également construit à l'épreuve du feu. Dans les groupes d'édifices où seront les malades, on n'entretiendra aucun feu. La lumière y sera donnée par l'électricité et le chauffage par la vapeur.

La brigade d'incendie de Saint-Jean-de-Dieu est bien organisée. L'an dernier nous avons signalé avec quel succès elle a arrêté dans le village même de la Longue-Pointe, les ravages d'un incendie considérable. Cette année, pendant le cours de la construction, un commencement d'incendie s'est déclaré, la brigade appelée a pu se rendre sur les lieux et maîtriser l'incendie en peu de temps.

Nous avons dit un mot, ci-dessus, des tramways intérieurs qui se rendront à la grande cuisine. De fait, ce sera là leur point de départ, car ces tramways ont pour objet principal de transporter promptement, dans toutes les parties de l'établissement, les aliments destinés aux malades. Quand on se rend compte que chacun des deux groupes d'édifices a un corridor intérieur d'environ 1 000 pieds et que l'autre corridor qui réunit les deux groupes à la cuisine a un parcours de 800 pieds, on comprend pourquoi les Révérendes Sœurs ont songé à ce mode de locomotion intérieur. Sans cela, les communications auraient été rendues lentes et difficiles par la distance.

En outre de ce tramway intérieur, il y a la ligne extérieure de tramway reliant les nouveaux édifices avec le chemin public et le fleuve Saint-Laurent. Cette ligne de chemin de fer, car s'en est une, fonctionne très bien. Tout l'été, les tramways ont circulé pour transporter les matériaux arrivés par le fleuve. Les Révérendes Sœurs possèdent un char moteur, 4 chars à marchandises et un char à passagers. Elles produisent elles-mêmes l'électricité nécessaire, rendant par là leur ligne indépendante de la « Belt Line » et de toute autre ligne.

Nous nous dispenserons de parler au long des anciens pavillons de bois où se trouvent actuellement les 1 500 malades de l'institution. Cependant, l'année a été bonne, les amusements ont été variés et les infortunés qui s'y trouvent ont été aussi heureux qu'ils peuvent l'être dans leur état[197].

Le nouvel ensemble hospitalier adopte en plan une figure dite en double *telephone pole*, comme le veut l'architecture des asiles et prisons à cette époque-là. L'objectif est de fractionner le groupe (par type de maladie, par exemple) pour des raisons de sécurité et d'hygiène, tout en facilitant les communications au personnel. L'ensemble tout à fait impressionnant a cependant souffert des politiques de « désinstitutionnalisation » des bénéficiaires mises en œuvre depuis le début des années 1980 : il a été à moitié démoli depuis quelques années [ILL. 358 à 368].

Ill. 369. L'asile Saint-Benoît en 1890
(BNQ, fonds Massicotte, 3-207-a)

Ill. 370. Le site de l'asile Saint-Benoît, en 1964
(Photocartothèque québécoise, Québec, Q64515-115)

Ill. 371. Le parc de la Promenade-Bellerive (portion ouest), en 1997
(Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-107-144)

Le parc de la Promenade-Bellerive

C'est en 1962 que Lucien Saulnier, président du comité exécutif de la Ville de Montréal, annonce que la municipalité a décidé « de créer divers parcs d'embellissement et d'aménager une promenade entre la rue Notre-Dame et la rue Bellerive, en bordure du fleuve, de la rue Lepailleur jusqu'aux limites est de la ville[198] ». En 1971, la Ville conclut une entente avec les autorités du Port de Montréal, en vue d'aménager des équipements communautaires et des espaces verts le long de la rue Bellerive, ce qui met en réseau quelques parcs existants, créés en 1964 — les parcs Honoré-Mercier, Clément-Jetté et Taillon. L'aménagement définitif du parc des Promenades, conséquence de l'enlèvement de la voie ferrée, s'amorce en 1986. Les travaux nécessaires ont été exécutés en 4 phases, de 1987 à 1998[199]. Le site, qui s'étend sur 2,2 km le long du fleuve, comprend une maison ancienne et porte la mémoire de l'asile Saint-Benoît.

Rue Notre-Dame Est (à l'angle de la rue Honoré-Beaugrand), à l'est de l'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine, se trouvait l'asile Saint-Benoît (devenu par la suite le Centre d'accueil Pierre-Joseph-Triest), érigé en 1883 d'après les plans de l'architecte Benjamin Lamontagne sur une terre de 170 arpents donnée par Olivier Berthelet aux frères de la Charité[200]. Là étaient soignés, à leurs frais, des malades aisés, fortunés ou ayant une certaine notoriété. Émile Nelligan a été l'un des pensionnaires de cet établissement, avant d'être transféré à l'hôpital Louis-Hippolyte-La Fontaine. L'édifice a été détruit par les flammes en 1990 et ses ruines déblayées l'année suivante.

Dans le parc (201, rue Mercier) se trouve la maison Ethan-Allen autrefois située au 5230, rue Notre-Dame Est. Construite par Pierre-Joseph Picard, entre 1739 et 1742, cette maison en pierre a été acquise par la Ville de Montréal pour la sauver de la démolition, en 1970. Elle a été déménagée sur son site actuel et restaurée en 1986 ; une annexe a été ajoutée à cette époque en vue d'y loger une garderie.

C'est dans cette maison qu'Ethan Allen, héros de la Révolution américaine, aurait été fait prisonnier et détenu après avoir tenté un débarquement avec quelques hommes de troupe à Longue-Pointe, en 1775[201] **[ILL. 369 à 382]**.

Ill. 372. La maison Ethan Allen, vers 1920. Photo Edgar Gariépy
(ANQ, Québec,E6,S8,P 3546-47)

Ill. 373. La maison Ethan Allen ou Joseph Picard, vue en 1999
(photo Luc Noppen)

III. 374 à 382. Parc de la Promenade-Bellerive
(Photographies fournies par le Comité Parc-Bellerive, Isabelle Pion, *Le Flambeau de l'Est*, René di Cenzo et prêtées à la Société d'animation de la Promenade-Bellerive)

Notes

1 Marcel PARIZEAU, « L'urbanisme », dans Esdras Minville (dir.), *Montréal économique. Étude préparée à l'occasion du troisième centenaire de la ville*, Montréal, Fides/HEC, 1943, p. 385.

2 Gérard BEAUDET, « Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine ». Annexe F du rapport : *Mesures d'atténuation du bruit routier. Évaluation des besoins, participation publique et analyse comparative*, Montréal, Université de Montréal (Département de géographie)/Transports Québec (Direction de Montréal), janvier 1999, p. F-6 et F-7.

3 Paul-André LINTEAU, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, p. 202.

ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL (AVM), série « Conseil, rapports et dossiers », 30 mars 1910, 4383, année 1909 – 1, 2e série, lettre de Louis Beaubien à L.-A. Lavallée, 30 octobre 1905 ; réponse de L.-A. Lavallée du 31 octobre 1905.

5 Frederick Todd donnera une forme définitive au parc des Champs-de-Bataille en 1911.

6 France VANLAETHEM, « Embellir ou moderniser la ville », dans Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, CCA/Boréal, 1998, p. 147-168.

7 Les cinq projets concernent : le boulevard Atwater, le boulevard River Front, le boulevard du Parc (Fletcher's Field), le boulevard de la Confédération et le réaménagement d'une portion de la rue Sherbrooke Est. Ils ont été publiés dans AAPQ. *Annuaire*, 1909-1910.

8 France VANLAETHEM, « Embellir ou moderniser la ville », dans Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, CCA/Boréal, 1998, p. 147-168.

9 AVM, série « Conseil, rapports et dossiers », 30 mars 1910, 4383, année 1910 – 2, 2e série. Texte traduit par Jeanne Valois.

10 Né dans l'État de New York, le peintre Harold Hiram Green a dévolu une large part de son œuvre aux « *pictorial maps* », c'est-à-dire aux cartes illustrées et aux vues promotionnelles de villes. Établi à Fort Érié, en Ontario, à partir de 1905, il s'est fait connaître, à compter de cette date, par les vues à vol d'oiseau qu'il publia particulièrement dans les journaux de Buffalo (*AskArt.com*).

11 AVM, série « Conseil, rapports et dossiers », 28 avril 1910, 4383, année 1910 – 2, 2e série.

12 Une des parties du quadrangle institutionnel projeté par Lyall, à la rencontre du boulevard et de la rue Saint-Laurent, est aujourd'hui occupée par la Place des arts.

13 AVM, série « Conseil, rapports et dossiers », 29 mars 1910, 4383, année 1910 – 3, 2e série.

14 AVM, série « Conseil, rapports et dossiers », 30 mars 1910, 4383, année 1910 – 2, 2e série ; *The Herald*, 28 mars 1910.

15 L'architecte Lyall va réagir positivement aux propos de l'ingénieur, en estimant le coût du nouveau boulevard à 14,6 M $, mais en proposant que la Ville ferait des profits de quelque 20 M $ par la vente des terrains limitrophes, expropriés et revendus à fort prix du fait de l'aménagement du boulevard. Il va aussi associer Joseph R. Roy à son projet ; la vue à vol d'oiseau qu'il fait réaliser mentionne l'ingénieur comme partenaire.

16 *The Standard*, 2 avril 1910.

17 Ce sont J.-Alfred Pendergast, banquier, Joseph Versailles, courtier, J.T.R. Laurendeau, financier, Gabriel Hurtubise, ingénieur civil, et Jean Versailles, courtier.

18 AVM, Texte d'un projet de « Loi pour incorporer la Compagnie du Boulevard de Montréal-Est et pour lui donner certains pouvoirs. Série « Conseil, rapports et dossiers », 21 mars 1910, 4383, année 1910 – 3, 2e série.

19 AVM, série « Conseil, rapports et dossiers », 21 mars 1910, 4383, année 1910 – 3, 2e série.

20 Cela est vrai aussi des projets de John Nash à Londres (avec Regent's Street et Regent's Parks, vers 1810) que du Park System d'Olmsted, en passant par les tracés d'Alphand à Paris. Dans tous ces cas, la création de boulevards urbains est surtout motivée par des intérêts fonciers, en prétextant l'embellissement.

21 *Statuts du Québec*, 1 Geo. V ; chap. 6, p. 37 et 38, année 1910.

22 *Ibid.*

23 Le rapport d'Olmsted a été publié par l'AAPQ, *Annuaire 1911*, p. 71-83.

24 *Statuts du Québec*, 2 Geo. V ; chap. 8, p. 54 à 59, année 1912.

25 *Statuts du* Québec, 4 Geo. V ; chap. 73, p. 181, année 1914.

26 *La Revue municipale*, vol. V, décembre 1927, p. 41-42.

27 *La Revue municipale*, vol. V, décembre 1927, p. 40.

28 *The Gazette*, 8 août 1925.

29 *La Patrie*, 15 août 1925.

30 *La Patrie*, 15 août 1925.

31 *La Revue municipale*, vol. V, décembre 1927, p. 102-103.

32 *Ibid.*

33 Au moment de sa création, le mandat de la Commission consiste à contrôler les finances des municipalités sur le territoire de l'île de Montréal (*Statuts du Québec*, 11 Geo. V ; chap. 140, année 1921). En 1922, la Commission change de nom : elle devient la Commission métropolitaine de Montréal (*Statuts du Québec*, 13 Geo. V ; chap. 105, année 1922). Son mandat est élargi en 1953 : la Commission obtient alors des droits et pouvoirs en matière d'expropriation (*Statuts du Québec*, 1-2 Elisabeth II ; chap. 60, année 1953) ; elle est abolie en 1958 et remplacée par la Corporation de Montréal métropolitain.

34 « Le maire de Montréal et le plan d'ensemble », *La Revue municipale*, vol. V, décembre 1927, p. 6.

35 « Le boulevard métropolitain », *Architecture, Bâtiment, Construction*, octobre 1961, p. 34-37. Ce texte donne une bonne description de l'ouvrage : « une autostrade de 33 milles de longueur dont 3 milles à l'intérieur des limites de la cité et qui traverse 14 des municipalités de l'île de Montréal, depuis Ste-Anne-de-Bellevue, à l'est, jusqu'à Pointe-aux-Trembles, à l'ouest. Dans chaque direction, trois voies rapides — tantôt en surface, tantôt élevées — composent l'autostrade, que des chemins d'accès relient aux rues transversales, soit directement, soit en passant par des voies latérales. Deux largeurs d'emprise ont été données au parcours, 200 pieds à l'est du rond-point Décarie et 300 pieds à l'ouest. À chaque intersection, la nature et la conformité des lieux ont exigé des travaux particuliers spécialement adaptés ; dans certains cas, on a simplement fait passer la rue transversale sous l'autostrade, dans d'autres, on a dû construire des ronds-points en

surface et lorsque le Boulevard est au niveau du sol ou en dépression, il a fallu prévoir des viaducs et des voies étagées. Le carrefour le plus spectaculaire est probablement celui du boulevard Décarie où affluent les circulations en provenance du boulevard Monkland-Décarie, du boulevard Laurentien, de la Côte de Liesse et de quelques rues transversales d'importance moindre ».

36 *La Revue municipale*, vol. V, décembre 1927, p. 36-39.

37 *The Standard*, 27 août 1932.

38 THE MONTREAL JUNIOR BOARD OF TRADE. *Report of the Committee on Quebec Highways*. Montréal, The Montreal Junior Board of Trade, mai 1940 (document conservé à la Bibliothèque nationale du Québec (BNQ) : HEC 357 Z 6Q4 M 657 1940).

39 *Montréal-Matin*, 7 mars 1946.

40 AVM. Montigny, rue. Dossier R 4825,2-A. Texte daté du 17 février 1947.

41 *Le Devoir*, 14 septembre 1946.

42 *La Presse*, 17 janvier 1947.

43 *La Patrie*, 3 octobre 1947.

44 *Montréal-Matin*, 11 novembre 1947.

45 *La Presse*, 11 novembre 1947.

46 *Montréal-Matin*, 5 novembre 1947.

47 *Le Devoir*, 19 novembre 1949 qui cite une édition de janvier 1948.

48 La copie originale du document est conservée au Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal ; copie en a été déposée aux Archives de la Ville de Montréal.

49 *Métropole*, mars 1948, p. 5-6, 14-16.

50 « Une autostrade… », p. 2.

51 *Ibid.*, p. 8.

52 *Ibid.*, p. 28-30.

53 « Le tracé choisi fournira les facilités de circulation requises, sans empiètement sur les zones domiciliaires, les parcs et terrains de jeux, les églises et les zones commerciales qui les desservent. » (*Ibid.*, p. 3).

54 « Le rapport ci-joint résume nos études sur l'autostrade est-ouest, qui s'avère plus urgente que celle en direction nord-sud. La réalisation du projet de métropolitain est susceptible de libérer les artères nord-sud et, d'ici plusieurs années, quelques larges boulevards, complétés par des étagements de voies à certaines intersections, pourront suffire » (*Ibid.*, p. 3).

55 *Ibid.*, p. 4.

56 *Ibid.*, p. 16.

57 *La Patrie*, 25 juillet 1949.

58 *Ibid.*

59 « Une autostrade… », p. 3.

60 *Le Devoir*, 18 janvier 1950.

61 *La Patrie*, 3 août 1953.

62 *La Presse*, 5 août 1953.

63 « Des raccordements au réseau d'artères de la ville seraient prévus aux endroits suivants : route provinciale de Toronto, avenue Westminster, avenue Girouard, près de la rue Saint-Rémi, près de l'avenue Atwater ; rues Colborne et McGill ; place Royale ; boul. Saint-Laurent ; rue Berri, pont Jacques-Cartier et rue Notre-Dame à divers endroits » (*La Presse*, 5 août 1953, p. 33).

64 « Croteau, membre de l'Exécutif propose de doter Dorchester d'une voie élevée » (*The Gazette*, 17 août 1953).

65 *Le Petit Journal*, 11 octobre 1953.

66 C'est encore le cas dans *La Patrie* du 30 juin 1957.

67 Ainsi, *The Montreal Star* revient à la charge, le 27 mai 1954, avec des projets non seulement dans le bas de la ville mais aussi le long du boulevard Gouin (*The Montreal Star*, 27 mai 1954).

68 Teddy Chevalot. « Historique du projet d'autostrade ». *La Presse*, 1 août 1963.

69 *Le Devoir*, 9 juin 1960.

70 Les honoraires sont d'abord de 150 000 $, ils grimpent à 225 000 $, puis à 300 000 $ et, enfin, atteignent 450 000 $.

71 *Le Devoir*, 25 mars 1960.

72 *The Montreal Star*, 25 mars 1960 ; *Le Devoir*, 26 mars 1960 ; *The Gazette*, 26 mars 1960; *Montréal-Matin*, 26 mars 1960.

73 *La Presse*, 24 et 25 mars 1960.

74 Une entente entre Radio-Canada et la Ville de Montréal avait été conclue selon laquelle aucune voie élevée ne serait construite à 150 m de la cité projetée, mesurés depuis les limites extérieures du quadrilatère formé du boulevard Dorchester, de l'avenue Papineau et des rues Craig et Wolfe (*The Gazette*, 26 mars 1960).

75 Teddy Chevalot. « Historique du projet d'autostrade ». *La Presse*, 1 août 1963.

76 Ainsi, dès le mois de mai 1960, *La Presse* titre : « Le tracé proposé par Lalonde et Valois pour Saint-Henri et Sainte-Cunégonde est inacceptable ».

77 Le 3 novembre 1961, le conseil municipal vote des crédits de 132 millions $ de dollars pour un premier réseau formé de trois lignes ; les travaux débutent en avril 1962 et le métro est inauguré le 14 octobre 1966.

78 *La Presse*, 12 novembre 1966.

79 C'est le 13 novembre 1962 que le Bureau international des expositions accepte la demande de Montréal pour Expo 67. Le premier site envisagé par la Ville de Montréal pour la tenue de l'événement était Pointe-Saint-Charles.

80 Meyer NEGRU « Survey Needed to Save Buildings » (*The Gazette*, 11 août 1959).

81 *The Montreal Star*, 15 décembre 1960 ; *Le Devoir*, 15 décembre 1960.

82 *La Presse*, 28 janvier 1961.

83 *La Presse*, 30 août 1963 ; *Le Devoir*, 30 août 1963 ; *Montréal-Matin*, 30 août 1963.

84 *La Presse*, 30 août 1963.

85 *The Montreal Star*, 30 août 1963.

86 *Les Nouvelles de l'Est*, 8 septembre 1963.

87 Le rapport considère les deux tronçons B et C (Décarie-Papineau). Pour le tronçon B (Décarie-University), on évalue quatre tracés et l'on recommande le tracé n° 2. Pour le tronçon C (University-Papineau), on étudie deux tracés; le n° 2 au sud du métro et le n° 4 qui suit la rue de la Commune. Il propose une voie élevée qui se poserait à 3 m des façades historiques. La commission Viger s'oppose au tracé n° 4 et recommande le n° 2. Le coût du tracé n° 4 est de 72,8 millions de dollars (B et C) et le tracé n° 2 s'élève à 75. 6 millions. (AVM. *Rapport : Route Transcanadienne. Autoroute est-ouest. Tronçons B et C*, 30 janvier 1964).

88 AVM. Communiqué de presse, 14 octobre 1964.

89 *Ibid.*

90 *Ibid.*

91 *La Presse*, 4 juin 1976.

92 *La Presse*, 3 juin 1976.

93 VILLE DE MONTRÉAL. SERVICE D'URBANISME (J.-P. Guay, J.-C. Marsan, G.-L. Rainville et J. Villemur). *Route Transcanadienne — tronçon D, Évaluations de trois options retenues.* (Archives du MTQ, Direction de Montréal).

94 Voici le texte intégral du rapport de Jean-Claude Marsan, daté du 12 juillet 1966 :

« D'une façon théorique, le choix d'un tracé, si on l'envisage du point de vue de l'incidence visuelle, doit être facteur d'un double principe d'intégration :

intégration de l'automobiliste avec le macro-environnement

intégration de la structure même de l'autoroute dans l'environnement urbain

Donc, dans l'étude qui nous occupe, nous considérerons chaque tracé retenu du double point de vue de l'automobiliste et du citadin.

Le tracé n° 1

Le tracé n° 1 suit, à peu près, la rue Hochelaga entre l'avenue de Lorimier et la cour Hochelaga, ensuite la rue de Rouen jusqu'à Viau, enfin les rails du Canadien National.

a) Choix d'une structure

Le quartier limité par les rues Ontario, Fullum, Sherbrooke et Florian est un quartier homogène et très sain, tant du point de vue communautaire que du point de vue de la qualité de la trame urbaine et des bâtiments. Il existe un ensemble bien structuré de part et d'autre de Rouen, entre Fullum et Montgomery. Certaines rues, telles du Havre et Gascon présentent un alignement intéressant ; ces deux rues enserrent, sur toute leur longueur, un parc. Pour toutes ces raisons, ce serait guillotiner ce quartier que d'y passer une autoroute élevée ou en dépression. La solution la moins préjudiciable serait celle du tunnel ; la meilleure solution : passer l'autoroute en dehors de cette concentration.

Entre les voies ferrées de la cour Hochelage et la rue Dickson, la situation est très différente. En effet, la rue de Rouen constitue une transition naturelle entre deux agglomérations dont les développements physiques diffèrent beaucoup. Au nord de la rue de Rouen, la trame urbaine et les bâtiments, de par leur qualité et âge de développement, s'apparentent davantage à ceux de la terrasse Sherbrooke. Au sud de cette artère, le quartier est physiquement plus âgé, de trame et de rythme différents et structuré communautairement sur les rues Ontario et Sainte-Catherine. Donc il n'y a aucun inconvénient à passer l'autoroute dans l'axe de la rue de Rouen. Au contraire, une autoroute – obligatoirement en dépression – dans l'axe de cette rue ne ferait que souligner une transition qui existe déjà et est justifiée.

À l'est de la rue Dickson, il est tout indiqué de placer les voies en surface, à proximité des rails du Canadien National.

b) Pour l'automobiliste

Pour l'automobiliste ou le passager, le grand inconvénient de ce tracé n° 1, en dépression, est de n'offrir aucune perception du macro-environnement. L'environnement est de faible densité, de hauteur minimale, sans point fort qui stimulerait l'intérêt ou situerait l'automobiliste par rapport à sa destination.

Cette situation est plus critique encore pour le voyageur qui emprunte la Transcanadienne sur une grande distance. En effet, il se trouvera à se déplacer en tunnel ou en dépression de la rue Guy à la rue Dickson, soit sur une distance d'environ 30 000 pieds ou 5,6 milles. La seule variété sur son itinéraire sera l'échangeur Papineau, cependant dans un échangeur, l'attention est davantage portée vers les décisions à prendre qu'attirée par le spectacle ambiant. Donc, globalement ce trait risque d'être fort monotone.

2. Tracé n° 2

Ce tracé est parallèle et adjacent à la rue Notre-Dame, de la rue de Lorimier à la rue Marlborough, obliquant ensuite vers le nord, il rejoint le tracé de Rouen à la hauteur de la rue Dézéry. La balance du tracé est en tout point identique au tracé n° 1.

a) Choix d'une structure

Traversant la cour de triage Hochelaga, il devient impératif de passer en structure. De ce fait, il serait préférable, pour le profil, de se maintenir en structure élevée de l'avenue de Lorimier au point de jonction de la rue de Rouen.

Si cette structure n'a que peu d'incidences visuelles au-dessus de la cour Hochelaga. Par contre, elle constituera une barrière visuelle, bloquant la vue sur le fleuve pour certaines rues nord-sud, telles que la rue Dufresne. Il faudra également considérer cette barrière vue de la terrasse Sherbrooke.

b) Pour l'automobiliste

Ce tracé, variante du précédent tracé n° 1, offre le grand avantage sur ce dernier de permettre une perception globale, de stimuler l'intérêt du voyageur, enfin de l'orienter par des vues dominantes sur le centre-ville et le fleuve.

Pour l'automobiliste qui circule d'est en ouest, points d'intérêt forts comme la tour de gaz Frontenac, la structure du pont Jacques-Cartier. Surtout d'excellents points de repère tels les gratte-ciel du centre-ville, la montagne. Dans le virage, le voyageur a un bon sens de son orientation, voyant d'abord l'axe du fleuve, ensuite la ville qui se profile au loin, enfin l'autoroute directement devant lui, et qui le mène à l'échangeur Papineau.

Pour le voyageur allant d'ouest en est, encore d'excellents points de repère comme le fleuve, les installations portuaires. Également des points d'intérêt, telles les installations sur la terrasse Sherbrooke, quelques structures industrielles et surtout l'église de la Nativité d'Hochelaga.

L'autoroute serait en structure élevée sur une distance de quelque 6 000 pieds. Nous croyons que cette distance est suffisante pour stimuler l'intérêt du voyageur, l'orienter et briser la monotonie du parcours (étant à mi-chemin à peu près entre les rues Guy et Dickson). La continuité de l'autoroute serait préservée parce que cette section en structure élevée ferait partie intégrante de l'échangeur Papineau.

3. Tracé n° 3

Tracé adjacent et parallèle à la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Dickson où il rejoint le tracé n° 1.

Choix d'une structure et intérêt pour l'automobiliste

Notons globalement que ce tracé est logique puisqu'il passe à la transition de deux secteurs d'occupations différentes, sans relations ou points communs entre elles ; dominante domiciliaire au nord, occupation portuaire au sud.

a) En structure élevée

Excellent choix pour l'automobiliste, lui donnant une vue presque permanente sur le fleuve et constante sur le centre-ville s'il circule d'est en ouest. Repères forts, bon sens de l'orientation. Cependant, pour le citadin, cette voie élevée aurait le net inconvénient de bloquer, dans les rues nord-sud, la vue sur le fleuve, aux endroits où elle est possible, notamment du boulevard Morgan.

Même si les installations portuaires cachent en grande partie le fleuve présentement, il faut prévoir les modifications possibles qui permettraient d'avoir un meilleur accès et vue du fleuve. D'autant plus que la structure serait vue de la rue Sherbrooke et de la terrasse adjacente. Également, la structure élevée ne serait guère saine pour certains quartiers adjacents, dont Maisonneuve.

b) En surface

Avantages annihilés pour l'automobiliste. Les points de repère disparaissent et les points d'intérêt deviennent très locaux. Pour le citadin, net désavantage de créer une barrière physique et psychologique, limitant l'accès au fleuve, notamment pour le parc au sud de la rue Dufresne et au sud du boulevard Morgan.

c) En dépression

La barrière visuelle est supprimée, il y a transition entre le port et les quartiers domiciliaires. Cependant, comme pour le tracé n° 1, la perception pour l'automobiliste est nulle.

(Ville de Montréal. Service d'urbanisme (J.-P. Guay, J.-C. Marsan, G.-L. Rainville et J. Villemur). Route Transcanadienne – tronçon D. Évaluations des trois options retenues. Analyse visuelle. Rapport de Jean-Claude Marsan, 12 juillet [sic]1966 (Archives du MTQ, Direction de Montréal).

95 VILLE DE MONTRÉAL. SERVICE D'URBANISME (J.-P. Guay, J.-C. Marsan, G.-L. Rainville et J. Villemur). Route Transcanadienne – tronçon D. Évaluations des trois options retenues. Image visuelle du territoire et commentaires sur l'analyse visuelle. Rapport de Jacques Trudel et Yves Charron 16 juin [sic] 1966 (Archives du MTQ, Direction de Montréal).

96 *Le Flambeau de l'Est*, 24 août 1965.

97 *Ibid.*

98 *La Presse*, 22 décembre 1970, 1er et 3 juin 1976.

99 *Le Jour*, 22 mai 1974.

100 *Le Devoir*, 13 décembre 1970.

101 *Le Devoir*, 9 décembre 1971.

102 *Ibid.*

103 « L'autoroute Spadina au rancart », *Le Devoir*, 7 juin 1971.

104 AVM. Dossier Autoroute Ville-Marie. Lettre du 24 mars 1971, rapport d'Aimé Desautels au maire Jean Drapeau.

105 *L'information nationale*, mars 1971.

106 *Les Nouvelles de l'Est*, 14 avril 1971.

107 « Tracé définitif de l'autoroute ouest-est », *La Presse*, 13 juillet 1971.

108 *Les Nouvelles de l'Est*, 8 décembre 1971.

109 *Le Devoir*, 24 avril 1971.

110 *La Patrie*, 23 au 29 mars 1972.

111 *La Patrie*, 23 au 29 mars 1972.

112 *Les Nouvelles de l'Est*, 12 avril 1972.

113 *La Presse*, 4 juin 1976.

114 *Les Nouvelles de l'Est*, 15 août 1973.

115 *Les Nouvelles de l'Est*, 15 août 1973.

116 *La Presse*, 4 juin 1976.

117 *Montréal-Matin*, 10 décembre 1976.

118 Arrêté ministériel 78-188.

119 *La Presse*, 21 avril 1980.

120 La fin des travaux aura lieu en juin 1982. Ils auront coûté 40 millions de dollars.

121 Mark CHOKO. *Les grandes places publiques de Montréal*. Montréal, Méridien, 1990, p. 111-141.

122 *Les Nouvelles de l'Est*, 15 mars 1983.

123 *Les Nouvelles de l'Est*, 31 janvier 1984.

124 *Les Nouvelles de l'Est*, 18 octobre 1983.

125 *Le Devoir*, 31 octobre 1983.

126 *Le Journal de Montréal*, 5 novembre 1983.

127 *Les Nouvelles de l'Est*, 8 décembre 1983 ; 13 décembre 1983.

128 *Le Flambeau de l'Est*, 18 juin 1985. L'entente a été signée entre Guy Tardif, ministre des Transports, et Jean Drapeau, maire de Montréal, le 16 juin 1985 (Archives du MTQ ; Montréal. Maisonneuve. Dossier n° 1.3.3-65260-00).

129 *La Presse*, 7 juin 1986.

130 *La Presse*, 19 avril 1988.

131 *Le Journal de Montréal*, 4 mai 1989.

132 Il est bon de rappeler ici qu'avant d'occuper un site dans l'ouest, l'équipe de hockey Le Canadien, qui s'appelait alors Le National, a fait ses débuts en 1909-1910 à la patinoire Jubliée, à l'angle des rues Sainte-Catherine Est et Moreau.

133 Jean HAMELIN, *Les rumeurs d'Hochelaga*, Montréal, Hurtubise HMH, 1971, p. 137.

134 Marcel TRUDEL. *Le terrier du Saint-Laurent en 1663*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1973, p. 414.

135 Le peu de renseignements qui subsistent sur cet établissement et l'imprécision relative de sa situation sur le territoire rend peu probable la mise à jour de quelque vestige dans le cadre du projet de rénovation de la rue Notre-Dame Est.

136 E.-Z. MASSICOTTE. « La verbalisation des premières rues de Montréal », *Bulletin des recherches historiques*, octobre 1932, p. 610-611.

137 Dominique LALANDE. *Étude du potentiel archéologique, volet historique. Modernisation de la rue Notre-Dame Est. Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25*, Québec. Roche Groupe Conseil, mars 1999, p. 10.

138 AVM. Extrait des minutes du Conseil, 12 juin 1882.

139 Roland SANFAÇON. « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. XII, n° 1, juin 1958, p. 3-29.

140 Louis FRANQUET. *Voyages et Mémoires sur le Canada (1753)*, Québec, Institut canadien , 1889, 212 p.

141 G.P. de T. GLAZEBROOK. « Roads in New France and the Policy of Expansion », *Canadian Historical Association Report*, 1934, p. 48-56 ; Donald J. Horton. « Lanouiller de Boisclerc, Jean-Eustache », *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. III (1741-1770), Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1974, p. 378-380.

142 Cité par Jacques Lacoursière, *Histoire populaire du Québec. De 1791 à 1841*, Sillery, Septentrion, 1996, p. 48.

143 L'erreur tient au fait que de 1792 à 1883, date de l'annexion du village d'Hochelaga, la limite de Montréal était tracée en oblique et coupait la rue Notre-Dame Est à l'angle de la rue Frontenac. Après l'annexion d'Hochelaga, le nouveau découpage des quartiers a placé la ligne de séparation entre les quartiers Sainte-Marie et Hochelaga, au centre de la rue D'Iberville.

144 Les barrières à péage ont été contrôlées par les municipalités extérieures à Montréal et par la Province de Québec ; les archives les concernant seraient donc, en ce qui concerne la rue Notre-Dame Est, dans les documents du village d'Hochelaga. Pour la période après 1841-1842, il s'en trouve aussi dans les archives du Secrétariat d'État de la province aux Archives nationales du Québec, Québec.

145 Ovila LEFEBVRE. « Quand il fallait payer pour sortir de Montréal ». *La Patrie*, 19 août 1951, p. 59.

146 Luc NOPPEN. *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural*, Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1976, p. 47.

147 Dans les années 1840, le chemin public du village d'Hochelaga avait d'ailleurs été nommé « Stadacona Road », du nom du chef indien que l'explorateur malouin avait rencontré (Archives nationales du Canada, Ottawa, NMC-20537).

148 Roger VIAU, *Au milieu, la montagne*, Montréal, Les Herbes rouges, 1987, p. 51.

149 Réjean CHARBONNEAU et Jean-Pierre GAUTHIER, *L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve*, Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1980, 43 p.

150 « Le Quebec, Montréal, Ottawa & Occidental. Construit par le gouvernement du Québec, le QMO&O part de la gare d'Hochelaga (dans l'actuelle cour Hochelaga du Canadien Pacifique) en 1876, circonscrit le plateau Mont-Royal, longe le futur quartier Parc-Extension et quitte l'île de Montréal sur un pont au niveau du village de Bordeaux. Il traverse ensuite l'île Jésus pour rejoindre Sainte-Thérèse, d'où part un embranchement pour Saint-Jérôme. De Sainte-Thérèse, une ligne sur la rive nord de la rivière des Outaouais gagne Hull et Aylmer en 1877 et Ottawa en 1881. Ouverte en 1879, une autre ligne quittait la précédente à Saint-Martin-Jonction, sur l'île Jésus, puis traversant Terrebonne, passait par Trois-Rivières pour arriver à Québec (David B. Hanna, « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », *Montréal, Portuaire et ferroviaire. Actes du 5e Congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, Montréal, 8 et 9 mai 1992*, Montréal, Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI), novembre 1993, p. 41-42).

151 « En 1880, le QMO&O et le South Eastern [terminus Longueuil] tentent conjointement un vrai coup d'audace pour consolider leur nouvelle mainmise sur une partie du trafic ferroviaire montréalais. Ils tentent de remédier au problème de la rupture du service traversier l'hiver en inaugurant un service ferroviaire sur la glace gelée du fleuve entre les deux terminus. Il fallait sans doute avoir du cran pour utiliser ce service car chaque fois que le train passait sur la glace, l'eau jaillissait des fissures et des trous. Il y eut même un déraillement de locomotive suite à quoi la machine disparut sous la glace. Il n'y eut aucune perte de vie et elle fut éventuellement repêchée. Malgré tout le service s'avéra un succès durant quatre hivers consécutifs (1880-1883) » (David B. Hanna, *Ibid.* p. 42-43).

152 Il aura alors 110 m de long (*La Presse*, 21 novembre 1903).

153 *La Presse*, 11 janvier 1904, p. 13.

154 Sur Maisonneuve, l'ouvrage classique demeure : Paul-André LINTEAU, *Maisonneuve. Comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express, 1981, 280 p.

155 La difficulté ici consiste à trouver des documents (cartes et plans) sur la période d'avant 1885 sur le tracé de la rue, entre le ruisseau Migeon et le ruisseau Molson, portion investie par le tracé urbain mis en œuvre pour développer la Cité de Maisonneuve.

156 James Morgan aurait habité jusqu'en 1920 « un manoir de 28 pièces » à l'emplacement du parc qui porte son nom (Michèle BENOÎT et Roger GRATTON, *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, 1991, p. 140).

157 *La Presse*, 2 août 1913.

158 Paul-André LINTEAU, *Maisonneuve...*, p. 94.

159 William Henry ATHERTON. *Montreal, 1535-1914*. t. II., « Under British Rule, 1760-1914 », Montréal, The S. Clarke Publishing Co., 1914, p. 592-593. Traduction de Jeanne Valois.

160 *Ibid.*

161 *Ibid.*

162 *Ibid.*

163 Le maire Camillien Houde a été surnommé « le p'tit gars de Sainte-Marie ».

164 Gérard BEAUDET, « Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine », Annexe F du rapport : *Mesures d'atténuation du bruit routier. Évaluation des besoins, participation publique et analyse comparative*, Montréal, Université de Montréal (Département de géographie)/Transports Québec (Direction de Montréal), janvier 1999, p. F-8 et F-9.

165 CUM, *Les édifices industriels. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, p. 226-227.

166 CUM, *Les édifices publics. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, p. 288-289 ; Michèle BENOÎT et Roger GRATTON, *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, 1991, p. 7 et 97.

167 Luc NOPPEN, *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural*. Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1976 ; Luc NOPPEN, « La prison du Pied-du-Courant à Montréal : une étape dans l'évolution de l'architecture pénitentiaire au Bas-Canada et au Québec », *Revue d'art canadienne (RACAR)*, 1976, vol. 3, n° 1, p. 36-50 ; Luc NOPPEN, « La prison des Patriotes », *Les Chemins de la mémoire*, t. 2, « Montréal et l'ouest du Québec », Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 150-154.

168 Newton BOSWORTH, *Hochelaga Depicta or the Early History of Montreal*, Montréal, 1839 (rééd. : Toronto, Coles, 1974), p. 159-160. Traduction de Jeanne Valois.

169 « Historic Prison may Fall as Highway Moves East », *The Gazette*, 16 août 1972 ; « Protestations contre la démolition de l'ancienne prison des Patriotes », *Le Journal de Montréal*, 17 août 1972 ; « Le Pied-du-Courant ne doit pas être démoli, proclame un groupe », *Le Devoir*, 17 août 1972.

170 *La Minerve*, 18 juillet 1883.

171 *The Montreal Star*, 10 mai 1955 ; *La Presse*, 10 mai 1955 ; *Le Nouveau Journal*, 28 avril 1962 ; *Le Devoir*, 8 juin 1956 ; *Le Devoir*, 13 juin 1958 ; *Montréal-Matin*, 9 mai 1977.

172 Paul GAUTHIER, « Le parc Dézéry. Sommaire historique », *La Revue moderne*, juillet 1936, p. 30-31.

173 *Les Nouvelles de l'Est*, 15 juin 1967.

174 A. B. MCCULLOUGH, *L'industrie textile primaire au Canada. Histoire et patrimoine*, Ottawa. Environnement Canada (Service des parcs), 1992, p. 174-176.

175 Réjean CHARBONNEAU et autres, *De fil en aiguille. Chronique ouvrière d'une filature à coton à Hochelaga*, Montréal, Société Saint-Jean-Baptiste/Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1985, p. 61-65.

176 *1867-1967. Centenaire de la paroisse de la Nativité de la Ste-Vierge*, Montréal, 1967, 64 p.

177 CUM, *Les églises. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, p. 90-93.

178 Luc NOPPEN et Lucie K. MORISSET, *Art et architecture des églises à Québec. Foi et Patrie*, Québec, Les Publications du Québec, 1996, p. 121-123.

179 André LABERGE, « *Transcender le style et la fonction : l'architecture religieuse de Viau et Venne (1898-1938)* », thèse de doctorat, Québec, Université Laval, 1990, p. 300-304.

180 *The Contract Record*, 4 juin 1924, p. 577.

181 Sylvana MICILLO VILLATE. *Guido Nincheri, maître verrier. Les vitraux des églises montréalaises*, Montréal, Société de diffusion du patrimoine artistique et culturel des Italo-Canadiens, 1995, 79 p.

182 Diane LAPIERRE, « Couvent Hochelaga » dans Pierre GALARNEAU, Jacqueline HALLÉ et Diane LAPIERRE (coll.), *Comptes rendus de certains bâtiments dans la ville de Montréal et dans les municipalités avoisinantes*, Ottawa, Parcs Canada, 1978, p. 67-75 (travail inédit n° 300).

183 D'après les *Chroniques* de la Congrégation. Cité par Diane LAPIERRE, *Ibid.*, p. 70

184 CUM, *Les églises. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, p. 462-465 ; le dépliant « Hochelaga-Maisonneuve » mentionne les architectes Vandale et Gascon comme auteurs des plans.

185 Sylvana MICILLO VILLATE, *Guido Nincheri, maître verrier. Les vitraux des églises montréalaises*, Montréal, Société de diffusion du patrimoine artistique et culturel des Italo-Canadiens, 1995, p. 54-56.

186 Guy PINARD. « Le complexe Canadian Vickers », dans *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 4, Montréal, Méridien, 1991, p. 225-230.

187 CUM, *Architecture industrielle. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1982, p. 214-216.

188 GROUPE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE DU PORT DE MONTRÉAL, *Construction des élévateurs à grain du port de Montréal, 1885-1970*, Montréal, Port de Montréal, 1981, p. 59-68.

189 Tous les textes antérieurs ont affirmé que la tonnellerie avait déjà été coiffée d'un toit à deux versants, ce qui n'est pas exact.

190 Réal E. MÉNARD, *Cent ans d'histoire, 1888-1988. Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus*, Montréal, Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus, 1988, 156 p.

191 CUM, *Les églises. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, p. 456-461.

192 Il habitait au 1883-1891, boulevard Pie-IX, dans un édifice dont il avait préparé les plans en 1906. On lui doit plusieurs édifices de Maisonneuve.

193 Olivier MAURAULT, *Saint-François d'Assise de la Longue-Pointe*, Montréal, 1921, p. 3 ; ETHNOTECH, *Analyse du macro-inventaire montréalais. Quartier Mercier*, Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1983, 2 vol.

194 A. BELLAY, « L'église de Saint-François d'Assise de la Longue-Pointe », *La Revue canadienne*, vol. 29, p. 423-428 ; Louise VOYER, *Églises disparues*, Montréal, Libre expression, 1981, p. 80-81.

195 *La Presse*, 5 décembre 1905.

196 La *Presse*, 18 août 1906 ; *The Standard*, 29 juin 1907 ; *Le Canada*, 13 juillet 1915 ; *The Gazette*, 10 novembre 1932 ; *Le Petit Journal*, 3 mars 1940 ; *La Presse*, 14 janvier 1949 ; *Le Devoir*, 29 février 1952 ; *La Presse*, 5 juillet 1956 ; *La Patrie*, 19 avril 1958 ; *Le Samedi*, 20 juin 1953 ; *Montréal-Matin*, 5 juillet 1956 ; *Le Journal de Montréal*, 10 juin 1984.

197 *Rapport des inspecteurs des prisons et asiles de la Province de Québec*, Documents de la session, n° 4, 1901, p. 168-170.

198 *Montréal-Matin*, 25 janvier 1962.

199 Richard SYLVAIN, *Histoire de la promenade Bellerive. Dossier documentaire*, Société d'animation de la promenade Bellerive, 1998, 15 p.

200 *Asile St-Benoît-Joseph pour les Épileptiques, les vieillards, etc. sous la direction des Frères de la charité de la Longue-Pointe près de Montréal*, P.Q., Montréal, s. éd., s. d., [microforme] 3 p.

201 CUM. *Architecture rurale. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1984, p. 96-99.

Bibliographie

ANONYME. « Le boulevard Métropolitain ». *Architecture, Bâtiment, Construction*, octobre 1961, p. 33-37.

ANONYME. « Le carrefour à voies étagées des avenues du Parc et des Pins ». *Architecture, Bâtiment, Construction*, octobre 1961, p. 38.

ATHERTON, William Henry. *Montreal, 1535-1914*. t..II : « Under British Rule, 1760-1914 ». Montréal, The S. Clarke Publishing Co., 1914, 673 p.

BEAUDET, Gérard. « Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine », dans *Mesures d'atténuation du bruit routier. Évaluation des besoins, participation publique et analyse comparative*. Montréal, Université de Montréal (Département de géographie)/Transports Québec (Direction de Montréal), janvier 1999, annexe F.

BELLAY, A. *Histoire de l'Hospice St-Jean-de-Dieu à la Longue-Pointe*. Montréal, Arbour et Laperle, 1892, 137 p.

BENOÎT, Jacques. « Neuf milles : un demi-milliard ». *La Presse*, 31 mai, 1er juin, 2 juin, 3 juin, 4 juin, 5 juin 1976.

BERGERON, Denis, et autres. *Étude d'impact sur l'environnement. La voie rapide Ville-Marie (Montréal). Bilan de la critique*. Québec, Ministère des Transports, Service de l'environnement, août 1990, 48 p.

BENOÎT, Michèle, et Roger GRATTON. *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*. Montréal, Guérin, 1991, 393 p.

BERGERON GAGNON INC., *Autoroute Ville-Marie. Étude d'impact sur l'environnement. Projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (Montréal). Le patrimoine bâti. Texte préliminaire*. Québec, Bergeron Gagnon inc., 28 janvier 1999, 19 p.

BINETTE, René, et autres. *Un fleuve, un quartier, une ville*. Montréal, Écomusée du fier monde/Maison de la culture Frontenac, 1992, 36 p.

BOSWORTH, Newton. *Hochelaga Depicta : the Early History and Present State of the City and Island of Montreal*. Montréal, 1839 (réed. : Toronto, Coles, 1974), 284 p.

BOUCHARD, René, et autres. *Itinéraire toponymique du chemin du Roy. Québec—Montréal*. Québec, Commission de toponymie, 1981, 89 p.

BROUILLETTE, Benoît. « Le port et les transports ». Esdras Minville (dir.), *Montréal économique. Étude préparée à l'occasion du troisième centenaire de la ville*. Montréal, Fides/HEC, 1943, p. 115-182.

BURGESS, Johanne. *Paysages industriels en mutation*. Montréal, Écomusée du fier monde, 1997, 88 p.

CAREAU, Serge, et Perla SERFATY (dir.), *Le patrimoine de Montréal. Document de référence*. Montréal, Ministère de la Culture et des Communications/Ville de Montréal, 1998, 167 p.

CARLOS, Serge, et Marie LAVIGNE. *L'expropriation ou la surconsommation obligatoire du logement : le cas de l'autoroute est-ouest*. Montréal, INRS-Urbanisation, 1975, 416 p.

CHARBONNEAU, Réjean, et autres. *De fil en aiguille. Chronique ouvrière d'une filature à coton à Hochelaga*. Montréal, Société Saint-Jean-Baptiste/Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1985, 83 p.

CHARBONNEAU, Réjean, et autres. *L'industrialisation à Hochelaga-Maisonneuve, 1900-1930*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1980, 54 p.

CHARBONNEAU, Réjean, et Jean-Pierre GAUTHIER. *L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1980, 43 p.

CHOKO, Marc. *Les grandes places publiques de Montréal*. Montréal, Méridien, 1990, 215 p.

COLLECTIF SUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN D'HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *L'aménagement urbain du boulevard Ville-Marie*. Montréal, texte polycopié, 28 octobre 1983, 58 p.

COLLECTIF SUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN D'HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Portrait d'ensemble sur la situation des espaces verts dans Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, texte polycopié, mai 1987, 10 p.

COLLECTIF SUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN D'HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Boulevard Notre-Dame*. Montréal, texte polycopié, janvier 1989, 9 p.

COMMISSION DE CONSULTATION POPULAIRE SUR L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD VILLE-MARIE. *Rapport*. Montréal, texte polycopié, décembre 1983, 62 p.

CÔTÉ, Francine, et autres. *Hochelaga-Maisonneuve, 1920-1980*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1984, 161 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les banques. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1980, 139 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les couvents. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1985, 413 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les édifices publics. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, 321 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les édifices scolaires. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1980, 285 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les églises. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1981, 490 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Les magasins, les cinémas. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1984, 413 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM). *Architecture industrielle. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. Montréal, CUM (Service de planification du territoire), 1982, 322 p.

CROTEAU, Jean. « Route transcanadienne, autoroute est-ouest. Section échangeur Turcot—rue Fullum ». *L'Ingénieur*, novembre 1971, n°272, p. 11-14.

EN COLLABORATION. *Entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais. Étude historique du patrimoine industriel de Montréal. Phase 1*, t II : *Texte d'analyse et bibliographie*. Montréal, Université Concordia (Département de géographie)/Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, novembre 1991.

ETHNOTECH. *Analyse du macro-inventaire montréalais. Ensemble Hochelaga, Maisonneuve, Préfontaine.* Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1982, 3 vol.

ETHNOTECH. *Analyse du macro-inventaire montréalais. Ensemble Sainte-Marie (quartiers Bourget, Papineau, Saint-Eusèbe et Sainte-Marie).* Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1983, 2 vol.

ETHNOTECH. *Analyse du macro-inventaire montréalais. Quartier Mercier.* Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1983, 2 vol.

FAUBERT, José. *Bâtiments néo-classiques à Montréal.* Montréal, Université de Montréal, mémoire de maîtrise, mars 1983, 127 p.

FONTAINE, Anne. *Au-delà des façades.* Montréal. La Maison du fier monde, 1988, 34 p.

FONTAINE, Anne. *Rues et pignons.* Montréal. La Maison du fier monde, 1985, 63 p.

GOURNAY, Isabelle, et France VANLAETHEM (dir.). *Montréal métropole, 1880-1930.* Montréal, CCA/Boréal, 1998, 224 p.

GROUPE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE DU PORT DE MONTRÉAL. *Construction des élévateurs à Grain du port de Montréal, 1885-1970.* Montréal, Port de Montréal, 1981, 105 p.

HAMELIN, Jean. *Les rumeurs d'Hochelaga.* Montréal, Hurtubise HMH, 1971, 209 p.

HANNA, David B. « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal ». *Montréal, Portuaire et ferroviaire. Actes du 5e Congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, Montréal, 8 et 9 mai 1992,* Montréal, Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI), novembre 1993, p. 34-60.

LABRECQUE, Francine. *Bâtir ensemble. Historique du mouvement coopératif en habitation dans Hochelaga-Maisonneuve.* Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1986, 66 p.

LALANDE, Dominique. *Étude du potentiel archéologique, volet historique. Modernisation de la rue Notre-Dame est, Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25.* Québec, Roche Groupe Conseil, mars 1999, 37 p.

LALONDE ET VALOIS. *Autostrade est-ouest, cité de Montréal.* Montréal, Ville de Montréal, décembre 1959.

LAMBERT, Phyllis, et Robert LEMIRE. *Inventaire des bâtiments du Vieux-Montréal du quartier Saint-Antoine et de la ville de Maisonneuve construits entre 1890 et 1915.* Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1977, 99 p.

LAMONDE, Yvan, et Raymond MONTPETIT. *Le parc Sohmer de Montréal, 1899-1919. Un lieu populaire de culture urbaine.* Québec, Institut québécois de recherche sur la culture (IQRC), 1986, 231 p.

LAPIERRE, Diane. « Couvent Hochelaga ». Pierre GALARNEAU, Jacqueline HALLÉ et Diane LAPIERRE (coll.), *Compte rendus de certains bâtiments dans la ville de Montréal et dans les municipalités avoisinantes.* Ottawa, Parcs Canada, 1978, p. 67-75 (travail inédit n° 300).

LARIVIÈRE, Pierre, et Gilles MARSOLAIS. *Évolution de l'architecture industrielle. Un quartier-type : Hochelaga-Maisonneuve.* Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1982, 40 p.

LARUE, Monique, et Jean-François CHASSAY. *Promenades littéraires dans Montréal.* Montréal, Éditions Québec/Amérique, 1989, 274 p.

LEGAULT, Réjean. « Architecture et forme urbaine : l'exemple du triplex à Montréal de 1870 à 1914 ». *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine,* vol. XVIII, n° 1, juin 1989, p. 1-10.

LELIÈVRE, Francine (dir.). *Montréal, par ponts et traverses.* Montréal/Québec, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal/Éditions Nota bene, 1999, 94 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Les rues de Montréal. Répertoire historique.* Montréal, Méridien /Ville de Montréal, 1995, 547 p.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération.* Montréal, Boréal, 1992, 613 p.

LINTEAU, Paul-André. *Maisonneuve. Comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918.* Montréal, Boréal Express, 1981, 280 p.

MASSICOTTE, Daniel. *Hochelaga-Maisonneuve. Répertoire des archives photographiques, 1880-1960.* Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1993, 155 p.

MAURAULT, Olivier. *Saint-François d'Assise de la Longue-Pointe.* Montréal, Atelier des sourds, 1924, 102 p.

MCCULLOUGH, A. B. *L'industrie textile primaire au Canada. Histoire et patrimoine.* Ottawa, Environnement Canada (Services des parcs), 1992, 326 p.

MÉNARD, Réal E. *Cent ans d'histoire, 1888-1988. Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus.* Montréal, Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus, 1988, 156 p.

MERCIER, Louise, et autres. *Hochelaga-Maisonneuve. Portrait, 1984.* Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1984, 85 p.

NOPPEN, Luc. « La prison du Pied-du-Courant à Montréal : une étape dans l'évolution de l'architecture pénitenciaire au Bas-Canada et au Québec ». *Revue d'art canadienne (RACAR),* vol. 3, n° 1, 1976, p. 36-50.

NOPPEN, Luc. *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural.* Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1976, 116 p.

NOPPEN, Luc. « Prison des patriotes ». *Les Chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec,* t. 2 : « Montréal et l'ouest du Québec », Québec, Commission des biens culturels du Québec/Les Publications du Québec, 1991, p. 150-154.

NOPPEN, Luc. *Le couloir de la rue Notre-Dame Est (Montréal). Morphogenèse du paysage. Potentiel historique.* Rapport préparé pour le ministère des Transports (Direction de l'Île-de-Montréal), Montréal, juillet 1999, 165 p.

OPÉRATION POPULAIRE D'AMÉNAGEMENT. *L'aménagement du quartier Centre-sud de Montréal.* Montréal, mai 1987, texte polycopié, 46 p.

PARENT, Jean-Claude. *L'histoire et le développement des chemins sous l'Ancien régime au Canada, 1650-1760.* Ottawa, Environnement Canada—Parcs, 1984, 274 p. (coll. Rapports sur microfiches n° 259).

PAYETTE, Diane. *Passeport Hochelaga-Maisonneuve.* Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1981, 56 p.

PINARD, Guy. « Le bain Maisonneuve ». *Montréal, son histoire, son architecture,* t. 4, Montréal, Méridien, 1991, p. 363-369.

PINARD, Guy. « La brasserie Molson ». *Montréal, son histoire, son architecture,* t. 1, Montréal, La Presse, 1987, p. 22-27.

PINARD, Guy. « L'hôtel de ville de Maisonneuve ». *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 6, Montréal, Méridien, 1995, p. 440-449.

PINARD, Guy. « Le marché Maisonneuve ». *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 2, Montréal, La Presse, 1988, p. 350-356.

PINARD, Guy. « Le poste de pompiers et de police nº 1 de Maisonneuve ». *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 6, Montréal, Méridien, 1995, p. 97-103.

PINARD, Guy. « La prison de Pied-du-Courant ». *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 1, Montréal, La Presse, 1987, p. 171-176.

PINARD, Guy. « Le théâtre Granada ». *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 3, Montréal, La Presse, 1987, p. 369-377.

RICHARD, Jean-Jules. *Le port de Montréal*. Montréal, Port de Montréal (document manuscrit), s. d., s. p.

ROULEAU, Claude. « Une autoroute à Montréal, pourquoi ? ». *L'ingénieur*, novembre 1971, nº 272, p. 5-10.

SANFAÇON, Roland. « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. XII, nº 1, juin 1958, p. 3-29.

SAVARD, Daniel, et Maurice LEBOEUF. *Le passé, le présent et l'avenir de l'autoroute-boulevard est-ouest dans Montréal et plus particulièrement dans Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, Université du Québec à Montréal, texte polycopié, mai 1979.

SÉNÉCHAL, Gilles. « Hochelaga-Maisonneuve : que sont les quartiers ouvriers devenus ? ». C. Manzagol et C.R. Bryant (dir.), *Montréal 2001 : visages et défis d'une métropole*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 255-257.

SMITH, Clifford F. *L'aqueduc de Montréal. Son historique pour la période comprise entre l'année 1800 et l'année 1912*. Montréal, s. éd., 1913.

SODEM. *Dossier urbain. Arrondissement Hochelaga-Maisonneuve. Rapport final*. Ville de Montréal, juillet 1989.

SYLVAIN, Richard. *Histoire de la promenade Bellerive. Dossier documentaire*. Société d'animation de la Promenade-Bellerive, 1998, 15 p.

THE MONTREAL JUNIOR BOARD OF TRADE. *Report of the Committe on Quebec Highways*. Montréal, The Montreal Junior Board of Trade, mai 1940.

THERRIEN, René. « Route transcanadienne, autoroute est-ouest. Section rue Fullum—pont-tunnel L.H. Lafontaine ». *L'Ingénieur*, novembre 1971, nº 272, p. 15-20.

VERMETTE, Maryse. *Dossier. Boulevard Ville-Marie*. Montréal, Université de Montréal/Institut d'urbanisme, avril 1984, 20 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Réussir Montréal, plan d'urbanisme. Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, Ville de Montréal, décembre 1992.

VILLE DE MONTRÉAL. *Réussir Montréal, plan d'urbanisme. Plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-sud*. Montréal, Ville de Montréal, décembre 1992.

Cet ouvrage,
préimprimé sous la direction de Benoit Yergeau,
a été achevé d'imprimer en septembre 2001
sur les presses de l'imprimerie
Litho Acmé Renaissance

Il en a été tiré
40 exemplaires hors commerce
reliure toile

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame
Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal

Né d'une étude qui visait à documenter le « parcours historique » de la rue Notre-Dame, afin de mettre en perspective son projet de modernisation, cet ouvrage présente la genèse de cet axe et l'évolution de l'Est montréalais qu'il contribua à modeler. *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame* dévoile la mémoire et les monuments des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier, au fil d'une véritable épopée jadis peu valorisée. Quatre cents photographies et cartes, en noir et blanc ou en couleurs, soutiennent ici la découverte de ce sujet méconnu, désormais inscrit dans l'histoire du paysage de Montréal.

Historien d'architecture, titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur le patrimoine urbain à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal, Luc Noppen est professeur au Département d'études urbaines et touristiques de cette université et chercheur au Centre interuniversitaire d'études sur les lettres, les arts et les traditions. Il a signé plusieurs ouvrages, articles et rapports de recherche sur l'histoire de l'architecture et de la ville au Québec.

Transports Québec