



Luc Noppen



**LE COULOIR
DE LA RUE
NOTRE-DAME EST
MONTRÉAL**

*Morphogenèse du paysage
Potentiel historique*



*Le Groupe Cardinal Hardy
juillet 1999*

Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

Luc Noppen

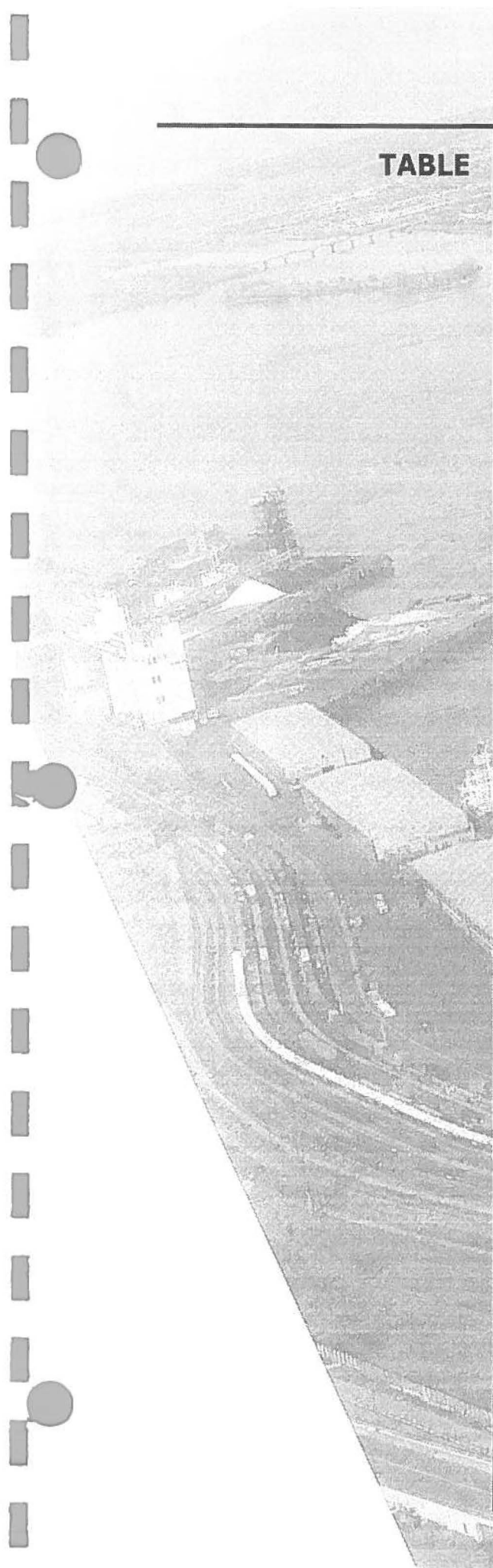
LE COULOIR
DE LA RUE
NOTRE-DAME EST
MONTREAL

Morphogenèse du paysage
Potentiel historique

Le Groupe Cardinal Hardy
juillet 1999



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**



TABLE

PREMIÈRE PARTIE :

LA RUE NOTRE-DAME

L'entrepôt et les confins 4

Du chemin du Roi à la rue Notre-Dame 17

La rue Notre-Dame 18

Le chemin du Roi 20

Les barrières à péage 22

Sainte-Marie 23

Hochelaga 30

Maisonnette 47

Longue-Pointe/ Mercier 55

L'expansion du port 58

Les travaux récents 66

RECOMMANDATIONS 75

La paroi du port 75

La paroi faubourienne 76

Le chemin du Roi 77

DEUXIÈME PARTIE :

LES LIEUX, LES MÉMOIRES ET LES MONUMENTS

Sainte-Marie 78

Le quartier 78

La brasserie Molson 81

La station de pompage Craig 83

La prison du Pied-du-Courant 84

La place des Patriotes 91

Le parc Bellerive 92

Les réservoirs à mélasse 96

Le noyau paroissial 97

Hochelaga 98

Le village 98

Le parc Dézéry 102

L'usine Hudon et l'usine Sainte-Anne 106

Le « village Hudon » 107

L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge 109

Le couvent d'Hochelaga 110

L'église du Très-Saint-Rédempteur 115

Maisonnette 116

Le quartier 116

Le parc Morgan 119

Le parc Champêtre 121

Le boulevard Morgan 123

Le poste de pompiers Letourneux 125

Les usines Viau 130

La Canadian Vickers 130

Le Centre de soins prolongés de Montréal 133

Les élévateurs à grains n° 3 et n° 4 134

La sucrerie Lantic 136

L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus 139

L'église Saint-Clément et le cœur de Viauville 140

Longue-Pointe/Mercier 143

Mémoires de Longue-Pointe 143

L'hôpital Louis-Hippolyte-Lafontaine 148

Le parc de la Promenade Bellerive 152

Le site du parc Dominion 155

Notes et références 159

Notes de la première partie 159

Notes de la deuxième partie 160

Bibliographie 162

L'ENTREPÔT ET LES CONFINS

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 à première vue comme une emprise variant de 100 à 250 mètres 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

Comme nous le verrons — c'est l'objectif de cette étude — ce corridor de la rue Notre-Dame Est suit un tracé historique, celui du chemin du Roi, et traverse des ensembles urbains significatifs qui, au fil des ans, ont subi des altérations et des

PHOTO PIERRE LAHOUD



amputations importantes au contact de cette artère de plus en plus fréquentée et qui, de ce fait, fait l'objet de projets et de chantiers de modernisation depuis le début de notre siècle.

Au fil des ans ces projets — et les études d'impact qui, plus récemment, 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'inscrive dans la logique des lieux et en souligne les potentiels. 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 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 industrielo-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

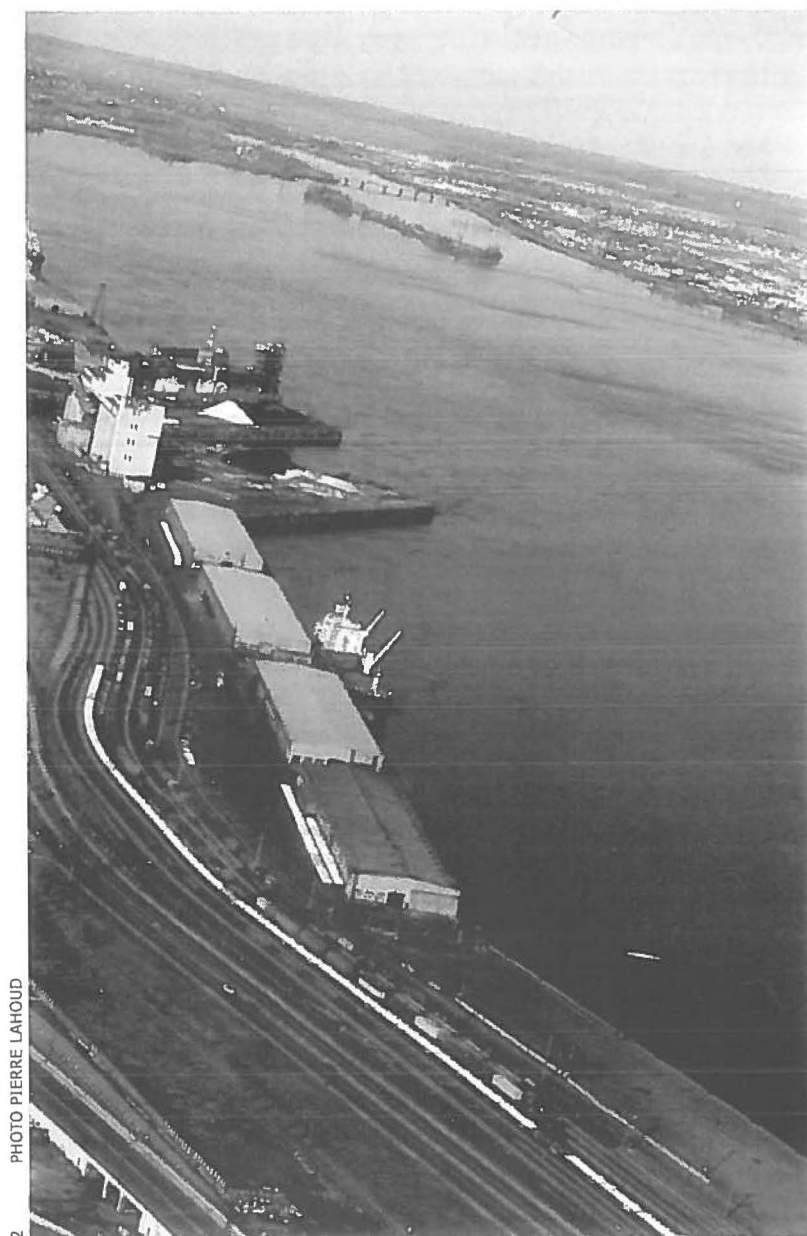


PHOTO PIERRE LAHOUD

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. Seuls la construction d'une quarantaine de bâtiments à même une partie de l'emprise restituée à la Ville de Montréal et l'aménagement d'une bande verte agrémentée d'une promenade et d'une piste cyclable ont permis d'atténuer la marginalisation de la frange sud de l'est du centre-sud et des quartiers Hochelaga et Maisonneuve.²

Développée pour étayer un projet d'aménagement, notre analyse historique se découpe en deux volets. D'abord nous aborderons 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, pour maximiser les retombées du projet d'aménagement sur les plages urbaines riveraines, nous évoquerons la mémoire et 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.



3, 4 PHOTOS PIERRE LAHOUD

Les photographies aériennes des pages 4 à 16, numérotées de 1 à 59, sont l'œuvre de Pierre Lahoud.



5-8 PHOTOS PIERRE LAHOUD



9-12 PHOTOS PIERRE LAHOUD



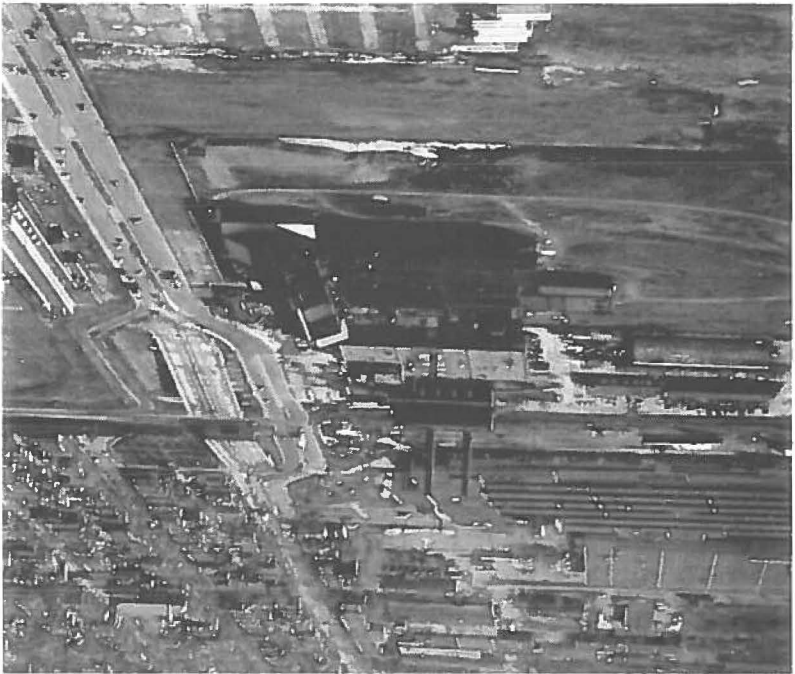


17-22 PHOTOS PIERRE LAHOUD



25-32 PHOTOS PIERRE LAHOUD







40, 41 PHOTOS PIERRE LAHOUD

42-49 PHOTOS PIERRE LAHOUD



50-59 PHOTOS PIERRE LAHOUD



DU CHEMIN DU ROI 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 donna naissance à cette tranchée urbaine et au parc qui en a cautérisé les cicatrices. Mais au-delà, l'analyste découvre une mémoire dense et riche, faite 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 orientée ; en suggérant de faire de l'histoire un intrant du projet, notre interprétation vise en effet à 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 aux côtés de la fonctionnalité accrue. Nul ne peut, de fait, nier le rôle déterminant de la rue Notre-



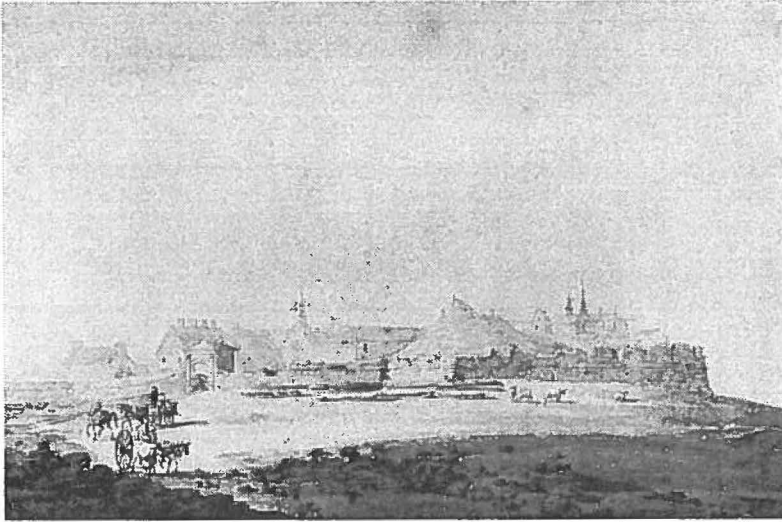
60 Le couvent d'Hochelaga, en 1885 (Archives des Sœurs des Saint-Noms de Jésus et de Marie, dans Michel Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 190, et p. 294)



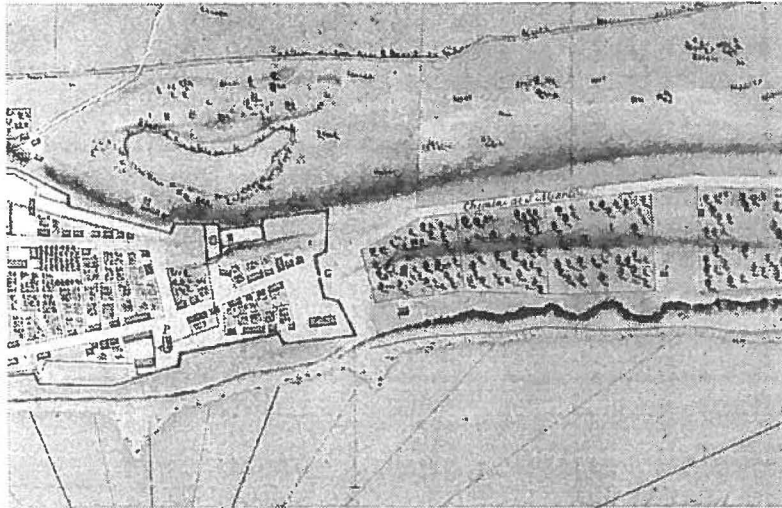
61 Le couvent d'Hochelaga. Classe de musique, vers 1880 ((Archives des Sœurs des Saint-Noms de Jésus et de Marie, dans Michel Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 191, et p. 294)

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 jusqu'au couvent d'Hochelaga [ill. 60, 61] « longeant les rues Sain-

te-Catherine au nord et Notre-Dame au sud, tenant largeur de trois rues (Jean Hamelin, *Les rumeurs d'Hochelaga*, p. 137). Ses paysages se lisent au fil du chemin et de l'évolution de la rue Notre-Dame, qui, en quelque sorte, traça sa voie.



62 « Approach to Quebec Gate at Montreal, Lower Canada ». Aquarelle de George Heriot, vers 1800 (ANC, Ottawa, C-37169)



63 Détail du « Plan de la ville de Montréal ». Chaussegros de Léry, 1725. La lettre G identifie « la porte de S. Martin » (Archives nationales de France).

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 établissent la ferme Sainte-Marie. Il s'agit d'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 nord³. 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 sur le fleuve sur 50 arpents de profondeur, délimité par le fleuve, les rues Iberville (à l'ouest), Saint-Joseph (au nord) et Cuvillier (à l'est)⁴.

La rue Notre-Dame *intra muros* n'est ouverte sur le coteau qu'en 1672, mais interrompt sa course sur la rue Bonsecours, au pied de la citadelle de Montréal. D'autre part, à l'extérieur de l'enceinte de pieux, l'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. 62, 63] qui s'ouvre sur ce territoire qu'occupera, au XVIII^e siècle, le faubourg Québec⁵.

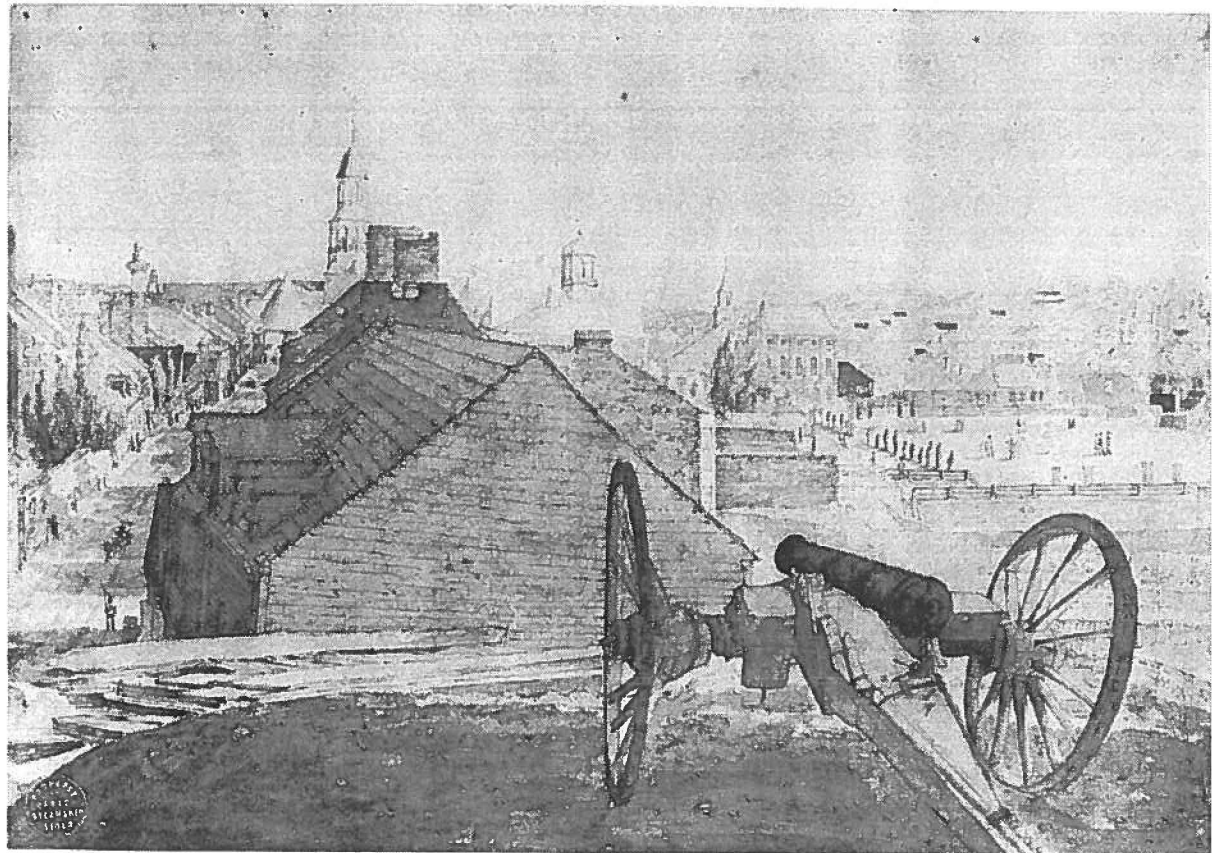
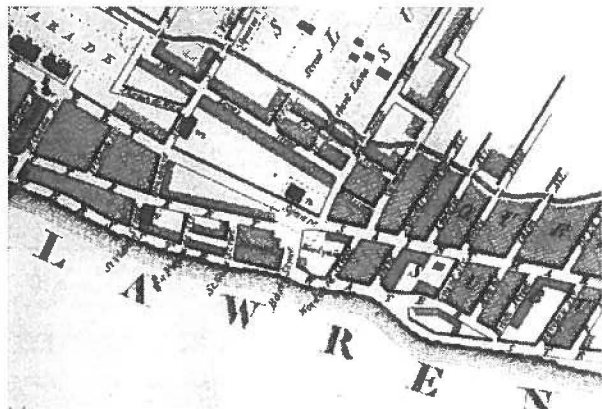
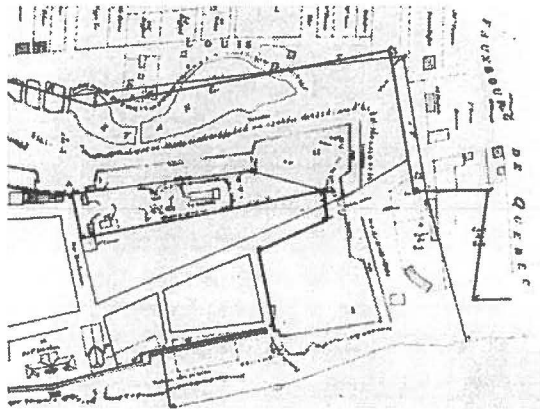
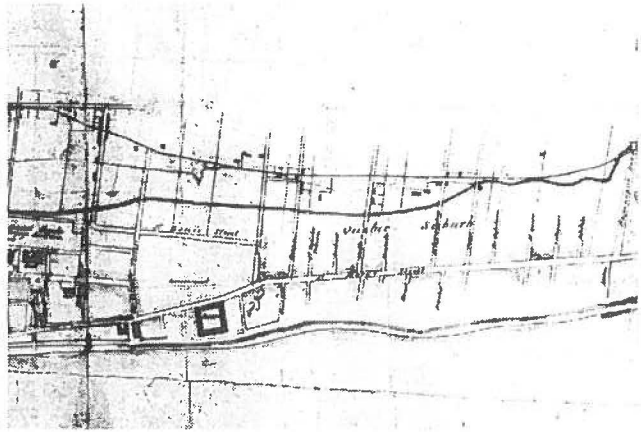
Ce « faubourg Québec » se développe après la Conquête ; plus à l'est, le « faubourg Sainte-Marie » apparaît alors et l'axe principal de communication, l'ancien chemin Saint-Martin, devient la *St. Mary's Street* [ill. 66]. La rue Notre-Dame ne sera prolongée que plus tard, dans les années 1820, après le nivellement de la butte de la citadelle [ill. 67], rocher hostile contre lequel elle butait jusqu'alors [ill. 65]. 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 [ill. 64, 68]. Ce n'est finalement qu'en 1881 que le conseil municipal adopte le nom de

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

65 « Looking South from the Citadel, Montreal ». Aquarelle anonyme, 1824 (ANC, Ottawa, C-40084)

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

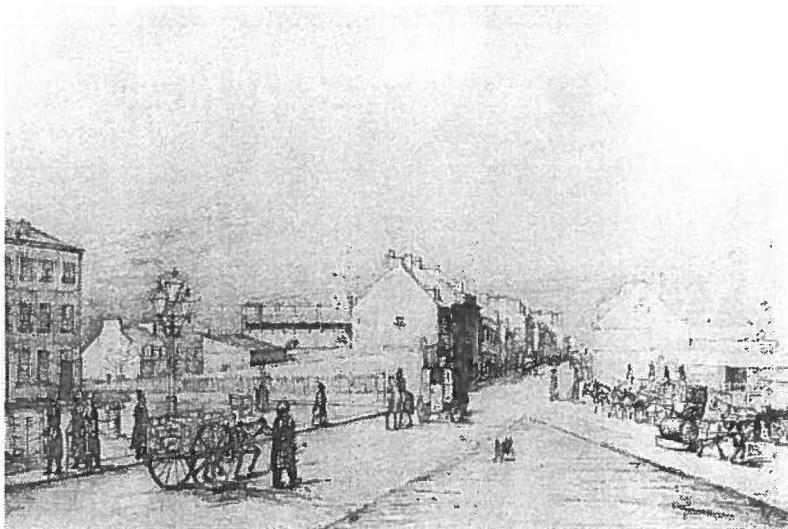
67 Détail du « Plan des fortifications de la Ville de Montréal avec les réserves intérieures et extérieures... ». Louis Charland, 1803 (ANC, Ottawa, NMC-16902)



« 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).

Le chemin du Roi

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 Roi », lorsque celui-ci est ouvert en 1737⁶. En fait, l'acte de naissance du chemin du Roi reliant Québec et Montréal par la rive nord se lit dans le règlement du 1^{er} février 1706. Édicté par Conseil supérieur de la Nouvelle-France, ce texte oblige le grand voyer à voir à 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 Montréal, René de Couagne (1690-1767). L'on décrète que la largeur officielle du « grand chemin » doit être maintenue à 24 pieds, les habitants riverains manifestant quel-

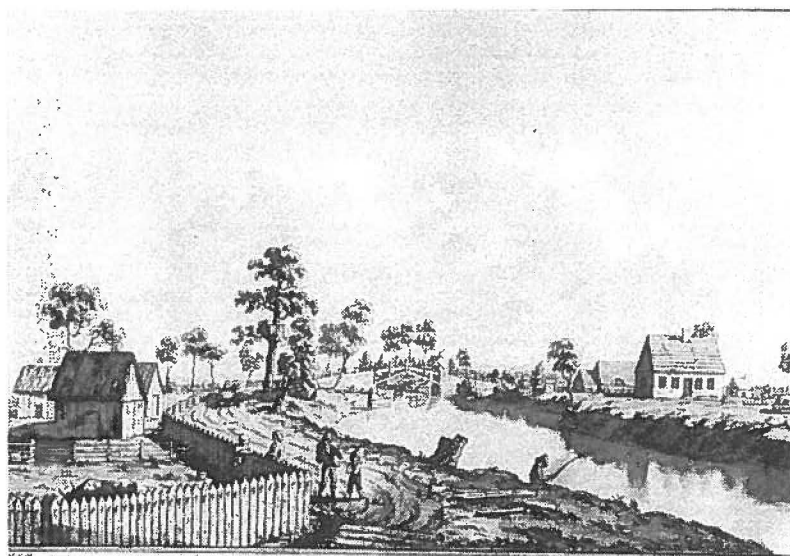


68 « St. Mary Suburb, Montreal ». Aquarelle de George Seton, 1845 (Royal Ontario Museum, Toronto, 953.132.48)

que 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 à 36 ou 40 pieds. Ailleurs, où l'on prévoit un moindre achalandage, on se contentera souvent de 12 ou de 18 pieds.

Première route terrestre entre Québec et Montréal, ce chemin du Roi est 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 gelé⁷. 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 deux à trois arpents de long, parfois loin de son habitation. La construction des côtes, des détours et des ponts n'est guère plus fructueuse : 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 coûtait 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 — et à proximité des villes (Québec, Trois-Rivières et Montréal), et stimule l'économie en per-



69 « 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)

70 Détail de la carte de l'île de Montréal en 1815 (BNQ, Montréal. Fac-similé des Éditions Élysée, 1980)

mettant aux habitants riverains d'aller vendre leurs produits sur les marchés publics ; de fait, les historiens s'entendent généralement pour consacrer le chemin du Roi comme la plus grande réalisation matérielle du Régime français⁸.

Au lendemain de la Conquête, le chemin du Roi 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 entre 1780 et 1783 [ill. 69] —

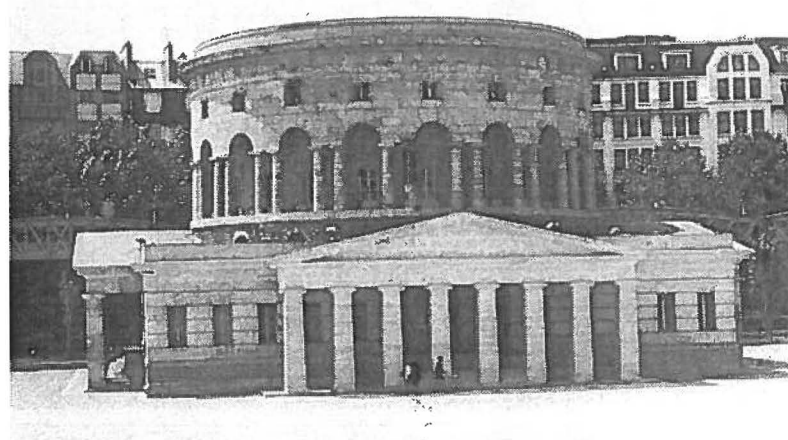
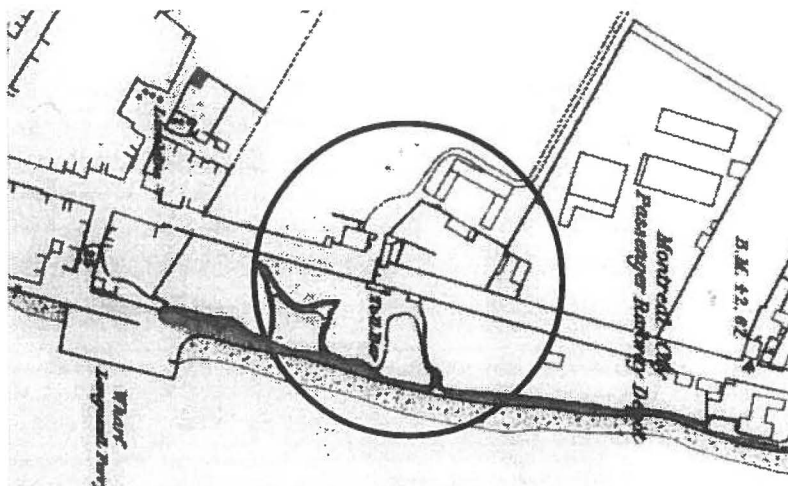
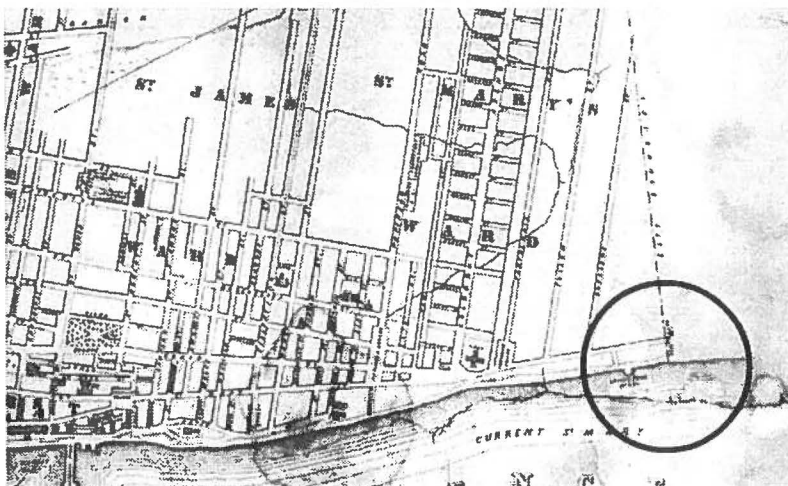
qui inspecte et dirige la réfection du chemin du Roi. Techniquement, l'intervention du gouvernement britannique se limite au maintien des ordonnances et des règlements du Régime français, en rappelant :

[...] 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 [...]»⁹

Ceci ne permet cependant pas d'affirmer que le tracé du chemin du Roi est resté immuable [ill. 70]. Les mentions de réparations et de corrections de tracé sont considérables, surtout au XIXe siècle. Ainsi, à l'est du ruisseau Migeon et jusqu'au-delà de Longue-Pointe, le chemin du Roi est reconstruit sur un nouveau tracé en 1841, 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. Mais 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 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 opté de confier l'entretien des chemins à des entrepre-



71 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).

72 La barrière à péage, en 1868-69. Extrait des Fortification Surveys (ANC, Ottawa, NMC-52217).

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

neurs privés. Le gouvernement de la Province 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 barrières ».

À la sortie est de Montréal, une première barrière apparaît ainsi en 1792, à « cent chaînes » des fortifications, c'est-à-dire à environ deux kilomètres des murs, puisque c'est là la limite fixée au territoire municipal de ce côté. Elle était située rue Notre-Dame, au pied de la rue Frontenac — et non pas Iberville comme plusieurs l'ont affirmé jusqu'ici¹⁰ — ; on la voit nommée sur une carte de 1853 et son exploitation est donnée à contrat par la corporation municipale du village d'Hochelaga [ill. 71, 72]. Lors de l'annexion du village d'Hochelaga, en 1883, la barrière est déplacée, toujours rue Notre-Dame, au pied de la rue Valois¹¹. 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 territoire¹², puisque les Montréalais devaient payer pour y accéder.

Contrairement aux barrières à péage en France, surtout à Paris, qui, en contrôlant l'accès à la ville-cen-



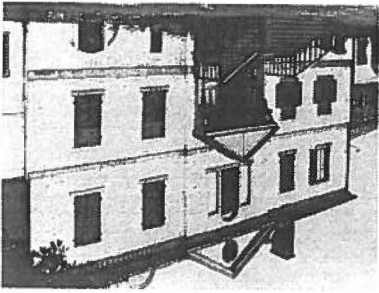
74 Barrière à péage à Québec, vers 1880 (ANQ, Québec, coll. J.E. Livernois, N 1074-205)

tre, 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 d'après les plans de l'architecte Claude-Nicolas Ledoux en 1784) [ill. 73] ; les barrières bas-canadiennes n'étaient que des barrières 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 spécifique avec la fonction de contrôle des routes [ill. 74].

Sainte-Marie

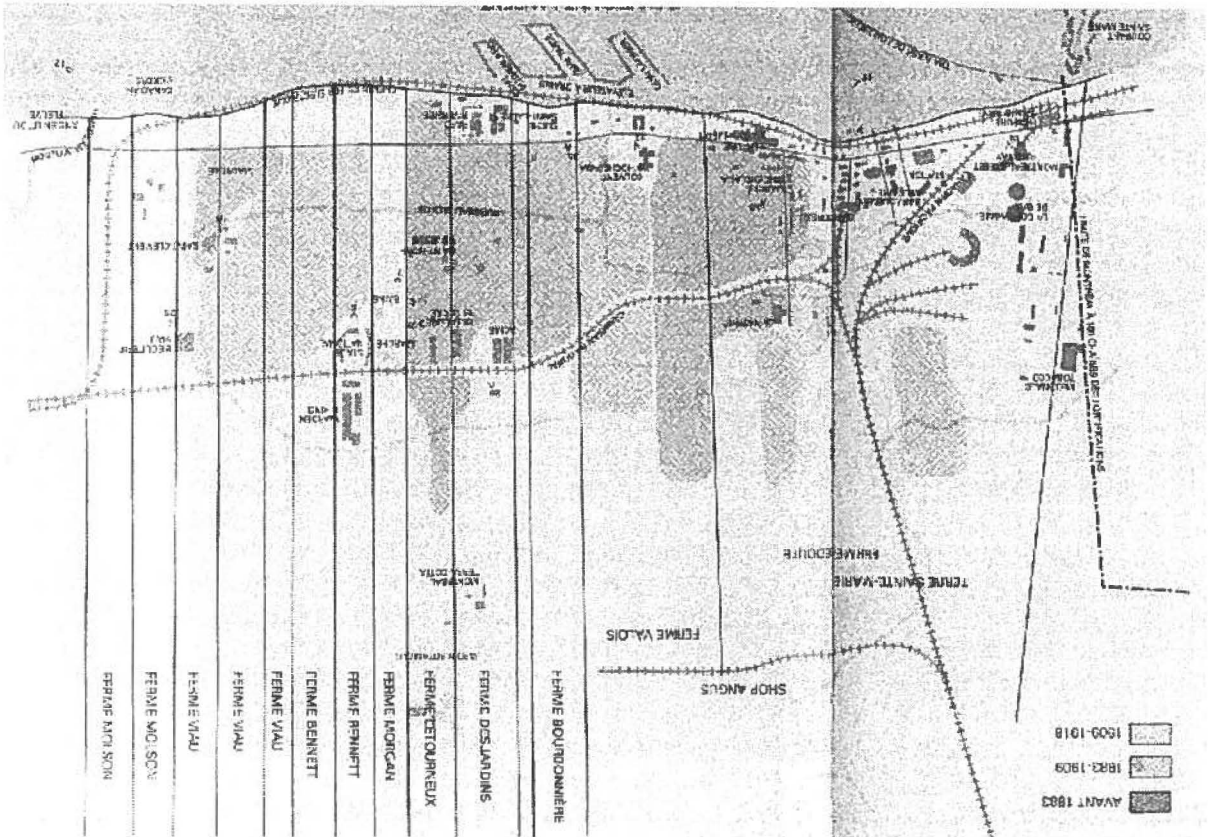
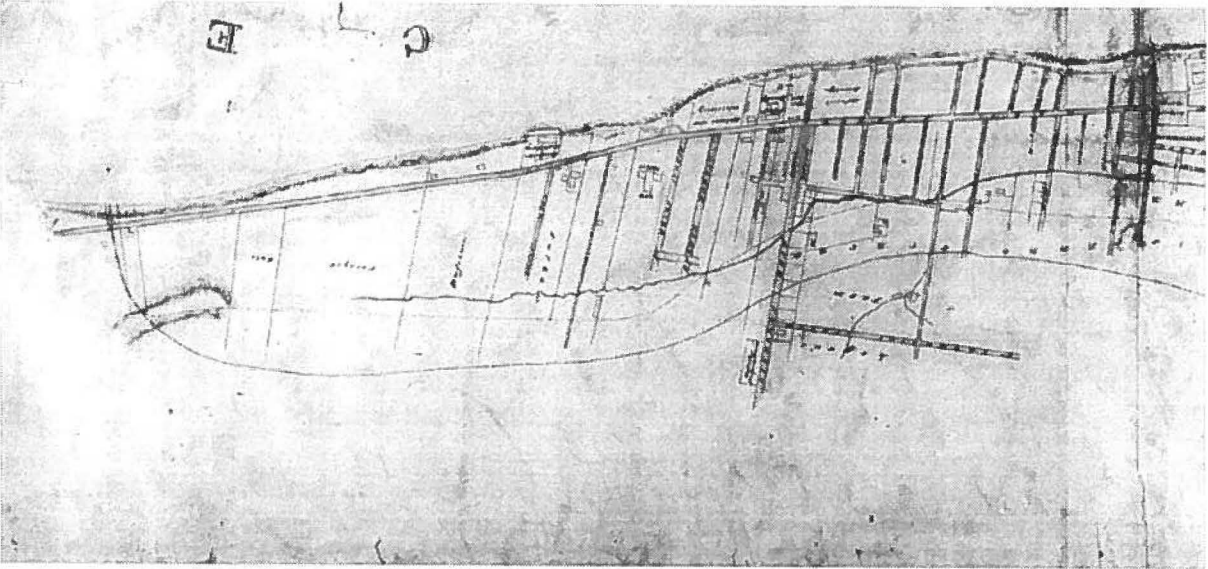
Dès après la Conquête, les terres concédées le long du Saint-Laurent, à la périphérie est de Montréal, sont acquises par quelques bourgeois et commerçants anglophones [ill. 75, 76]. En 1783, alors que la ville ne s'étend guère au-delà de la « Papineau Road », on reconnaît sur une carte les domaines des Fisher, Johnson, Fulham, Forsyth & Richardson, Gale, Proctor [ill. 78]. 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, qui se mêlent aux anciennes maisons de ferme [ill. 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84-85].

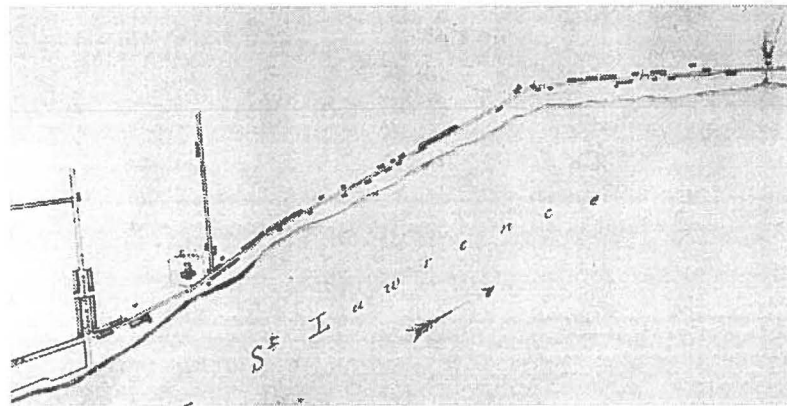
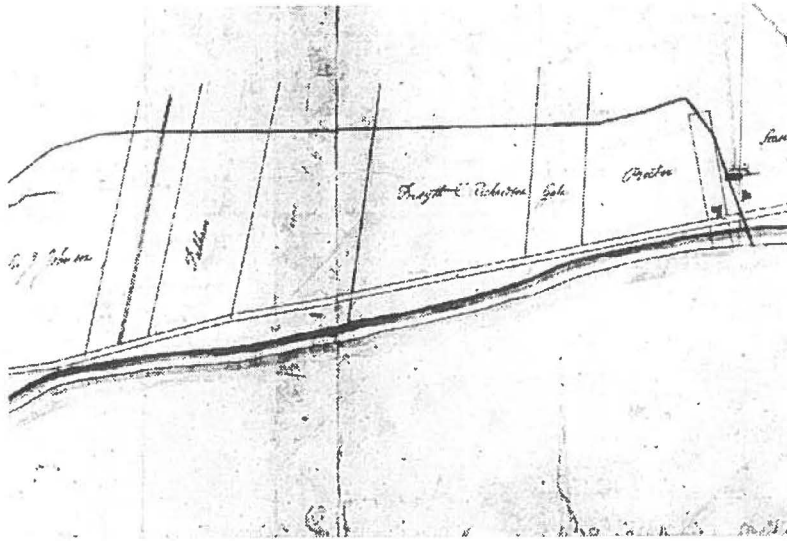


77 La maison de James Reid, rue Sainte-Marie, transformée en pavillon du parc Sohmer (ANC, Ottawa, PA-22148)

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

75 Les étapes du développement (carte extraite de Pignon sur rue, p. 128-129)





78 Détail d'une carte de 1783 (ANC, Ottawa, NMC-19348)

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

80 « Limoilou », maison de campagne de George-Étienne Cartier, sur la rue Notre-Dame Est, à l'ouest de Longue-Pointe (photo extraite de Pignon sur rue, p. 357)

Cette vaste zone de villégiature se métamorphose graduellement en zone portuaire et industrielle, entre 1875 et 1940, de la rue Papineau jusqu'à Longue-Pointe, en assumant de façon intérimaire une fonction récréotouristique puisque des parcs d'amusement d'abord (parc Sohmer, parc Dominion), des parcs naturels ensuite (parc Bellerive, parc Champêtre, parc Viau, sont aménagés sur son parcours [ill. 86, 87]. 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 Parizeau, ses contemporains et successeurs.



81 Lieu dit « Old Elm » à Hochelaga, en 1865 (photo extraite de Pignon sur rue, p. 122)

82 La métairie Bourbonnière, sur la terre de Joseph Bourbonnière, à Maisonneuve (photo extraite de Pignon sur rue, p. 140)

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



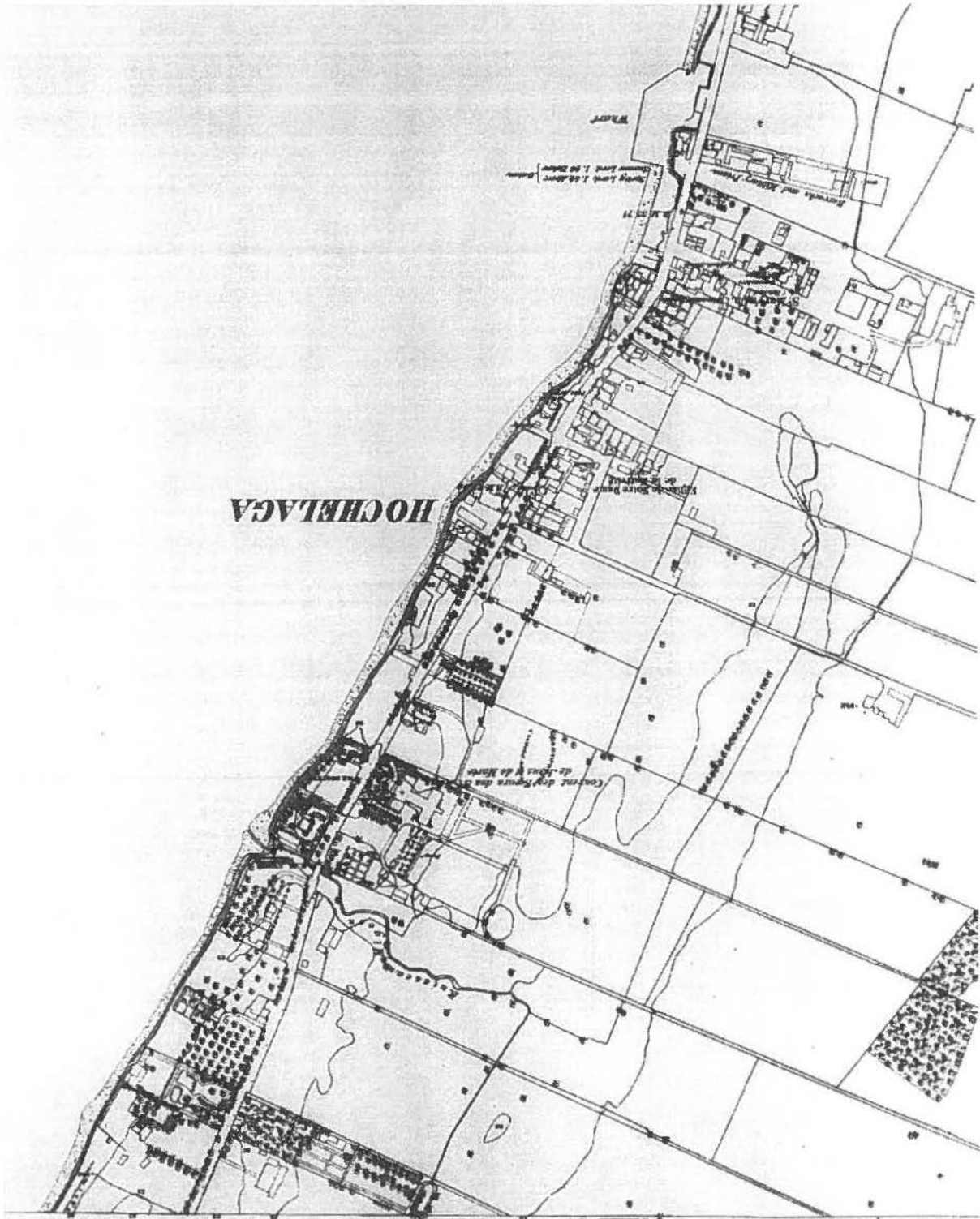
Le futur axe Notre-Dame devient plus effectif dans les années 1850, quand les rues Craig (Saint-Antoine) et Sainte-Marie se rejoignent devant la prison du Pied-du-Courant, érigée de 1831 à 1836 ; là, elles forment une place qui deviendra, à partir de 1923, la place des Patriotes [ill. 89, 88]. La fluidité 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 cinquante pieds, aux frais de la municipalité¹³. 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 ra-

pides (du « courant ») Sainte-Marie, là où depuis des années déjà le quai Poupart dessert la traverse de Longueuil [ill. 90, 91].

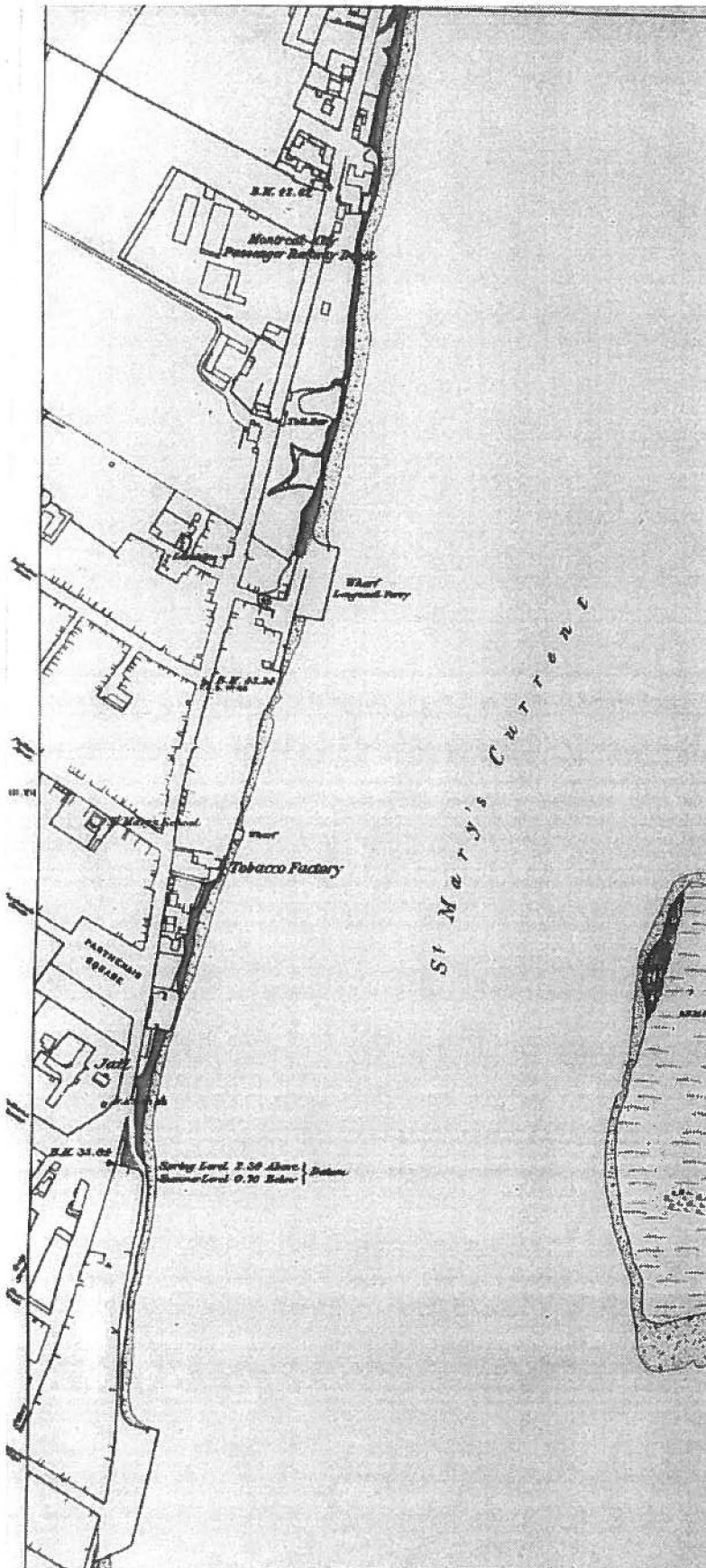
Quelques places publiques apparaissent qui attestent de cette urbanisation : au-delà du square Dalhousie où elle prend naissance, la *St. Mary's Road* se voit bientôt bordée, sur sa face nord, du *Queen's Square* (plus tard « square Papi-neau », où apparaîtra une

halle de marché) et du *Parthenais Square*, au pied de la rue du même nom [ill. 95] ; 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.

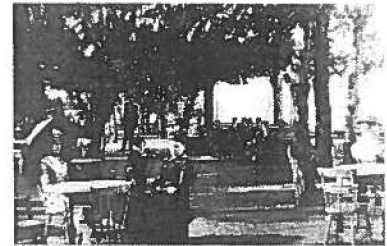
Sa face sud connaît un autre sort. Les cartes de Montréal et celles qui détaillent la figure particulière du quartier Sainte-Marie y tracent plutôt la croissance



84 Détails de la carte dite des « Fortifications Surveys » de 1868-1869 (ANC, Ottawa, NMC-52217 et NMC-52219) (voir la deuxième partie de la carte à la page suivante)



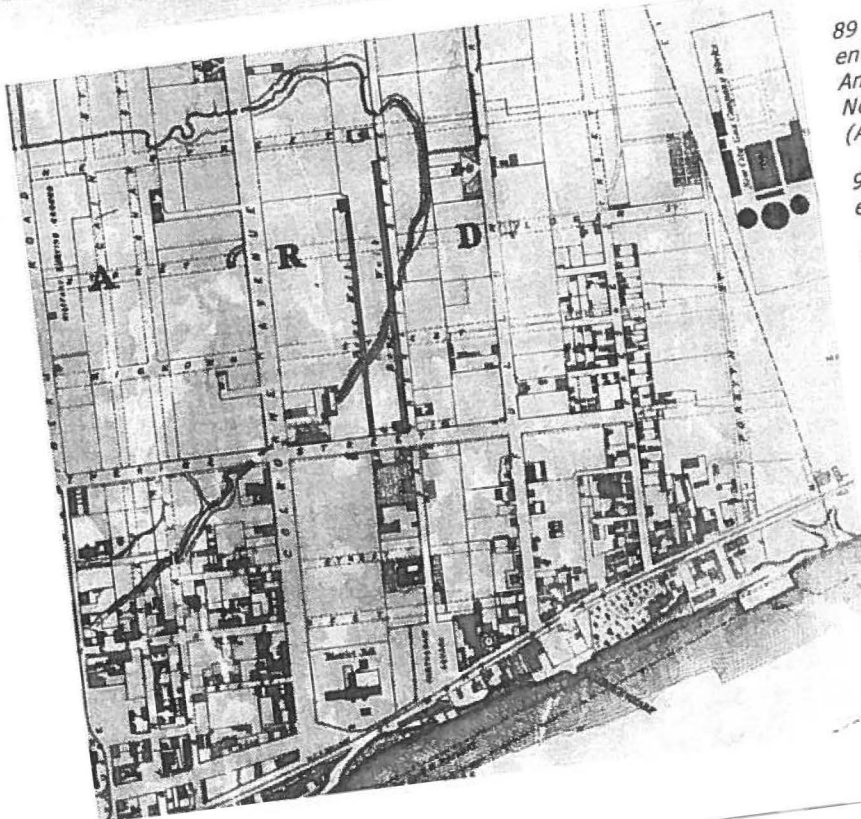
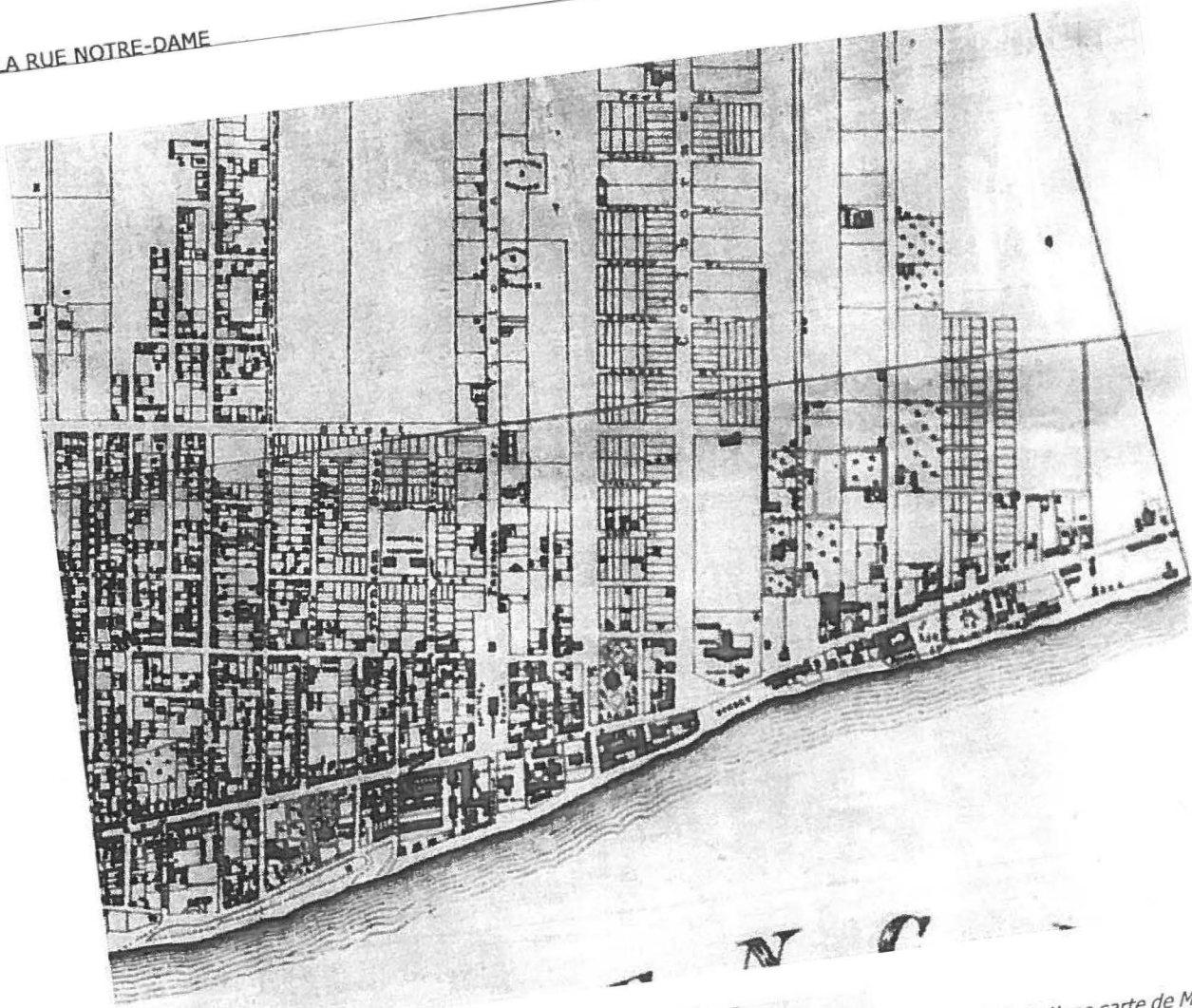
85 (suite de la page précédente)
Détails de la carte dite des « Fortifications Surveys » de 1868-1869 (ANC, Ottawa, NMC-52217 et NMC-52219)



86 La promenade du parc Sohmer
(Atelier d'histoire Hochelaga-Maison-
neuve, Ph QHM-LOIS-030)

87 Au parc Dominion, rue Notre-
Dame Est, en 1925 (Atelier d'histoire
Hochelaga-Maison-Neuve, Ph QHN-
LOIS-029)

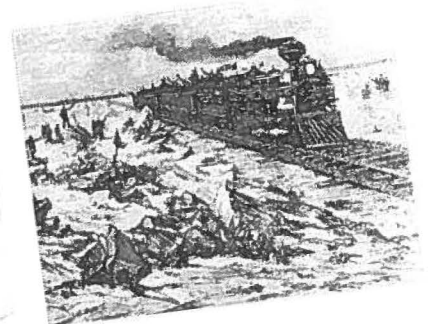
88 La place devant la prison du
Pied-du-Courant, en 1900 (photo ex-
traite de Pignon sur rue, p. 95)



89 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)

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

91 « Eisenbahn aus dem zugefrorenen St. Lawrenceflusse bei Montreal in Canada, 1880 » (ANC, Ottawa, C-046643)

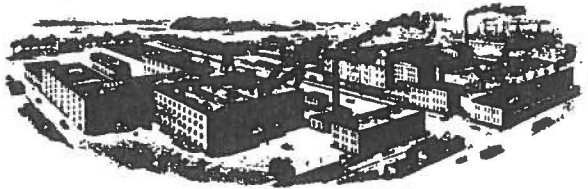


92 *L'usine de la Dominion Oil Cloth Co. dans le quartier Sainte-Marie (BNQ, fonds Massicotte, 4-126-c)*

93 *Le port dans le secteur du Pied-du-Courant en 1901 (BNQ, fonds Massicotte, 4-240-f)*

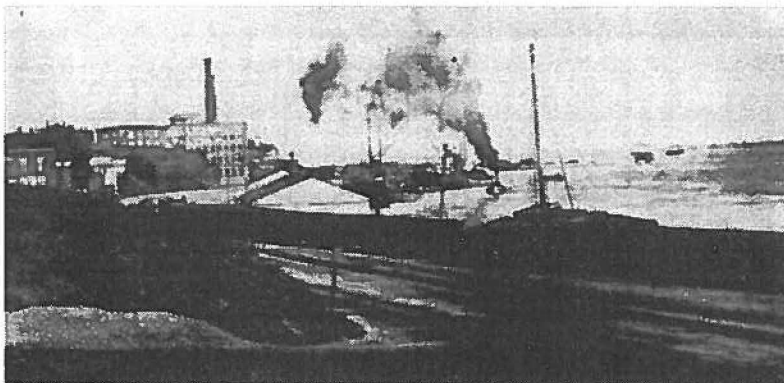
94 *La Canadian Rubber Co., 1840, rue Notre-Dame Est, en 1982 (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 208)*

THE DOMINION OIL CLOTH CO. Limited.



Fabricants de **PRELARTS** et **LINOLEUMS**, de diverses qualités, dans les dessins les plus nouveaux. Notre collection de **TAPIS CIRES POUR TABLES**, etc. Insistez pour avoir nos marchandises "Fabriquées au Canada." Vendues par tous les principaux marchands du pays.

BUREAUX ET ATELIERS MONTREAL

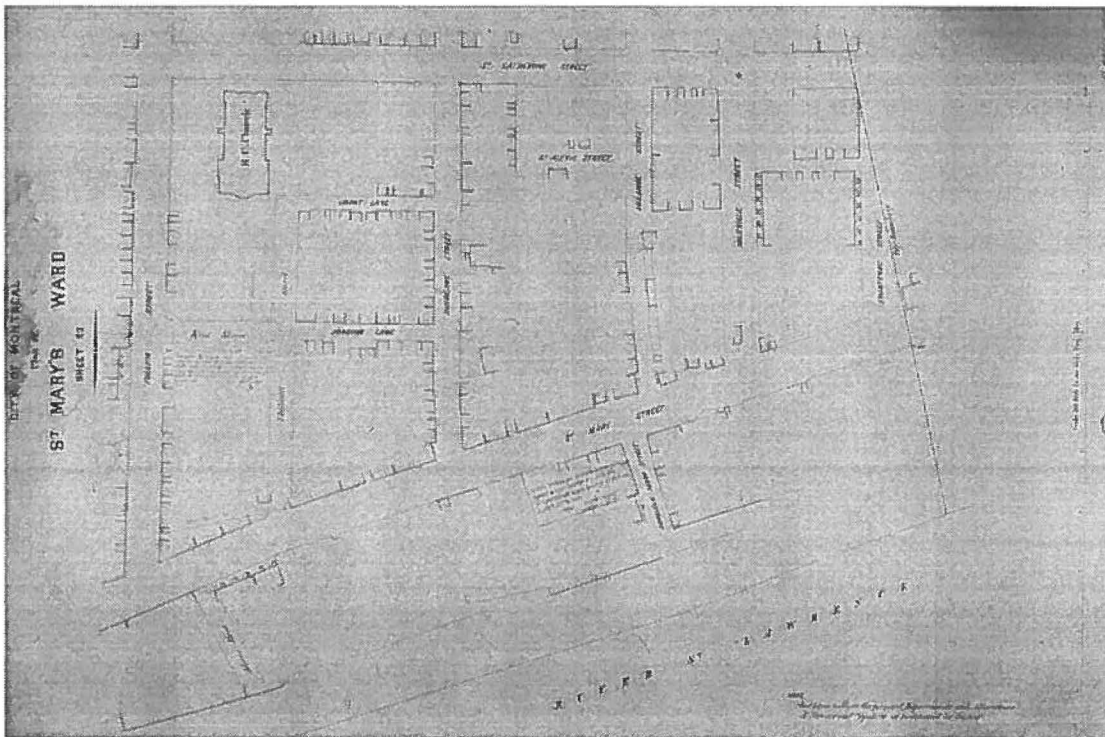
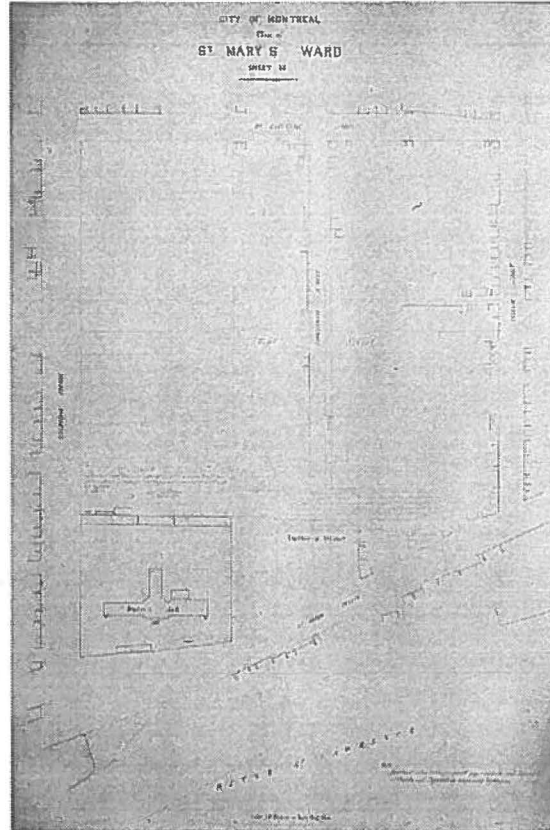
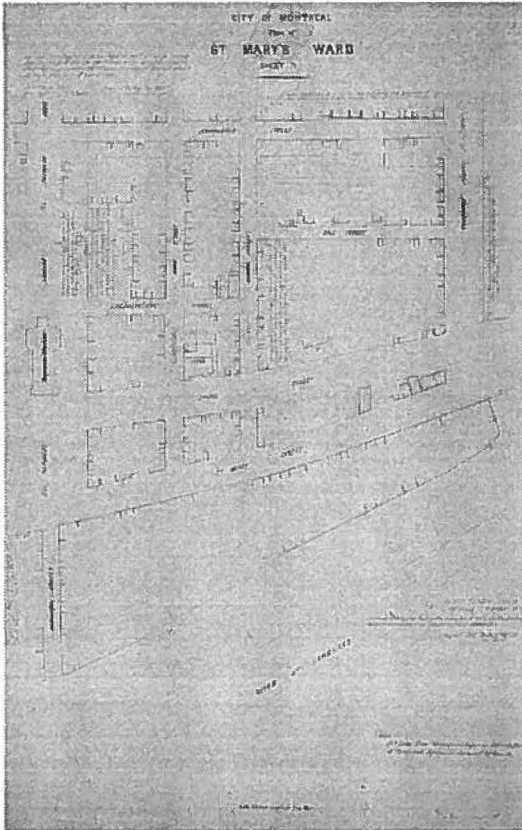


de l'occupation industrielle, jusque dans les années 1875-1880 [ill. 92, 93, 94, 96, 97]. Au-delà de la brasserie Molson, un tracé continu d'industries la borde ; le parc Bellerive garde la dernière fenêtre sur le fleuve [ill. 95, 99, 100, 98].

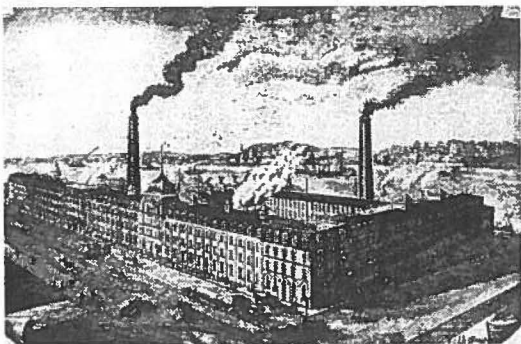
Hochelaga

Au-delà des limites de la cité s'étend la ville d'Hochelaga [ill. 101, 102] — c'est la « petite patrie » de Claude Jasmin — née du village nommé en l'honneur de l'établissement amérindien visité et décrit par Jacques-Cartier dans ses *Voyages*¹⁴. 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 sym-





95 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)

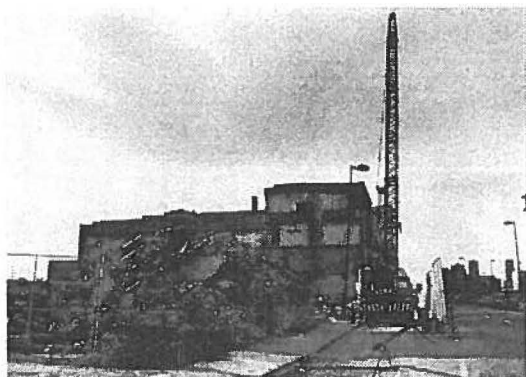


96 *La Canadian Rubber Co., ensemble industriel érigé à partir de 1874, vue en 1925 (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 209)*

97 *Démolition de la partie la plus ancienne de l'usine de la Dominion Rubber Co., rue Notre-Dame, en 1995 (Archives de la Maison du Fier Monde. Photo extraite de Joanne Burgess. Paysages industriels en mutation, p. 59)*

98 *Vue aérienne du port dans le secteur Sainte-Marie, vers 1950 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P11721)*

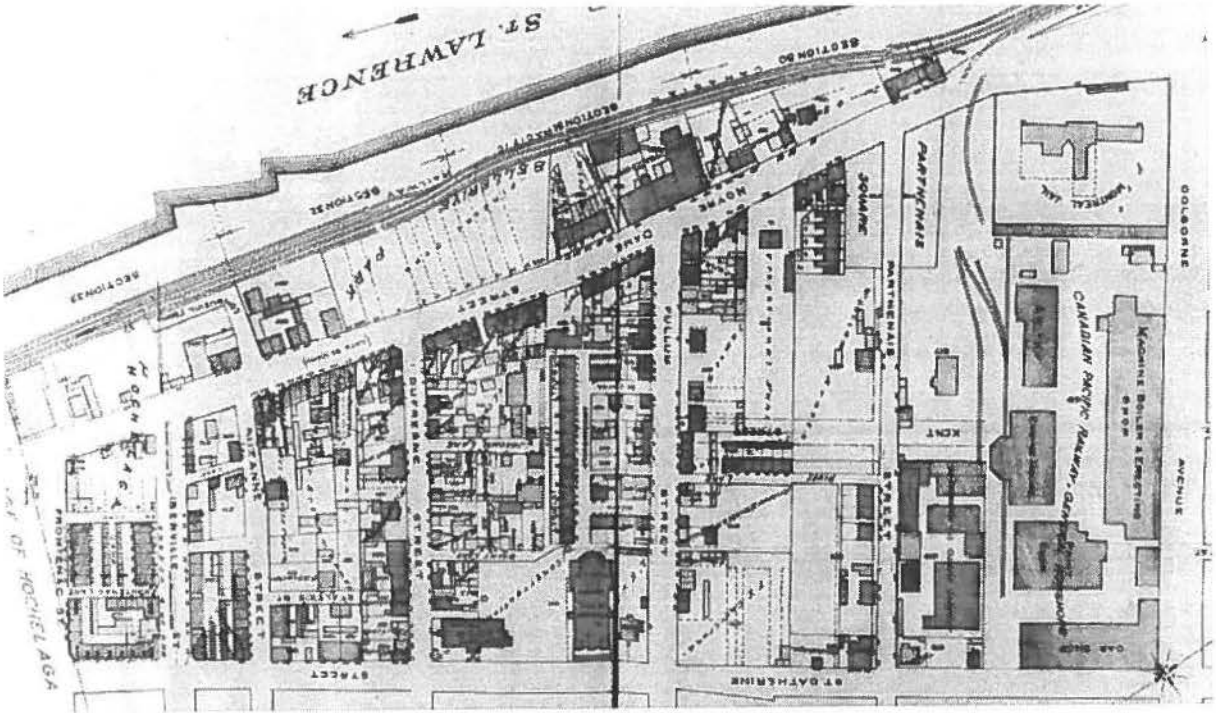
(page suivante)



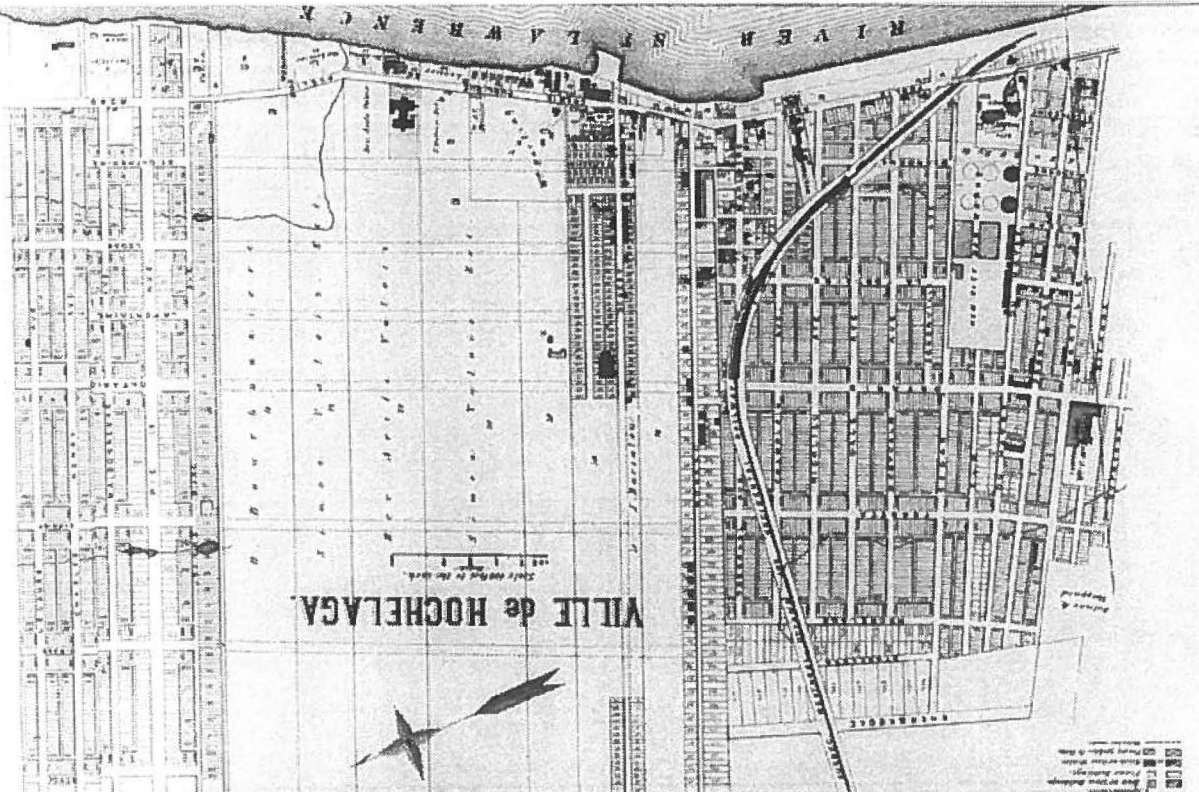
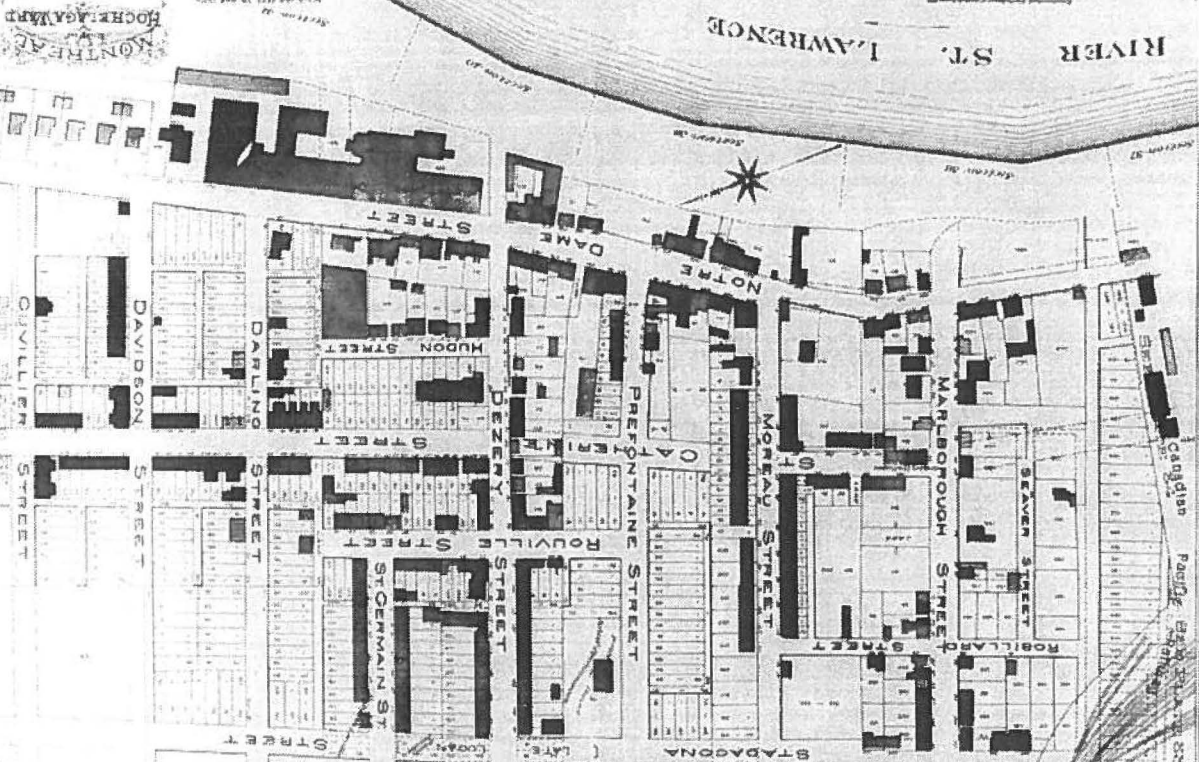
99 *Le quartier Sainte-Marie, carte de l'atlas Hopkins, en 1879 (ANC, Ottawa, NMC-16064)*

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





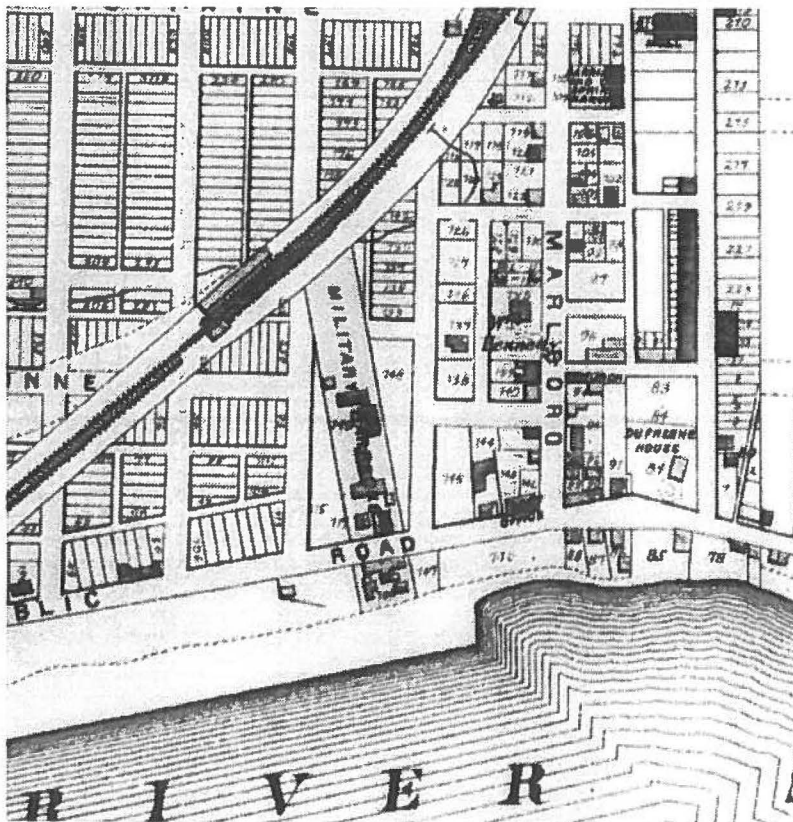
16297)



bolise 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. (R. Viau, *Au milieu, la montagne*, p. 51).

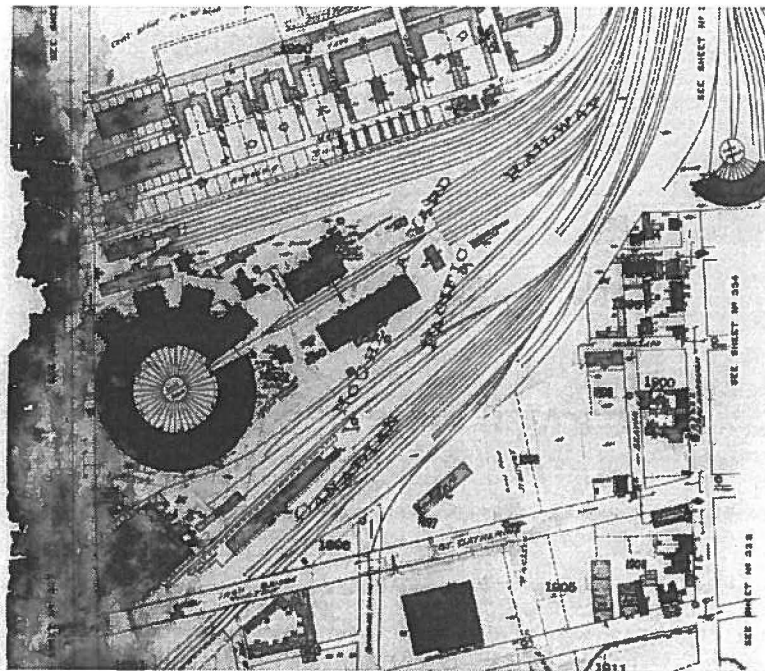
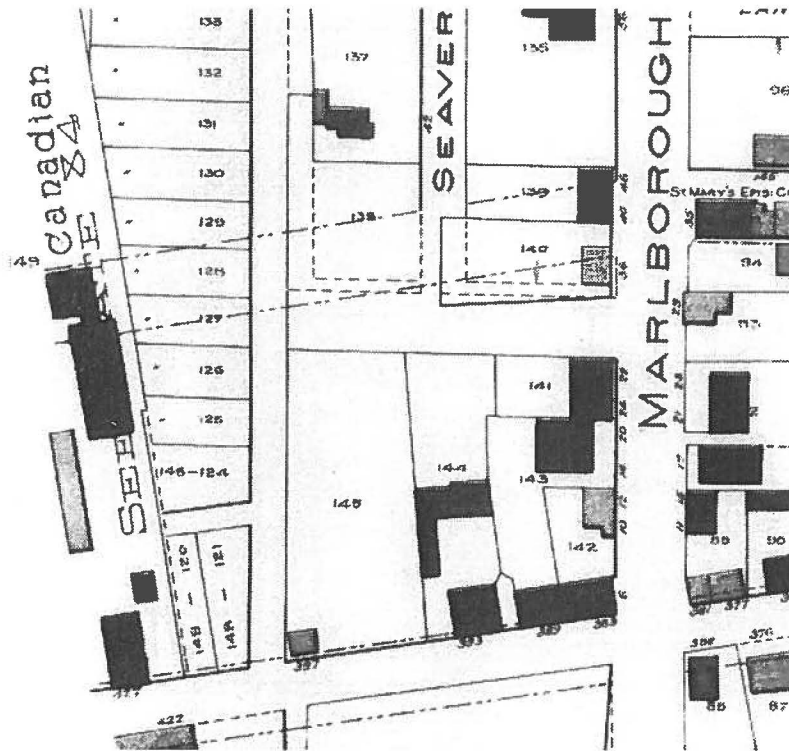
Les casernes d'Hochelaga ou *Hochelaga Barracks*, enclos militaire bordé d'un quai [ill. 103, 104, 105, 106] et occupé par le régiment de l'Artillerie Royale, y ont été édifiées en lieu et place des *Quebec Barracks*, rasés avec la butte de la citadelle. Au pied du courant Sainte-Marie, en face de la base aménagée sur l'île Sainte-



103 Manœuvre du régiment Royal Artillery, en face des casernes d'Hochelaga, au Pied-du-Courant, vers 1870 (Archives Notman, dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 16, et p. 276)

104 Manœuvre du régiment Royal Artillery, en face des casernes d'Hochelaga, au Pied-du-Courant, vers 1870 (Archives Notman, dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 15, et p. 276)

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



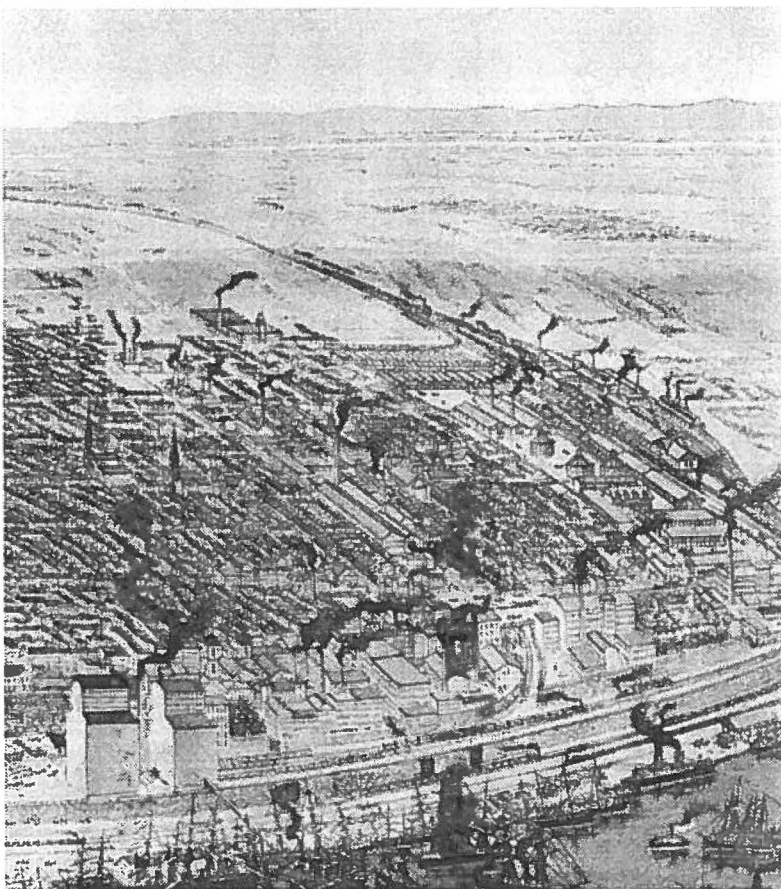
106 Détail de la carte de 1890 montrant les vestiges des Hochelaga Barracks (ANC, Ottawa, NMC-16297/85)

107 Atlas Goad, 1892. Secteur des Hochelaga Yards (ANC, Ottawa, NMC-16180, 328/363)

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'Hoche-

laga » ; 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 improvisées¹⁵.

Dans Hochelaga, l'effort d'industrialisation se concentre d'abord dans les *Hochelaga Yards* [ill. 107], *nomansland* marécageux situé entre Sainte-Marie et les *Hochelaga Barracks*. La *New City Gas Co.* (plus tard *Montreal Gas Works*) [ill. 108] s'y installe en 1873, rejointe trois ans plus tard, en 1876, par la ligne ferroviaire de la *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental* qui y installe son terminal, la gare Moreau¹⁶ [ill. 112]. À proximité, sur la rue Notre-Dame, la *Montreal City Passenger Railway* (plus tard *Montreal Tramways*) installe son terminal est, tandis qu'on construit les ateliers Hochelaga, au coin nord-est des rues du Havre et Sainte-Catherine [ill. 110]. C'est ainsi que, avec la traverse Montréal-Longueuil servie par voie ferrée sur la glace en hiver, de 1880 à 1883¹⁷ [ill. 111], le secteur Frontenac/Notre-Dame 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. 109].

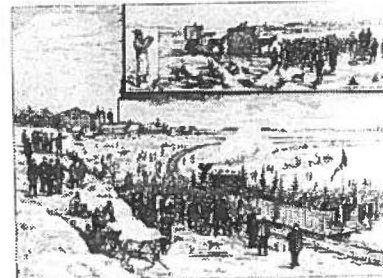


108 Construction du gazomètre en 1930 (Archives de Gaz Métropolitain. Photo extraite de Joanne Burgess. *Paysages industriels en mutation*, p. 41)

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

110 Les ateliers Hochelaga, coin des rues du Havre et Sainte-Catherine, en 1882. Édifice construit en 1899 après qu'un incendie ait devasté, l'année précédente des bâtiments plus anciens (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. *Architecture industrielle*, p. 206)

111 « Opening the Railway on the Ice » (BNQ, fonds Massicotte, 4-227-b)



Très tôt cependant, ce nœud « intermodal » se dilue, avec les circulations qui y croissent. Le Canadien Pacifique, créé en 1881, s'établit cette même année dans les *Hochelaga Yards* avec une vaste cour de triage, que domine sa célèbre rotonde [ill. 113] ; 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 1882 sur le square Dalhousie, coin des rues Notre-Dame et Berri, dont le chantier a d'ailleurs achevé l'arasement de la colline de la citadelle.

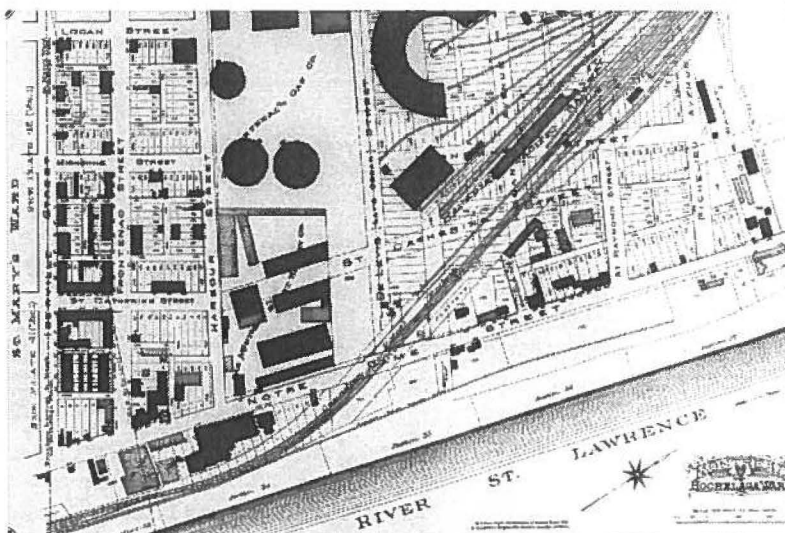
D'autre part, vers l'est, l'annexion de Hochelaga à Montréal, en 1883, donne une impulsion supplémentaire au développement de la ville au-delà des *Hochelaga Yards*. En 1890, une carte du quartier annexé [ill. 114, 102] montre les travaux proposés pour l'élargisse-

112 La gare d'Hochelaga d'après une gravure dans le *Canadian Illustrated News* (BNQ, fonds Massicotte, 3-192-d)

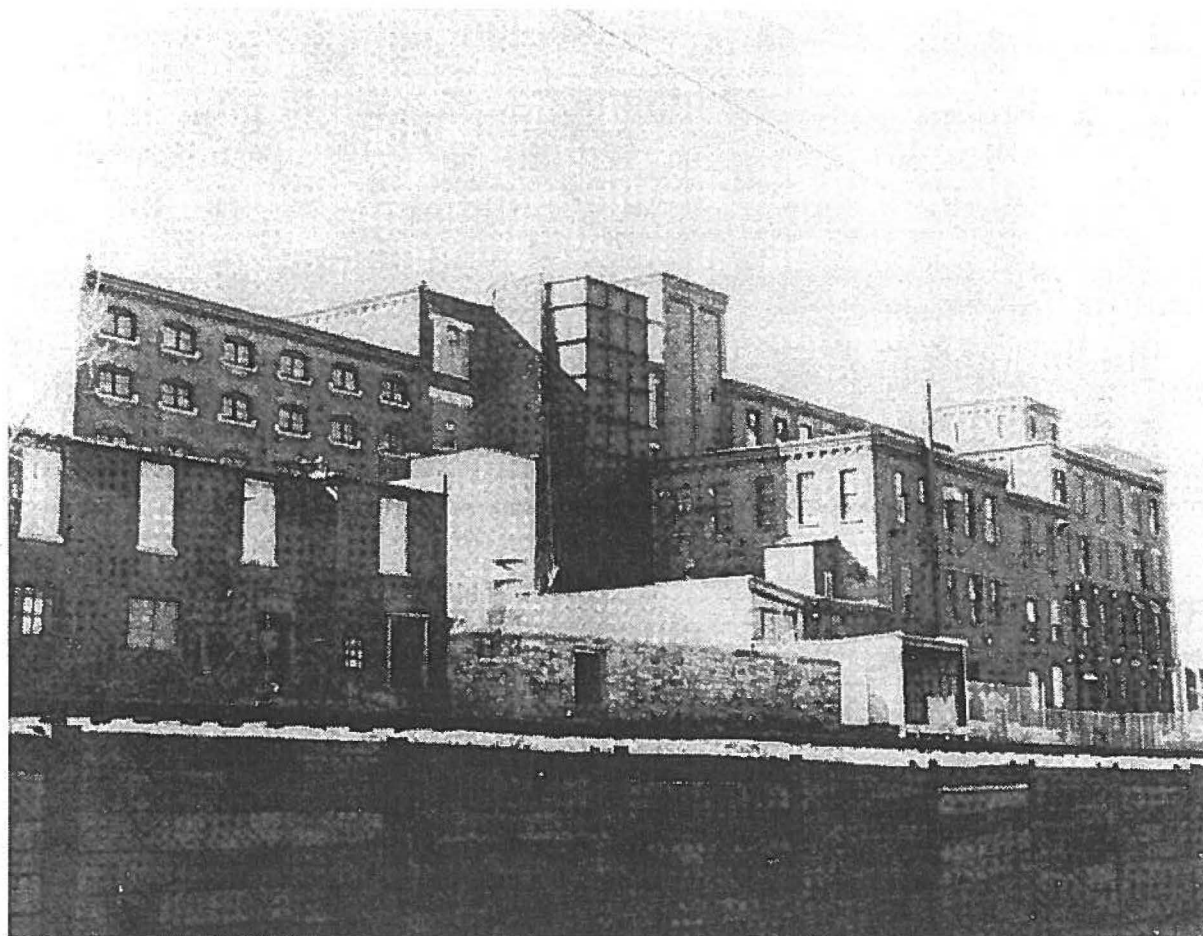


113 Ouvriers des ateliers de fabrication de wagons du Canadien Pacifique dans la cour de triage de Hochelaga (Archives du Canadien Pacifique Ltée. Photo extraite de Joanne Burgess. Paysages industriels en mutation, p. 57)

114 Carte du quartier Hochelaga (partie ouest : Hochelaga Yards). Plan des assureurs de 1890 (ANC, Ottawa, NMC-162297/84)



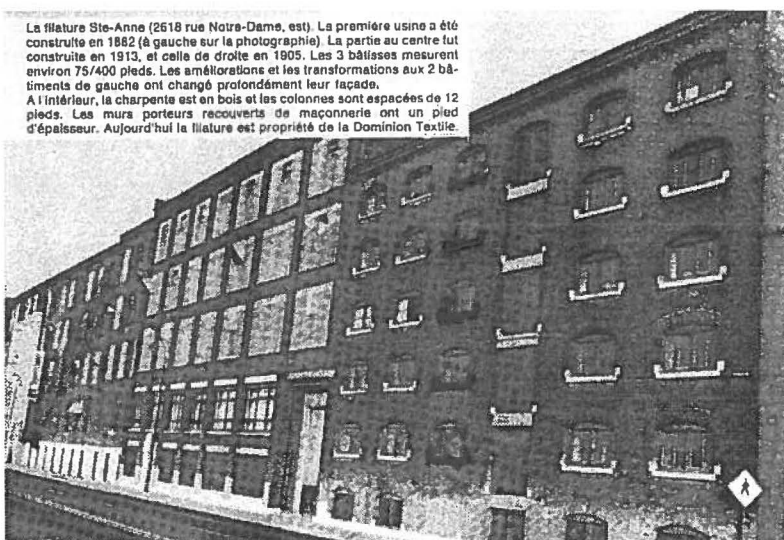
115 L'usine de la Ste. Anne Spinning Wool (Dominion Textile), au 2554-2618, rue Notre-Dame Est, en 1982. Bâtiments érigés à partir de 1882, agrandis en 1905 et 1912, démolis en 1984 (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 238)



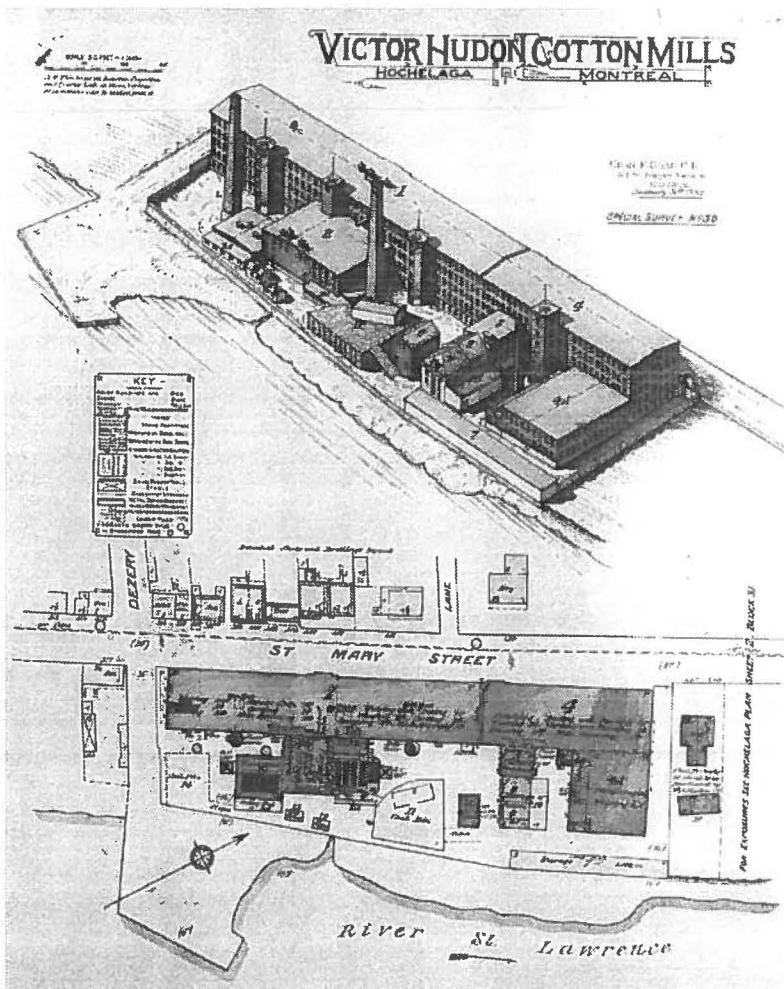
ment de la rue Notre-Dame Est, des limites de Sainte-Marie à la rue Moreau — la presse en fait grand cas jusqu'en 1892 — de même que le tracé du percement de la rue Sainte-Catherine, à travers les *Hochelaga Barracks* qui sont alors rasés [ill. 106].

Intensifiée avec le développement du port dans cette partie orientale de la ville, la circulation rue Notre-Dame — on la nomme encore « chemin public » quelques années avant l'annexion — devient alors d'autant plus lourde dans le secteur Hochelaga que de grandes industries attirent dorénavant trafic et habitations ouvrières. La *Ste. Anne Spinning Wool Co.* qui s'installe en 1882 au pied de la rue du Havre [ill. 115, 116] et la *Victor Hudon Cotton Mills*, ouverte depuis 1873 au pied de la rue Dézéry — et agrandie vers l'est en 1881 [ill. 117, 118] — comptent parmi celles-là ; puis, plus à l'est encore, en 1887, la *St. Lawrence Sugar Refining Co.* s'installe en 1887 [ill. 120, 119], vient tirer profit d'un quai en eau profonde et des voies ferrées qui longent désormais le Saint-Laurent.

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



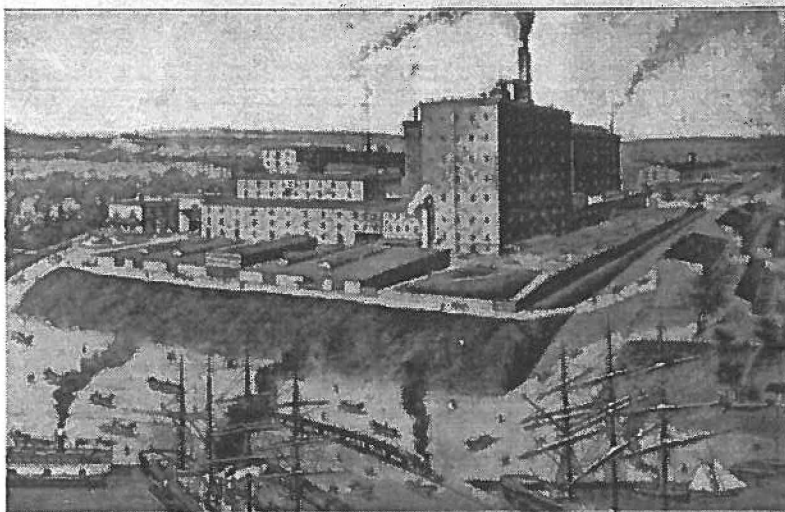
La filature Ste-Anne (2618 rue Notre-Dame, est). La première usine a été construite en 1882 (à gauche sur la photographie). La partie au centre fut construite en 1913, et celle de droite en 1905. Les 3 bâtiments mesurent environ 75/400 pieds. Les améliorations et les transformations aux 2 bâtiments de gauche ont changé profondément leur façade. À l'intérieur, la charpente est en bois et les colonnes sont espacées de 12 pieds. Les murs porteurs recouverts de maçonnerie ont un pied d'épaisseur. Aujourd'hui la filature est propriété de la Dominion Textile.



116 La Ste. Anne Spinning Wool, peu avant sa démolition, en 1984 (photo extraite de Pierre Larivière. *Évolution de l'architecture industrielle...*, p. 10)

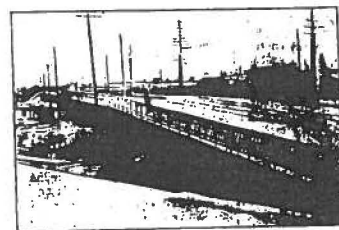
117 L'usine de la Victor Hudon Cotton Mills, à Hochelaga, en 1882. Carte de l'atlas Goad (ANC, Ottawa, NMC-10602)

A. BAUMGARTEN, President - THEO. LABATT, Vice-President - B. McNALLY, Sec'y-Treasurer



OFFICE:

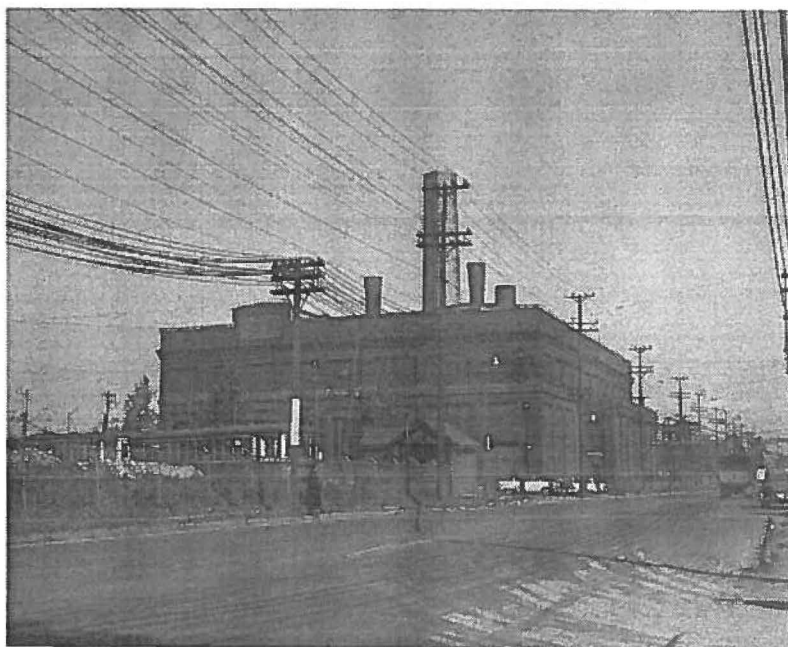
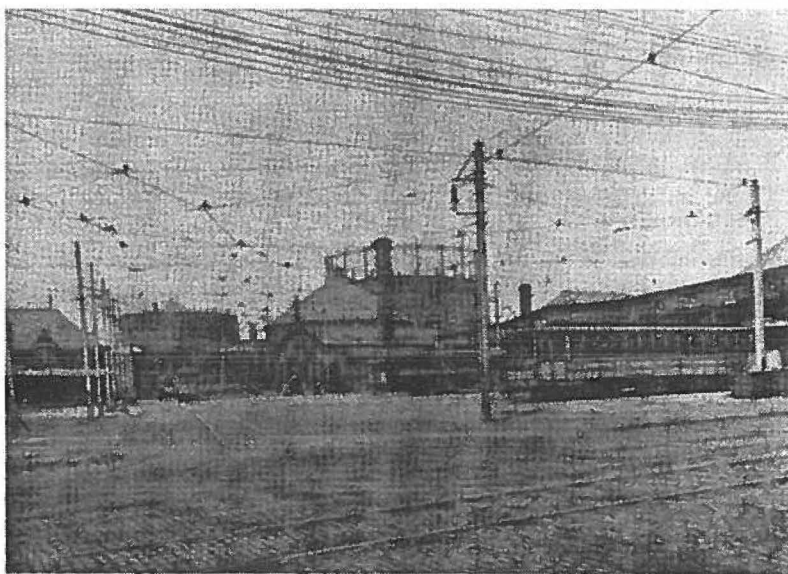
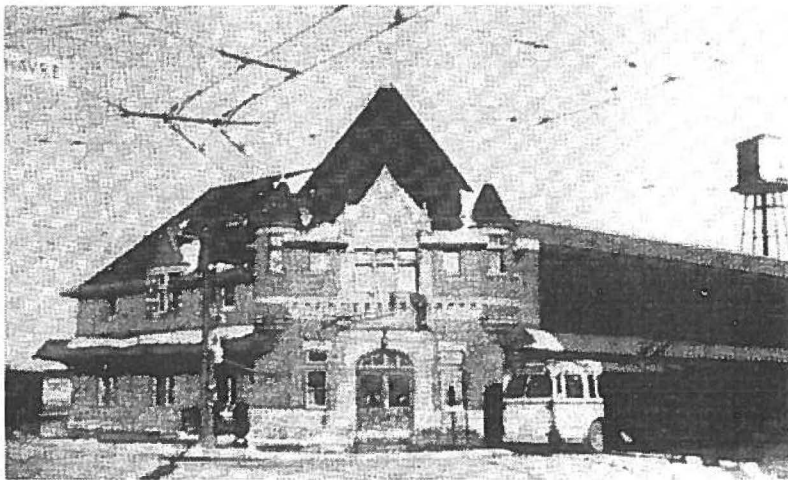
Quelques détails intéressants sur cette entreprise qui vient de se terminer.

[illegible]

LUC NOPPEN HISTORIEN D'ARCHITECTURE

121]. La rue Sainte-Catherine, qu'on perce donc, est aussitôt consacrée comme lien urbain. La *Montreal Street Railway*, par exemple, y relocalise après l'incendie son terminal passager (au coin sud-est formé avec la rue du Havre) [ill. 122], tandis qu'elle réserve à la rue Notre-Dame ses garages et la centrale d'énergie thermique qu'elle construit pour alimenter le réseau des « chars électriques » [ill. 123, 124], sans intention aucune de projeter là quelque image de marque. La rue Notre-Dame Est est devenue « le confin ».

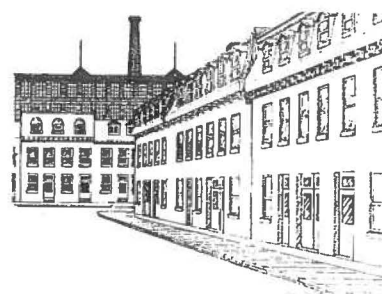
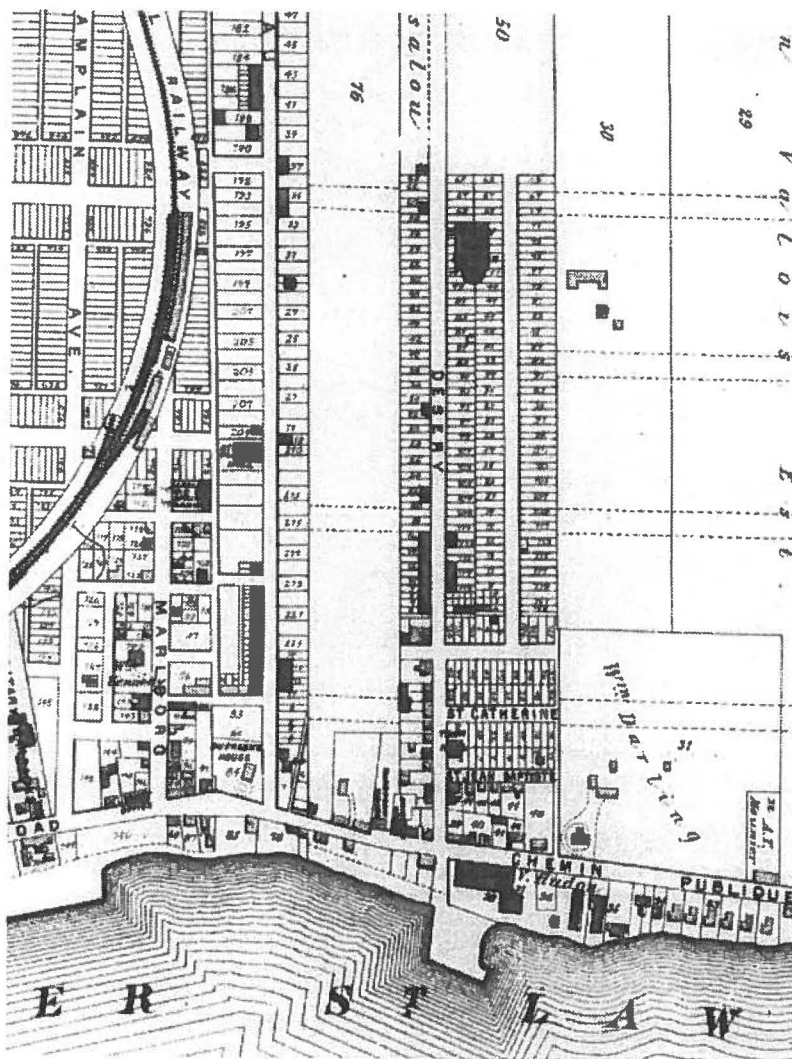
Il faut dire que le cœur du village d'Hochelaga n'a jamais été en contact avec la rue Notre-Dame Est. Le premier village, quelquefois appelé « le courant Sainte-Marie », s'est en effet développé autour d'un terrain donné par Jean-Baptiste Dézéry — le long de la rue de ce nom — afin qu'y soit construite une première chapelle. Une fois celle-ci in-



122 L'ancien terminus des tramways, rue du Havre, construit en 1898 par la Montreal Tramway Company (photo Maison du Fier Monde, extraite de Anne Fontaine, Rues et pignons, p. 43)

123 Les ateliers de la Montreal Street Railway à Hochelaga (photo extraite de Pignon sur rue, p. 128)

124 La centrale d'énergie électrique de la Compagnie des Tramways, démolie en 1961 (Archives de la Ville de Montréal)



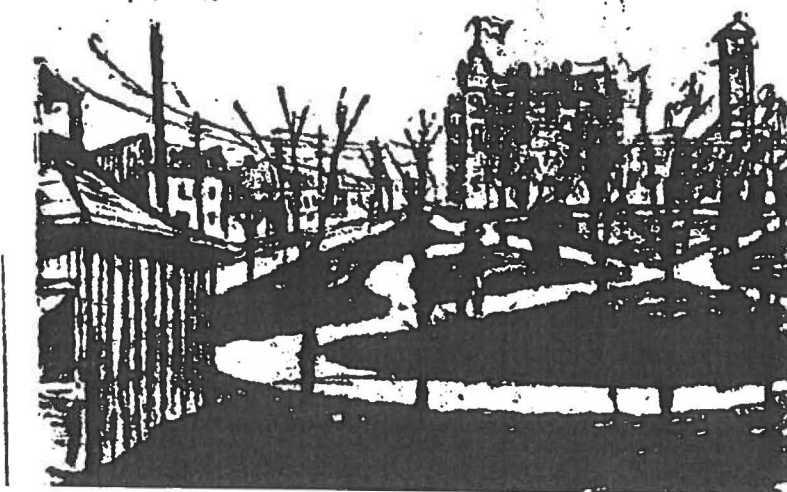
125 Détail de la carte de l'atlas Hopkins montrant le noyau du village d'Hochelaga en 1879 (ANC, Ottawa, NMC-16064)

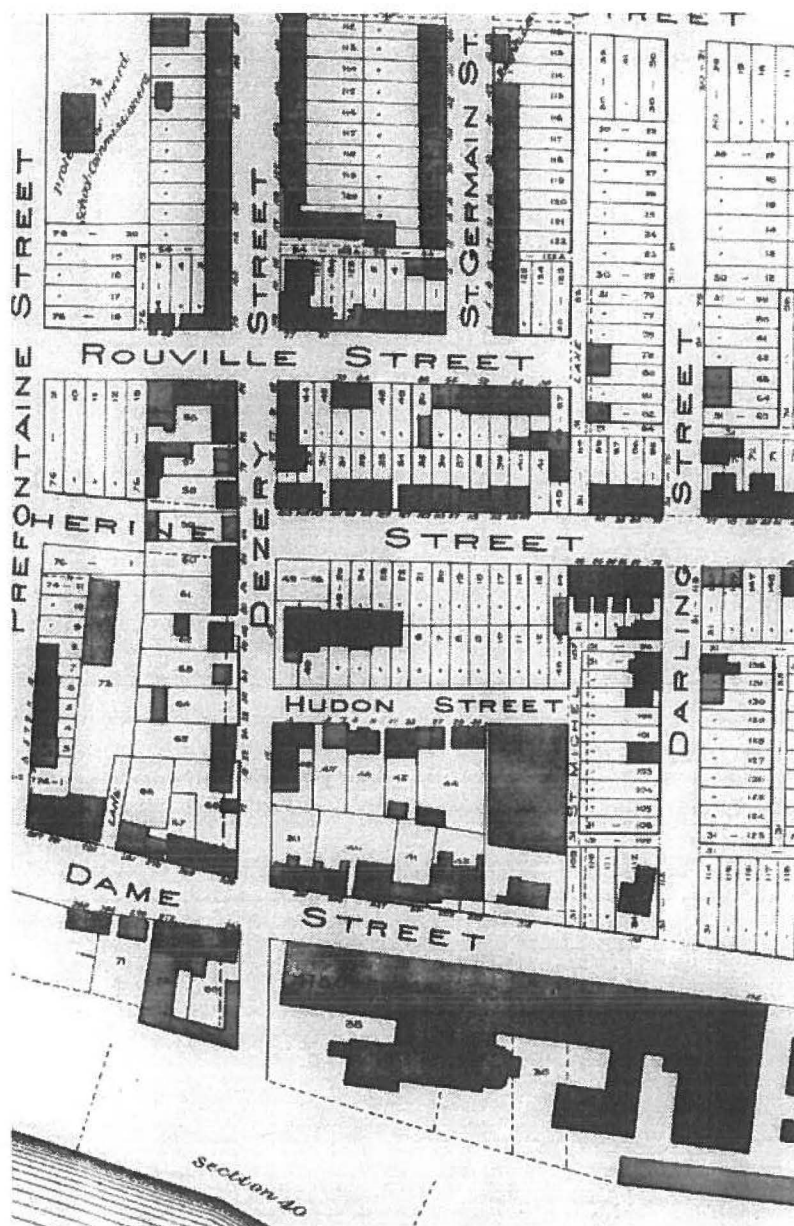
126 Le Parc Bumbray, aujourd'hui parc Dézéry, en 1903. (BNQ, fonds Massicotte, 3-198-b)

127 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)

Le Parc Bumbray

Patrim 2-7-03





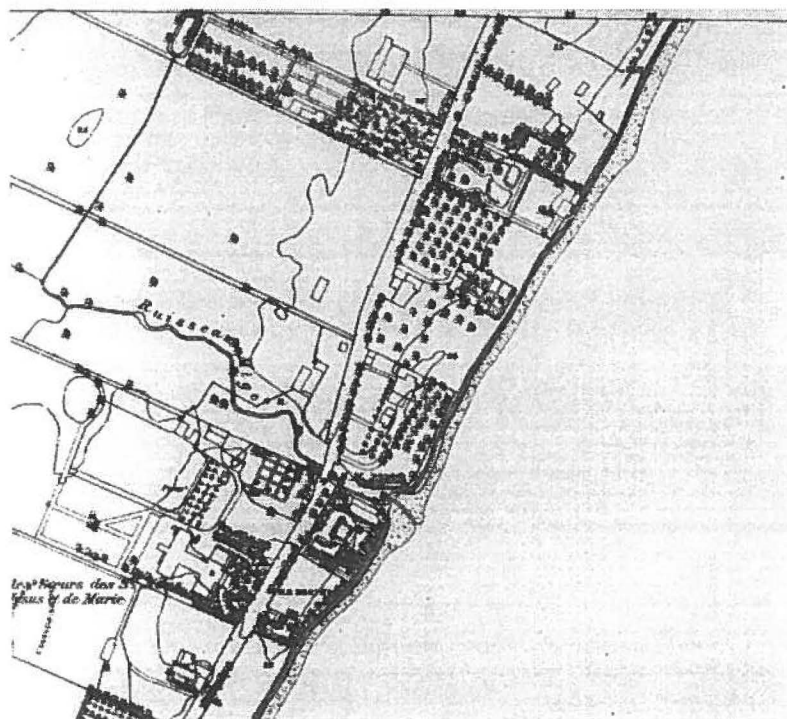
128 Détail du plan des assureurs de 1890 montrant le noyau de Hochelaga, avec la figure de l'hôtel de ville sur la rue Dézéry (ANC, Ottawa, NMC-16297/85)

129 Vue aérienne de la rue Notre-Dame dans le secteur de Hochelaga Yards, vers 1950 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P14105)

130 Vue aérienne de la rue Notre-Dame dans le secteur de Hochelaga Yards, vers 1950 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P14106)



cendrée, en 1875, et tandis qu'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 [ill. 125, 128] ; 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. 126]. Tout s'est en fait passé comme si la manufacture de Victor Hudon (la *Victor Hudon Cotton Mills*) et son ensemble d'habitations ouvrières, construit rue Saint-Germain en 1881 [ill. 127], avaient excessivement comprimé, dans ce secteur, le centre institutionnel auquel les emplacements au nord, de surcroît,



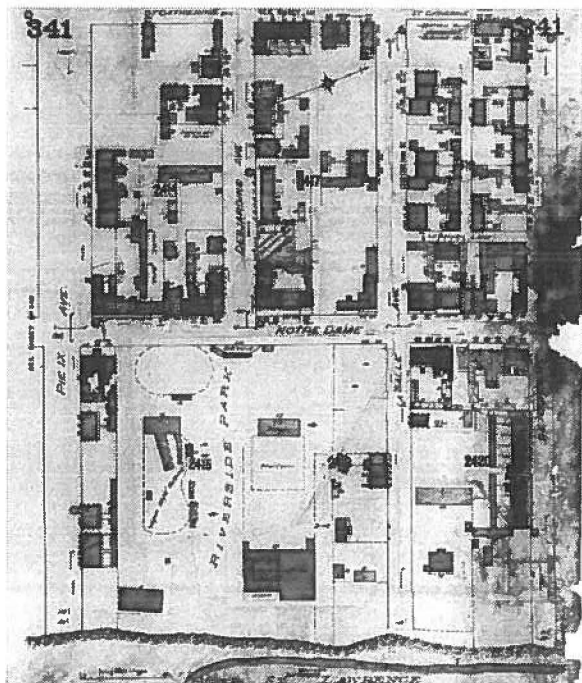
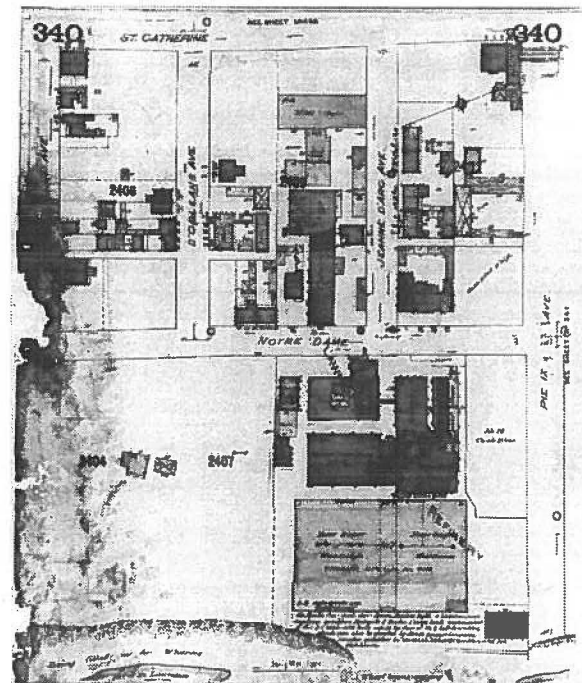
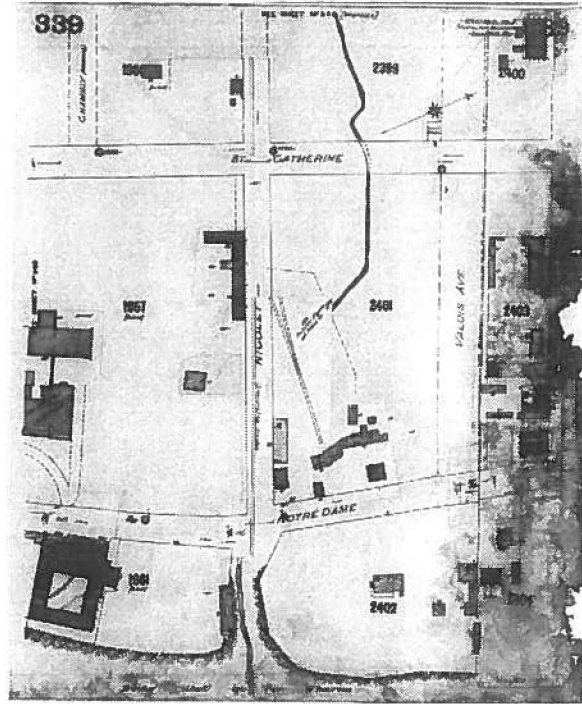
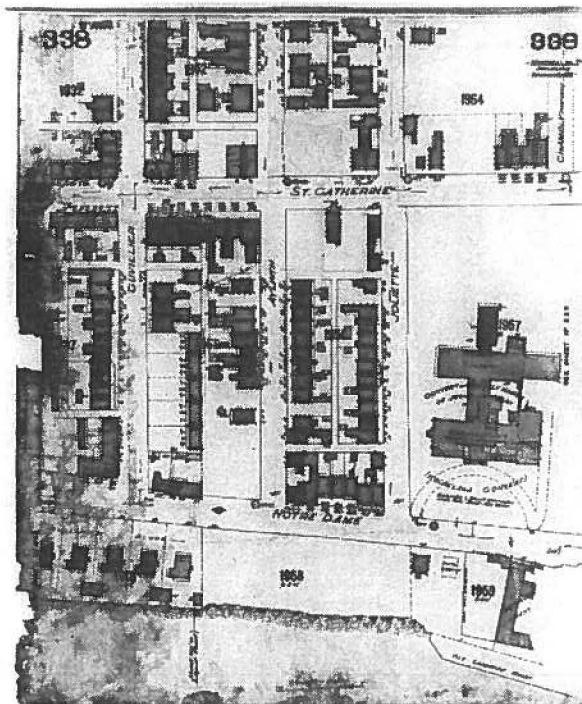
131 Détail d'une vue aérienne de la rue Notre-Dame Est, vers 1950 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P14105)

132 Détail de la carte des « Fortification Surveys » montrant la section de Maisonneuve, à l'est du ruisseau Migeon (ANC, Ottawa, NMC-52214)

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 Alphonse-D. Roy) [ill. 131]. La rue a fait l'objet de nouveaux travaux d'élargissement le 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 [la rue Valois, à l'époque] »¹⁹ a permis d'enfin l'élargir à quelque 60 pieds, emprise qu'elle a conservé jusqu'en 1971, malgré quelques améliorations sporadiques et très localisées [ill. 129, 130].

Peu à peu définie essentiellement comme axe de l'industrie, dont elle portait l'expansion vers l'est, la rue Notre-Dame Est dû en effet aussi compter, à partir de 1901, avec l'attraction de la nouvelle voie ferrée du *Châteauguay & 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 de développement industriel qui déterminerait le



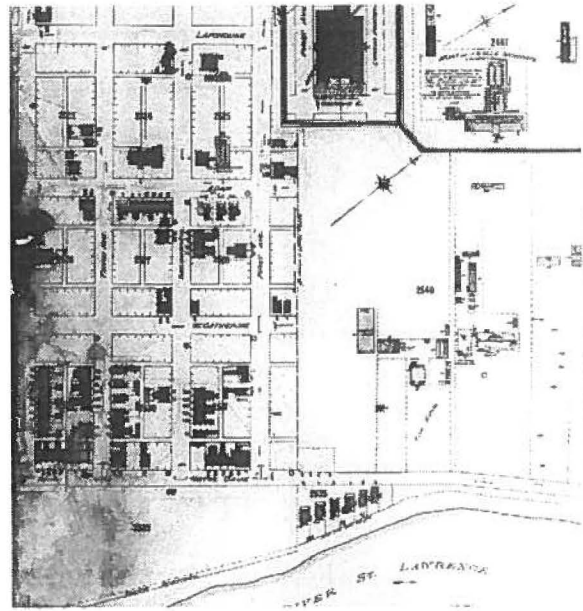
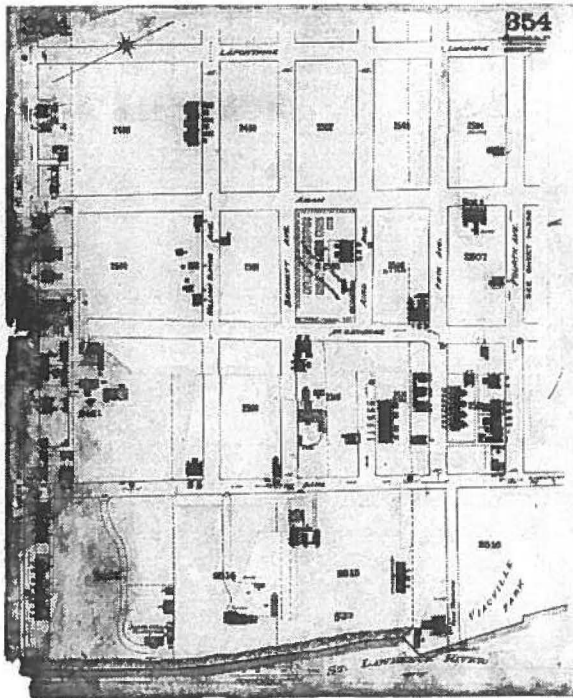
135 Atlas Goad, 1892. Secteur de la rue Nicolet (ruisseau Migeon canalisé) et Valois, à Hochelaga. En bas à gauche, en face du couvent d'Hochelaga, le monastère des Carmélites est devenu le monastère des Récollets, en date de la révision de l'atlas (ANC, Ottawa, NMC-16180, 339/363)

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

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

137 Atlas Goad, 1892. Secteur des rues Pie-IX, Desjardins, De La Salle et Letourneux (ANC, Ottawa, NMC-16180, 341/363)

[illegible]



139 *Atlas Goad, 1892. Maisonneuve, de la rue Letourneau à la 4^e avenue (ANC, Ottawa, NMC-16180, 357/363)*

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

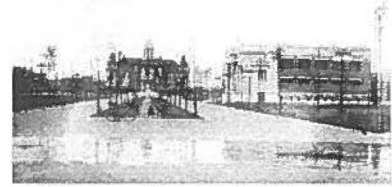
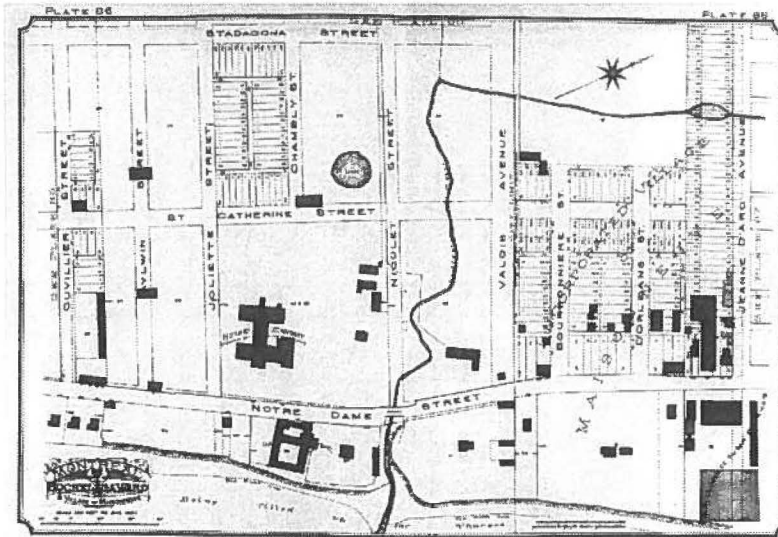
développement de la Cité de Maisonneuve.

En 1892, l'atlas Goad dresse un portrait détaillé de l'occupation du territoire, de part et d'autre de la rue Notre-Dame Est, de Saint-Marie à Maisonneuve, en passant par Hochelaga [ill. 133-137, 139-140].

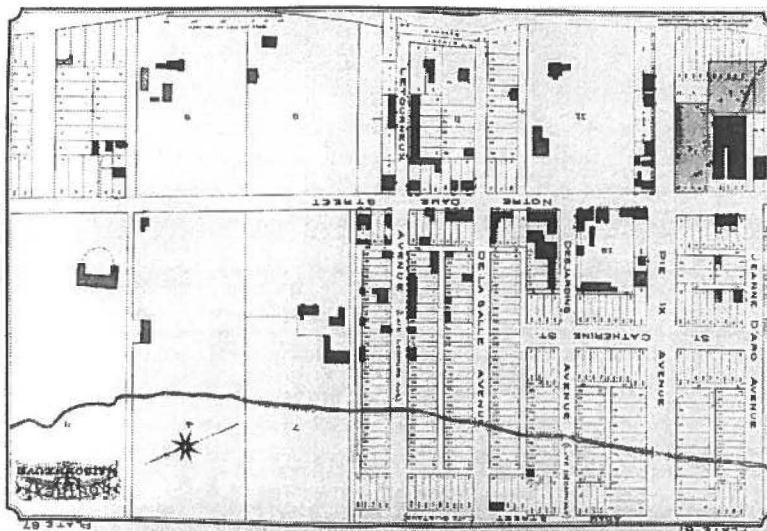
Maisonneuve

C'est l'annexion d'Hochelaga, en 1883, qui en quelque sorte crée la Cité de Maisonneuve²⁰. Quelques grands propriétaires terriens, financiers et industriels, anticipaient là depuis plusieurs années le développement de l'est de la métropole [ill. 125] 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 li-

mites d'une part les terres de la famille Bourbonnière [ill. 132], à l'est de la rue Valois et d'autre part les terres de Charles-Théodore Viau (la 1^{re} Avenue dans le secteur Parc-Viau) [ill. 146]. La rue Notre-Dame Est, qui se rétrécit à 50 pieds dès qu'elle franchit les limites de la Cité [ill. 141, 142], se compose en une véritable « porte de Maisonneuve » aux abords de la *St. Lawrence Sugar Refining Co.* (aujourd'hui la Sucrerie Lantique), où elle perd en largeur les aires de débarquement de la raffinerie (au sud) et de la tonnellerie (au nord) qui capturent son passage.



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

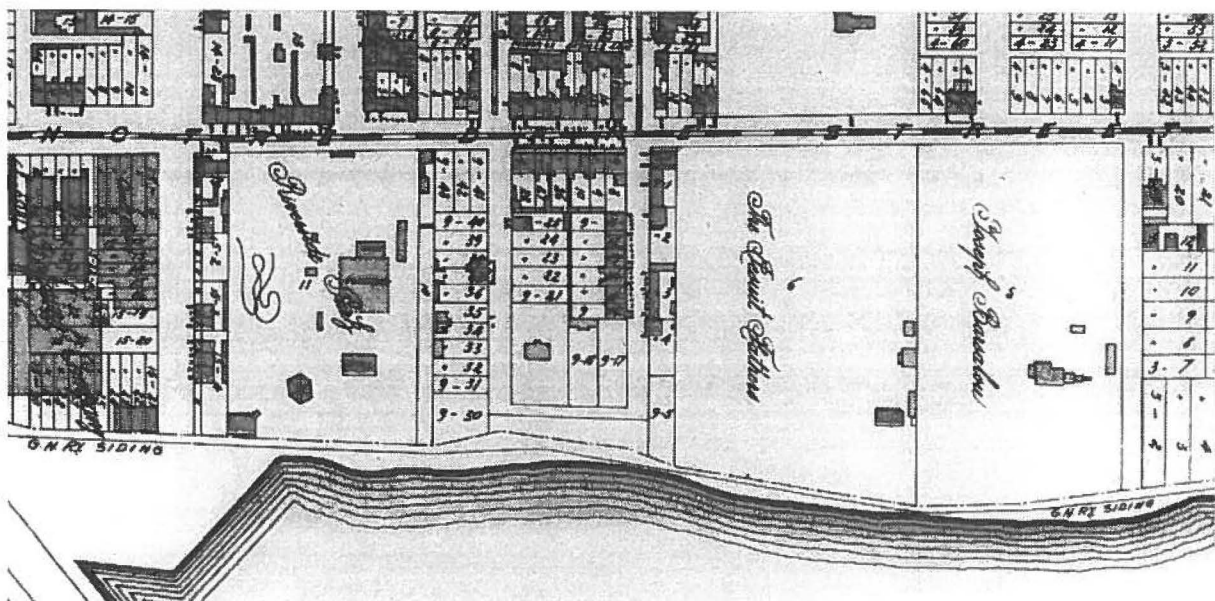


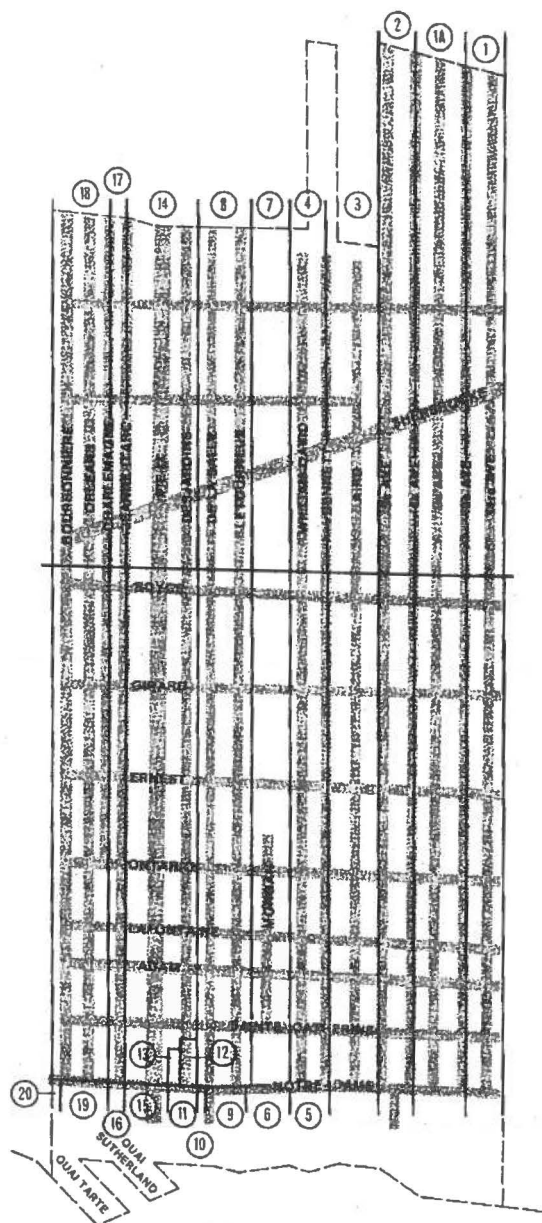
142 Carte de Maisonneuve. Plan des assureurs de 1890 (ANC, Ottawa, NMC-162297/87)

143 Détail de la carte de Pinsonneault, 1907, montrant les parcs du côté sud de la rue Notre-Dame (ANC, Ottawa, NMC-16305)

144 La perspective Morgan, le marché et le bain public de la Cité de Maisonneuve, vers 1915 (photo Notman, extraite de Le patrimoine de Montréal, p. 49)

145 L'hôtel de ville de Maisonneuve (photo Alain Laforest, extraite de Paul-André Linteau, Maisonneuve..., p. 201)

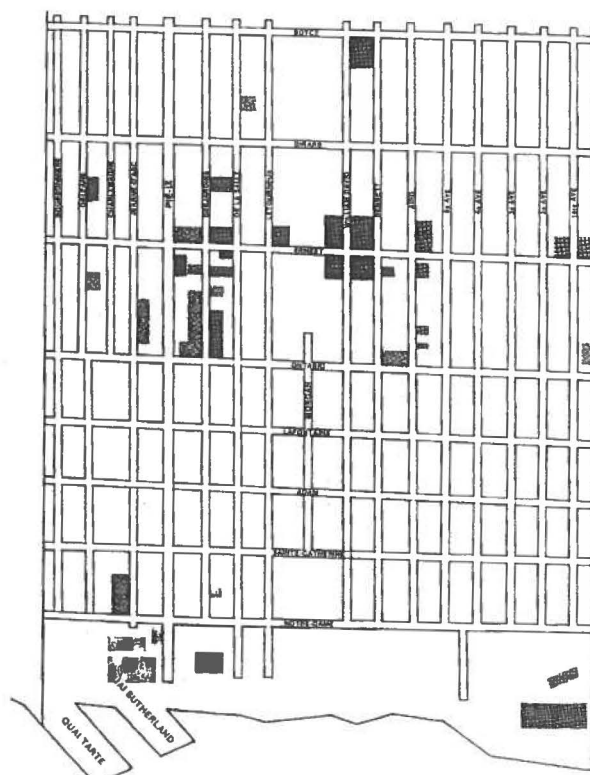
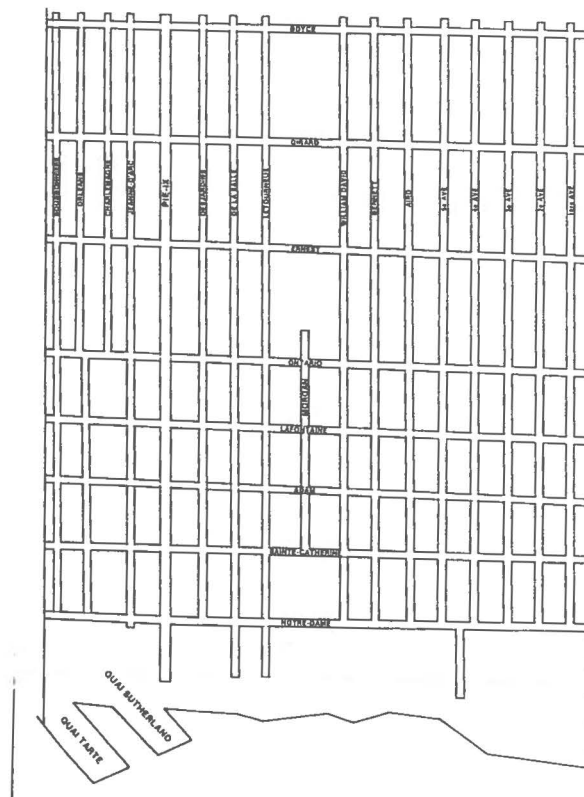




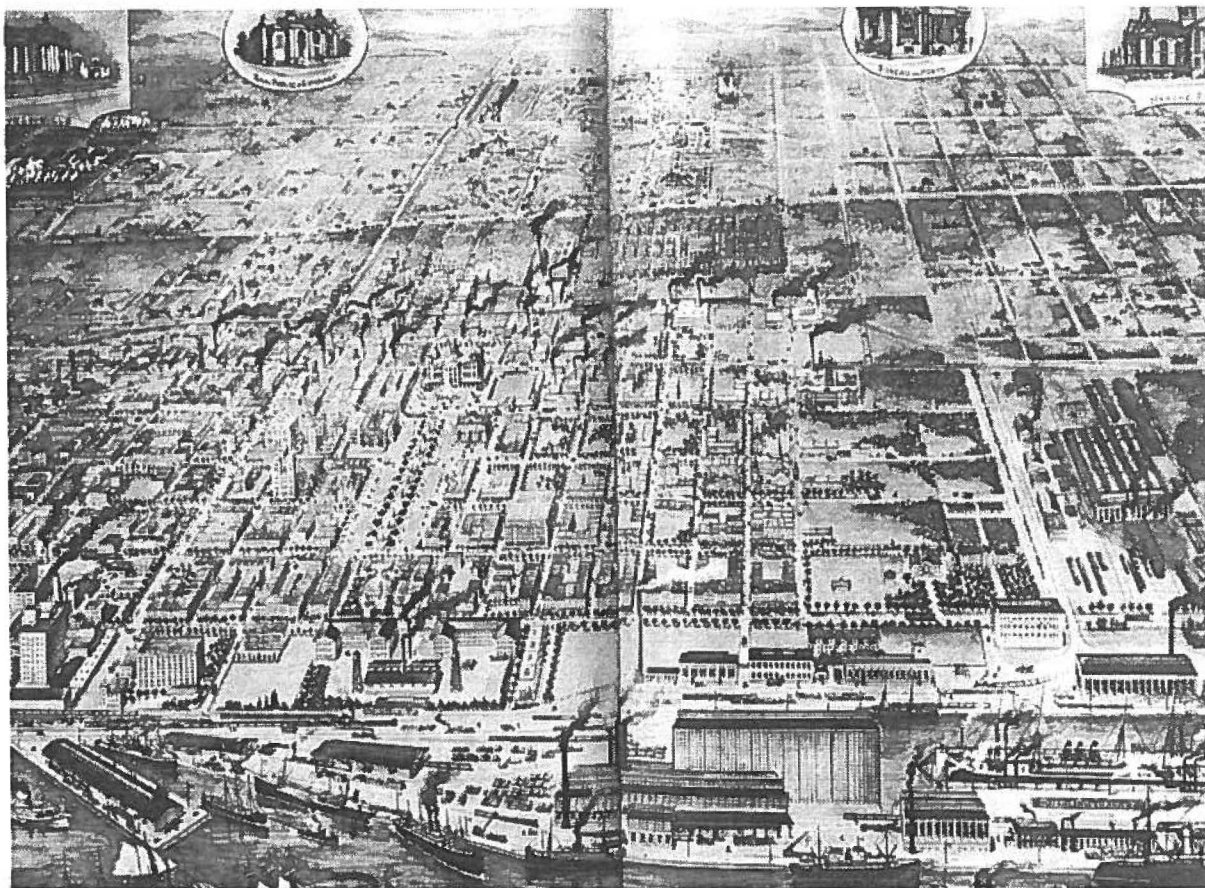
146 Les grands propriétaires de Maisonneuve (carte extraite de Paul-André Linteau, Maisonneuve..., p. 53)

147 La grille, orthogonale et rigoureusement symétrique des rues de Maisonneuve (carte extraite de Paul-André Linteau, Maisonneuve..., p. 85)

148 Localisation des industries à Maisonneuve : au nord, le long de la voie ferrée, au sud, sur le port (carte extraite de Paul-André Linteau, Maisonneuve..., p. 111)



Avant 1890
Entre 1890 et 1907
Entre 1907 et 1914



149 Vue à vol d'oiseau de la Cité de Maisonneuve, en projet (Document extrait de Paul-André Linteau, *Maisonneuve...*, p. 152-153)

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 Roi avant la correction du tracé en 1841 [ill. 147] ; c'est avec une rigueur tout orthogonale que la rue Notre-Dame — le chemin du Roi redressé — participe au tracé de la ville nouvelle, entre la rue Bourbonnière et la coulée du ruisseau Molson (à l'est de la rue Vimont)²¹.

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 industries 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), déménage en 1912 rue Ontario, dans un immeuble majestueux [ill. 148, 145]. Semblablement, au premier poste de pompiers de la rue

Notre-Dame, s'ajoute un second, en 1906, rue Ontario ; dès ces années, comme dans Hochelaga, 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 au début de la Première Guerre mondiale montre bien ce statut d'interface port / ville acquis par



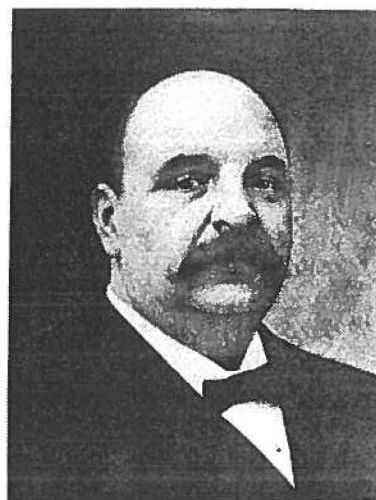
150 Vue aérienne des abords de la compagnie Canadian Spool Cotton Co (devenue par la suite la J.P. Coats) (Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-INDU-001)

151 La Canadian Spool Cotton Co, au coin sud-est du boul. Pie-IX et de la rue Notre-Dame Est. Édifice construit en 1909, vu en 1981 (démoli) (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 212)

152 Charles-Théodore Viau, industriel et promoteur, qui laissa son nom à « Viauville », secteur est de Maisonneuve (photo extraite de Paul-André Linteau, Maisonneuve..., p. 45)

la rue Notre-Dame Est, à l'instar de la rue de la Commune, d'ailleurs : entrepôts et édifices commerciaux forment une façade continue sur sa rive nord, devant l'alignement tout aussi suivi des quais et des sites industriels, au sud [ill. 149]. Tout au plus, dans le paysage urbain, l'axe Notre-Dame sert-il de base à la composition graphique des deux grands axes monumentaux Morgan [ill. 144] et Pie-IX ; l'un perspectif et l'autre circulatoire, ils se constituent en butant, justement, sur Notre-Dame — et non au-delà. Dans cet-

te optique, le parc Champêtre qui prolonge aujourd'hui la coulée de l'axe Morgan — dont il dilue, ce faisant, la définition « 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 clôt la perspective Morgan ; de fait, au pied de la rue Pie-IX [ill. 143], le *Riverside Park* est ainsi

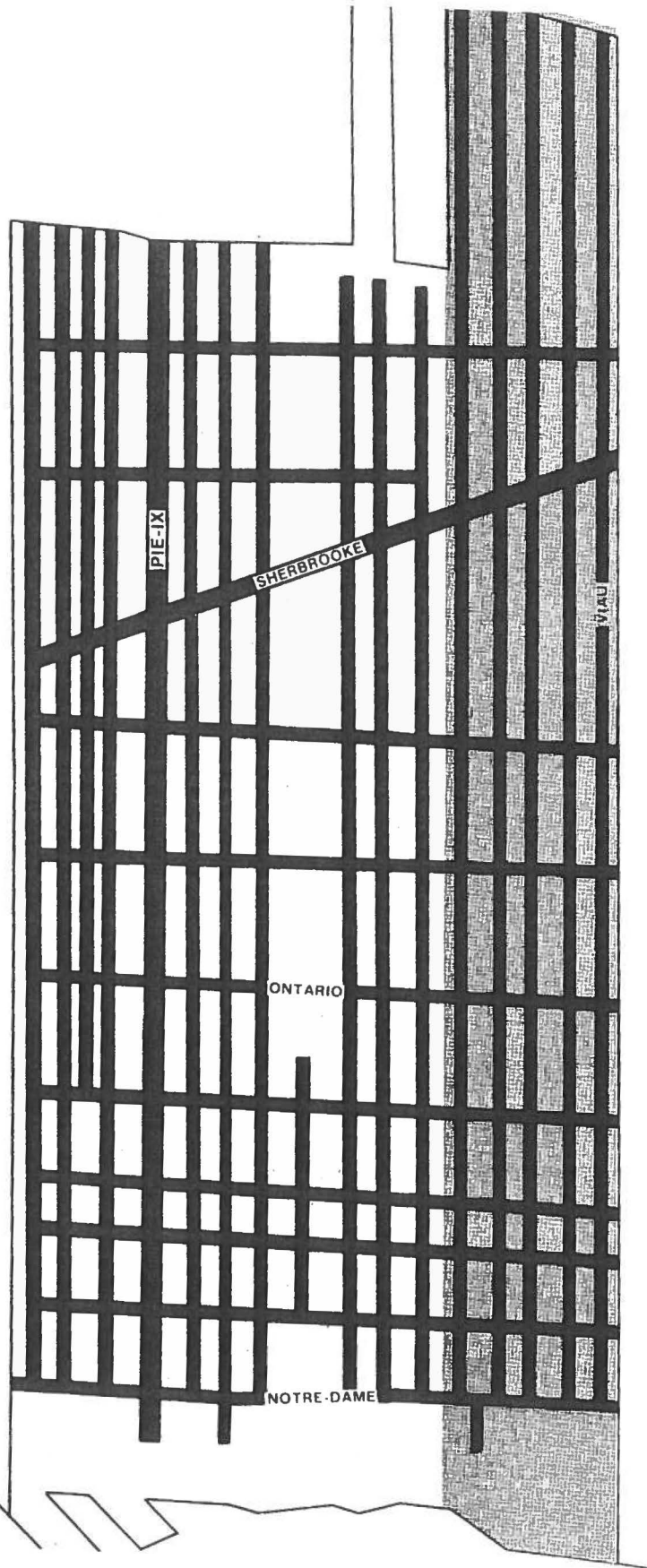


remplacé en 1907 par l'usine de la *Canadian Spool Cotton Co.* [ill. 150, 151].

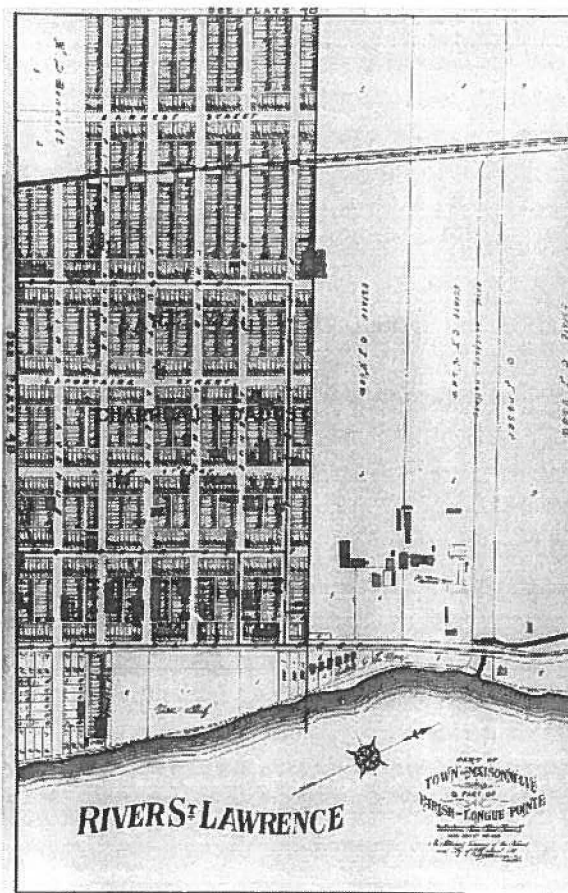
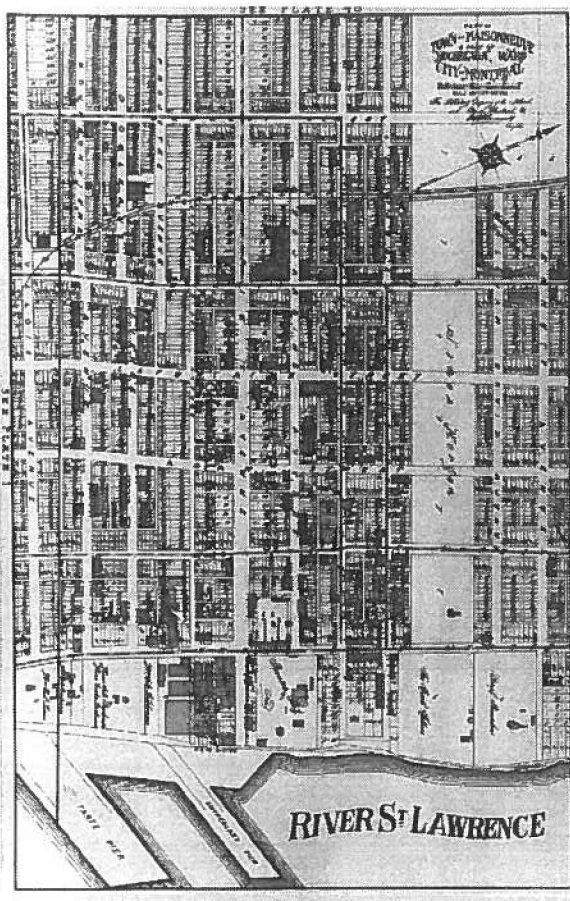
L'élan originel de la Cité de Maisonneuve ne consacrer donc pas plus l'urbanité de l'axe Notre-Dame que ne l'avait fait l'établissement d'Hochelaga : le développement oriental de la rue freine d'ailleurs dans les années 1890, laissant, au-delà de la rue Letourneux [ill. 142], les fermes Morgan et Bennett non loties. C'est dans ce contexte que Charles-Théodore Viau [ill. 153], en 1898, réclame à son tour la constitution en une municipalité autonome de sa propriété de l'est de Maisonneuve [ill. 153], 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, entre 1900 et 1914, un bâti d'une étonnante uniformité [ill. 154, 155]. 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 finalement donnera lieu à la perspective et au parc Morgan²² ; 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 Centre de soins prolongés de Montréal) [ill. 156].

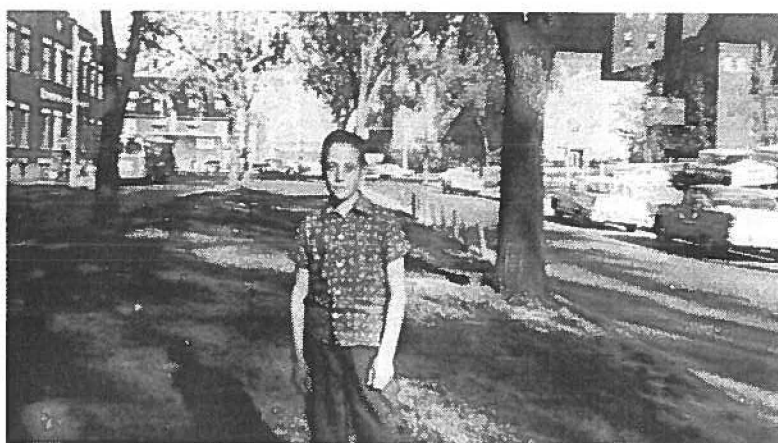
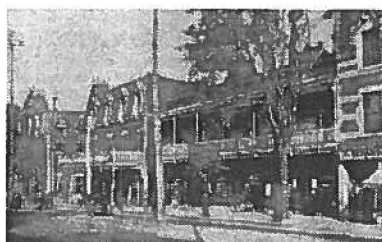
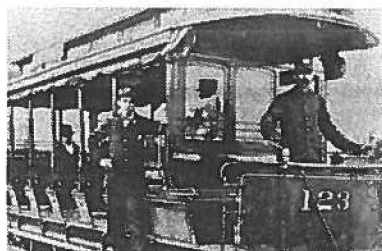
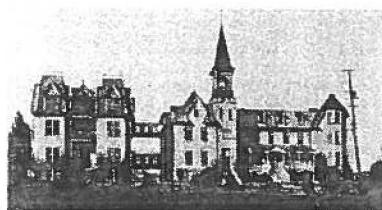
C'est ainsi dans sa portion Maisonneuve, et, plus spécifiquement, autour des rues Pie-IX, De la Salle et Letourneux, que la rue Notre-Dame Est a connu un état urbain achevé, avec quelques édifices publics et des édifices commerciaux. Aussi est-ce ce secteur que les rares photographes de l'est de la métropole ont sai-



153 Viauville, secteur est de Maisonneuve (carte extraite de Paul-André Linteau, *Maisonneuve...*, p. 61)



154 / 155 Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, secteur ouest / est (Parc Viau) de Maisonneuve (ANC, Ottawa, NMC-16305/49 / NMC-16305/50)



156 « George Memorial Home », actuel Centre de soins prolongés de Montréal. Bâtiment érigé en 1880 (aile est) et agrandi en 1893, aile ouest (photo extraite de Pignon sur rue, p. 348)

157 Le tramway « 123 » sur la rue Notre-Dame Est, avant 1910 (Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-TRAN-034)

158 L'ancien hôtel de ville et la maison du Devoir, au coin des rues Notre-Dame Est et Letourneau, à Maisonneuve (BNQ, fonds Massicotte, 3-191-a)

159 La rue Pie-IX, près de Notre-Dame Est, en 1956 (Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Ph QHM-PERS-127)



160 Une équipe de la Compagnie de tramways, à l'angle des rues Notre-Dame Est et De la Salle, en 1912 (Archives de la CTCUM, photo extraite de Paul-André Linteau, *Maisonnette...*, p. 127)

161 La rue Letourneux, en 1908 (Archives de la CTCUM, photo extraite de Paul-André Linteau, *Maisonnette...*, p. 131)

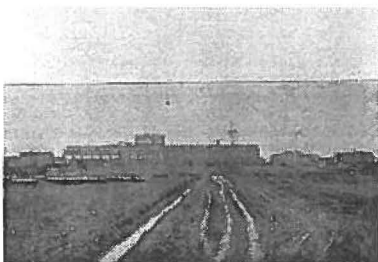
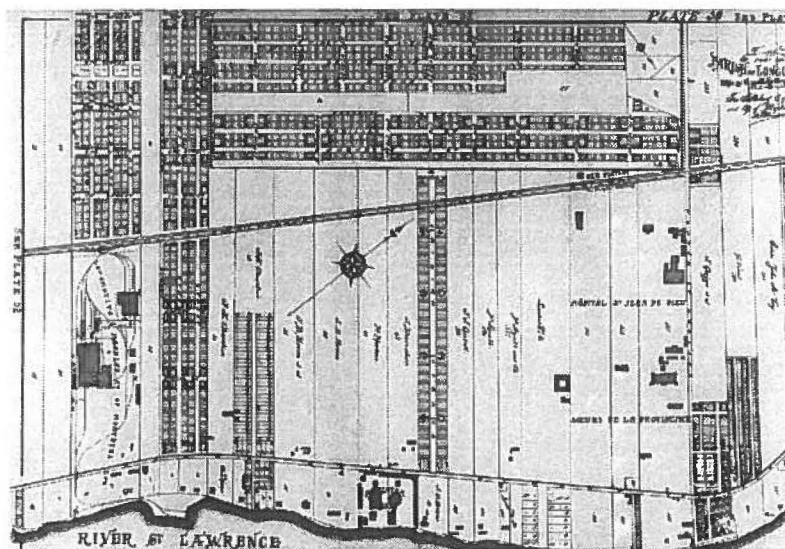
162 La rue Notre-Dame Est, vers l'est, depuis la rue Letourneux, en 1912 (Archives de la CTCUM, photo extraite de Paul-André Linteau, *Maisonnette...*, p. 165)

163 Boulevard Pie-IX, angle Sainte-Catherine (photo extraite de Pignon sur rue, p. 126)

164 La rue Letourneux, vers le nord (carte postale produite par l'Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve)



165. Longue-Pointe, vers 1835. Aquarelle de W.H. Bartlett (Musée du Québec, A 68 244E)



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

168 L'asile Saint-Benoît à côté du parc Honoré-Mercier, en 1964 (Photocartotheque québécoise, Québec, Q64515-115)

167 Les usines de la Locomotive and Machine Co. à Longue-Pointe (BNQ, fonds Massicotte, 3-198-a)

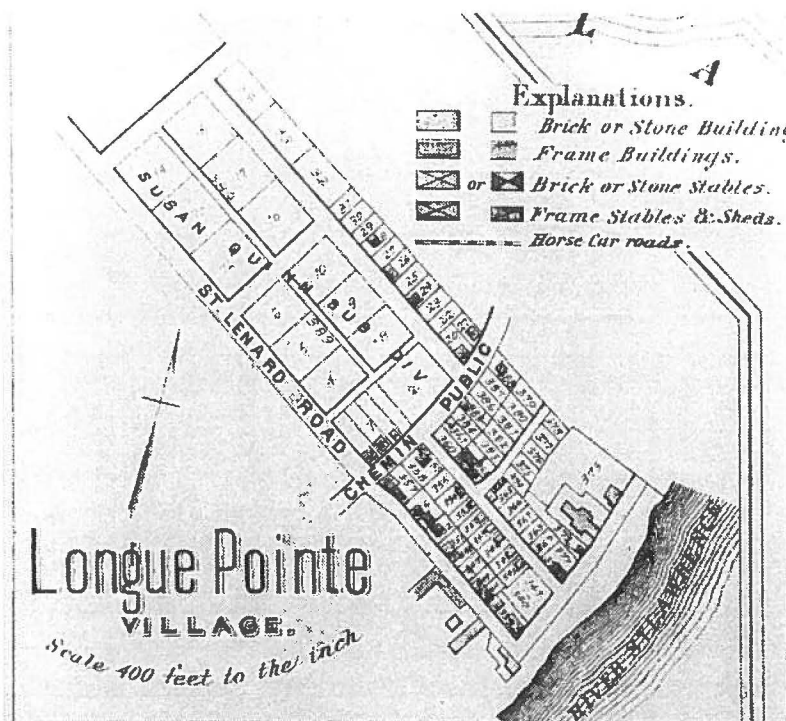
si sur pellicule [ill. 158, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164].

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 (Molson) [ill. 165, 166].

Le village de Longue-Pointe [ill. 169], né d'une re-doute 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. Mais entre le site — tout à fait à l'ouest de la municipalité — où s'implantent les *Montreal Locomotive Works* [ill. 170, 167] en 1918, et le village ancien, longtemps dominé par une église de 1724, le secteur reste longtemps agricole. L'urbanisation y apparaît certes avec le parc Dominion [ill. 87] vaste parc d'attractions voisin de Limoilou — l'ancienne résidence d'été de Georges-Étienne Cartier [ill. 80] — auquel la *Montreal Street Railway* (la Compagnie des Chars Urbains de Montréal) s'associe pour rentabiliser son expansion sur la rue Notre-Dame Est. Toutefois, en même temps, l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu, institution pour malades mentaux que les sœurs de la Providence installent en 1873 à l'ouest du village, freine le développement 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 Longue-Pointe, qui néanmoins



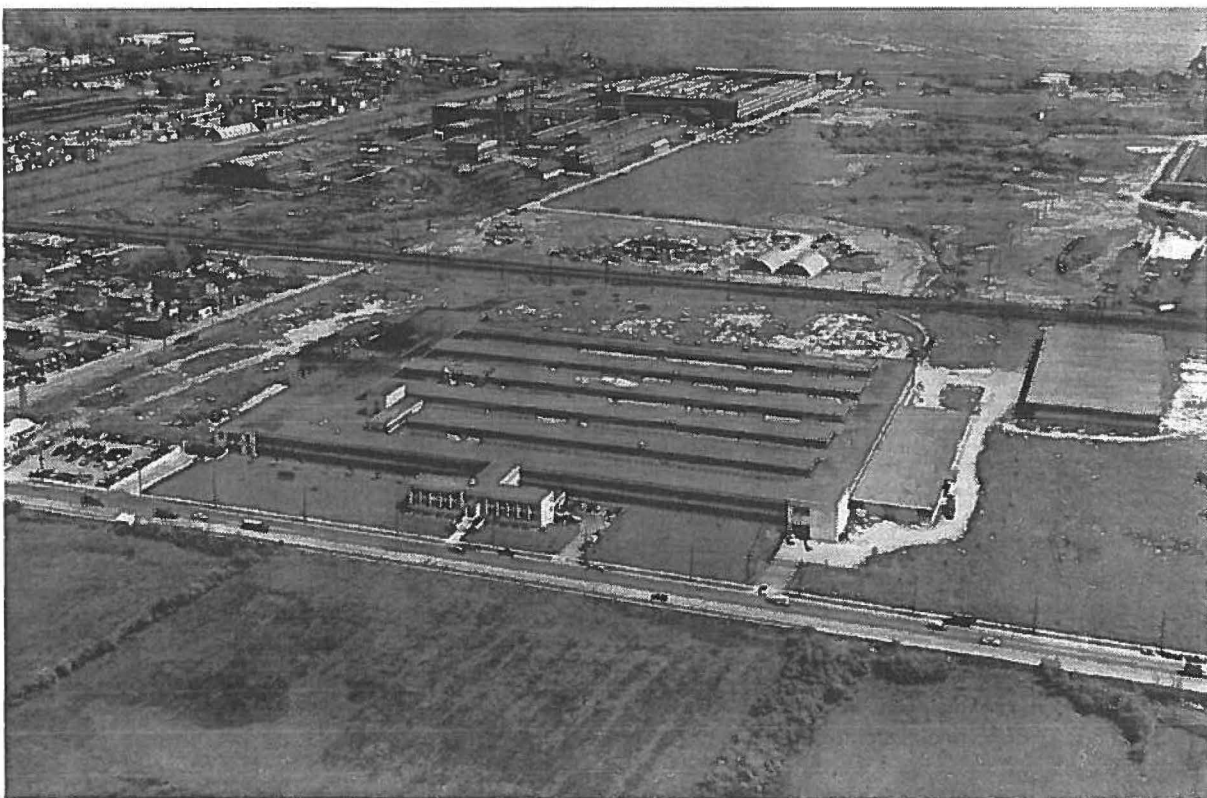
169 Le village de Longue-Pointe, en 1879. Carte de l'atlas Hopkins (ANC, Ottawa, NMC-16064)

170 Vue aérienne des installations de la Montreal Locomotive Works, en 1954 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P15503)

171 L'usine de la International Mfg Co, au 6521, rue Notre-Dame Est (photo extraite de Pignon sur rue, p. 350)



contourne par le nord l'asile et les industries ; l'occupation systématique du territoire date cependant des années 1950 [ill. 172, 173]. Dans ce secteur, connu comme « quartier Mercier » depuis son annexion à Montréal (1910), la rue Notre-Dame 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 la *International Manufacturing Co.* [ill. 171] amorcent ce mouvement à l'est, dès avant 1914 ; la Seconde Guerre mondiale l'accroît, 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 SCHL). C'est dire aussi, cependant, l'effort urbanistique minimal des implantations industriel-



172 La rue Notre-Dame Est à Longue-Pointe, vers 1955 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P14189)

173 Vue aérienne au sud de la rue Hochelaga, vers 1955 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P15817)

les et résidentielles, typiques des développements 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 néanmoins meublé le secteur.

L'EXPANSION DU PORT

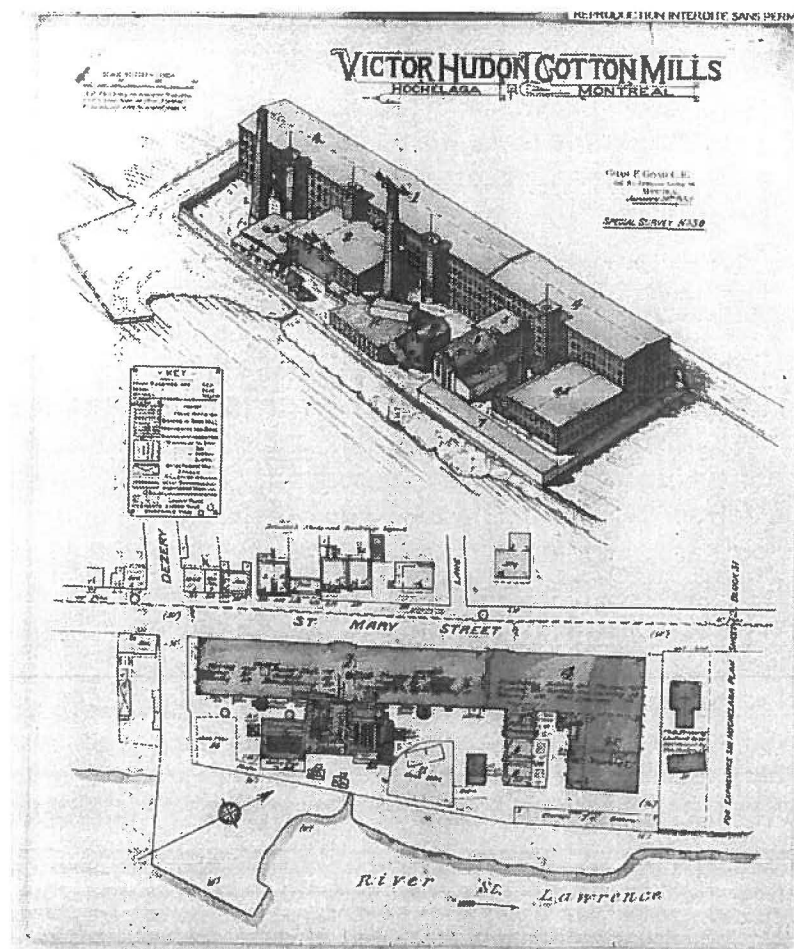
La rive sud de la rue Notre-Dame Est offre aujourd'hui l'image globale d'une paroi continue : celle du port de Montréal. La zone portuaire elle-même est formée d'une ligne continue de quais avec des infrastructures d'accostement, de transbordement, d'entreposage et de transport par camion et par voie ferrée [III. 174]. Par endroits, cette ligne est doublée d'un site industriel actif, d'un site en friche, ou, dans des cas plus rares, d'un parc. La topographie originelle du site est l'un des facteurs clefs qui explique la configuration du port et sa relation avec la périphérie.

Par ordre des intendants et des grands voyers, le chemin du Roi 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, l'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 requis 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 Roi, auquel elle correspond, à la



174 Vue aérienne de la rue Notre-Dame Est et du port, en juin 1961 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P8199)



175 « Victor Hudon Cotton Mills, Hochelaga », carte de l'atlas Goad, 1882 (ANC, Ottawa, NMC-10602)

176 L'extrémité Est du port de Montréal, vers 1850 (Catalogue Sotheby's, 1987)



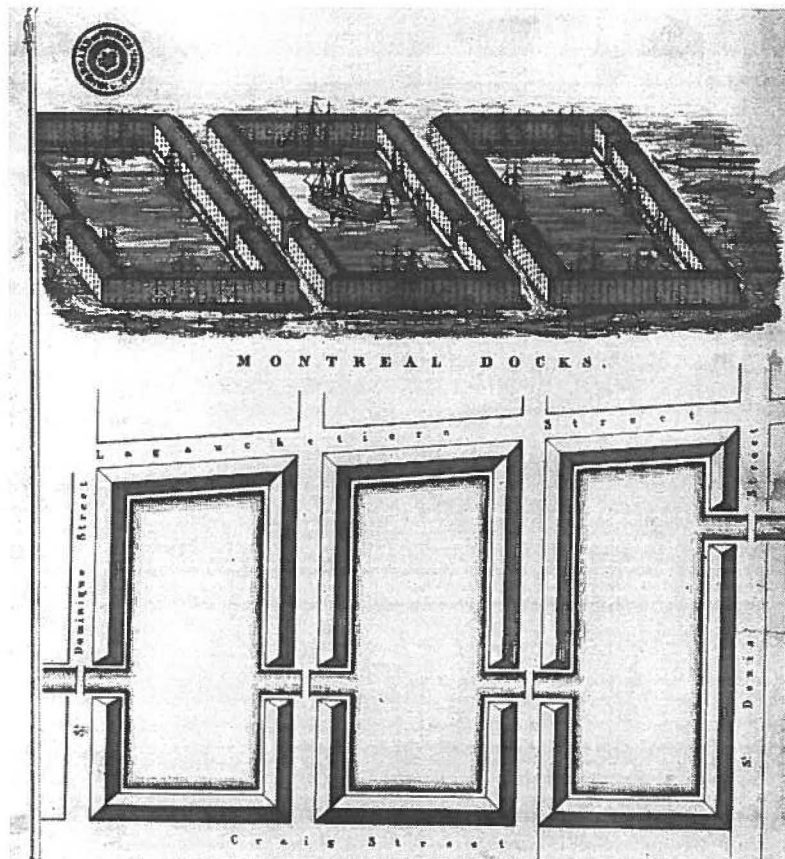
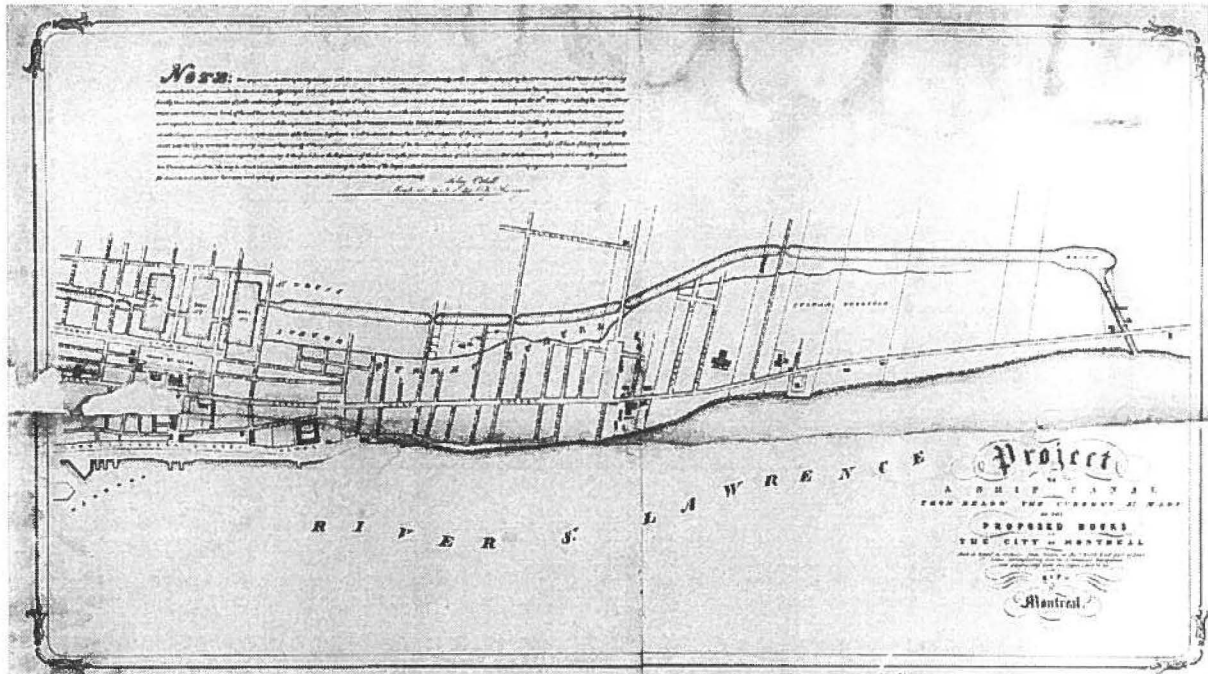
ligne géométrique des quais encaissés dans le béton, dont le profil rigide paraît faire écho, de ce côté de la rue Notre-Dame, au tracé régulier des établissements

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 retrouve au pied de la rue Poupart, dès 1856, le quai de la traverse de Longueuil [ill. 99]. 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 établit un quai, en 1873 pour recevoir les ballots de coton et le charbon [ill. 175].

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 Lachine [ill. 176]. Plusieurs ambitieux projets de port avec bassins intérieurs sont alors mis de l'avant, tant pour réguler le niveau des eaux que pour accroître la capacité d'arrimage de navires. Mais surtout, la navigation à vapeur et ses navires de grand tonnage requièrent — toujours

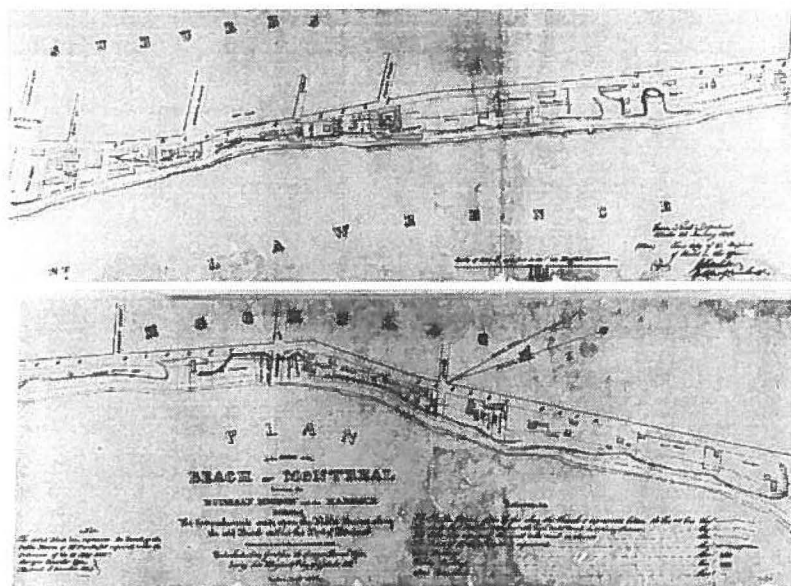


177 « Project of a Ship Canal from below the Current St. Mary to the Proposed Docks in the City of Montreal ». *Projet de John Ostell, 1841 (ANC, Ottawa, NMC-11044)*

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

pour éviter le courant Sainte-Marie — soit le dragage du chenal au large, soit le creusement d'un canal de contournement, sorte d'équivalent oriental du canal Lachine. C'est, semble-t-il, l'architecte John Ostell qui le premier perçoit le potentiel de l'est montréalais dans le développement du port, 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. 177, 178].

Ce projet ambitieux ne voit pas le jour ; il en résulte cependant quelques projets de bassins intérieurs dans Hochelaga, dont la rumeur a laissé des traces²³. En 1843 c'est Joseph Bouchette, arpenteur-adjoint de



179 « 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)

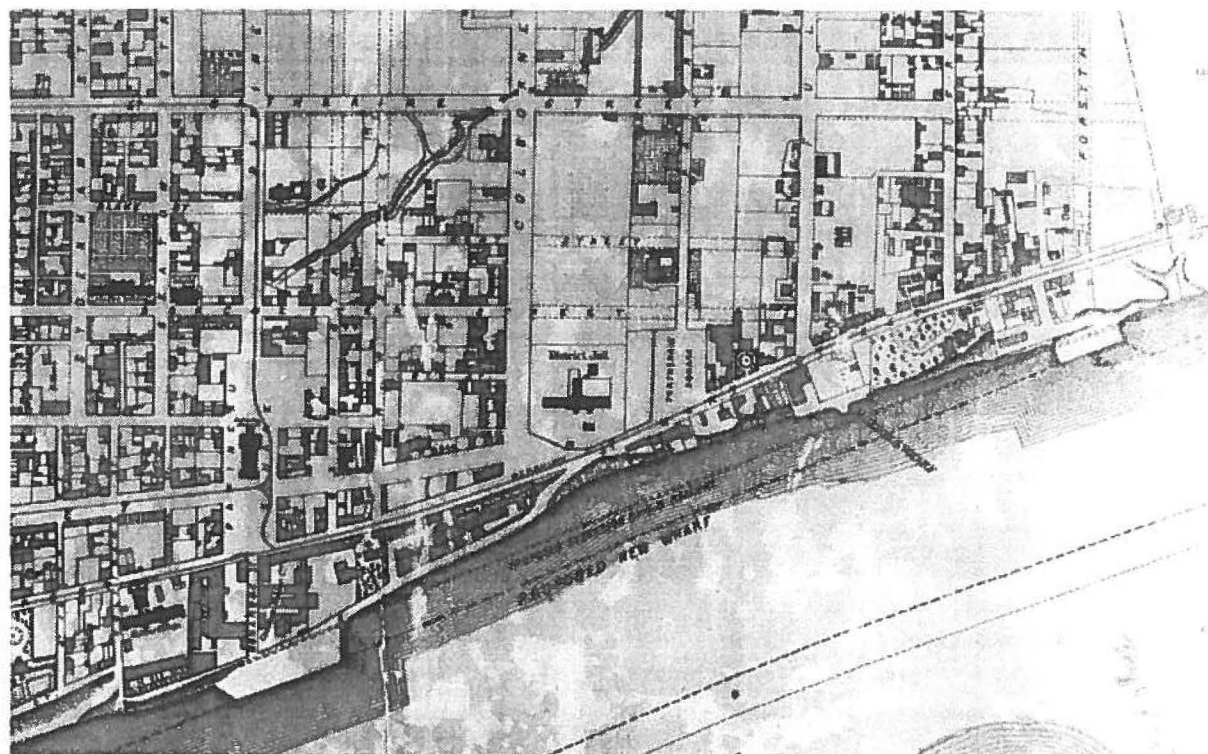
180 Détail de la carte de Montréal de 1873, avec indication du tracé projeté de la voie ferrée et de la ligne de remblai requise par les nouveaux quais (ANC, Ottawa, NMC-1545, 2/4)

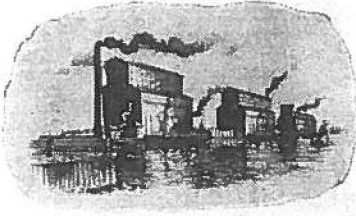
la Province du Canada, qui établit le premier projet de remblai des rives du Saint-Laurent, depuis la rue Papi-neau jusqu'au ruisseau Migeon [III. 179]. Le relevé très précis des berges permet à l'arpenteur de proposer des lignes de remblai

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 via le chenal au sud de l'île Sainte-Hélène, ce qui pour quelques années suffit 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 [III. 180]. Le remblai de la rive, entre les quais existants (quai Molson, quai Poupard, quai Hudson, etc.) permet de créer



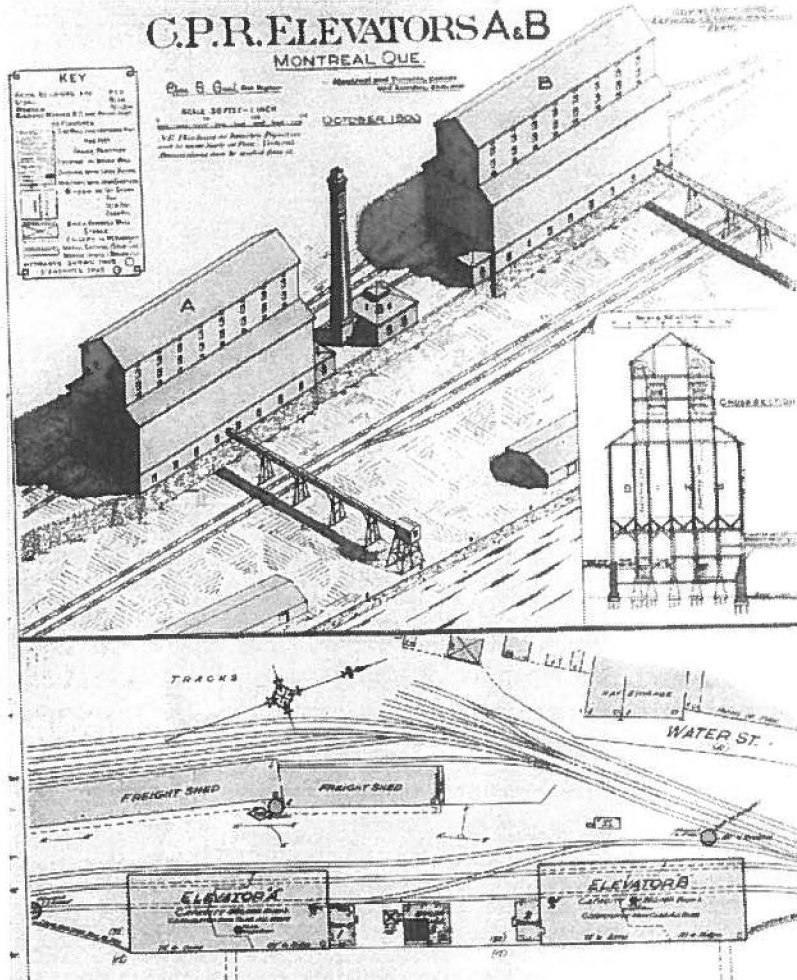
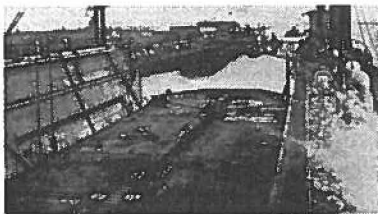


181 Les élévateurs à grain du Pacifique Canadien (BNQ, fonds Massicotte, 4-245-b)

182 La cale sèche « Duke of Connaught » dans le chantier de Barrow-on-Furness (Grande-Bretagne), peu avant d'être touée vers Montréal, en septembre 1912 (BNQ, fonds Massicotte, 4-198-c)

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

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



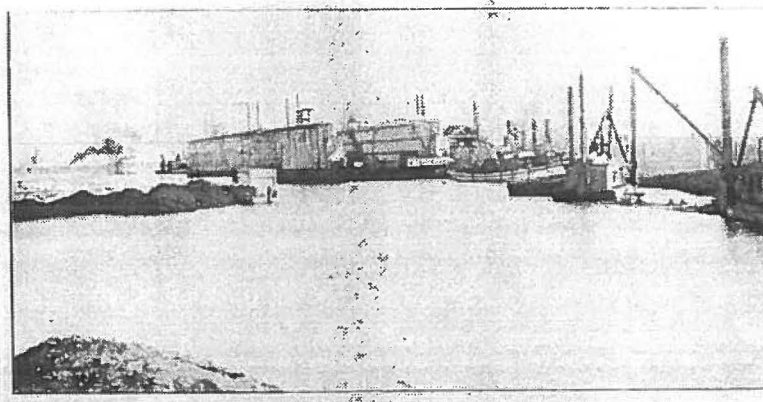
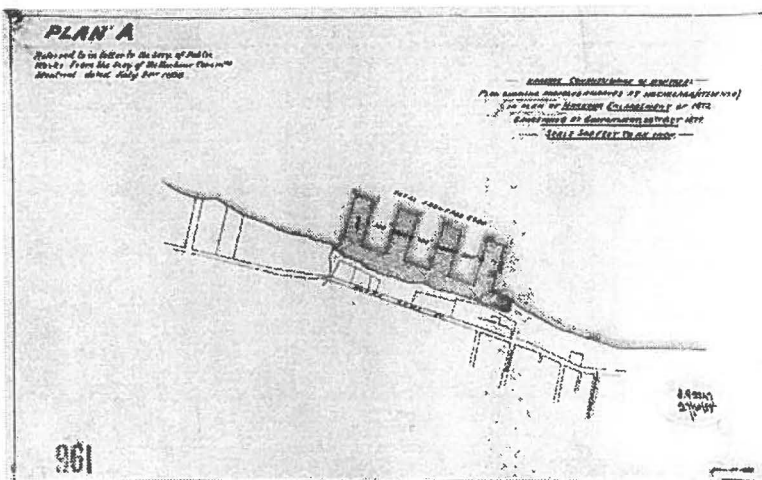
185 « Plan Showing the Proposed Wharves at Hochelaga, in Plan of Harbour Enlargement of 1872, Sanctioned by Government, 28th Oct. 1872 », 1888 (ANC, Ottawa, NMC-1547)

186 L'arrivée de la cale sèche « Duke of Connaught » sur les chantiers de la Canadian Vickers, en novembre 1912 (BNQ, fonds Massicotte, 4-196-c)

un quai longitudinal qui facilite l'accostage de navires dans le sens du courant Sainte-Marie, entre le marché Bonsecours et Hochelaga.

From the entrance to the protected basin for about two and one-half miles downstream, to Hochelaga, the river channel is too much contracted to permit of the construction of piers or jetties, and this part of the harbour is developed as riverside quays, sufficient width for harbour purposes being obtained by building the quay-walls in deep water and filling the area behind to give a width from 100 to 250 feet.²⁴

En 1875, l'arrivée de John Kennedy, ingénieur en chef du port de Montréal, permet de mettre en œuvre de ce projet qui métamorphose l'est de la ville. Le nouveau port se développe à partir au 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. 181, 184]. Puis, les quais con-



tinuent 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, 185]. Ils se ravisent cependant quant à la forme et quant au nombre de ces quais :

Below Hochelaga, where the river section is larger, piers have been built out into the river, inclined so as to give an easy angle of approach from the ship channel.²⁵

C'est ainsi qu'ont été construits les quais Laurier

(de 1894 à 1896), Sutherland (de 1889 à 1891) et Tarte (de 1900 à 1908) [ill. 183]. Le grand plan s'est complété par la construction de hangars modernes :

Magnificent concrete wharves with corrugated iron sheds built on solid concrete foundations have been built opposite the plants of some of Montreal's largest industries. The Harbours Commissioners' tracks pass behind the sheds affording direct communication all over the harbour, while excellent wharfage facilities permit circling



187 Vue aérienne des installations de la Canadian Vickers dans le port de Montréal, en face de Maisonneuve, vers 1955 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P11694)

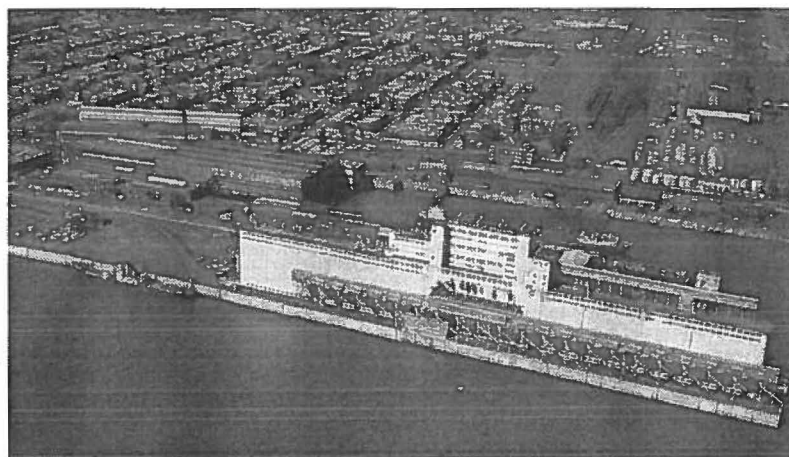
188 Ancien poste de police et d'incendie n° 13, rue Notre-Dame Est, au coin de la rue Caty, construit en 1913, après l'annexion de Longue-Pointe à Montréal (photo Luc Noppen)

tion of any amount of traffic [...] In 1914 about two million dollars have been expended by the Harbour Commission in dredging, renovating piers and wharves, building new sheds and wharves, and other work incidental to the five year program of development undertaken by them at a total cost of \$ 15 000 000 ²⁶.

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. 182, 186] va en effet



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



190 L'élévateur à grains n° 4, peu après sa construction de 1961 à 1963 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P7433)

permettre aux océaniques qui s'aventurent dans le Saint-Laurent jusqu'à Montréal d'y être réparés :

The greatest addition to the port in the latest years, however, and urged by the Montreal Board of Trade since 1887, has been the huge floating dock, the « Duke of Connaught », which was successfully towed accross the Atlantic in the fall of 1912. It was dedicated by the Governor general on 18th of November, 1912²⁷.

Au-delà des chantiers de la *Canadian Vickers* [ill. 187], où des édifices nouveaux apparaissent jusque dans les années 1960, le port se développe durant le 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 (Bruneau et Caty) [ill. 188-

189] qui ont survécu aux démolitions requises par l'emprise du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, 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 la rue Papineau à la rue Dickson, sont les élévateurs à grain n° 3 et n° 4. [ill. 190]; 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 industries 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.

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. Rebaptisé « pont Jacques-Cartier » quatre ans plus tard, lors des célébrations du quatrième centenaire du voyage de Cartier, cet ouvrage a véritablement coupé le « faubourg à m'lasse » en deux. Mais surtout cet équipement, devenu un axe in-

terrives nord-sud de première importance, bourgeoine de projets d'interconnexion avec des voies urbaines : l'élargissement du boulevard Dorchester (aujourd'hui 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 inadéquate à ce titre ; le *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 : métro, Expo '67,



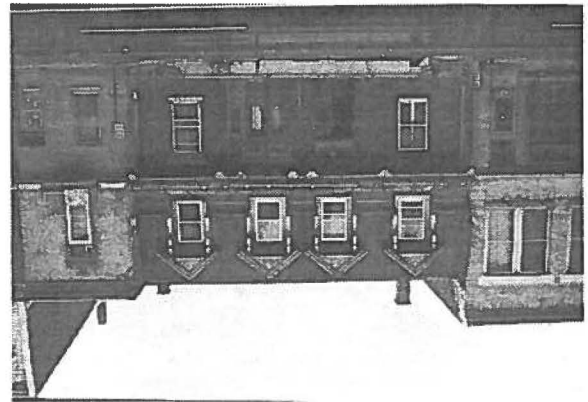
191 Vue aérienne du centre-sud de Montréal, en 1961 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P8197)



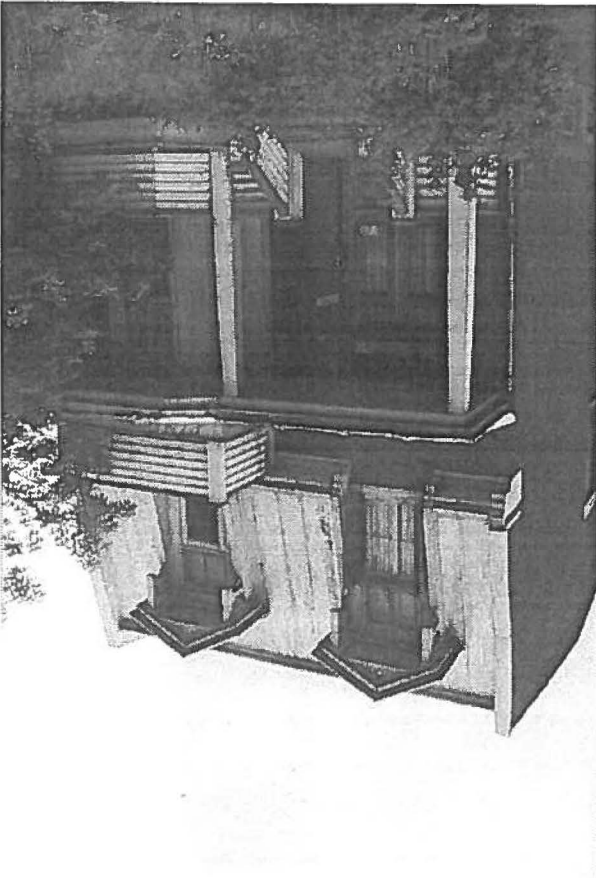
192 Le début des travaux de démolition pour la percée de l'autoroute Ville-Marie, en 1964-1965 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P7555)

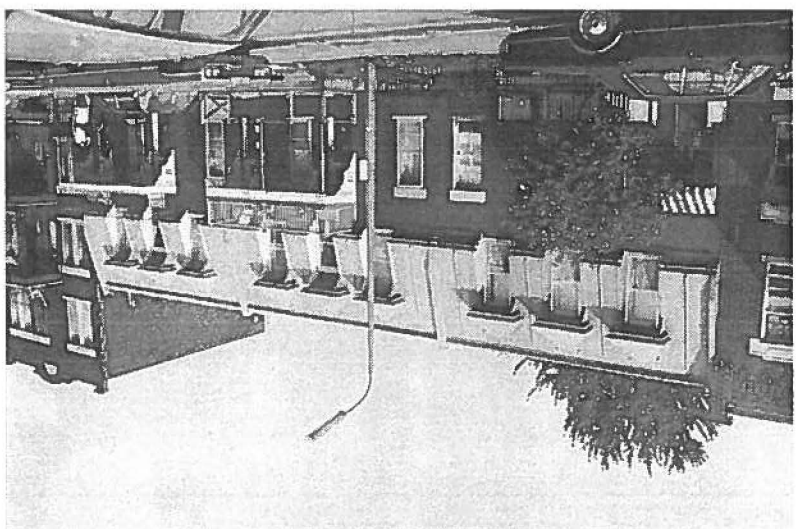
193 Édifice situé au 4137, rue Notre-Dame Est, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

construction de Radio-Canada (de 1966 à 1972) définissent un contexte d'intervention propice à la percée d'un nouvel axe de communication : l'autoroute Ville-Marie. Mais le chantier de cette autoroute urbaine, destinée à traverser la ville d'ouest en est [ill. 191, 192], s'essoufle en 1971, butant contre l'opinion publique alertée par les démolitions massives qu'appelle 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 tronçon central, en 1970, le tronçon Papineau-Viau de l'autoroute est relégué aux tablettes. 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 : dans les secteurs Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve, la démolition de quelque 1200 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 Hochelaga en 1903 et des démolitions des faces nord et sud de Notre-Dame Est en 1904. Le quartier Maisonneuve, où quelques immeubles de valeur subsistaient



196 Edifice situé au 4199, rue Notre-Dame Est, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)
 195 Edifice situé au 4451, rue Notre-Dame Est, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)
 194 Edifice situé au 4301, rue Notre-Dame Est, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

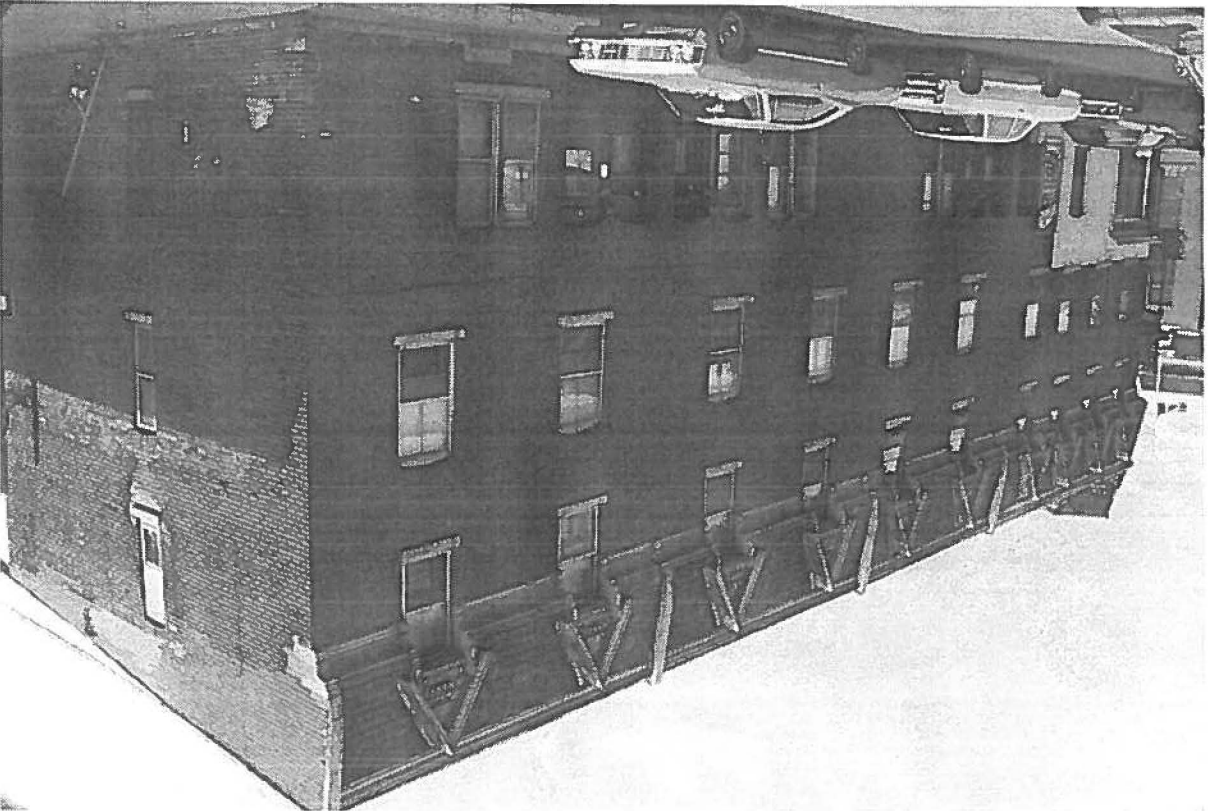
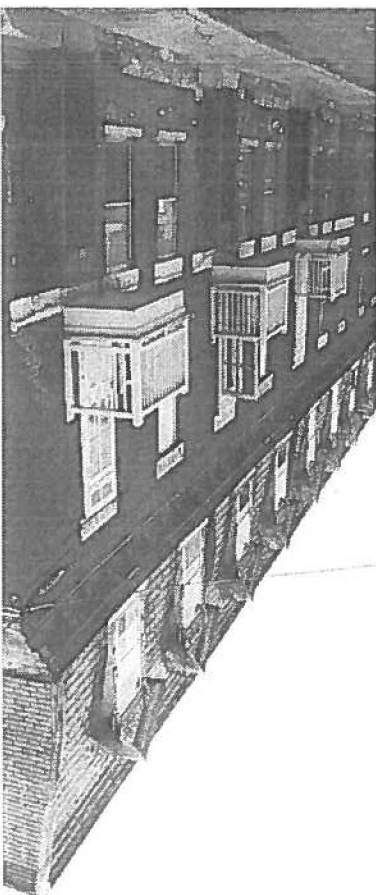


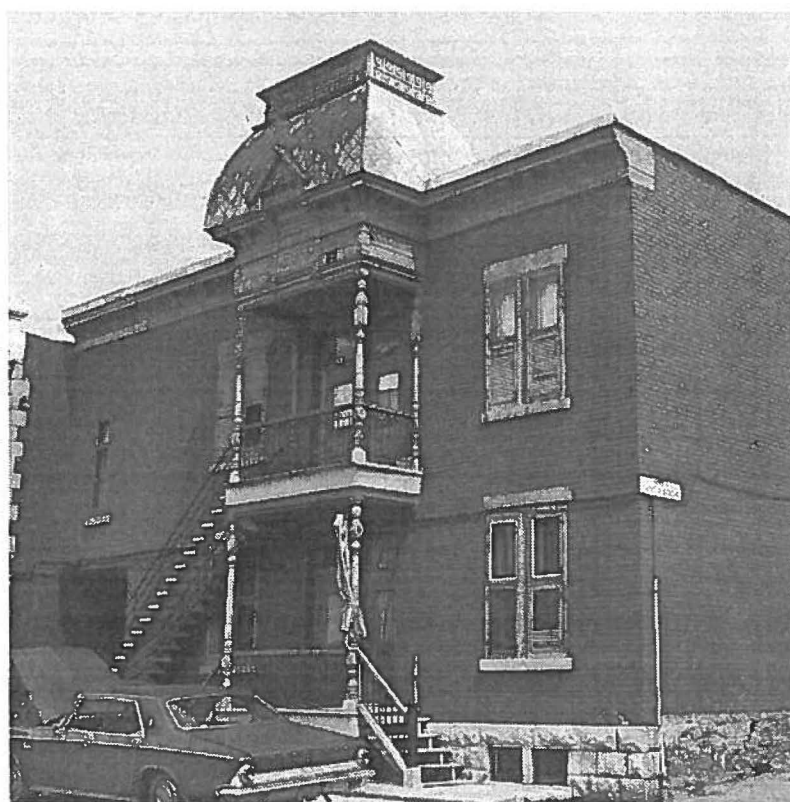
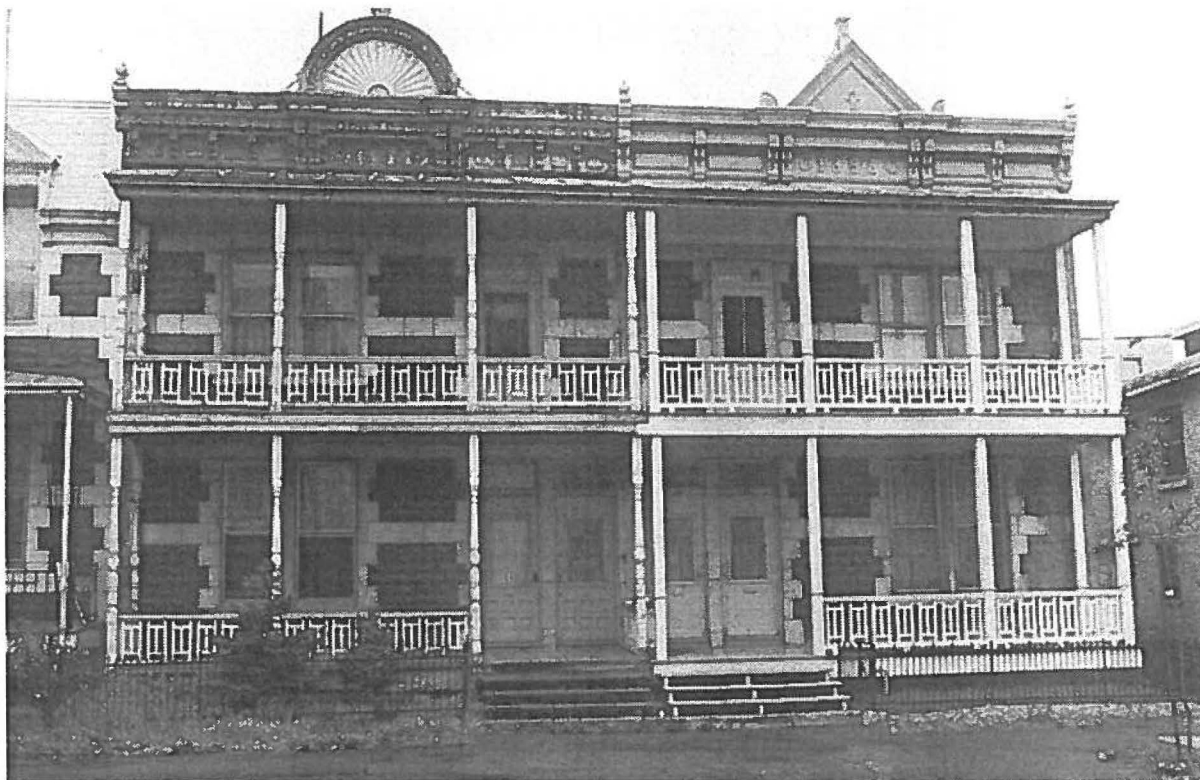


199 Edifice situé au 545-551, rue Desjardins, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

198 Edifice situé au 502-522, rue Cuvillier, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

197 Edifice situé au 2428-2438, rue Cadot, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

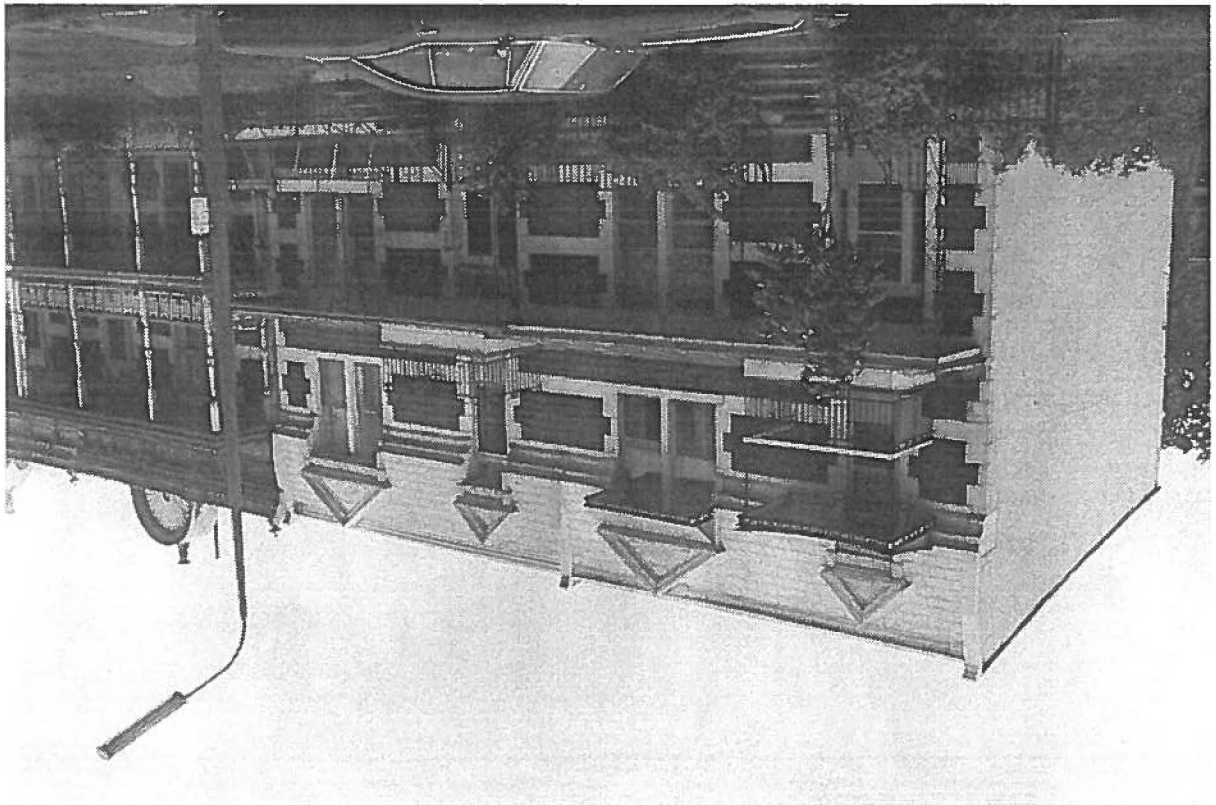
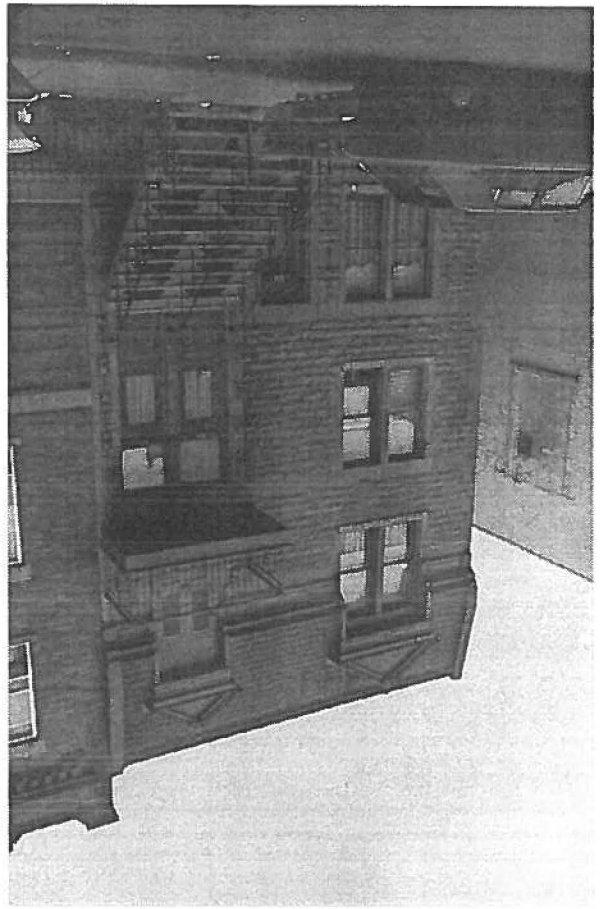
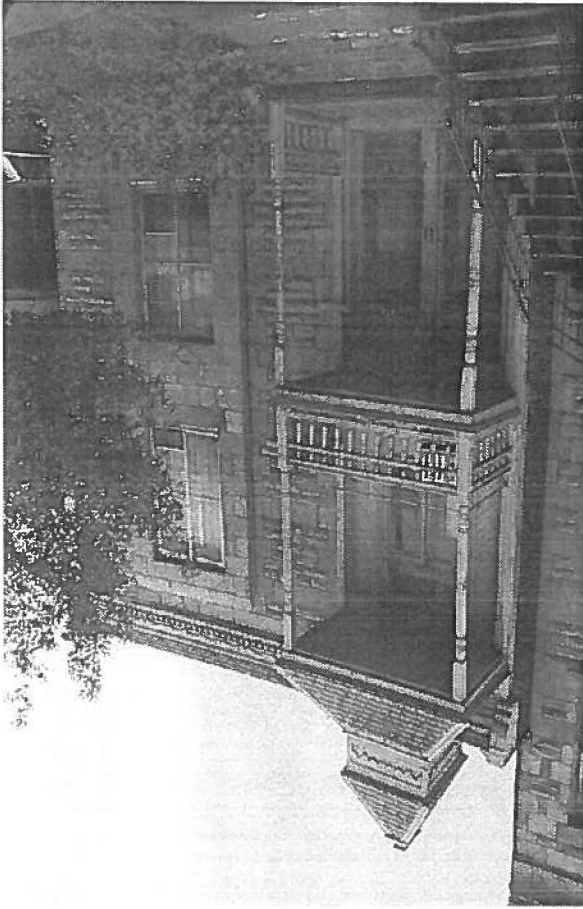




202 Édifice situé au 515-521, rue Théodore, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

200 Édifice situé au 523-525, rue Poupart, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

201 Édifice situé au 588-600, rue Poupart, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)



(page précédente)

203 Édifice situé au 522-529, rue Théodore, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

204 Édifice situé au 522-524, rue Aylwin, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

205 Édifice situé au 515-517, rue Saint-Clément, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)



206 Édifice situé au 563-577, boulevard Pie-IX, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

207 Édifice situé au 616-630, rue Letourneux, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

208 Édifice situé au 510, rue Letourneux, démoli en 1971 (photo Luc Noppen)

aux abords de Notre-Dame, a vu ceux-ci disparaître avec le nettoyage de l'emprise convoitée par le ministère des Transports [ill. 193-208].

Toujours en vue du parachèvement de ce boulevard urbain, la Ville et le ministère des Transports, dans les années 1980, ont commandé l'aménagement d'un parc linéaire (Daniel Arbour, architecte-paysagiste) ; 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. 209-211]. Depuis 1987, la reconstruction d'immeubles à logements reconfigurant les têtes d'îlots [ill. 212-214], 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 généralement bien reçues par les citoyens et les organismes communautaires de ces quartiers, toujours en attente du parti d'aménagement définitif pour la rue Notre-Dame Est.



209 Le parc linéaire dans Sainte-Marie (photo Luc Noppen)

210 Le parc linéaire dans Hochelaga (photo Luc Noppen)

211 Le parc linéaire dans Maisonneuve (photo Luc Noppen)



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

213 Immeuble en tête d'îlot reconstruit dans Hochelaga (photo Luc Noppen)

214 Immeuble en tête d'îlot reconstruit dans Maisonneuve (photo Luc Noppen)



L'analyse de la morphogénèse du couloir Notre-Dame Est met bien en évidence l'existence de deux paysages distincts. D'un côté, les quartiers de Sainte-Marie, Hochelaga et Mercier ont évolué, bien plus comme composantes urbaines du grand Montréal qu'en fonction de la présence de cette seule voie ; dans leur interface avec cette rue et avec le port, la morphologie des quartiers s'est adaptée à ce voisinage, sans nécessairement l'inscrire dans son identité paysagère. De l'autre côté, le port de Montréal s'est développé dans cette portion Est de la métropole de façon autonome et continue, en exerçant une forte attraction sur des industries à la recherche d'un site, bien desservi par des axes de transport.

Les parois nord et sud du couloir de la rue Notre-Dame Est sont donc fort dissemblables. La paroi sud, celle du port évolue à l'échelle de la métropole, tandis que la paroi nord, uniformisée par les démolitions et le parc linéaire, cache une diversité intéressante.

La paroi du port

Nous recommandons donc de mettre en valeur la paroi sud (celle du port) par une mise en scène renforcée de l'activité industrielle et portuaire. Ceci consiste à ne pas cacher les monuments de l'industrie mais plutôt à les mettre en valeur. L'objectif serait de transformer dans l'imaginaire collectif ce « confin », dont parlait notre collègue Gérard Beaudet, en un parcours ponctué de machines à produire, à entreposer, animées par le va-et-vient des bateaux, trains et camions. Bref, il faut travailler sur une poétique des lieux qui réhabilite ce paysage, créateur d'emplois et synonyme de prospérité, surtout pour les riverains qui y œuvrent, mais aussi pour les visiteurs qui jugent la ville à l'aune de [l'image de] son activité industrielle et marchande.

Cette mise en valeur peut être le fait de panneaux publicitaires géants, dont quelques-uns seraient dédiés à magnifier « le Port » comme institution emblématique de la métropole. Cette paroi serait percée de quelques perspectives qui laisseraient voir les masses imposantes de quelques usines et éléments, l'ampleur et l'étendue des quais. Lorsque le public verra le port, lorsqu'il découvrira le mouvement des navires et des grues, il apprivoisera l'âme du havre

et cessera de vouloir l'éradiquer pour faire place à un vaste parc linéaire.

Ceci dit, il faut constater que tout se passe comme si, de parc qu'elle était, la rive du Saint-Laurent est appelée à le redevenir, au fur et à mesure que la mondialisation et la métamorphose de nos activités marchandes libéreront encore plus d'usines, d'entrepôts et de quais. La solution d'avenir requerra un design urbain novateur qui inscrive des quais de vrac et de conteneurs dans un paysage où industrie et culture se conjugent ensemble.

Cette mise en valeur doit être aussi le fait d'un plan lumière. En soi, avec son animation nocturne, le port est un événement. Il suffit donc d'orienter les lumières, de bien placer les enseignes, de contrôler les éclairages de voirie pour que la ville se révèle au loin, flanquée de son port animé, en avant plan.

La paroi portuaire comporte déjà un certain nombre de plages vertes, révélatrices, comme nous l'avons dit, de la lente métamorphose des lieux ; il est donc plus que temps de planifier la destination des friches en devenir afin d'aménager ce haut lieu de culture industrielle. Ici et là cependant, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est peut devenir

l'occasion de retisser l'interface entre les parois disjointes du corridor. Les squares Papineau et Parthenais, la place des Patriotes, la perspective Morgan, sont autant de « passages » potentiels qui, pour remplir leurs promesses, devront être soigneusement planifiés et composés. Chaque fois, il faudrait que l'histoire du site devienne — non pas une occasion de plagiat — mais un matériau entre les mains du designer habile, créant une œuvre de notre temps.

Le port lui-même gagnerait à devenir plus convivial. Les voies ferrées qui le parcourent se prêtent à une ballade sur des rails qui longent assez précisément la rive originelle du Saint-Laurent. Puis, comment faire revivre la mémoire du port sans l'étayer d'une interprétation du rail, qui a été si essentiel à son développement ? Sur cette voie, il serait souhaitable qu'au départ des *Hochalaga Yards*, par exemple, et en parcourant le vieux et le nouveau port, les Montréalais et visiteurs de la métropole puissent revivre, un instant, l'histoire du rail. Avec les excursions en bateau déjà organisées et la piste cyclable, le port de Montréal pourrait ainsi mieux s'inscrire dans l'offre touristique et ne plus se poser comme un handicap qui empêche d'explorer les rives de l'île, d'Est en Ouest.

La paroi faubourienne

La paroi nord du corridor Notre-Dame a été aménagée dans les années 1980 en forme de parc linéaire, parcouru par la piste cyclable. Apprécié par les riverains qui aimeraient bien voir cette paroi — ce mur végétal en certains lieux — s'épaissir pour retrouver un calme relatif, ce parc oblitère cependant les spécificités des zones qu'il protège. Rien ne permet ainsi à l'automobiliste qui le parcourt d'en savoir plus sur Mercier, Maisonneuve, Hochelaga ou Sainte-Marie. Or, nous pensons que, s'il est vrai que la face portuaire doit se lire comme un tout — à l'échelle de Montréal — la paroi nord devrait être imprégnée de l'identité des lieux qu'elle recouvre.

Nous recommandons donc que le design d'aménagement qui complètera ce parc linéaire ait comme objectif d'inscrire la mémoire et la figure des quartiers parcourus dans l'espace. Ceci peut se faire de différentes façons.

D'abord, il faut que le traitement architectural et paysager de la périphérie des voies soit distinct pour chacun des quartiers. Ensuite, il faut que cette distinction soit lisible, reconnaissable. Enfin, il faut qu'elle trouve, en un lieu d'ancrage, son explication et

que celle-ci opère à plusieurs niveaux. Ainsi, puisque la nouvelle voie sera une voie plus rapide et qu'elle servira d'accès aux quartiers par quelques percées, *via* des carrefours, nous proposons d'appeler ces carrefours des « portes », un peu comme le boulevard périphérique de Paris est ponctué de « portes » (les anciennes barrières à péage de l'enceinte des Fermiers généraux) qui donnent accès aux quartiers. On retrouverait ainsi, par exemple, les portes Viauville (rue Viau), Maisonneuve (boulevard Pie-IX), Hochelaga (rue Davidson), Des Casernes (Alphonse-D. Roy), De la Barrière (Frontenac) et Sainte-Marie (Iberville). Ces « portes » sont avant tout des toponymes, portés par la signalisation routière ; c'est ainsi qu'ils forgent la mémoire collective, à l'ère de l'automobile. Mais ce sont aussi des objets qui agissent comme ancrage des mémoires. Ainsi, nous proposons que l'ancienne tonnellerie de la *St. Lawrence Sugar* devienne une halte routière, un peu comme cette « porte du Nord » qui annonce sur l'autoroute des Laurentides, les Pays-d'en-Haut. Ou encore, comme ces haltes routières européennes qui ont vocation de vitrine de l'histoire ou des spécialités régionales. Ces « portes »

sont aussi des signes construits — sortes de tours Morris de l'ère post-moderne —, porteurs de signaux ; par un travail de conception attaché aux valeurs de proximité, ils s'adressent à plusieurs catégories de passants (voitures, cyclistes et piétons).

L'objectif est de s'assurer que la voie rapide permette des pauses, des arrêts, invite à la fréquentation des quartiers riverains. Pour y arriver, il faut d'abord reconstruire la position relative de ces quartiers dans l'imaginaire des urbains et banlieusards pour qui Maisonneuve n'est un petit barbu en bronze et Hochelaga un grand indien avec des plumes, sans plus.

Les lieux, les monuments et les mémoires, deuxième section de ce rapport, détaille un ensemble de mesures destinées à en favoriser, soit la conservation, soit la mise en valeur.

Le chemin du Roi

Entre les deux parois s'écoule la rue Notre-Dame Est. L'on sait qu'elle s'est surimposée au chemin du Roi, la *via Appia* montréalaise. Ceci nous amène à faire deux remarques. D'une part, le tracé du chemin du Roi (ou Chemin public) n'a pas encore été documenté en détail, mais déjà on s'aperçoit qu'il a été redressé à quelques reprises, notamment de façon importante au milieu du XIX^e siècle. D'autre part, les bouleversements qui ont marqué son parcours dans les années 1970 (mais aussi tous les travaux sur l'emprise Notre-Dame Est dès la fin du XIX^e siècle) ont en quelque sorte oblitéré la mémoire longue de l'événement que fut pour la Nouvelle-France la construction du chemin du Roi. En effet, le lieu ne peut avoir aucune prétention d'apparence d'âge qui renvoie aux XVIII^e et au début du XIX^e siècles. Il serait en effet plus aisé de « découvrir » le chemin du Roi dans le tracé d'un bout de route sinueux à Saint-Sulpice ou Batiscan, par exemple.

Tout investissement dans de laborieuses explorations archéologiques ne pourront être très fructueuses en regard de ce thème ; aux mieux produiront-elles des connaissances et livreront-

elles quelques caisses d'artefacts, les structures ne pouvant être conservées *in situ* à cause la géométrie des voies proposées. Des investissements plus « actifs » auraient évidemment plus de retombées sur la périphérie, surtout si elles visent la fréquentation des quartiers et la rétention des visiteurs sur quelques sites notoires, aidés par une mise en valeur appropriée. Dans cette voie des partenaires naturels s'imposent : la Maison du Fier Monde pour Sainte-Marie, l'atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve pour ces deux quartiers et la Société d'animation de la Promenade Bellerive, pour le quartier Mercier.

Il reste néanmoins que le ministère des Transports a, lui aussi, un devoir d'histoire. Nous recommandons donc qu'il offre, dans le Parc Bellerive étiré vers l'est, un lieu d'interprétation de ce chemin du Roi/Chemin public qui, autrefois, permettait d'accéder à [ou de quitter] Montréal par cette « porte Frontenac ». La station de pompage Craig, qu'il vaut la peine de conserver, mais qu'il faudra déplacer, pourrait très bien faire figure de poste de garde-barrière, en ces lieux.

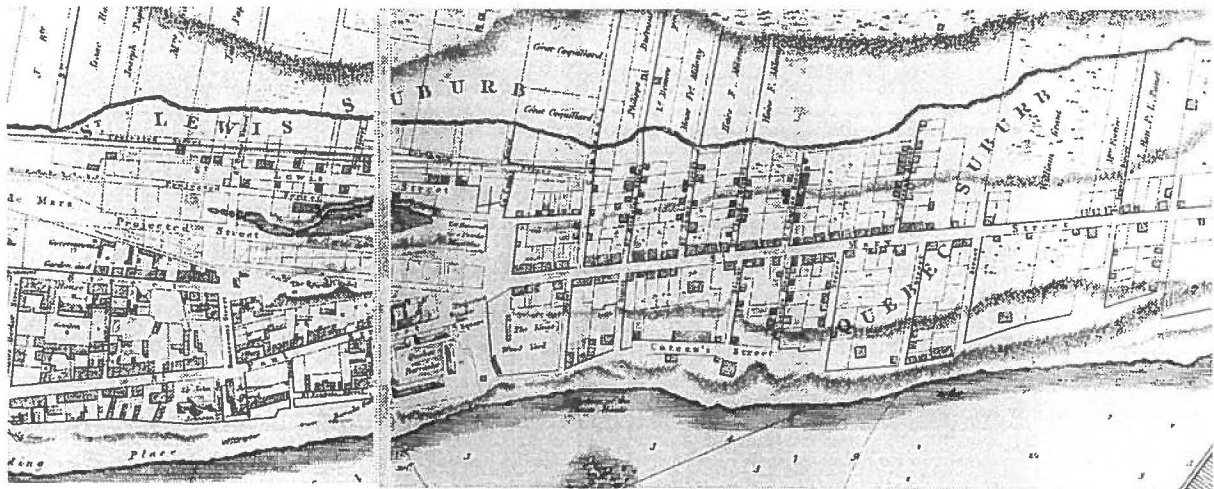
SAINTE-MARIE

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 (1 à 2 arpents sur 15 à 30 arpents) concédées dès le Régime français. Ses limites historiques sont : au nord, la rue Sherbrooke, au sud, le fleuve, à l'est la rue Ierville et, à l'ouest, la rue Amherst. Le quartier apparaît comme une entité for-

Au lendemain du grand incendie de 1852, qui rase les quartiers Saint-Louis et Saint-Laurent et touche aussi sévèrement le quartier Sainte-Marie, celui-ci reçoit plusieurs implantations industrielles d'importance qui tirent avantage du port qui 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

culiers et propriétaires d'usines 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 Sainte-Marie est inscrit dans l'histoire du port de Montréal. Les industries 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 va-



Détail de la carte de Montréal en 1815. Le faubourg Québec et le quartier Sainte-Marie. Carte de Joseph Bouchette (BNQ, Montréal. Fac-similé des Éditions Élysée, 1980)

melle distincte en 1845, alors que Montréal est divisé en 9 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.

chantier Hart Logan, le chantier Young et le chantier Farrington ; le plus important fut sans contredit celui d'Auguste Cantin, fondé en 1834 (plus tard les *Canada Dry Docks Ltd* et *Canada Marine Works*). Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, plusieurs parti-

peur, 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 arrive d'abord de l'ouest, *via* 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 à Pointe-Saint-Charles et Saint-Henri, quartiers de l'ouest de la ville qui desservent le secteur du canal Lachine, le Vieux-Port et où se regroupe une importante communauté anglophone, Sainte-Marie est le fief presque exclusif des ouvriers francophones¹. 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 ». Sainte-Marie est ainsi découpé par les paroisses de Saint-Pierre-Apôtre (desser-

te 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*), rue Notre-Dame Est et de l'église St. Luke (épiscopaliennne), rue Papineau (aujourd'hui *St. Peter and St. Paul Cathedral*).

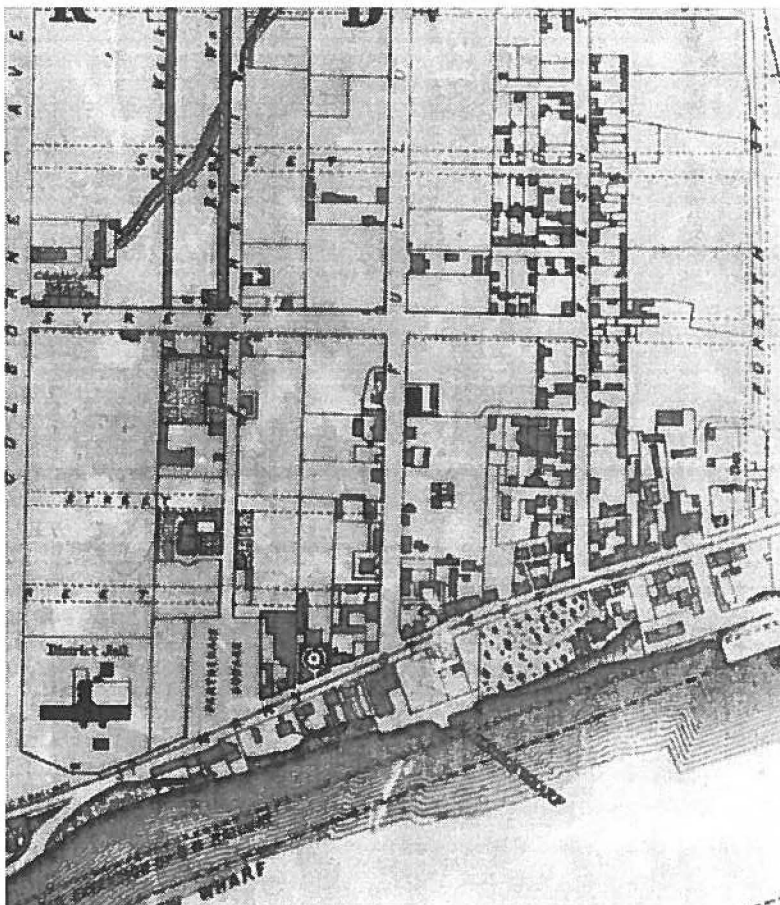
Le quartier Sainte-Marie est sans aucun doute celui de l'est de Montréal qui a vécu l'industrialisation et l'urbanisation dans le plus grand désordre. Pour créer la gare Dalhousie et la monumentale cour de triage qui la flanquait, pour ensuite établir l'emprise et les voies d'accès au pont Jacques-Cartier et pour enfin ériger la cité de Radio-Canada et percer l'autoroute Ville-Marie, la trame urbaine et la cohérence historique du quartier ont été dramatiquement altérés. À ceci s'ajoute le développement anarchique de la portion sud du quartier, établie sans projet d'ensemble cohérent, à l'instar de pans entiers de Hochelaga et de Mercier. Sainte-Marie est avant tout

construit autour des lignes de partage des anciennes concessions. Chaque propriétaire a ouvert une rue au centre de son lot — c'est le cas par exemple des rues Papineau, de Lorimier (autrefois Colborne), 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 contigües, absorbe des bourgs et 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 (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 [voir ill. 95]. Gérard Beaudet a bien décrit les caractéristiques morphologiques de ce village De Lorimier :

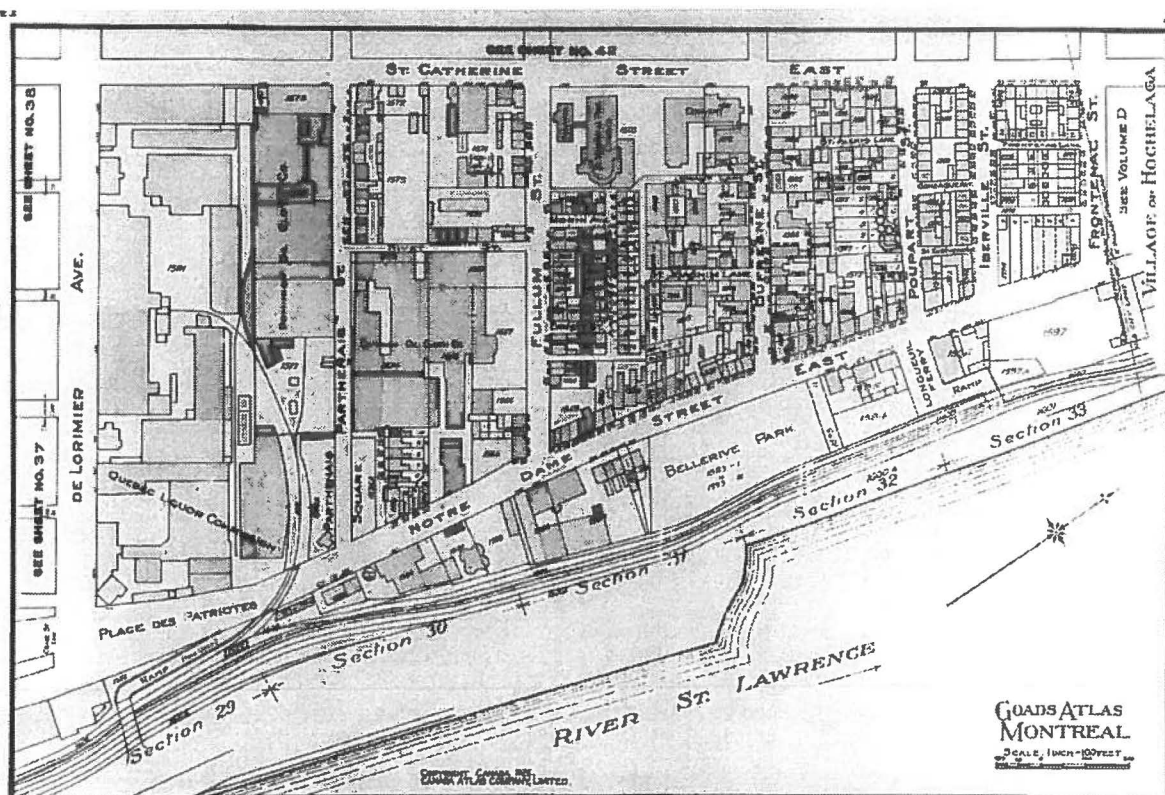


L'ancienne église St. Thomas ou « Molson's Church », construite en 1840 juste à l'ouest de la brasserie et démolie pour permettre l'expansion de l'industrie, rue Notre-Dame (Royal Ontario Museum, Toronto, 957.265.26)

Le « village De Lorimier » en 1873 (ANC, Ottawa, NMC-1545, section 2/4)



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, 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 caractéristi-



Sainte-Marie en 1926. Atlas Goad (ANC, Ottawa, NMC-44797)

ques originelles d'un paysage faubourien, particulièrement au sud de la rue Sainte-Catherine. Inq 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 anciens².

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 aux ouvriers accès 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 : Sainte-Catherine, Ontario et Sherbrooke. L'avènement des tramways a ensuite favorisé la délocalisation des populations mieux nanties, toujours 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 Patrio-

tes et le square Parthenais [voir ill. 95]. 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 redessinant sur la dalle qui devrait recouvrir la nouvelle voie, ces trois espaces, ou à tout le moins, en recyclant cette 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.

La brasserie Molson

Une brasserie existe au pied du courant Sainte-Ma-

rie dès les années 1775 ; elle appartient à Thomas P. Loid. John Molson en devient propriétaire en 1785 et y effectue son premier brassage en 1785. Depuis la brasserie n'a cessé de grandir, empiétant sur les propriétés voisines. La résidence Molson, l'église St.

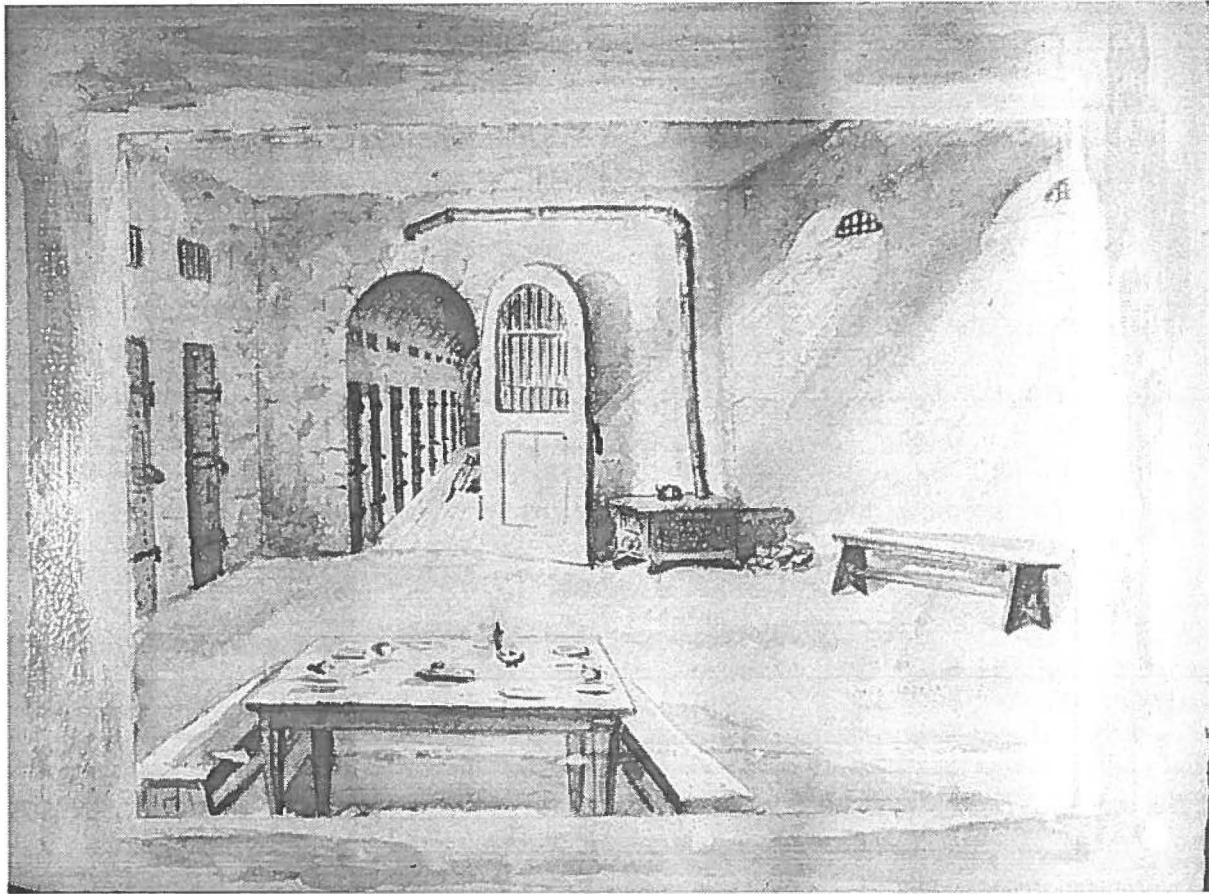
Thomas, le parc Sohmer et les maisons en rangée connues comme « Molson's Terrace » ont peu à peu fait place à la brasserie actuelle.



La brasserie Molson. Perspective au début du siècle (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 227)

Comme bien d'autres ensembles résidentiels, la terrasse Molson, ensemble d'une quarantaine de maisons en rangée (George Browne, architecte, 1844), a été démolie pour faire place à l'agrandissement des usines Molson (ANC, Ottawa. Photo extraite de Joanne Burgess. Paysages industriels en mutation, p. 67)





Vue de l'intérieur de la prison, vers 1840 (ANQ, Québec, P600.55, PAQ6)

three day-rooms for prisoners, each 24 feet 6 inches by 18 feet 9 inches ; and 50 cells the same size as those of the lower story. The cells in the back wings of each story are used for the female prisoners. All the cells and passages are arched with brick. The whole of the third story is occupied by the Debtors' bed-rooms and day-rooms — 33 of the former and 3 of the latter. The walls and ceilings of these rooms are all plastered, and the doors neatly paneled.

The centre of the building is carried up a fourth story, which contains the chapel, the plan of which is so constructed that five classes of prisoners can sit in front of the pulpit, and each class prevented from seeing the others ; they enter by separate stairs. The garrets over each wing are floored, and used as drying rooms. At the extreme of each end is place a cistern capable of holding 1077 gallons. From these three cisterns, which will contain 3232 gallons, every

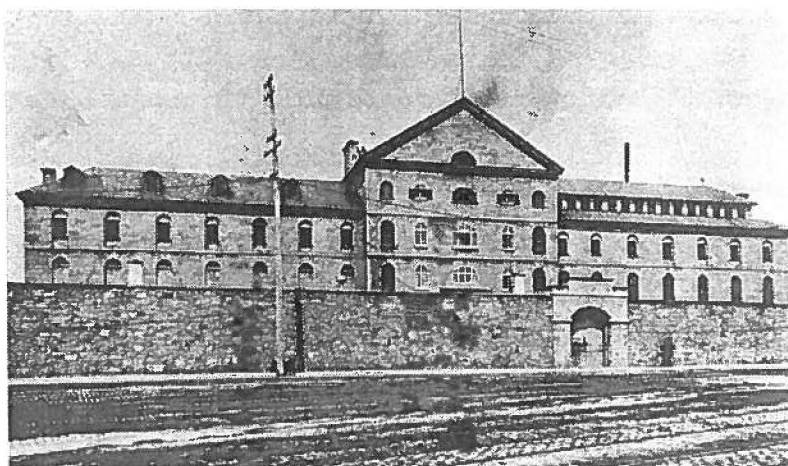
part of the Goal is supplied with water. These cisterns can be filled in forty minutes by means of a forcing pump working by ten of the prisoners, although fixed nearly 100 feet above the river. The pump is constructed on an improved principle, and was manufactured by the Montreal Water-works Company, under the direction of Mr. Wells. The building is surrounded by a high wall, at such distance as to enclose about 4 arpents, or nearly 4 3/4 acres, of land. The

Commissioners purchased twelve acres, from an idea that a Penitentiary might be established in addition to the prison.

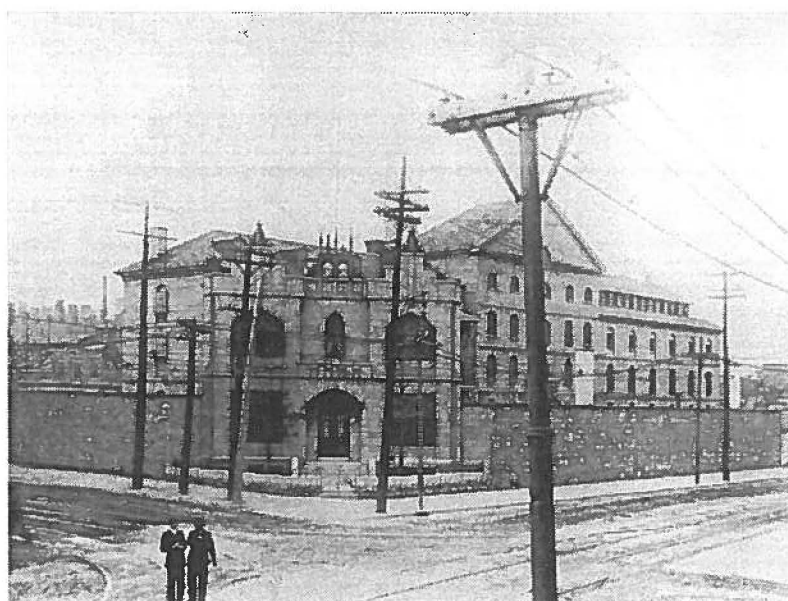
There is no Chaplain attached to this Goal, nor, we are sorry to learn, is there any provision made for the moral and religious instruction of the prisoners. Vice and immorality, we are informed, prevail to an alarming extent, and call loudly for the benevolent services of all who feel it important to check the prevalence of these enormous evils, and to reclaim the sinner 'from the error of this way'⁵.

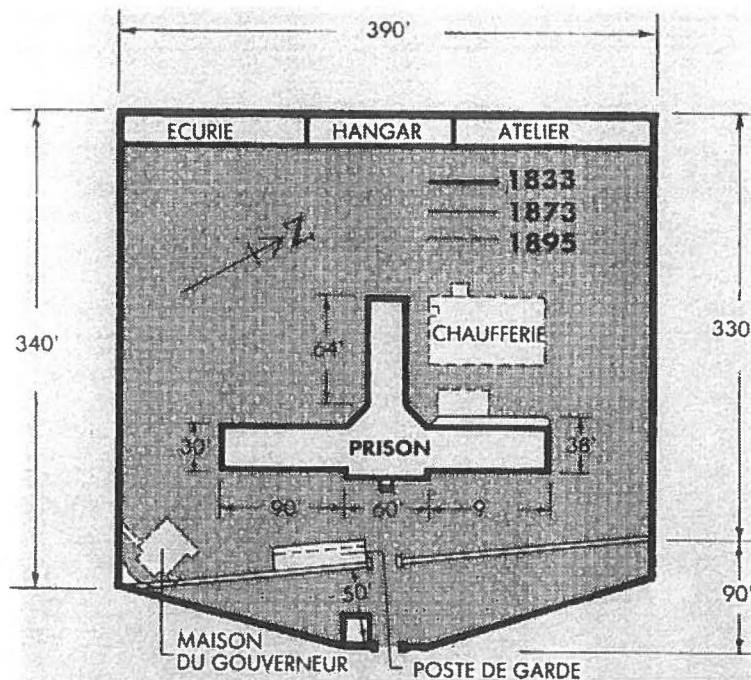
Au fil des ans, la prison a subi des modifications. D'abord, en 1852, l'aile est a été reconstruite, d'après les plans des architectes Ostell et Perreault, pour loger non plus des cellules séparées par un corridor central, mais un bloc cellulaire qui s'élève sur plusieurs étages. Puis, en 1873, le mur de façade de l'enceinte originelle est reculé de quelque quinze mètres. Enfin, au coin 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 et la maison des gouverneurs, vers 1900 (photo BNQ, Montréal)



La prison, vers 1895 (photos BNQ, Montréal)





Croquis de Gilles Dussault, *La Presse*
Emplacement des bâtiments construits au XIX^e siècle.

Le site de la prison et du mur d'enceinte (extrait de Guy Pinard, « La prison de Pied-du-Courant », Montréal, son histoire, son architecture, tome 1. Montréal, La Presse, 1987, p. 173.

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.



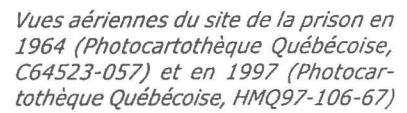
Les bâtiments de la SAQ, vers 1978
(photo Luc Noppen)

La prison elle-même est alors vidée de son contenu et surmontée d'un nouvel étage, en brique.

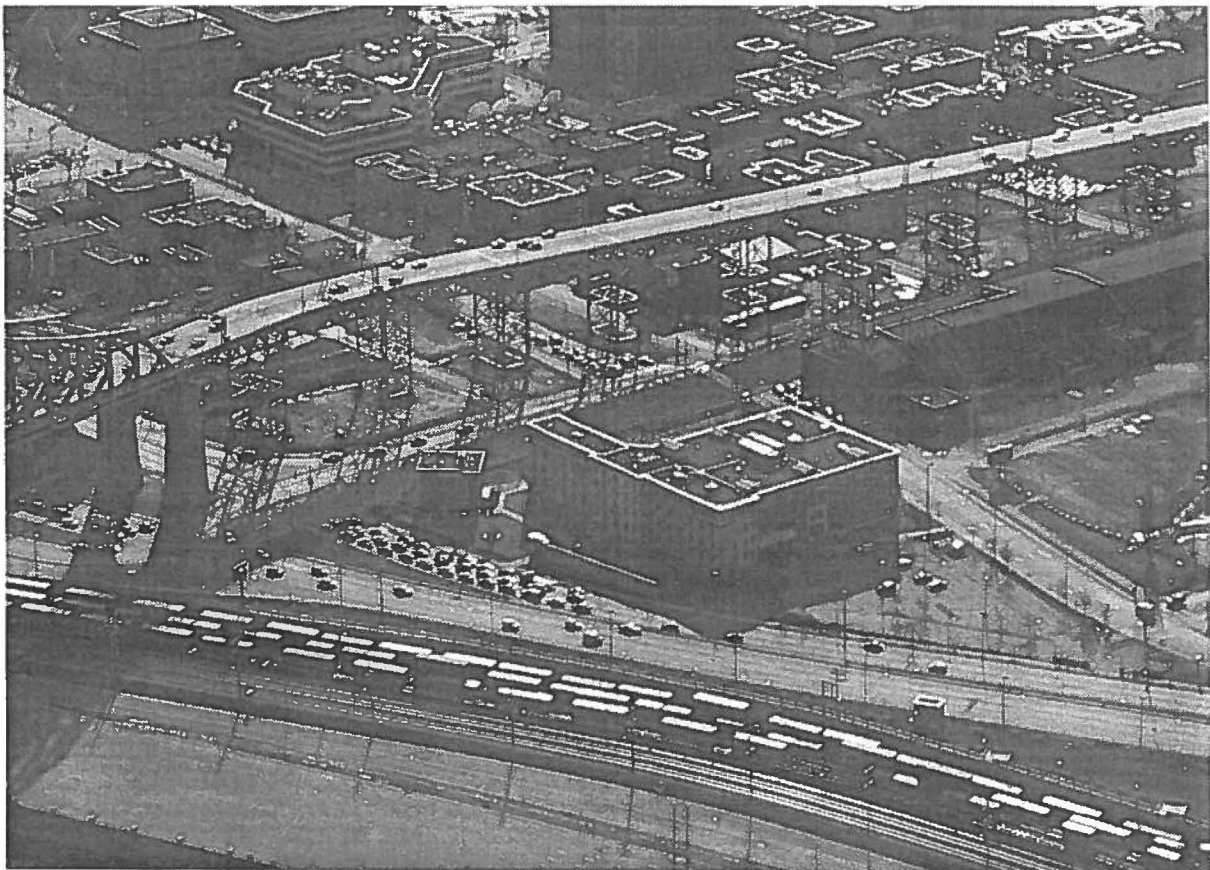
La prison du Pied-du-Courant a été classée « monument historique » en 1978, après avoir été menacée de démolition par la construction de l'autoroute Ville-Marie. Depuis, la Société des alcools, qui a déplacé ses activités de production et de distribution à l'usine des Futailles (Mercier), a démoli les édifices annexés à la prison et reconstruit un nouveau siège social à l'arrière, en tirant parti de la structure de l'ancienne usi-

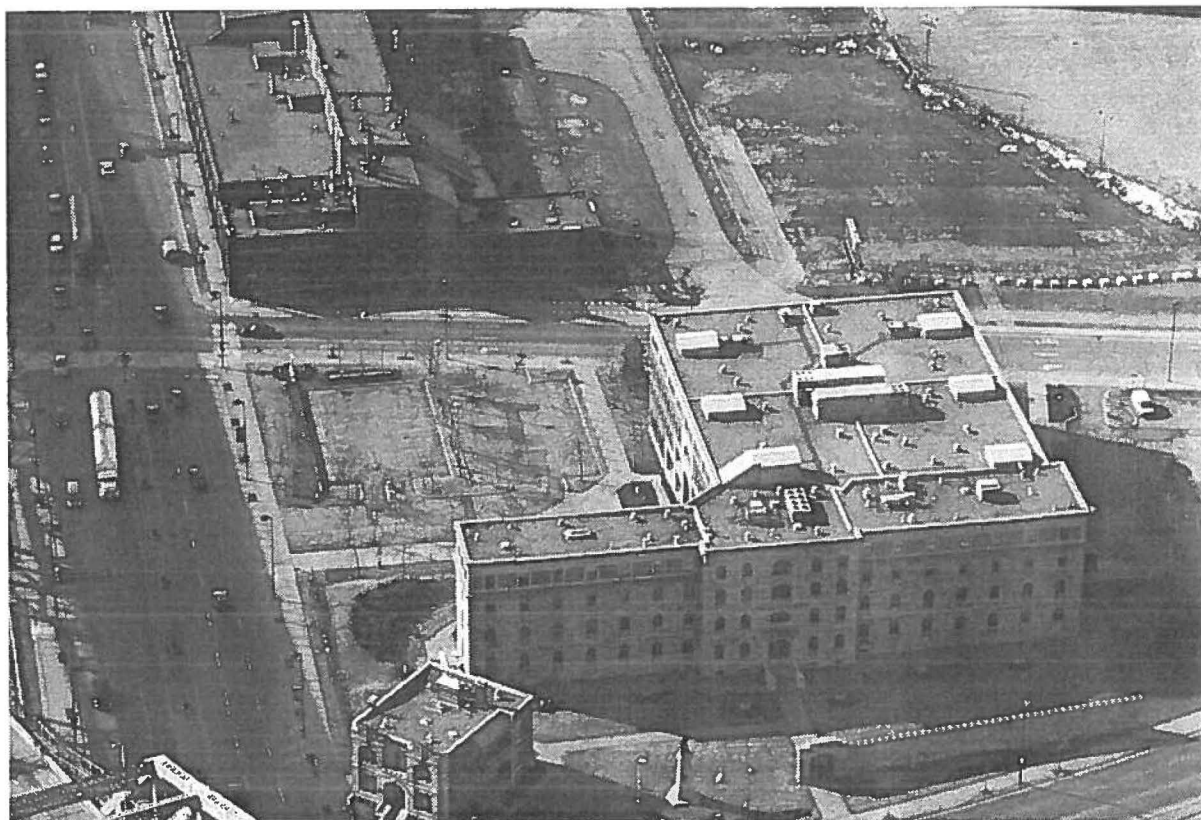


La prison et les bâtiments de la SAQ en 1978 (photo Luc Noppen)



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





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

ne 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 réalisés 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 démenagée à la Maison Tanguay.

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'y fut 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.

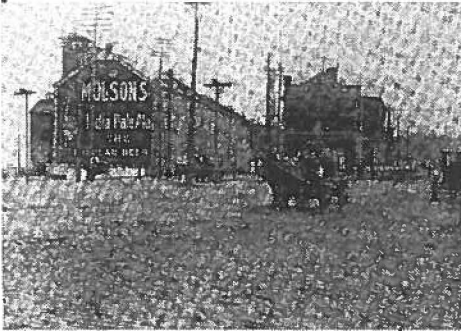
C O N C L U S I O N S / R E C O M M A N D A T I O N S

Les autorités de la SAQ ont récemment confié un mandat aux architectes Desnoyers et Mercure pour construire un musée, en sous-sol, le long de la rue De Lorimier. Ce projet cadre bien avec le projet de mise en valeur de la « place des Patriotes » qui renaîtrait devant la prison, à la suite de la modernisation de la rue Notre-Dame Est.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le réaménagement de la place des Patriotes devrait permettre de replacer le monument sur son site originel. Puisqu'il semble que le défilé annuel de la Saint-Jean-Baptiste aboutira sur cette place, son réaménagement devrait se faire en conséquence et tirer parti

aussi de la proximité du parc Bellerive. Entre les squares Papineau et Parthenais, la place des Patriotes est appelée à devenir un des hauts lieux de Montréal.



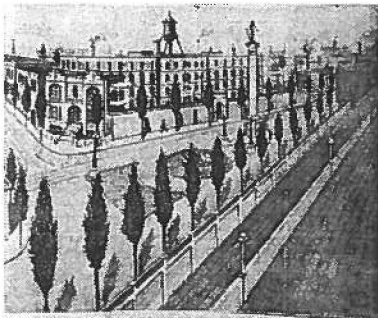
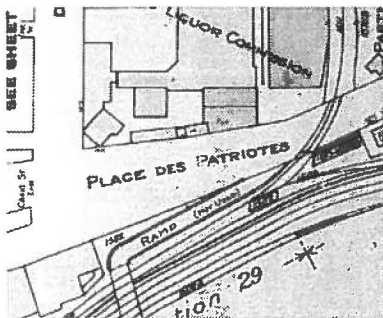
tion qu'un parc y soit aménagé ; la Ville fait aussitôt démolir la vieille demeure qui subsiste sur ce terrain. Lorsqu'en 1893 le Canadien Pacifique, qui a racheté les actifs de La *North Shore*, réclame le terrain, la Ville lui offre en échange un lot situé près de la gare Dalhousie ;

le titre de propriété de la Ville est donc enregistré le 19 décembre 1893.

Lors de l'ouverture du parc, en 1883, *La Minerve* a publié un texte assez élo-

Le parc Bellerive

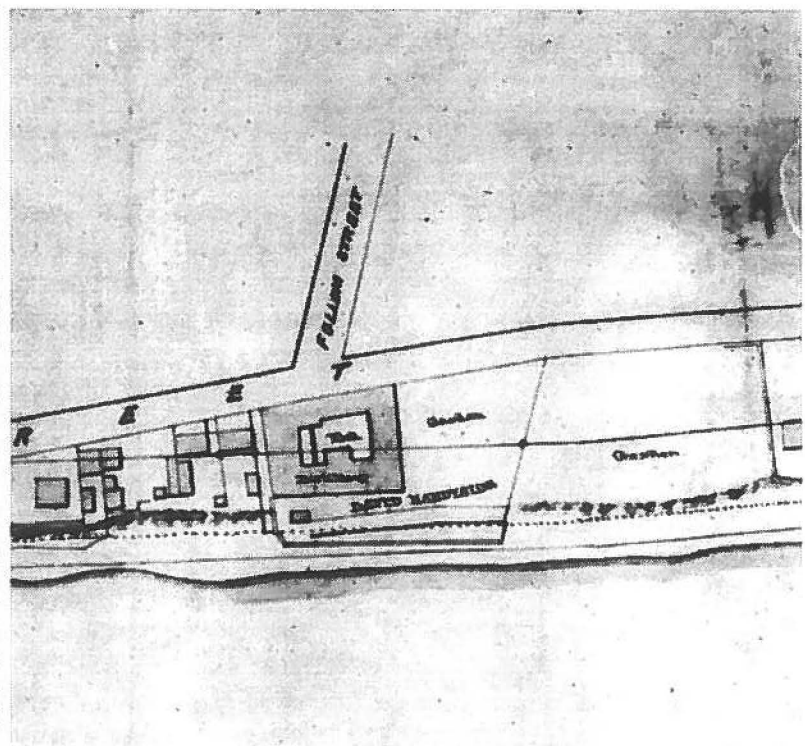
C'est en 1883 que la *North Shore Railway Co.* offre à la Ville l'ancienne propriété Bellerive, pour une durée de dix ans, à condi-



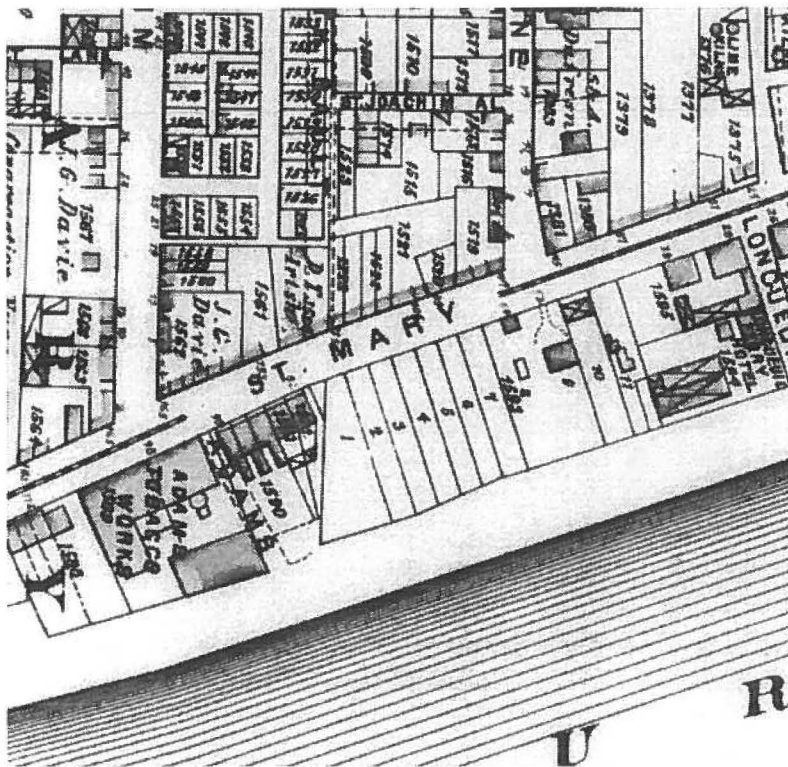
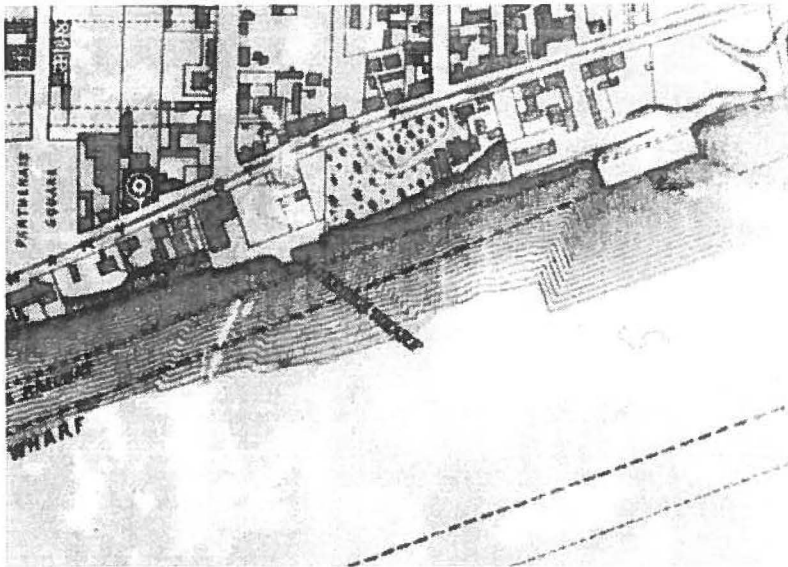
La place devant la prison du Pied-du-Courant, en 1900 (photo extraite de Pignon sur rue, p. 95)

Détail, en 1926, de l'Atlas Goad (ANC, Ottawa, NMC-44797)

Projet d'aménagement de la place des Patriotes, en 1923 (BNQ, Montréal, fonds Massicotte)



En 1843, le site du parc Bellerive est occupé par un jardin, à côté de la distillerie David Handyside (ANC, Ottawa, NMC-20537)



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

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

quent sur les raisons de la création de ce parc, que l'on prévoyait appeler le parc Mount :

Le parc Mount – Tel est le nom que l'on a convenu de donner au nou-

veau 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'em-

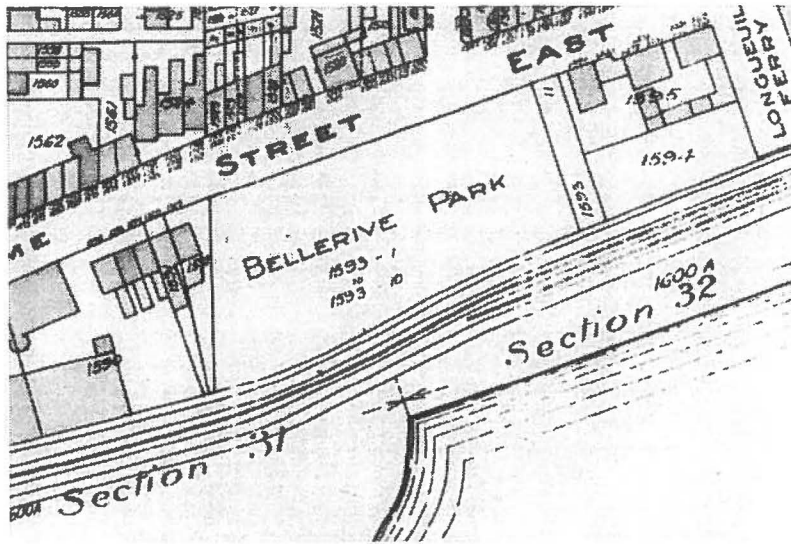
placement de la propriété Bellerive. Nous avons l'occasion hier soir de passer en cet endroit, et nous n'avons pu nous empêcher de nous y arrêter.

De fait par son site incomparable, le spectacle grandiose que nous offre 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



Détail de l'atlas Goad en 1926 (ANC, Ottawa, NMC-44797)

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 An-

glais du haut de la partie ouest on ne lésine jamais, or les canadiens-français du faubourg ont tout autant

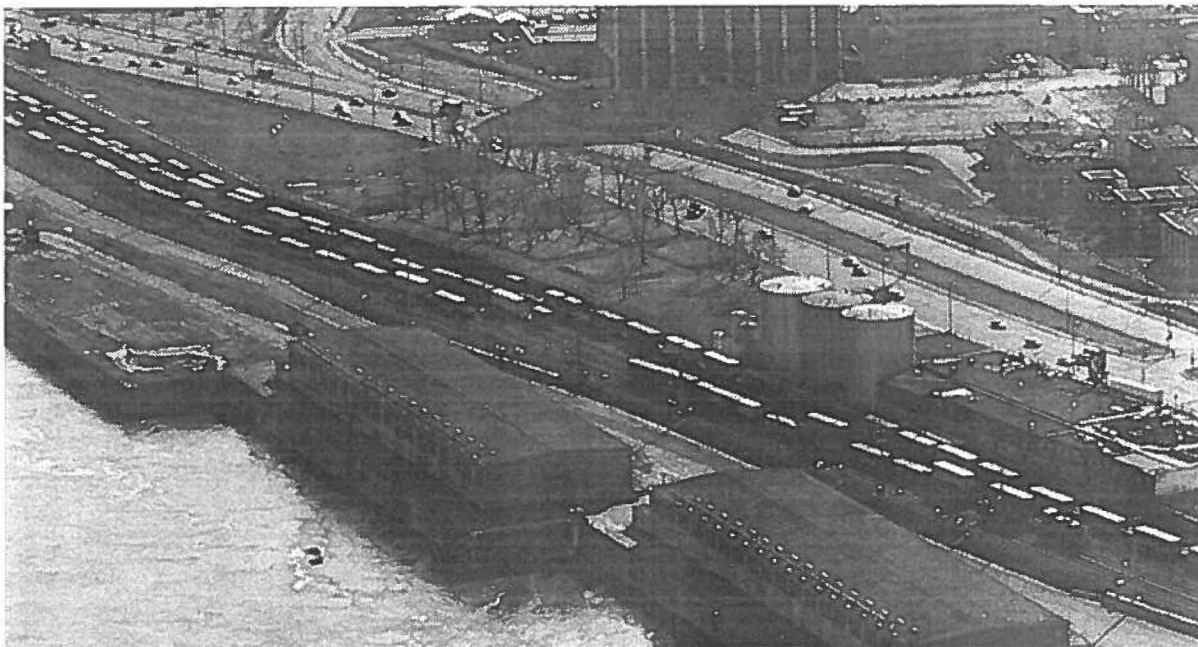
le droit que ces messieurs aux faveurs du comité des chemins.

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



Le parc (photo Luc Noppen)



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

état satisfaisant. Donnons les deux mille piastres et jamais dépense n'aura été plus légitime »⁶.

Après l'acquisition formelle 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 dans le parc datent des années 1960 et 1980.

À l'ouest du parc, la Ville vient de réaménager le quai

de déversement de neige. À l'est on retrouve les controversés réservoirs à mélasse, « temporaires » depuis 1955.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

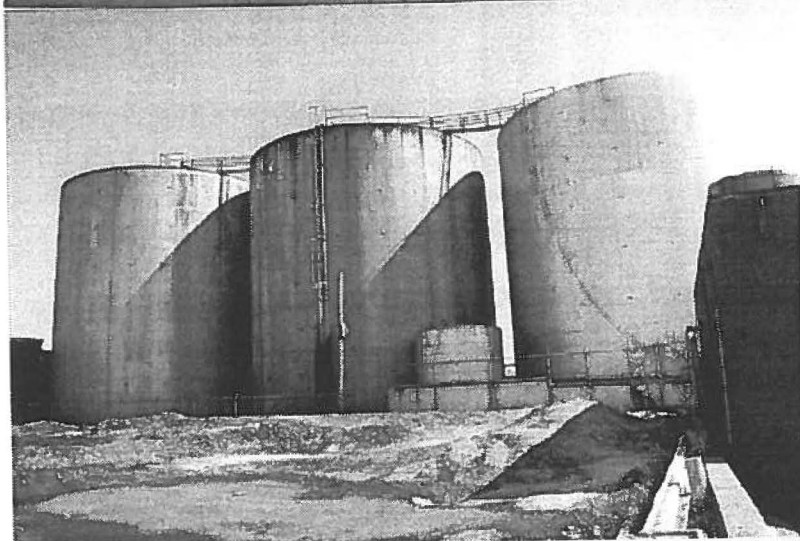
Le parc Bellerive, qui pourrait être agrandi vers l'est en récupérant les terrains des réservoirs à mélasse, est appelé à jouer un grand rôle comme interface entre la piste cyclable qui vient du nord et celle qui, à terme, mènerait à New York. L'aménagement en périphérie d'un arrêt d'autobus et la construction d'une passerelle donnant accès à un train touristique (qui longerait les quais, de Lachine à Longue-Pointe) et à une navette fluviale, reliant le Vieux-Port au parc de la Promenade Bellerive et au parc des îles de Boucherville recréerait en quelque sorte l'espace vert « intermodal » qu'évoquaient ses idéateurs à la fin du siècle dernier.

Ces fonctions pourraient être couplées à celles de l'interprétation du « chemin du Roi » qui pourrait se faire dans la station de pompage Craig, déménagée dans le parc. Un peu comme le faisaient les pavillons des chemins à barrière, la station pourrait marquer l'ancien début du chemin du Roi, hors de Montréal, non loin de son emplacement originel.

Les réservoirs à mélasse

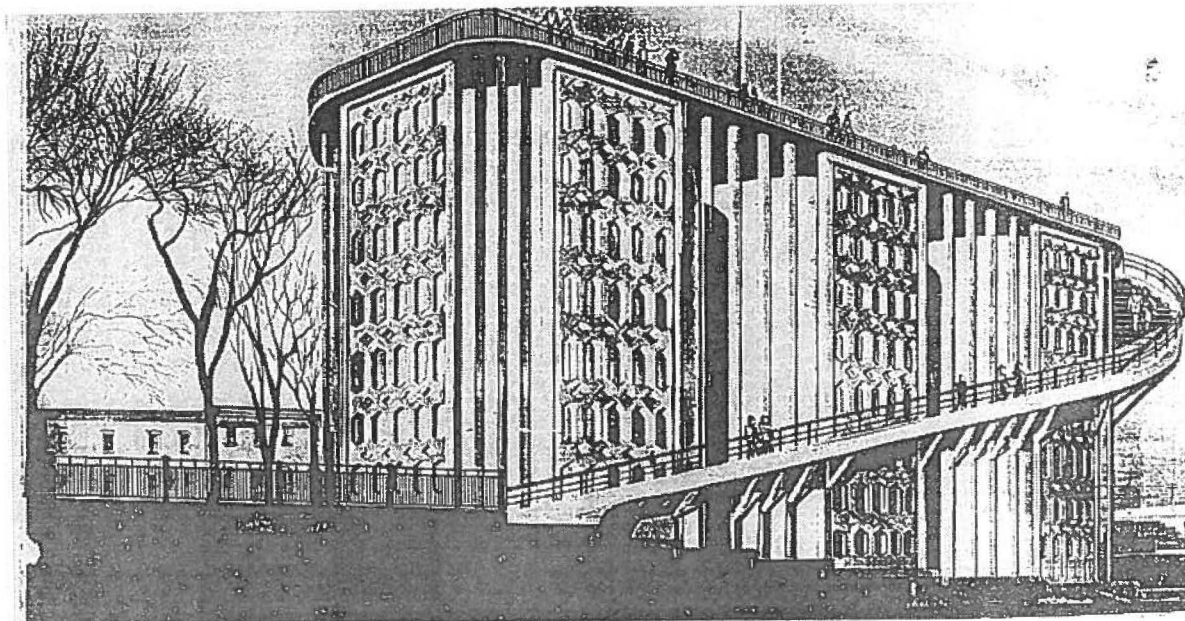
Les trois réservoirs à mélasse qui occupent la portion est du parc Bellerive ont été érigés en 1955, sans permis, par la société Ernest Carrière Inc.

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 plusieurs fois renouvelé⁷.



Les réservoirs à mélasse (photo Luc Noppen)

Projet de mise en valeur des réservoirs, dans les années 1970 (Archives de la Ville de Montréal)



Le noyau paroissial

Au centre de l'ancien village De Lorimier se retrouve 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. Une première église, construite en 1878, est rasée par le feu en 1924. L'église actuelle est due aux plans de l'archi-

tekte Ludger Lemieux, l'un des maîtres de l'architecture religieuse Beaux-arts au Québec, et a été construite de 1925 à 1928. Située au coin des rues Sainte-Catherine et Fullum, son chevet — dont la forme arrondie et l'appareil de pierre sont assez 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 trouve 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

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS



Sur le parcours de la piste cyclable et dans le parc Bellerive, l'ensemble institutionnel devrait être évoqué pour en faciliter la visite et l'interprétation.



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

Vue du chevet de l'église, depuis la rue Notre-Dame Est (photo Luc Noppen)

complété par l'édifice Harel, au coin 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.



Édifice au 2401-2411, rue Sainte-Catherine Est (photo Luc Noppen)

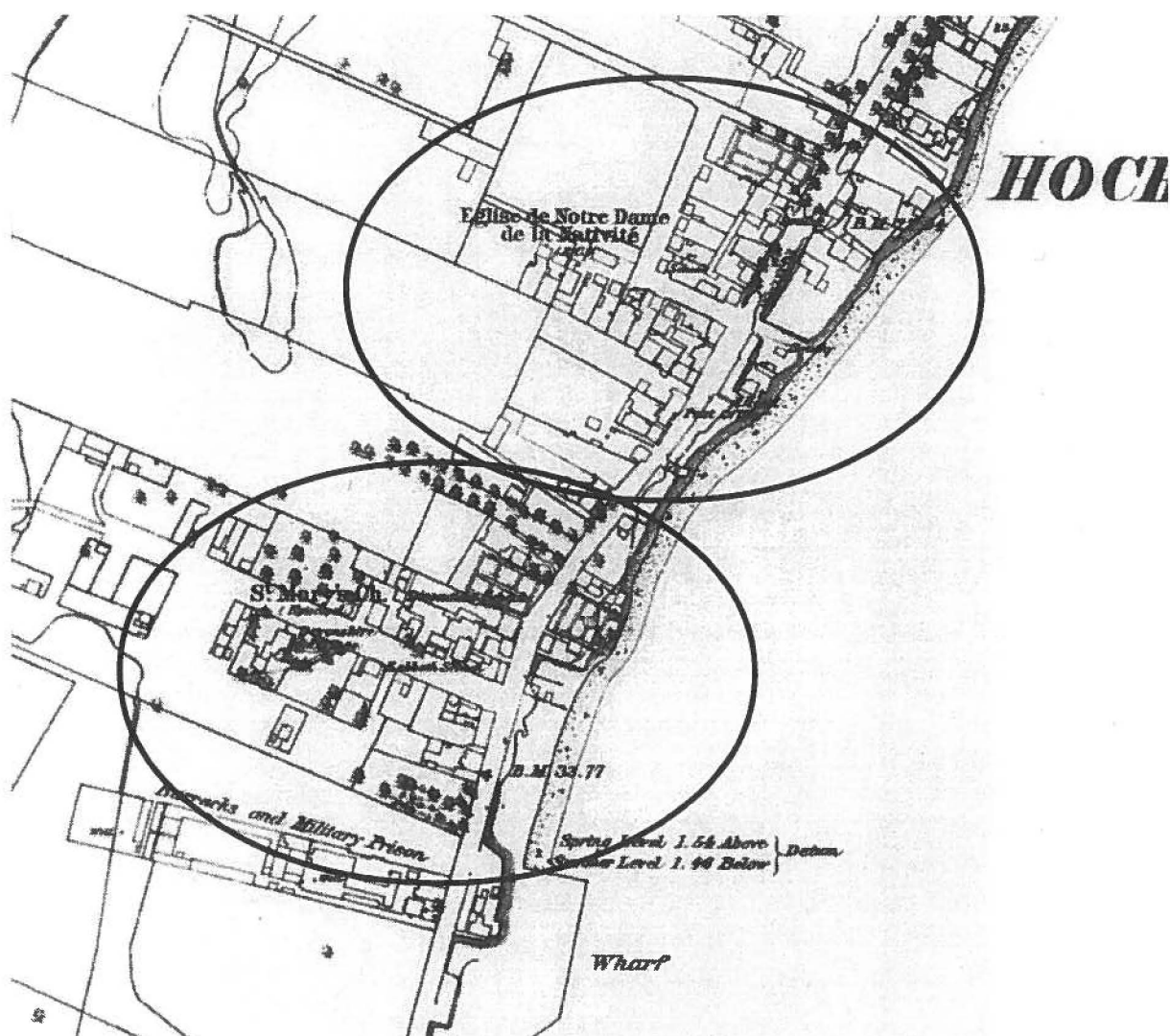
HOCHELAGA

Le village

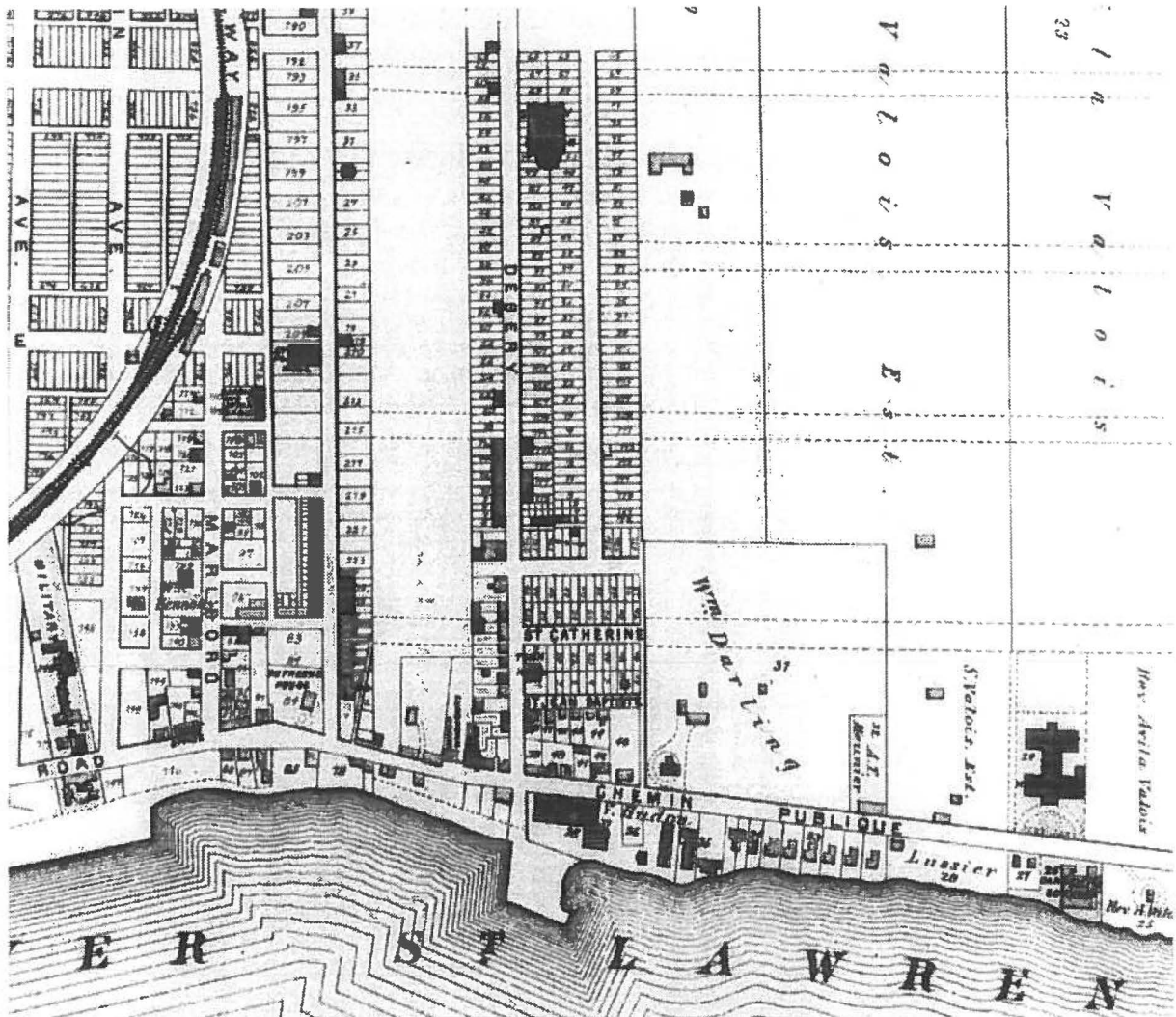
Le village Hochelaga s'est structuré autour d'un pôle francophone, dont le centre était formé par la chapelle du courant Sainte-Marie (plus tard l'église de la Nativité) et d'un pôle anglophone, un peu plus à l'ouest, autour de l'église St. Mary's, rue Marlborough. Les premières cartes que l'on con-

naît de Hochelaga montrent ces deux regroupements, un temps séparés par une terre non lotie. Dans le bourg anglophone — un regroupement de quelques institutions desservant un habitat éparpillé, le long de la rive du Saint-Laurent —, juste à l'est des *Hochelaga Barracks*, on retrouve la *Sabbath School* et la *Dissenters*

School. Dans le bourg francophone, la carte des *Fortification Surveys* identifie, outre l'église, une école et l'échoppe d'un forgeron. Mais ici apparaît très tôt une réelle concentration d'habitations, commandée par l'usine de Victor Hudon. Entre les deux établissements, rue Notre-Dame, on trouve deux auberges et un bureau



Le village d'Hochelaga en 1868-1869. Extrait des Fortification Surveys (ANC, Ottawa, NMC-52217)



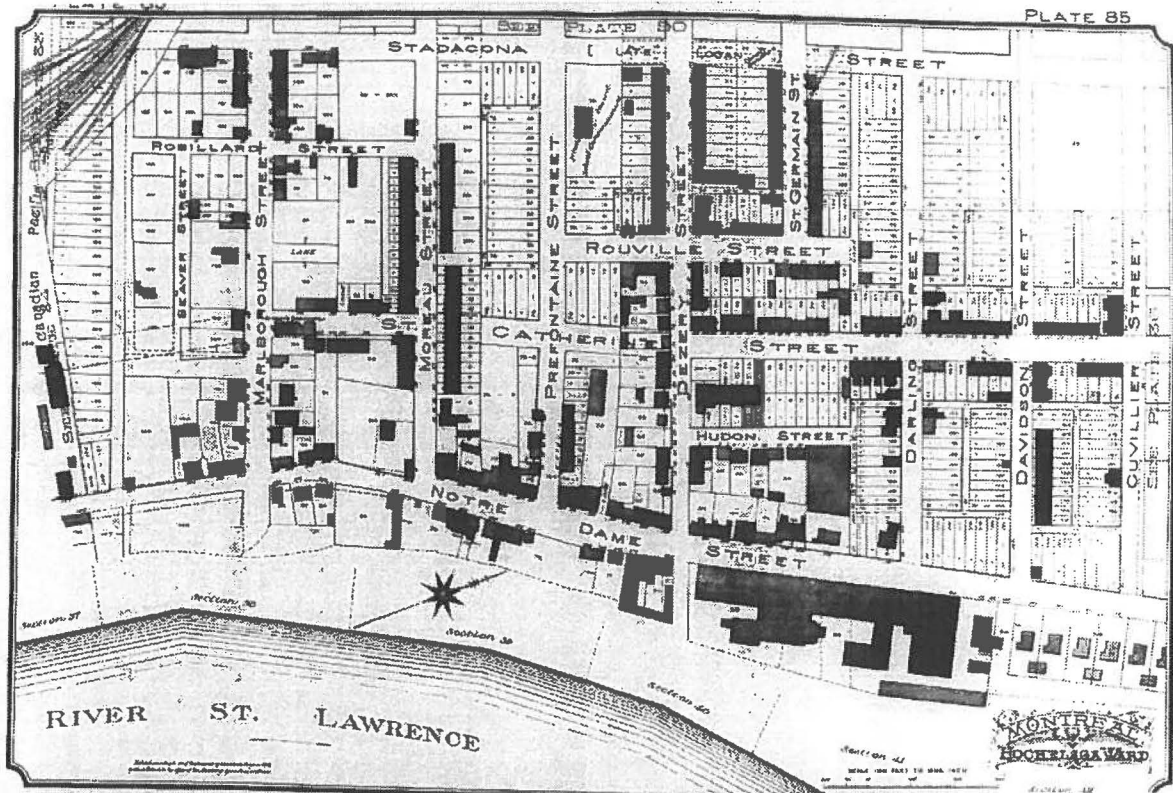
Hochelaga en 1879 d'après l'atlas Hopkins (ANC, Ottawa, NMV-16064, planche 74)

de poste. Un 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 à Hochela-

ga semblaient privilégier les lots alignés sur rue, sans ruelle arrière ; à cette date aussi, aucune rue autre que 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 subur-

baine. À 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 désaffectation du site depuis la Deuxième Guerre mondiale, complexifient plus encore la lecture de la morphologie urbaine du secteur. Gérard



Hochelaga en 1890 d'après l'atlas des assureurs (ANC, Ottawa, NMC-16297)

Beaudet a décrit cette situation :

Le village Hochalaga se caractérise également [comme Sainte-Marie] par des îlots hétérogènes tant par leur taille que par leur orientation. Le parc Dézéry, agrandi suite aux démolitions requises pour l'emprise de la rue Notre-Dame, en occupe le centre. Il ne polarise toutefois pas véritablement ce noyau ancien, privé de la plupart de ses bâtiments publics. Seuls nous sont parvenus l'ancien bureau de poste (1901-1902) et la caserne de pompiers

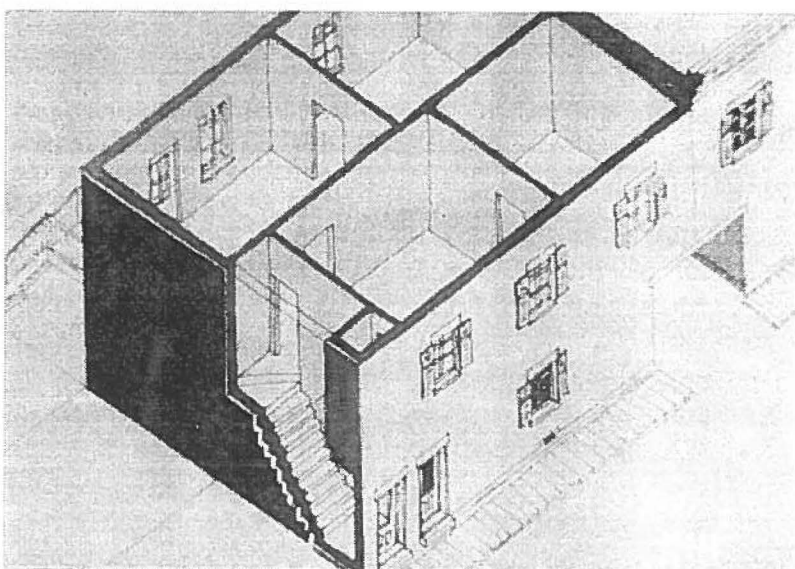
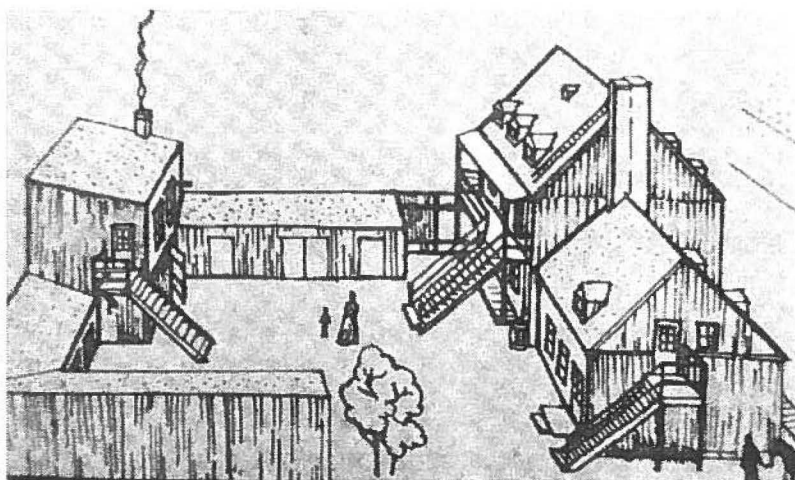
qui date des années 1870.

Le parcellaire, irrégulier, porte, au sud de la rue Sainte-Catherine, un bâti hétérogène datant, pour l'essentiel, de la période 1875-1930. Le bâti gagne cependant en homogénéité au nord de Sainte-Catherine. Quelques portes cochères aménagées dans un bâti continu formant ceinture autour des îlots témoignent de l'ancienneté des lotissements que ne dessert aucune ruelle (par ex. rue Rouville). La quarantaine de résidences construites par Victor Hudon pour loger les

employés de sa filature, construite en 1873 au sud de la rue Notre-Dame et aujourd'hui démolie, constituent une exception notable par l'ampleur de la réalisation. Cet habitat ouvrier comporte par ailleurs, rue Moreau, quelques bâtiments de deux étages et demi qui s'apparentent aux maisons d'artisans que l'on trouvait dans la campagne québécoise.

Quoique constitué de bâtiments de différentes époques, le corridor de la rue Sainte-Catherine se caractérise par une certaine homogénéité,

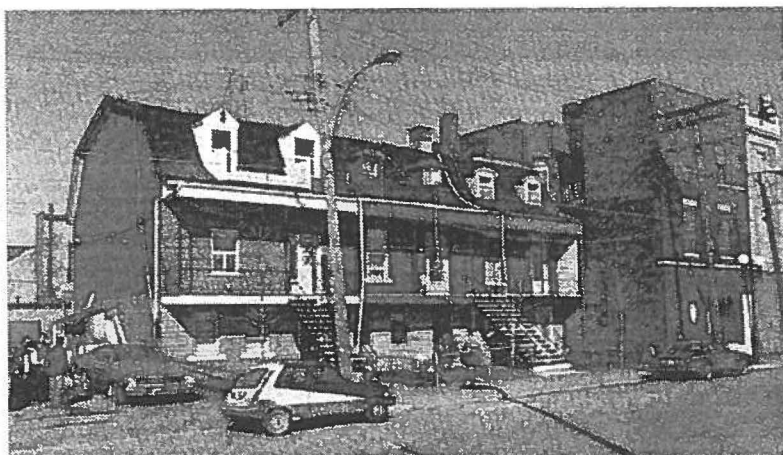
particulièrement du côté nord. Les hauteurs y sont constantes et les rez-de-chaussée présentent un traitement adapté à la fonction commerciale. L'état de conservation de ces édifices est toutefois très variable et les taux de vacance particulièrement élevés n'augurent rien de bon. C'est que la démolition de logements le long de la rue Notre-Dame a accentué l'excentricité de cette partie de la rue Sainte-Catherine qui avait déjà subi les contrecoups du déclin du nœud ferroviaire. À l'ouest, l'îlot délimité par les rues Alphonse D. Roy, Sainte-Catherine, Moreau et Notre-Dame Est est passablement déstructuré. Les superficies libres y dominent nettement. La démolition de la gare Moreau semble avoir contribué au déclin de ce secteur [...]



Maisons ouvrières des années 1850 à Montréal (dessin extrait de Réjean Charbonneau et al. L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve, p. 11)

Maison au 3618-3620, rue Provost. Rare exemple survivant de la première maison ouvrière d'Hochelaga (photo extraite de Pignon sur rue, p. 142)

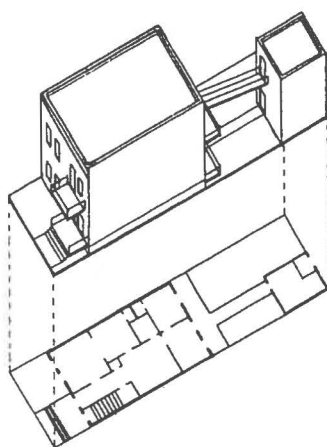
Maison ouvrière avec escalier intérieur, vers 1875, à Montréal (dessin extrait de Réjean Charbonneau et al. L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve, p. 11)



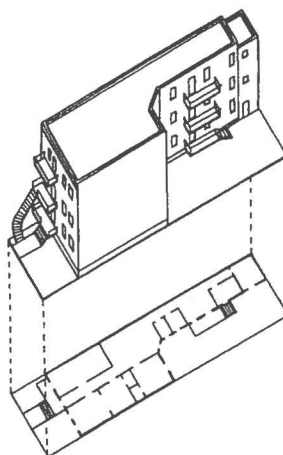
Le parc Dézéry (photo Luc Noppen).

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 précédent. La paroisse décide de reconstruire la nouvelle église plus au nord, sur la « promenade Ontario ». Sur le terrain vacant, la corporation municipale fait construire, en 1877, une « maison municipale » pour abriter, outre l'hôtel de ville,



Six petits édifices résidentiels construits suite à la cession du surplus d'emprise ont par ailleurs cicatrisé le flanc sud du secteur, de part et d'autre du parc⁸.



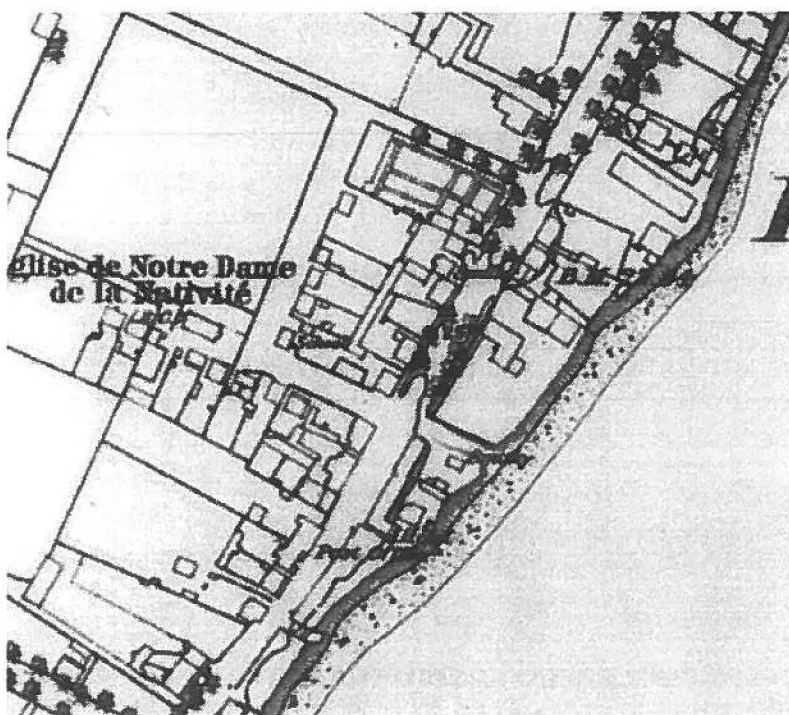
Maisons au 1405-1415, rue Moreau, à Hochelaga (photo extraite de Pignon sur rue, p. 122)

Plan et axonométrie d'un duplex (dessin de C. Baird extrait de Réjean Legault. Architecture et forme urbaine..., p. 6)

Plan et axonométrie d'un triplex (dessin de C. Baird extrait de Réjean Legault. Architecture et forme urbaine..., p. 6)

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Plusieurs publications — dont *Les maisons de Montréal* de Maryse Leduc et Denys Marchand — ont déjà décrit les maisons ouvrières à Montréal, dont celles de Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier. Le sujet mériterait cependant une attention plus particulière, notamment en vue d'interpréter de façon plus systématique les exemplaires les plus significatifs.



Le parc Dézéry (photo Luc Noppen)

Le village d'Hochelaga en 1868-1869. Extrait des Fortification Surveys (ANC, Ottawa, NMC-52217)

les services de police et de pompiers. Les plans en ont été préparés par les architectes Roy et Resther et la construction confiée à Jean-Baptiste Galipeau, au coût de \$ 6 000. Après l'annexion d'Hochelaga    Montréal en

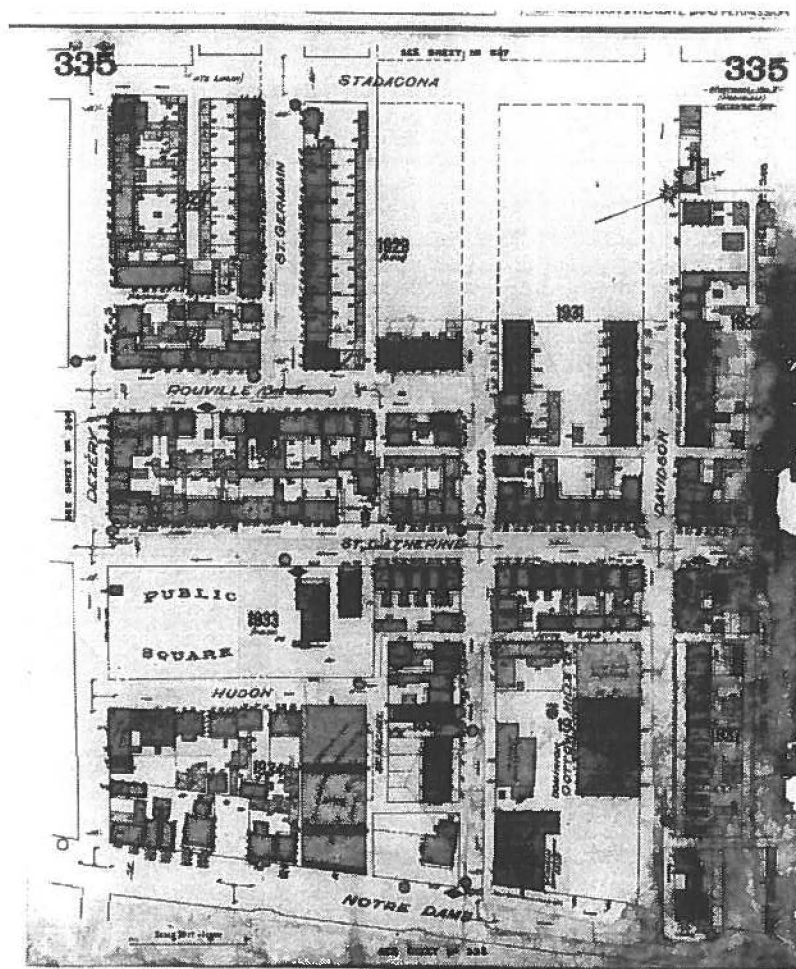
1883, le bâtiment servit comme poste de police et de pompiers, jusqu'en 1900, quand la Ville de Montréal fait ériger un nouveau poste — le n   13 — sur la rue Sainte-Catherine, à l'extrémité est du parc actuel. Puis,

en 1890, la Ville fait construire l'édifice des « bains d'Hochelaga » (   l'arrière du poste de pompiers actuel), avec façade sur la rue Hudson. Le vieil hôtel de ville survit un temps comme atelier de réparation du Service des incendies et la Ville fit 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, au coin des rues Sainte-Catherine et Marlborough⁹.

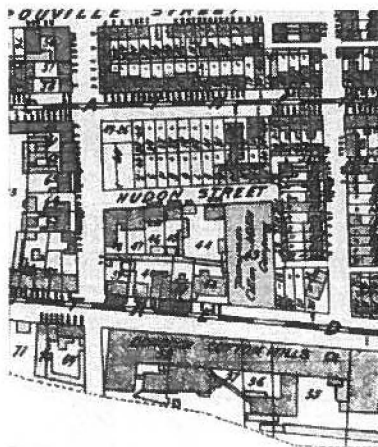
Le bâtiment le plus ancien qui survit dans le secteur est l'édifice Madore, construit au coin nord-est des rues Sainte-Catherine et Dézéry, en 1896, d'après les plans de l'architecte L.-R. Montbriand ; il a été récemment restauré.

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

Le parc Dézéry a fait l'objet de travaux d'aménagement à plusieurs reprises, notamment en 1967 et plus



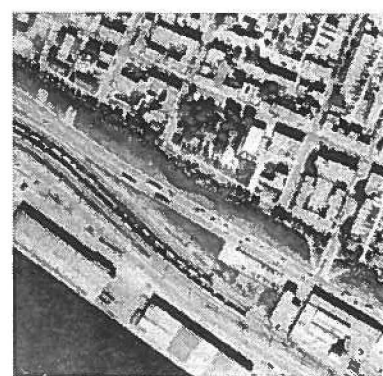
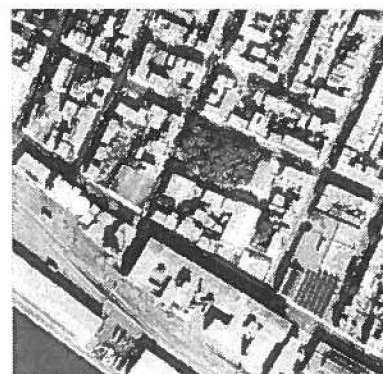
récemment, dans la foulée de l'aménagement du parc linéaire bordant la rue Notre-Dame Est ; la démolition des bâtiments sur sa paroi sud l'a considérablement agrandi et a amorti son image de « square ». En 1967, le parc a failli devenir un terrain de sports mais le projet a été interrompu par une clause du donateur d'une portion du terrain (angle Sainte-Catherine et Dézéry) qui, en 1917, avait stipulé que le parc devrait servir à un poste de police et aux personnes âgées¹⁰.



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)

Le parc Dézéry en 1907. Détail de l'atlas Pinsonneault (ANC, Ottawa, NMC-16305, planche 1)

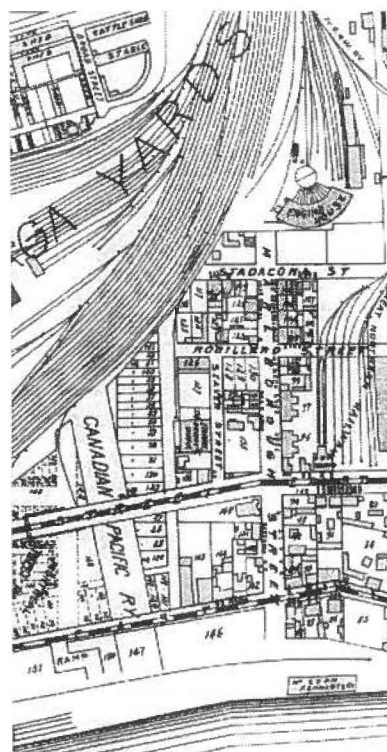
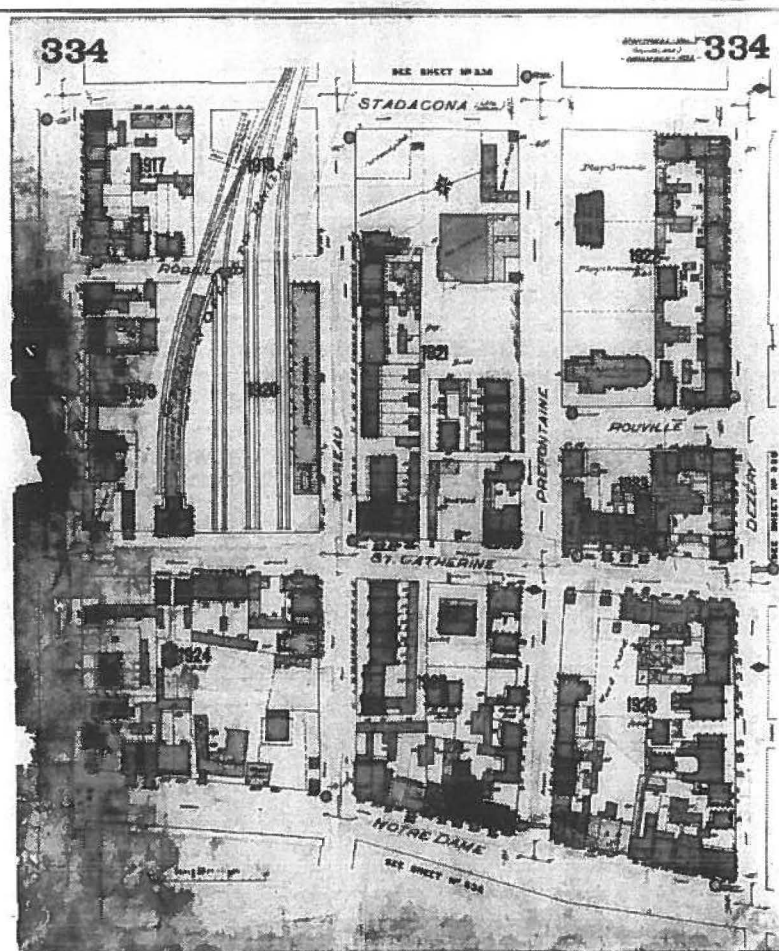
Le Parc Bumbray



Le Parc Bumbray, aujourd'hui parc Dézéry, en 1903. (BNQ, fonds Massicotte, 3-198-b)

Édifice du 3201, rue Sainte-Catherine Est (photo Luc Noppen)

Le parc Dézéry en 1964 (Photocartotheque québécoise, Québec, Q64515-115) et en 1997 (Photocartotheque québécoise, Québec, HM97-107-144)



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

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)

Le « quartier des anglais » d'Hochelaga, en 1907. Atlas Pinsonneault (ANC, Ottawa, NMC-16305, planche 2)



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

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

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

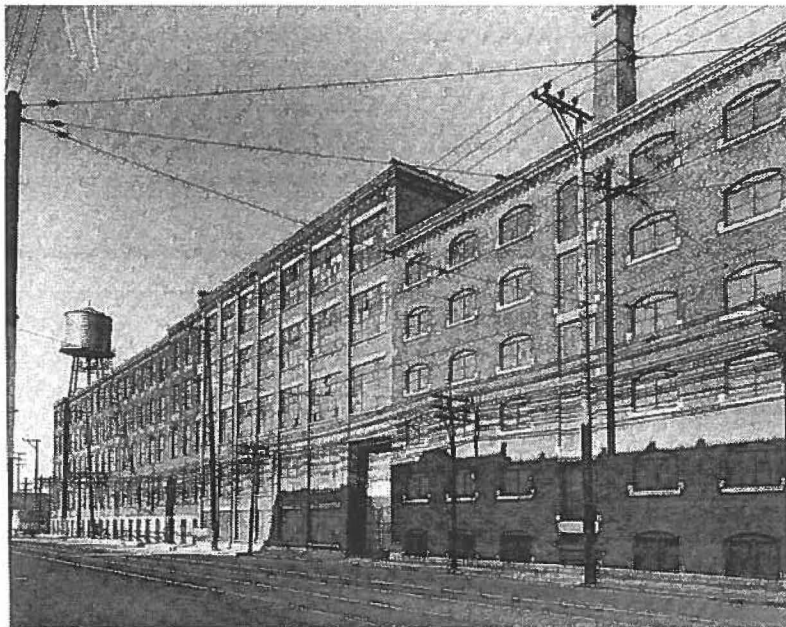
Le parc Dézéry, qui porte la mémoire du village d'Hochelaga, devrait être aménagé en conséquence. En face de la chapelle commémorative de l'incendie du Cinéma Laurier-Palace, à proximité de l'ancien bureau de poste et du « village Hudon », son potentiel d'interprétation est intéressant, surtout si son aménagement est fait en relation avec celui du parc linéaire.

L'usine Hudon et l'usine Ste. Anne

Montréal fut, du milieu des années 1870 et jusqu'après la Deuxième 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 furent exploitées comme ne faisant

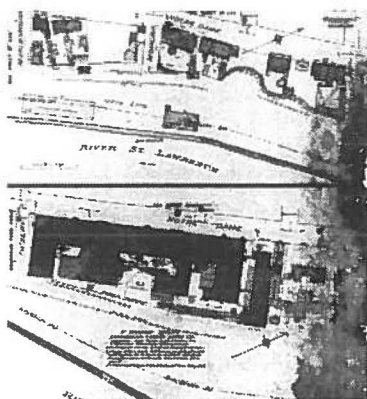
qu'une : la *Hochelaga*



L'usine Ste. Anne (photo extraite de A.B. McCullough. L'industrie textile primaire au Canada. Histoire et patrimoine. Ottawa. Environnement Canada, Service des parcs, 1992, p. 176)



Portrait de Victor Hudon (dessin de Louise Chabot extrait de Réjean Charbonneau et al. De fil en aiguille..., p. 24)



Atlas Goad, 1892. Au sud de la rue Notre-Dame, dans Hochelaga (ANC, Ottawa, NMC-16180, 333/363)

L'usine Victor Hudon (photo extraite de A.B. McCullough. L'industrie textile primaire au Canada. Histoire et patrimoine. Ottawa. Environnement Canada, Service des parcs, 1992, p. 174)



CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

L'importance nationale reconnue de ces deux sites industriels, que leur créateur, Victor Hudon, dut céder à A.F. Gault, en 1884, devrait en favoriser une l'interprétation. Sur les sites de ces usines, qui seront vacants après le réaménagement de la rue Notre-Dame Est, un dispositif d'interprétation devrait en rappeler la présence et évoquer leur importance, dans le développement d'Hochelaga, mais aussi leur contribution à l'économie de la métropole du Canada. Nous recommandons en particulier de quérir l'appui de la Commission des monuments et lieux historiques du Canada, déjà très présente dans l'ouest de l'île, pour mettre de l'avant un site d'interprétation de l'industrie textile.

Cotton Manufacturing Company [absorbée plus tard par la *Dominion Textile*]. Au cours des années 1880 et 1890, les usines d'Hochelaga furent les plus importantes au Canada, et elles restèrent importantes, quoique non dominantes, au XX^e siècle. L'usine Hudon

fut fermée en 1953 et démolie en 1978-1979, après avoir été endommagée par un incendie. L'usine Sainte-Anne, quand à elle, fut fermée en 1983 et démolie dans sa plus grande partie en 1984¹¹.

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 » ;

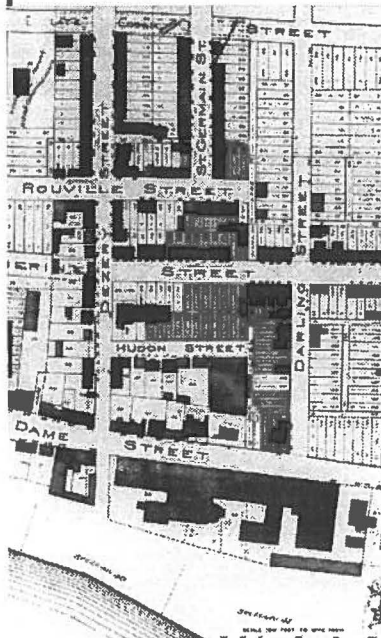


Les maisons du « village Hudon », rue Saint-Germain (photo Luc Noppen)



CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Cette petite cité ouvrière est tout à fait exceptionnelle et forme, avec des bâtiments de rues voisines, un monument d'intérêt national. Ces bâtiments pourraient être étudiés en détail — il serait intéressant de voir par exemple s'il s'agissait vraiment de maisons unifamiliales en 1881 — et être restaurés, pour assurer leur pérennité dans le paysage de la métropole, avec le plus de détails et dispositions originelles. Un classement sur le plan national devrait par ailleurs leur garantir une protection légale.



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

L'usine de Victor Hudon (au bas) et l'enfilade des maisons de la rue Saint-Germain (en haut), en 1890 (ANC, Ottawa, NMC 160297/85)

il fit 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 moyen des loyers était, à l'époque, de \$60/an et la majorité des lo-

cataires étaient des journaliers de la *Victor Hudon Cotton Mills Co*¹².

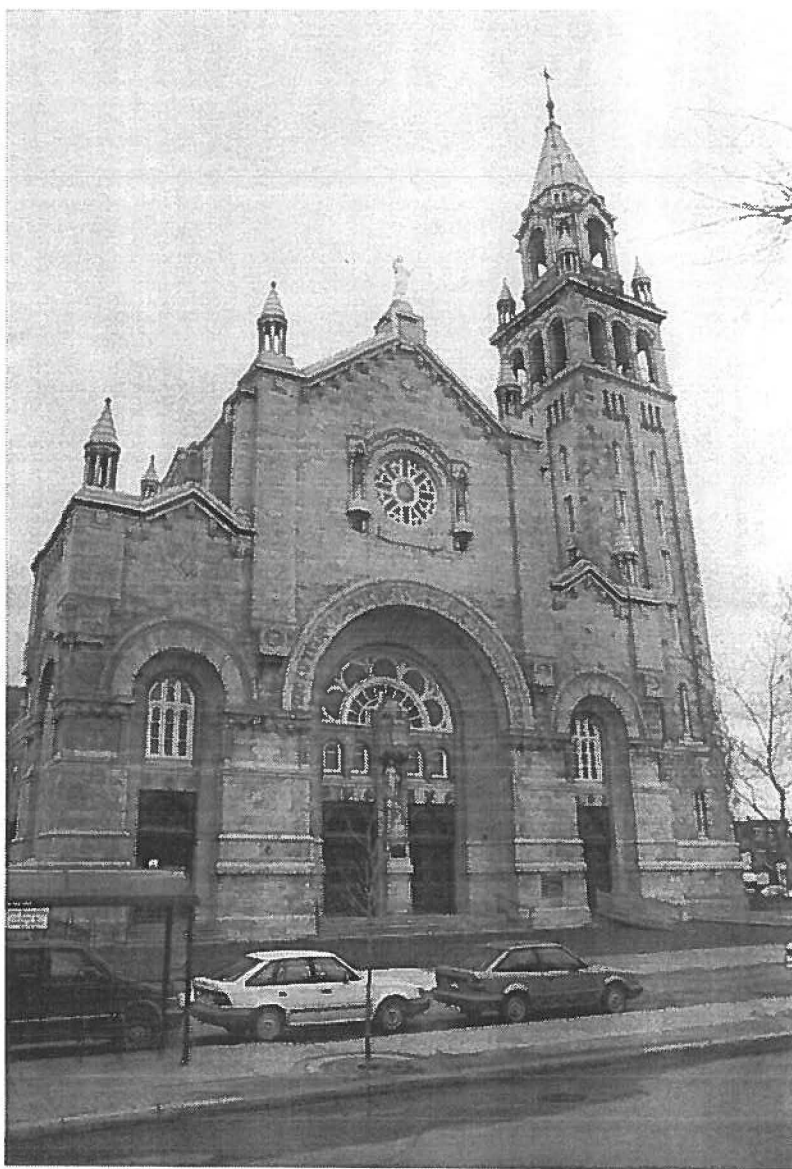
L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge

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 Iberville, d'une part, et Longue-Pointe, d'autre part, depuis le fleuve jusqu'à la côte de la Visitation (boulevard Rosemont)¹³. 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, coin Dézéry et Ontario — ce devait être la cathédrale d'un diocèse qui aurait couvert l'est. 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 presbytère¹⁴.

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)¹⁵. Mais 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



L'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge (photo Luc Noppen)

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Déjà bien présentée dans le dépliant Hochelaga-Maisonneuve, l'église mérite une brochure qui détaillerait son histoire et son architecture ; quelques panneaux d'interprétation pourraient être installés devant et à l'intérieur du monument.

1895 à 1903 et de l'église Saint-Cuthbert de Portsmouth, que la revue *Architectural Review* avait publiée en avril 1921¹⁶. 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 1924¹⁷.

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 réalisés l'année suivante par la maison Carli et Petrucci. Les vitraux, quant à eux, sont l'œuvre de Guido Nincheri (maître verrier et ornementaliste de Maisonneuve) et ont été installés tardivement, en 1964¹⁸.

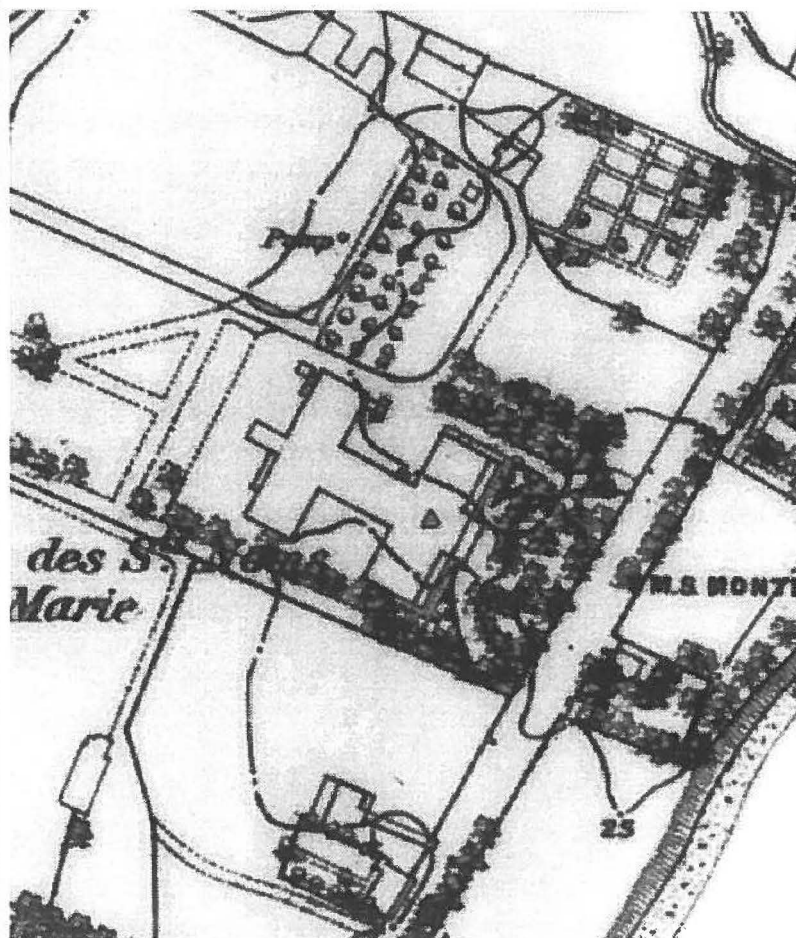
Le couvent d'Hochelaga

Construit en deux temps, entre 1858 et 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

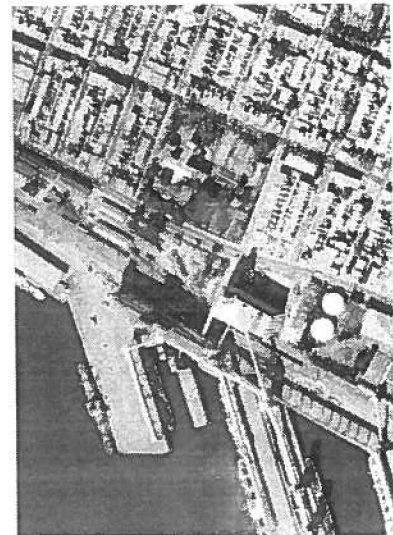
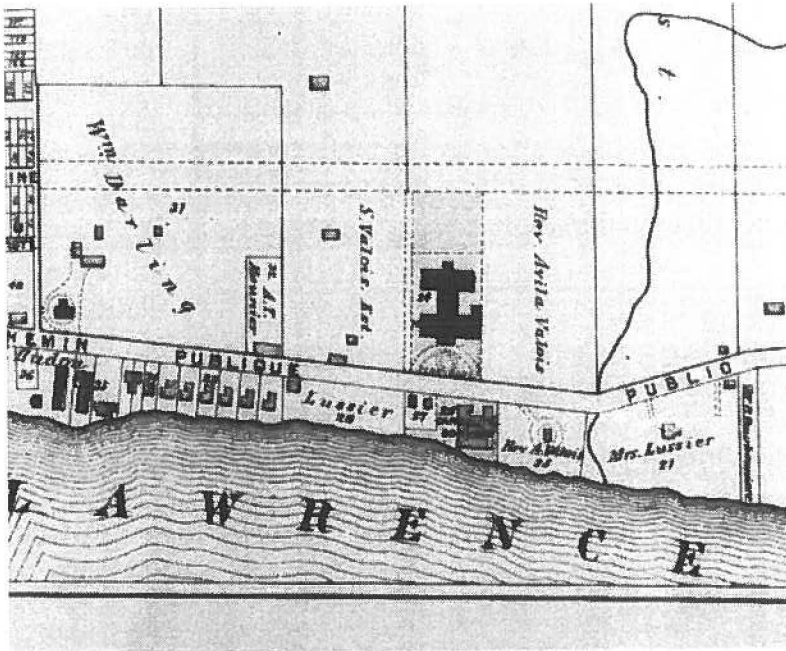
monuments les plus achevés du néoclassicisme à Montréal¹⁹. Il a été démoli en 1971.

C'est Simon Valois, tanneur et industriel de Montréal, pro-

priétaire des lots 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 24) à la congrégation des sœurs des Saints-Noms-de-



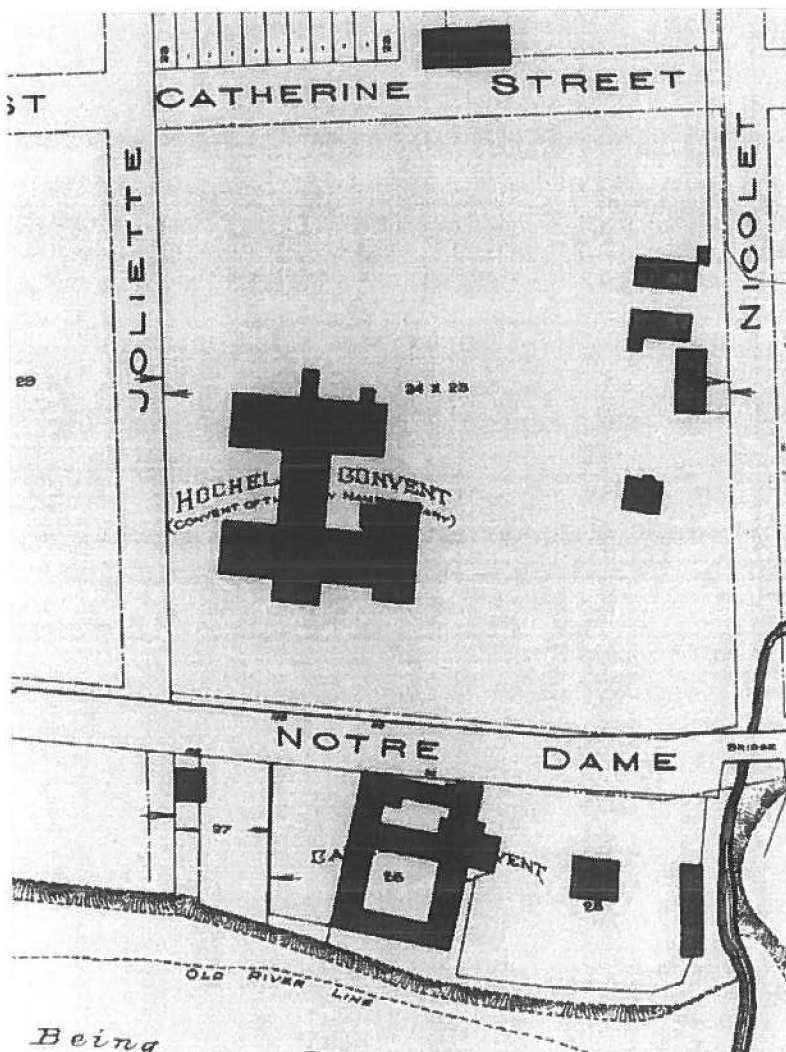
Le couvent d'Hochelaga en 1866-67, d'après un extrait de la carte des Fortification Surveys (ANC, Ottawa, NMC-52214)



Le couvent d'Hochelaga en 1879. Extrait de la carte d'Hopkins (ANC, Ottawa, NMC-16064, planche 75)

Le couvent d'Hochelaga en 1890. Extrait du plan des assureurs (ANC, Ottawa, NMC-16297/86)

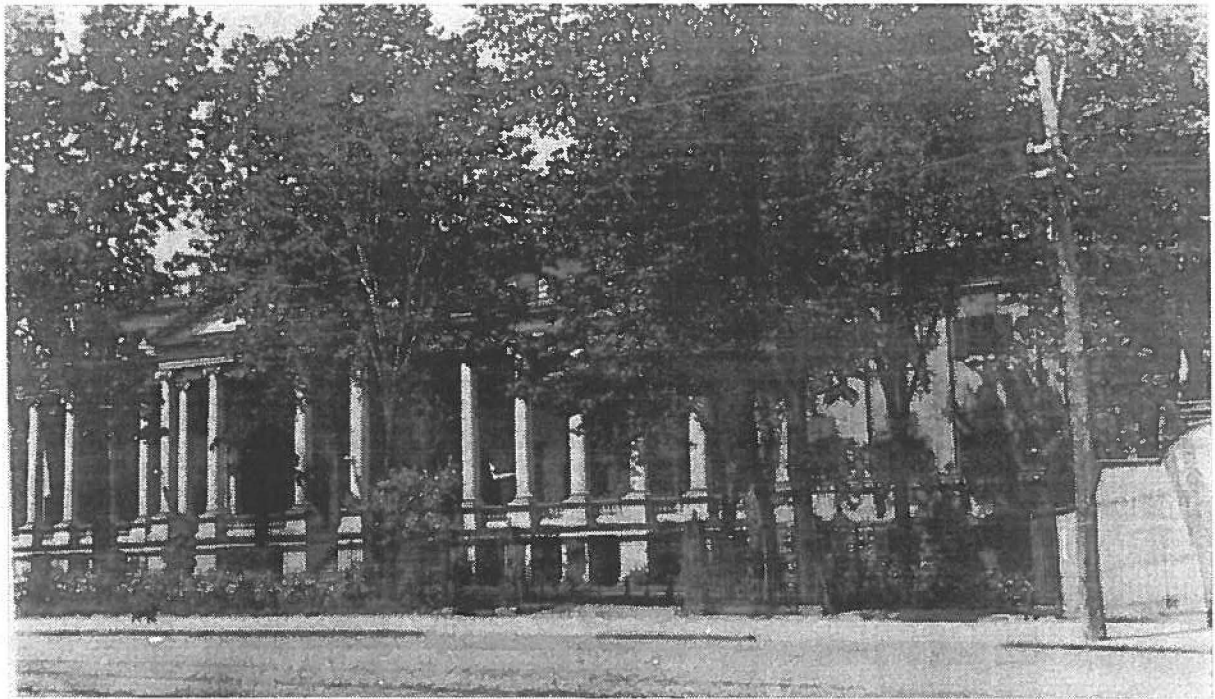
Le couvent d'Hochelaga, vu des airs, en 1964 (Photocartotheque québécoise, Québec, Q64515-115)



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 projeté. Le chantier débute le 30 mai 1858, sous la direction d'Antoine Provost, entrepreneur, et, le 30 mai 1860, l'édifice — dont la façade originelle domine la rue Sainte-Catherine — est ainsi décrit :

[...] une bâtisse de brique, de 165 pieds de



Le couvent d'Hochelaga, coin Joliette et Notre-Dame Est (BNQ, fonds Massicotte, 3-193-d)

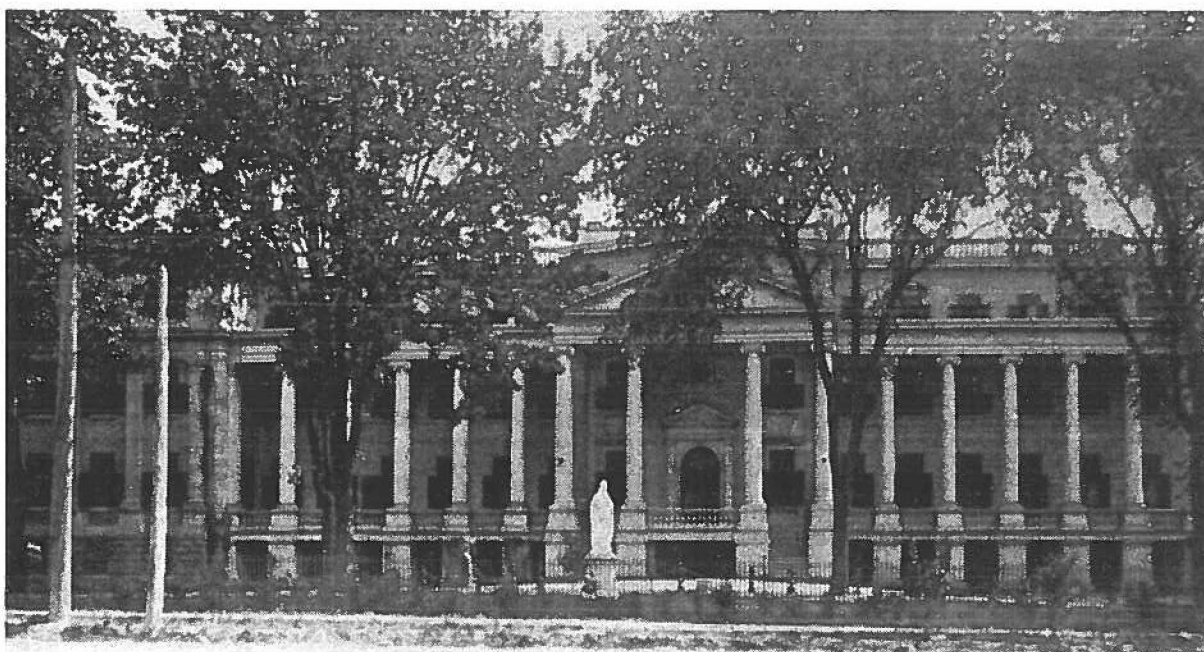
Le couvent d'Hochelaga en 1896 (BNQ, fonds Massicotte, 3-185-c)



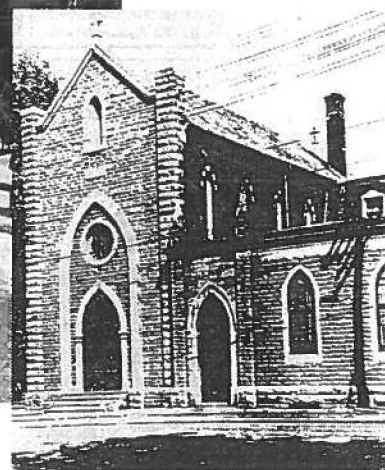
long par 54 de large, le rez-de-chaussée et les deux premiers étages sont régulièrement divi-

sés dans le sens de la longueur par un corridor sur lequel ouvrent toutes les pièces [...]. Le gaba-

rit général a la forme d'un « T » et la chapelle constitue la partie qui se trouve en façade.



*Le couvent d'Hochelaga
(Atelier d'histoire Ho-
chelaga-Maisonnette,
Ph QHM-BSCO-078)*



*Le couvent des Carmélites (BNQ, fonds
Massicotte, 3-193B)*



*Le parc Edmond-Hamelin
(photo Luc Noppen)*

*L'ensemble d'habitations
sur le site du couvent d'Ho-
chelaga (photo Luc Nop-
pen)*

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Comme trace du couvent d'Hochelaga, le site conserve une rangée d'arbres dans un paysage qui met en perspective, au bout de la rue Joliette, l'église du Très-Saint-Rédempteur. Le réaménagement de la rue Notre-Dame Est devrait consacrer la mémoire du couvent d'Hochelaga par un monument ou un aménagement important, digne de la qualité de l'édifice disparu et de l'œuvre que les religieuses y ont accompli de 1858 à 1971.

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



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 Jr — 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

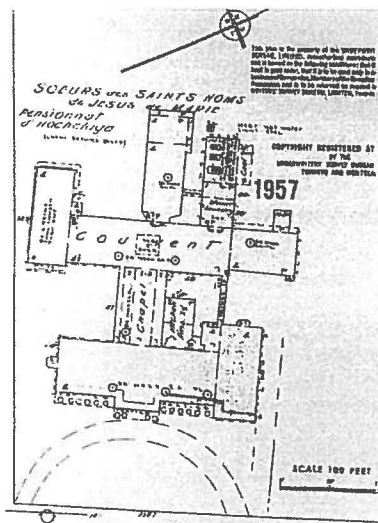
1873 que la façade est flanquée, à son extrémité est, de l'aile dite « de la musique ». Finalement, en 1901, une nouvelle annexe, qui se projette vers la rue Sainte-Catherine, est ajoutée au bâtiment, d'après les plans des architectes J.B. Resther et fils.

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 comme repère dans le paysage.

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

Après la démolition du couvent, la Ville a érigé sur le site une ensemble d'ha-

bitations 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 entre 1938 et 1965.



Le couvent d'Hochelaga en 1957. Détail de l'atlas Goad (ANC, Ottawa)



*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 Parent²⁰. En 1923-1924, le soubassement du bâtiment est érigé et l'église haute n'est complétée 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 sur la 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 réalisé les vitraux qui ont été installés à partir de 1944 ; ces œuvres ont été identifiées comme « uniques dans le parcours de l'artiste »²¹.

C O N C L U S I O N S / R E C O M M A N D A T I O N S

Déjà bien présentée dans le dépliant Hochelaga-Maisonneuve, l'église mérite une brochure qui détaillerait son histoire et son architecture ; quelques panneaux d'interprétation devraient être installés devant et à l'intérieur du monument. Comme il apparaît qu'à moyen terme cette église sera désaffectée comme lieu de culte il est donc important de bien asseoir sa notoriété pour en assurer la sauvegarde, par reconversion. Et puisque le sous-sol de l'église abrite déjà le Chic Resto Pop, l'un des tous premiers « restaurants du cœur » de Montréal, la fonction communautaire du monument pourrait être amplifiée par la reconversion du volume de la nef.

MAISONNEUVE

Le quartier

Entre le ruisseau Migeon et le ruisseau Molson, le territoire de Maisonneuve est parcouru par un chemin du Roi 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.

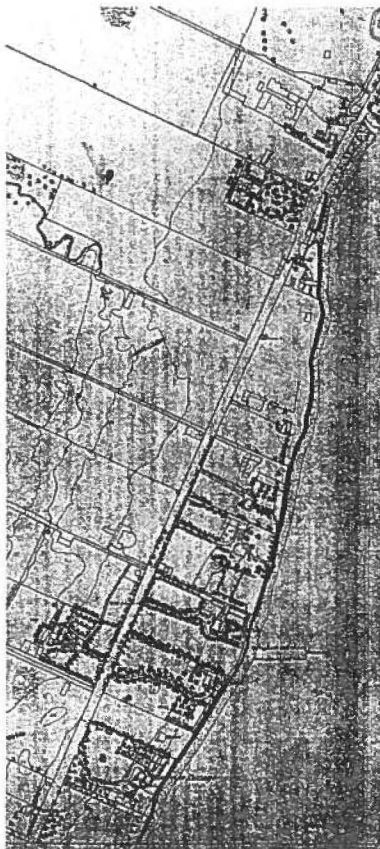
La principale caractéristique de la forme urbaine de

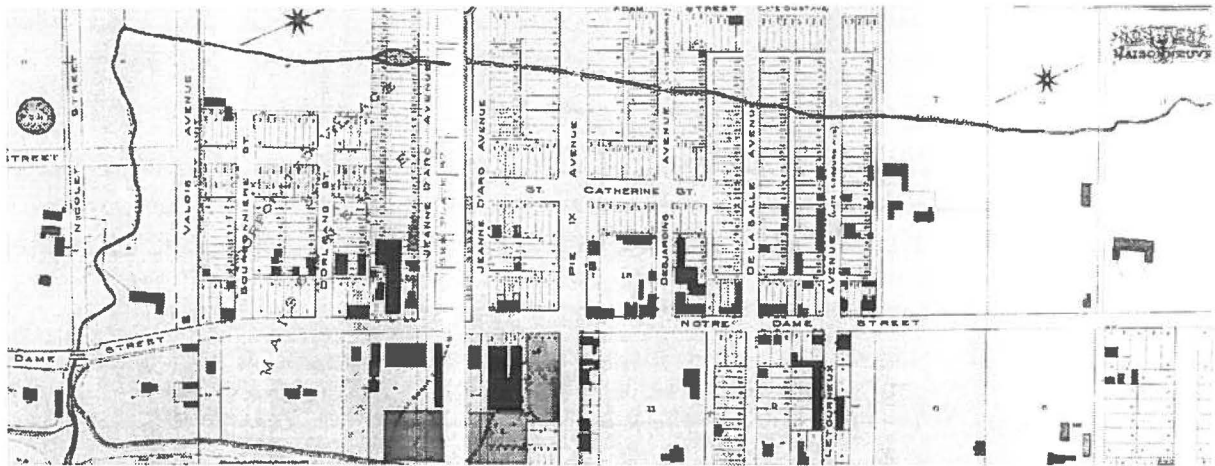
ce quartier de Montréal est en effet sa grande régularité ; elle tient au fait que la ville a été conçue comme un tout, par dessus les terres appartenant à plusieurs propriétaires. Il n'y a guère que la voie ferrée dont le tracé, légèrement diagonal entre les rues Ontario et de Rouen, perturbe l'harmonie orthogonale. Or, il y avait des obstacles à l'implantation d'une trame aussi rigoureuse. D'abord, on l'a vu, la

rive sinueuse du Saint-Laurent ne se prêtait pas à porter ces alignements ; il fallut les correctifs au chemin du Roi 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 de Maisonneuve, cerclant en quelque sorte le premier établissement ; il ne sera canalisé que vers 1892.

Le territoire occupé sur le site de Ville de Maisonneuve, en 1868-1869, d'après la carte des Fortifications Surveys (ANC, Ottawa)

Photographie aérienne de Maisonneuve (Photocartothèque Québécoise, Québec, HMQ97-107-39)





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

Cette apparente uniformité cache cependant une étonnante variété de figures d'îlots, qui répondent à la fois 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 imaginaire de ruelles en I, T ou H qui permet la mise en œuvre d'un cadre bâti varié à souhait.

Dans son rapport sur la morphologie urbaine et le patrimoine du couloir Notre-Dame, Gérard Beaudet a décrit le quartier Maisonneuve :

[...] Rues Fafard et Gaboury — il s'agit en fait de ruelles — des maisons de fond de cour rappellent des pratiques qui caractérisent les vieux faubourgs dont l'intérieur des îlots étaient [sic] souvent encombrés

de logements, d'ateliers, de remises [...] Ces bâtiments, souvent modestes, destinés à une population ouvrière, côtoient par ailleurs des résidences unifamiliales victoriennes en pierre grise aux décors abondants prisés par la petite bourgeoisie locale. Ce contraste constitue d'ailleurs une autre caractéristique du vieux Maisonneuve.

À l'est du village, deux grands espaces ouverts signalent la retombée du boulevard Morgan, inscrit entre le marché Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine. Bien que participant depuis les années 1920 d'une composition urbaine monumentale, transversale à l'axe de la rue Notre-Dame Est, ces deux espaces n'en appartiennent pas moins au vieux Maisonneuve. Les parcs Morgan et Champêtre rappellent cette époque pas si lointaine où la rive du Saint-Laurent accueillait

les membres d'une bourgeoisie désireuse d'établir ses quartiers, fussent-ils saisonniers, à la campagne.

Le secteur Nicolet-La Salle se caractérise par la très grande régularité de la grille de rue et des îlots. On y constate peu de variations, si ce n'est le boulevard Pie-IX dont l'emprise équivaut au double de celle de la plupart des autres rues du voisinage. Quelques beaux ensembles résidentiels des années 1910 y annoncent ce qui deviendra l'ordinaire du paysage architectural de la partie nord-est d'Hochelaga et de Maisonneuve. Rues Nicolet et Valois, les bâtiments de 3 étages mitoyens et quasi-identiques, parés de brique, se dressent en retrait du trottoir. Les escaliers extérieurs et les balcons animent ce dégagement constitué en parterre ceint d'une clôture de fer. À l'arrière, quelques rares

garages et hangars encadrent de près la ruelle, derniers témoins d'un patrimoine vernaculaire en voie d'extinction.

[...] Ce secteur [William-David—Vimont] s'apparente au précédent. Les îlots rectangulaires, desservis par des rues au maillage orthogonal, sont lotis avec beaucoup de régularité. Les ruelles, en forme de T, définissent en têtes d'îlots un parcellaire de bonnes dimensions destiné à une occupation commerciale qui cède la place à une occupation résidentielle à l'est de la rue Viau.

Les alignements de bâtiments de 3 étages sont relativement constants. Un retrait de quelque 3 mètres ajouté à une emprise publique généreuse confère aux rues résidentielles une certaine opulence. En revanche, les bâtiments commerciaux de la rue Sainte-Catherine sont presque systématiquement alignés au trottoir, comme le sont les édifices

du secteur précédent.

Cette partie du couloir Notre-Dame—Sainte-Catherine se caractérise toutefois par une plus grande homogénéité du cadre bâti et un état de conservation passablement élevé. Rues Théodore, Saint-Clément et Viau, les façades en pierre grise et le décor victorien témoignent des ambitions de Charles-Théodore Viau qui voulait faire de Viauville une municipalité prestigieuse.

Le bâti évolue d'ouest en est puisque les plages d'oc-

cupation sont plus récentes ; il évolue aussi du sud vers le nord. Ainsi, au nord de la rue de Rouen, à l'est de la rue Bennet, s'ouvre au tout 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 industries de guerre. Maisonneuve, mais encore plus Mercier, consacrent une partie de leur territoire à ce premier type d'habitat pavillonnaire populaire.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le quartier Maisonneuve se lit aujourd'hui comme une ville industrielle planifiée, typique de l'Amérique du Nord du début du XX^e siècle. Son plan d'ensemble et le caractère largement homogène de son paysage construit le distingue d'Hochelaga et de la plupart des quartiers de Montréal, plus variés. Limités pour l'essentiel au corridor de la voie ferrée au nord et à la zone portuaire au sud, les sites industriels n'ont pas altéré outre mesure les secteurs d'habitation, pas plus que le déclin industriel n'a laissé de cicatrices irréparables dans le tissu urbain. Les grands gestes (édifices publics) et les espaces verts planifiés demeurent très présents dans le paysage et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est devrait permettre de les souligner, de les accentuer.

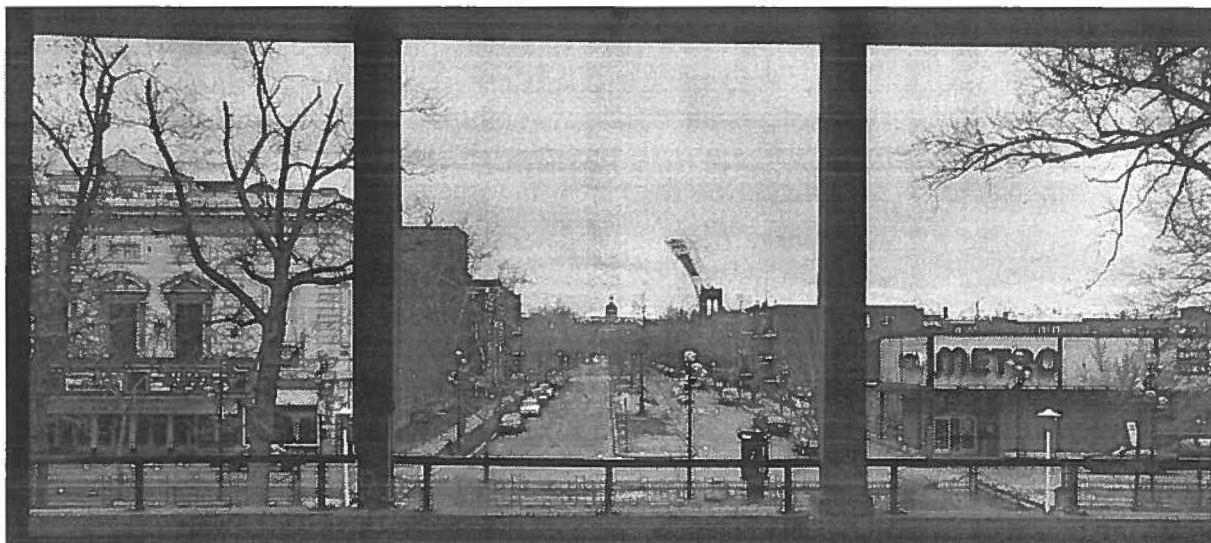
Avant tout il importe de laisser une trace dans le paysage de l'épopée urbaine que fut la création de la Cité de Maisonneuve, d'où notre recommandation de réutiliser le bâtiment de la tonnelerie de la *St. Lawrence Sugar* comme « porte de Maisonneuve ». Il y aurait là moyen d'ancrer en un lieu les prétentions urbaines des Desjardins, Barsalou, Letourneux, Viau et autres, pères de la « Pittsburg du Canada ». Nos recommandations relatives au parc Morgan, au parc Champêtre et à la caserne Letourneux vont dans le même sens, quoique là il a lieu de signer de notre temps une mise en valeur interprétative qui complète et améliore l'inachevé.

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 retrouve la vaste demeure familiale. Ce que les habitants de Maisonneuve appelaient « le manoir Morgan » était une résidence comptant vingt-

huit pièces ; le domaine était connu comme le « parc Morgan », bien avant que les lieux ne deviennent publics. James Morgan, qui avait tardé à lotir la terre



Le kiosque à musique (photo Luc Noppen)

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



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

Le parc Morgan (photo Luc Noppen)

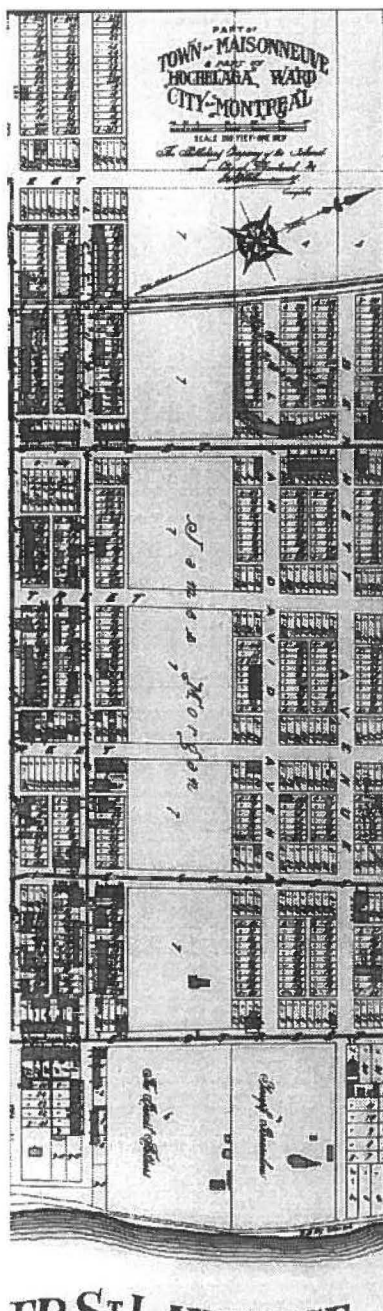
qu'il possédait dans Maisonneuve, s'était en quelque sorte fait plaisir en inscrivant sa maison dans l'axe du boulevard Morgan (qui jusqu'en 1913 s'appelait l'avenue Onondaga), opposant sa maison au monumental Marché Maisonneuve. Pour ce faire, il avait fait don de l'emprise de la rue à la Cité de Maisonneuve.

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 construit 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.



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



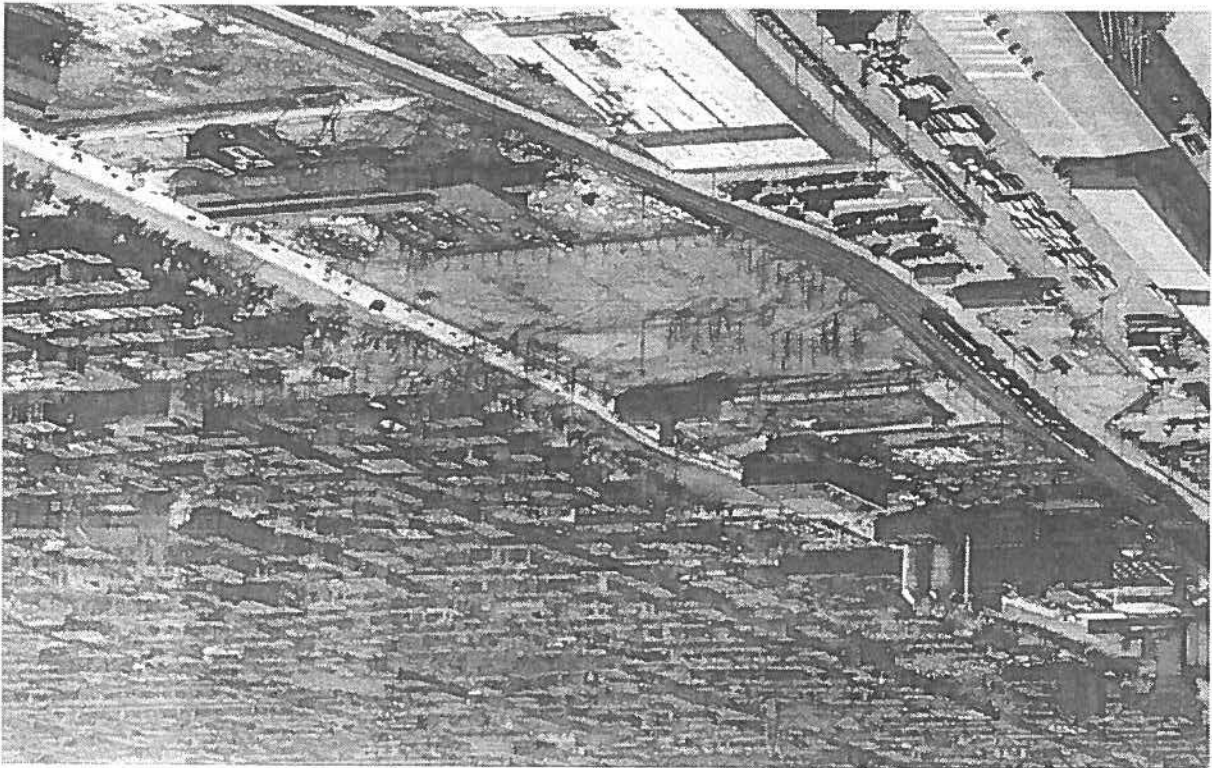
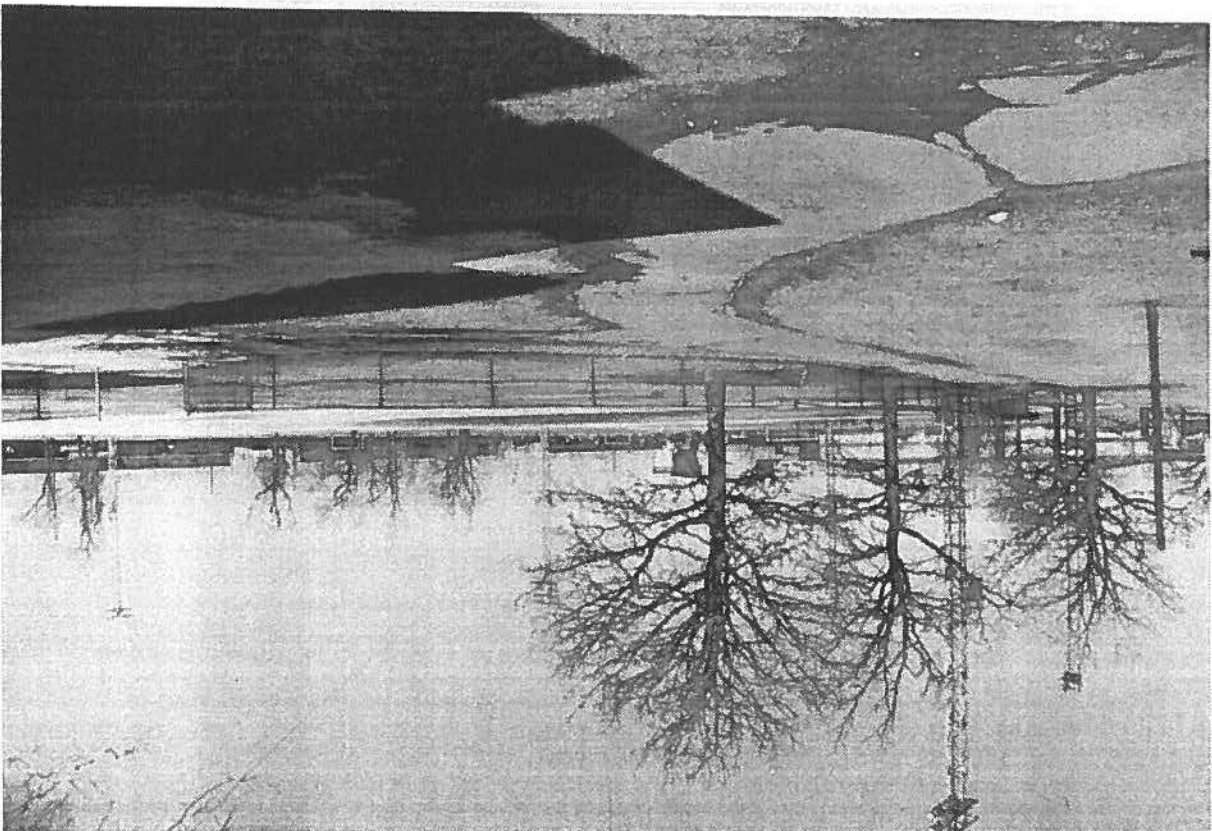
Le domaine Morgan (villa Milton) et le parc Champêtre (villas Bayfield et Viewbank). Détail de la carte des Fortification Surveys, 1868-1869 (ANC, Ottawa)

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

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le kiosque a été restauré en 1979 ; son état actuel requiert de nouveaux travaux de restauration.



Le parc Champêtre (photo Luc Noppen)

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

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 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, pour faciliter l'accès des résidents de Maisonneuve au terrain de jeu, à l'abri de la circulation de plus en plus intense sur la rue Notre-Dame Est.

Le boulevard Morgan

Vers 1912, le boulevard Morgan est ouvert 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 le



La perspective et le manoir Morgan vers 1914 (extrait de Paul-André Linteau, *Maisonneuve...*, p. 152-153)

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le parc Champêtre est légèrement désaxé par rapport à la perspective Morgan. Il serait souhaitable que le terrain vague à l'ouest de la caserne Letourneux lui soit adjoint pour régulariser sa figure. Puis, même s'il conserve sa fonction de terrain de sports, certains aménagements pourraient inscrire dans le paysage son lien avec le parc et la perspective Morgan. Dans cette voie, la construction d'une passerelle ou le passage en tunnel de la rue Notre-Dame Est devraient faire l'objet du plus grand soin, pour mettre en valeur l'ensemble, unique au Québec.

boulevard. 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'archi-



Vue aérienne de la perspective Morgan (photo Pierre Lahoud)

Le Marché Maisonneuve (photo Luc Noppen)

Le bain Morgan (photo Luc Noppen)

Le théâtre Denise-Pelletier (photo Luc Noppen)

tecte 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 du boulevard, 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.



Le boulevard Morgan en 1964 (Photocartothèque québécoise, Québec, Q64515-115) et en 1997 (Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-107-144)



CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le boulevard Morgan est, avec l'avenue McGill College, l'un des deux grand gestes somptueux de l'urbanisme *City Beautiful* à Montréal. Mais l'axe de Maisonneuve est conservé dans son état originel, à peu de choses près, ce qui en fait un monument exceptionnel au Québec et au Canada, de valeur et d'intensité égales à University Avenue à Toronto, un projet des années 1930.

Puisque le parc Morgan s'est ajouté à la perspective en 1929, et que le parc Champêtre est venu allonger ce tracé vert en 1951, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est, qui requiert l'aménagement d'un passage continu entre ces espaces dissociés par une intense circulation routière, paraît indiquer l'occasion rêvée de densifier l'image de cette grande création urbaine qu'est l'axe Morgan. Tout en rééquilibrant le parc Champêtre par l'ajout à sa superficie des terrains en friche, à l'ouest de la caserne des pompiers n° 6, il peut paraître souhaitable de déplacer ce bâtiment dans l'axe du boulevard Morgan, pour qu'il vienne en clore la perspective, en bloquant la vue vers le port.

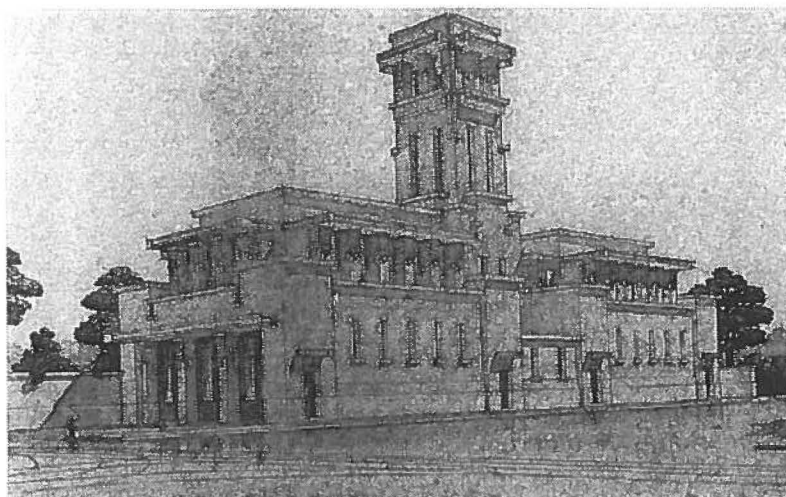
Si les plantations du boulevard Morgan ont, à première vue, l'air en bon état, il suffit de comparer des photographies aériennes de 1964 et de 1997 pour constater que le paysage a perdu beaucoup de sa majesté.

Le boulevard Morgan est l'axe tout indiqué pour recevoir une piste cyclable qui permette de rejoindre, depuis la rue Notre-Dame Est, le Marché Maisonneuve et, de là, la piste qui aboutit au couloir Souigny.

Le poste de pompiers Letourneux

Construit en 1914-1915, d'après les plans de Marius Dufresne comme caserne des pompiers n° 1 de la Cité de Maisonneuve, ce bâtiment remplace un édifice servant d'hôtel de ville et de poste de pompiers qui avait été construit là en 1888. L'ouverture du nouvel hôtel de ville sur la 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 n° 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,



Dessin de Marius Dufresne (extrait de Guy Pinard. « Le poste... », p. 99)

Vue aérienne de la caserne Letourneau et du parc Champêtre (photo Pierre Lahoud)

avec une bibliothèque en sous-sol. La partie sud sert aux policiers de Montréal, comme poste de police n° 6 (plus tard le n° 52), jusqu'en 1981. L'édifice, peu à peu vidé de ses fonctions municipales, est en attente d'une restauration.

Le poste de pompiers étonne, compte tenu de l'époque de sa construction. Son vocabulaire formel est en effet très directement

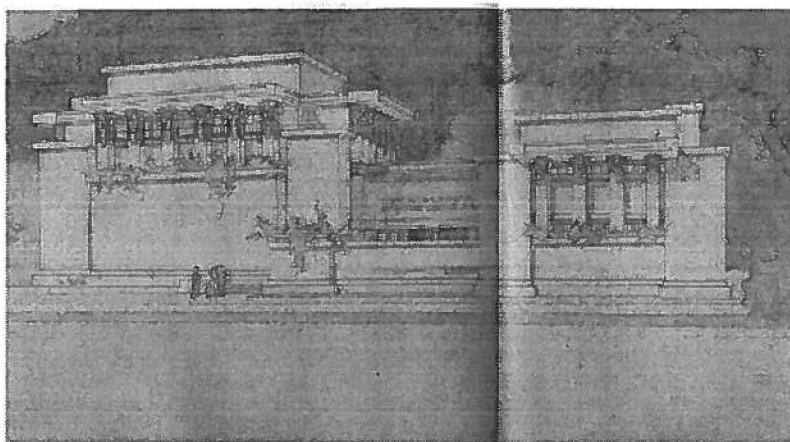
inspiré par l'architecture du *Unity Temple* de Oak Park (Chicago), érigé d'après les plans de l'architecte Frank Lloyd Wright. Marius Dufresne a utilisé les motifs empruntés par Wright à l'architecture mésoaméricaine et qui ont fait le succès de ses bâtiments, surtout en Arizona et en Californie. Mais 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, dotée d'un ambitieux fenêtrage zénithal et d'un complexe système de chauffage. L'église de Oak Park a de surcroît innové par sa distribution intérieure, tout à fait originale et audacieuse. Le poste de pompiers de Maisonneuve est, quant à lui, assez conventionnel ; il a été construit avec une ossature d'acier, ses parois de brique ont été



Le poste de pompiers de Maisonneuve (photo Luc Noppen)



Le poste de pompiers de Maisonneuve (photo Luc Noppen)

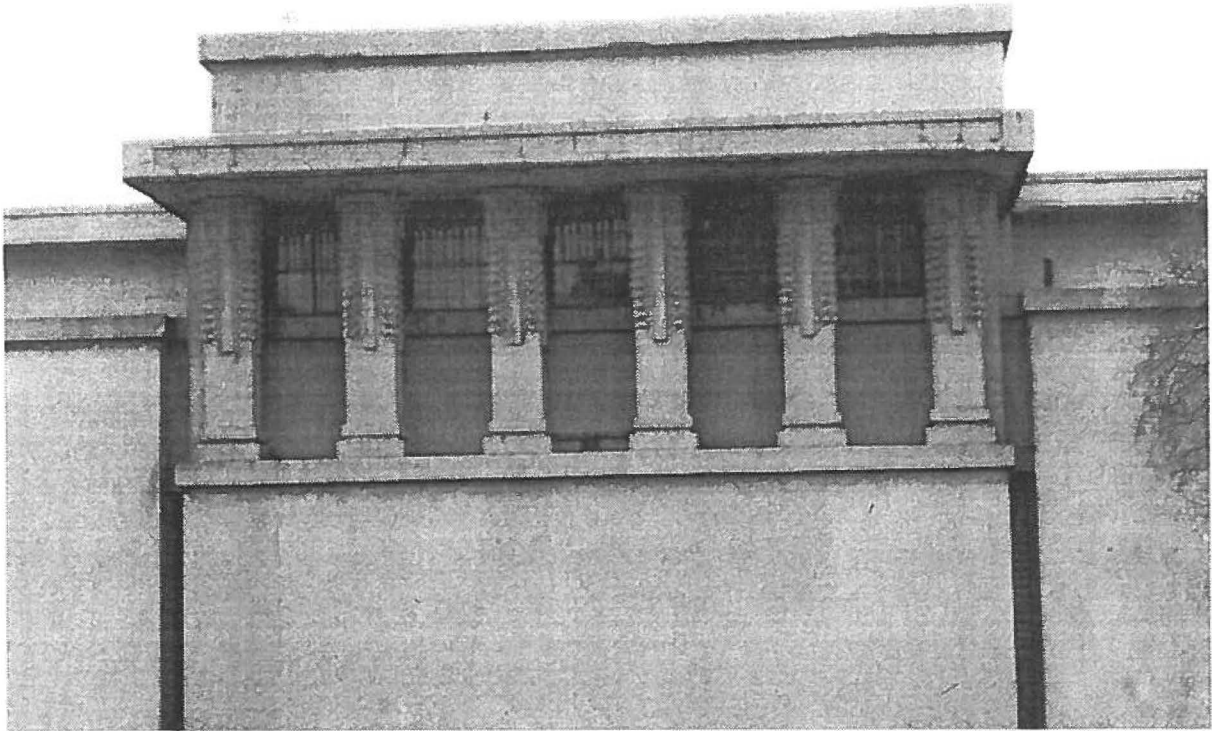


Le Unity Temple de Frank Lloyd Wright, 1905-1908 (photo extraite de Terence Riley [ed.]. Frank Lloyd Wright, architect. New York, The Museum of Modern Art, 1994, p. 146-147)

Le Unity Temple de Frank Lloyd Wright (photo Luc Noppen)



lambrissées de la traditionnelle pierre grise de Montréal — un calcaire de Deschambault, dans ce cas ! — et, enfin, sa composition est tout empreinte de l'esthétique 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, mais le met en œu-



Détail des ornements du Unity Temple (photo Luc Noppen)



Détail des ornements du poste de pompiers de Maisonneuve (photo Luc Noppen)

vre selon des principes de composition hérités de la tradition. On se retrouve ainsi devant un bâtiment que Wright aurait renié mais qui pour la plupart des connaisseurs est l'ouvrage le plus « wrightien » que Mon-

tréal 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 bâti-

ment et quelque quatre-vingts logements sur la rue 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.

C O N C L U S I O N S / R E C O M M A N D A T I O N S

En 1998, le Théâtre Sans Fil a déposé un projet de réhabilitation du bâtiment qui a reçu un appui favorable, à la fois de la Ville de Montréal (Comité consultatif sur la protection des biens culturels) et du ministère de la Culture et des Communications. Cependant, considérant la géométrie de l'emprise nouvelle avancée dans les différents projets du ministère des Transports relatifs à ce secteur de la rue Notre-Dame Est, nous pensons qu'il serait préférable, pour sauver et mettre en valeur la caserne :

Σ De déplacer la caserne de la rue Letourneux, dans l'axe Morgan ;

Σ De l'adosser aux installations portuaires pour clore la perspective, comme ses idéateurs l'ont voulue ;

Σ De tirer parti de cette relocalisation pour doter l'édifice d'une annexe fonctionnelle vers l'arrière et ainsi mieux servir, à long terme, toute institution qui voudrait l'occuper. Il est en effet risqué que la superficie utile du bâtiment repose régulièrement la question de son usage.

Cette recommandation à l'effet de déplacer le bâtiment est basée sur les arguments suivants :

Σ La restauration du monument va coûter cher et le tracé de Notre-Dame Est lui sera encore plus préjudiciable qu'il l'est actuellement. On est en droit de s'interroger sur la pertinence de sauver à tout prix un bâtiment *in situ*, si son environnement est à ce point modifié et peu accueillant à toute nouvelle fonction ;

Σ Le bâtiment est essentiellement un décor de pierre de taille placé devant une ossature. Il ne s'agit donc pas de déplacer une structure, mais bien plus de démonter la pierre de revêtement et de la replacer sur une structure neuve ;

Σ La composition architecturale sied bien à une position axiale et frontale, en raison de la symétrie de la façade avant et de l'état peu élaboré de la façade arrière — pourtant exposée vers le parc Champêtre — vouée à la mitoyenneté.

Σ Quant au site de la caserne historique, l'on sait qu'il découle de la situation de la caserne précédente ; elle n'a de ce fait pas été choisie et il n'y a que peu de compatibilité entre la figure et la forme du bâtiment et son lot, notamment au vu de ce qui a été dit plus haut relativement à sa composition et au soin accordé à ses façades.

Il est bien évident que le déplacement d'un bâtiment, cité par la Ville de surcroît, ne se fera pas sans créer de débat. Mais nous pensons qu'il vaut la peine d'en discuter, notamment pour magnifier l'axe Morgan et faire de cette perspective une véritable attraction, signée par les débuts des XX^e et XXI^e siècles.

Les usines Viau

Au coin 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 Les 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 situées au début de la paroisse de Longue-Pointe (ancienne ferme Molson). Son projet est simple : il veut produire le lait requis par 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 leurs 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).

La Canadian Vickers

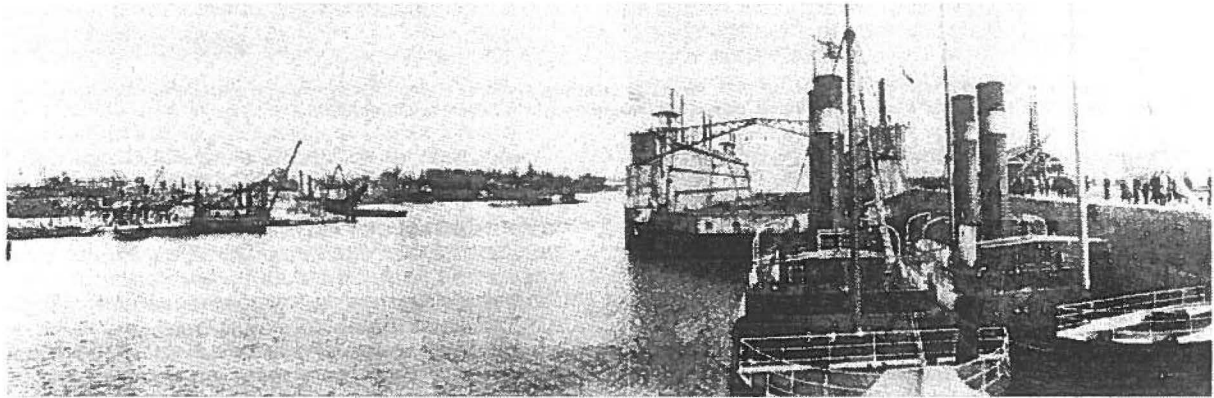
Longtemps le fer de lance de l'industrie navale au Canada, la *Canadian Vickers* a fermé ses portes le 31 décembre 1989²². La société avait été fondée en 1911, motivée par le climat de confrontation qui se faisait jour entre belligérants européens et encouragée par la politique de Wilfrid Laurier qui, 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*.



Édifice de la Canadian Vickers construit en 1913 au 3400, rue Notre-Dame, d'après les plans de l'architecte William Arrols de Clyde (Grande-Bretagne) (photo extraite de CUM. Répertoire d'architecture traditionnelle. Architecture industrielle, p. 214)

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 600 pieds sur 135 et qui peut contenir un océanique





Inauguration de la cale sèche de la Canadian Vickers, en 1912 (photo extraite de Pignon sur rue, p. 338)

Les chantiers de la Canadian Vickers et l'élévateur à grains n° 4, vers 1965 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P7442)

L'édifice à bureaux de la Canadian Vickers (photo Luc Noppen)

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 quarante-quatre 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 croî-

tre, portant son site jusqu'à cinquante-deux acres, dont dix 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.

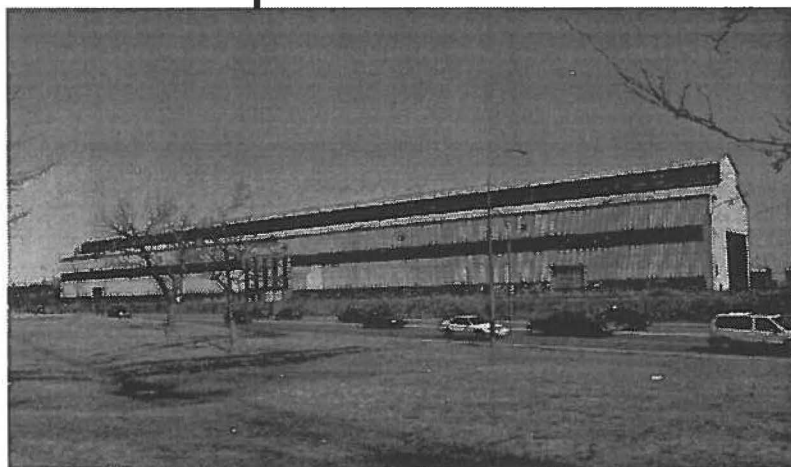
Sur le site subsistent aujourd'hui seulement quelques-uns des bâtiments qui formaient l'ensemble de la

Canadian Vickers : un édifice à bureaux et une « usine à bateaux », construits en 1921²³ ; un édifice de style Beaux-arts 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 hangar érigé autour d'un pont roulant, en 1955. Tous ces bâtiments sont aujourd'hui vacants et seront démolis sous peu.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Par l'ampleur de ses activités, par sa contribution à l'effort de guerre, mais aussi par le nombre de travailleurs qui y ont œuvré, le site de la *Canadian Vickers* est un lieu de mémoire important. Un dispositif d'interprétation, tel un monument ou un aménagement paysager singulier, devrait y être implanté.



*L'atelier-pont roulant de la Vickers
(photo Luc Noppen)*

Bureaux et bâtiment d'assemblage de navires, de 1921 (photo Luc Noppen)

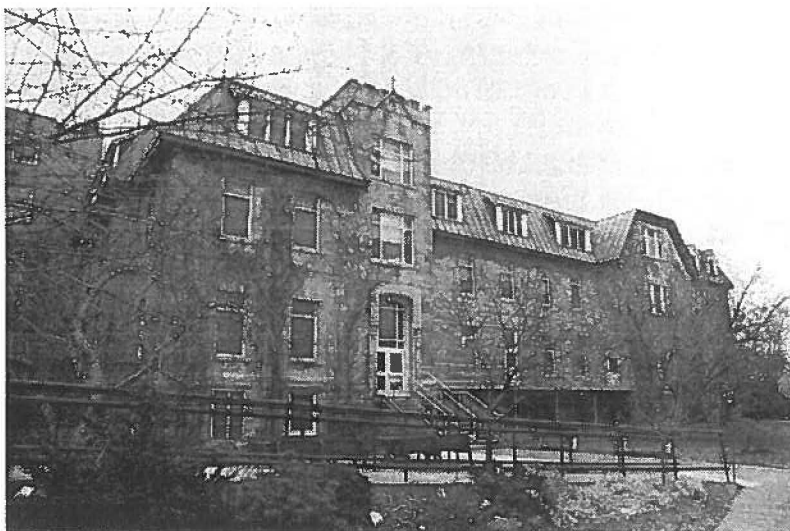
Le portail d'entrée de l'ancien édifice à bureaux (photo Luc Noppen)



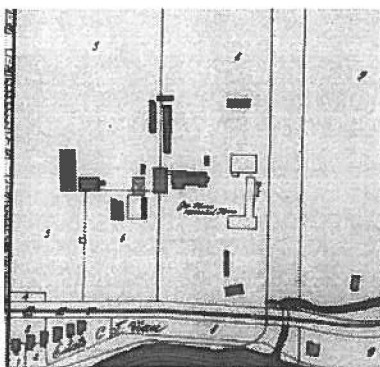
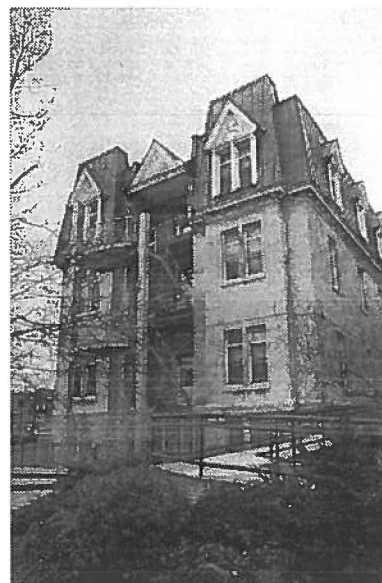
Le Centre de soins prolongés de Montréal

Autrefois connu sous le nom de *George Moore Memorial Home*, l'institution 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 le *Old People's Home*. Le deuxième pavillon, qui fait face à la rue Sainte-Catherine Est, est le *Moore Convalescent Home* ; il a été érigé en 1893. L'infirmerie, placée entre les



deux édifices, date de 1928 et a été érigée 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.

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

Le George Memorial Home (photo extraite de Pignon sur rue, p. 348)

Le Centre de soins prolongés de Montréal (photo Luc Noppen)

Le Centre de soins prolongés de Montréal (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 Nicolet²⁴ ; 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 210 pieds.

Le projet de l'élévateur n° 4 est mis de l'avant dès 1955, alors que le Port de Montréal procède à

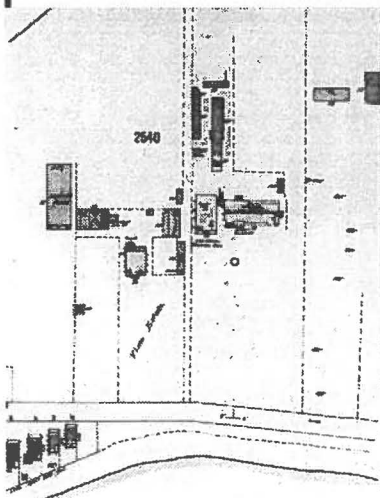
une modernisation de ses activités de transbordement de grains. Il s'agit d'abord d'un projet d'extension de l'élévateur n° 3, par une nouvelle construction. Le projet se déplace ensuite près des installations de la *Canadian Vickers*. Plusieurs

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est entraînera la fermeture de la dernière section de la rue Sainte-Catherine qui rejoint Notre-Dame. Le Centre se retrouverait donc avec un parc agrandi et sur un parcellaire originel. Par contre, l'édifice sera exposé, à l'est, à la nouvelle voie rapide empruntant le corridor des voies ferrées.



Doté d'une vaste esplanade verte, aménagée, vers la rue Notre-Dame Est, le Centre de soins prolongés retrouverait sa figure originelle ; celle d'un type d'institution que le mouvement hygiéniste souhaitait voir se multiplier à la campagne.



Vues aériennes du Centre de soins prolongés de Montréal (photos Pierre Lahoud)

Le George Memorial Home et le Old People's Home, en 1892, à côté de la villa Viau. Extrait de l'atlas Goad (ANC, Ottawa, NMC-16180, 358/363)



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

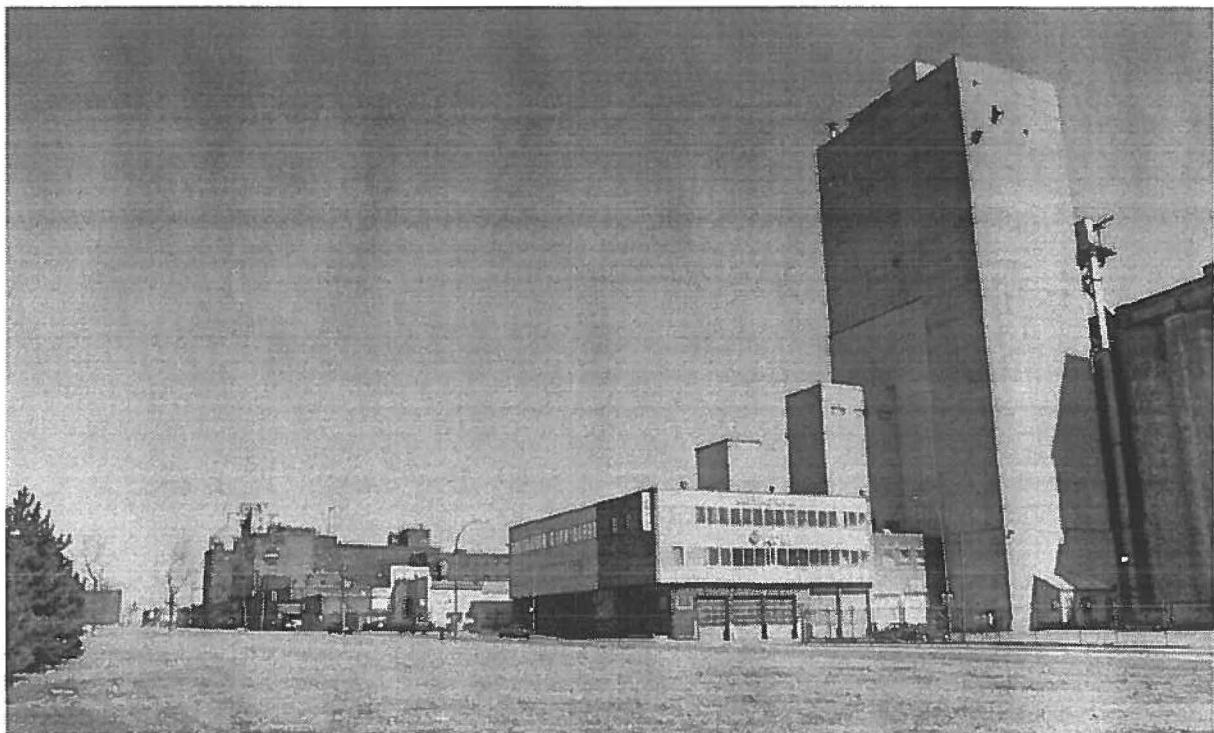
L'annexe de l'élévateur à grains n° 3 (photo Luc Noppen)

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



années s'écouleront — temps consacré aux plans et devis et à la construction de la jetée et des quais requis — 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 opéré par la C.D. Howe. Ce sont les deux structures les plus marquantes du Port de Montréal.

La société Miron (photo Pierre Lahoud)



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 par 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.

En face, du côté nord de la rue Notre-Dame Est se trouve la tonnellerie²⁵. Le complexe industriel atteint un état optimal en 1906, alors que la *St. Lawrence* expédie quelque 1 600 barils de sucre par jours, à travers l'Amérique et vers

l'Europe.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

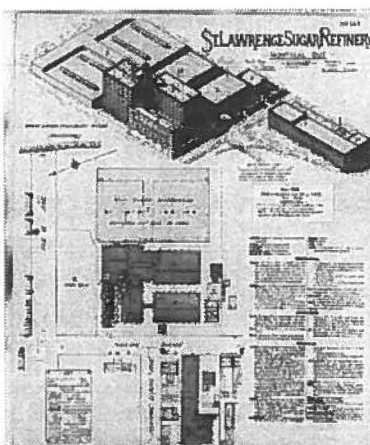
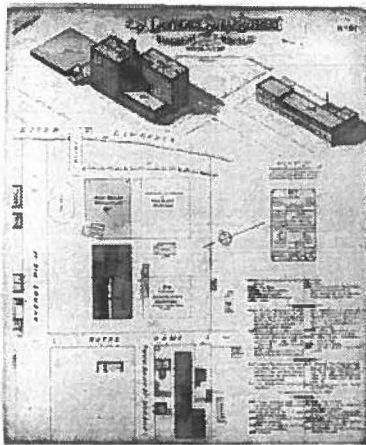
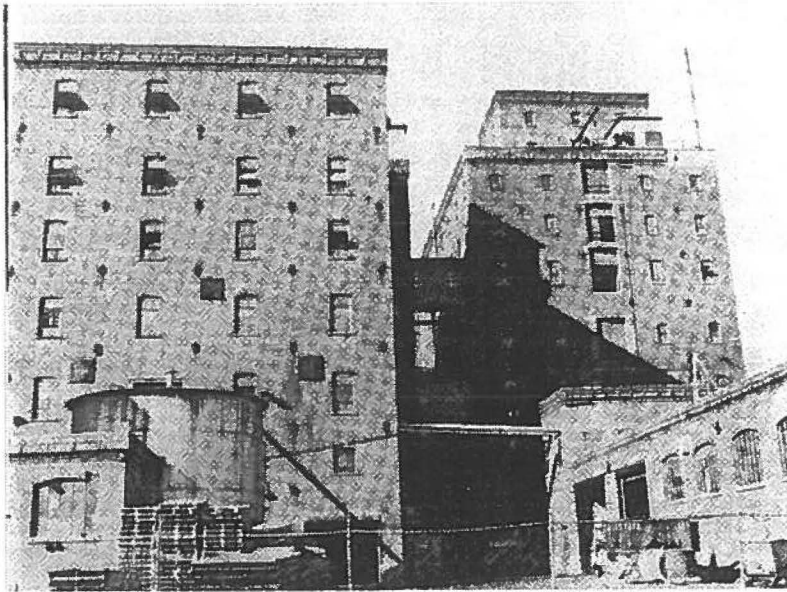
Lorsqu'on arrive à Montréal par la rue Notre-Dame Est, les élévateurs à grains sont des « markers » importants du paysage industriel métropolitain. Leurs enseignes et leur éclairage de nuit devraient être améliorés pour souligner leurs volumes et dramatiser leur présence.



Vue aérienne de l'élévateur n° 4 (photo Pierre Lahoud)



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



L'usine de la St. Lawrence Sugar Refining Co, vue depuis le port (photo extraite de Pierre Larivière. Évolution de l'architecture industrielle..., p. 15)

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

Le bâtiment original de la raffinerie (photo Luc Noppen)

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

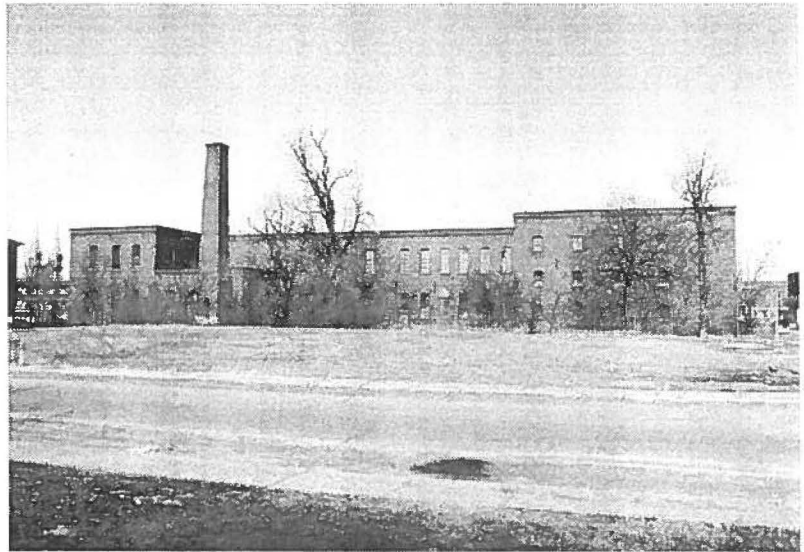
La tonnellerie, côté nord de la rue (photo Luc Noppen)



Les bâtiments qui flanquent le port ont été maintes fois agrandis. Les sections originelles de la raffinerie demeurent cependant reconnaissables. La tonnellerie devra être en partie démolie pour laisser place à la nouvelle voie rapide.

L'édifice de la tonnellerie devrait faire l'objet d'une étude spécifique ; 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.



La cheminée de la « power house » de la tonnellerie (photo Luc Noppen)

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

Vue de la paroi ouest (photo Luc Noppen)

La façade vers le nord (photo Luc Noppen)



CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Si les bâtiments de la sucrerie flanquent la rue Notre-Dame Est, établissant en quelque sorte « la porte de Maisonneuve », il paraît indiqué de conserver cette image et d'en faire une attraction. En ce qui concerne la réhabilitation de la tonnellerie remaniée, nous proposons d'y favoriser l'établissement d'une halte de service (essence, dépanneur, casse-croûte), dont l'opérateur pourrait avoir charge d'un dispositif d'interprétation de l'histoire industrielle et ouvrière de la Cité de Maisonneuve, installé dans un des locaux. Sur le modèle européen des haltes routières — offertes en concession, mais dédiées à une thématique régionale —, cet arrêt le long de la voie rapide, formerait en quelque sorte l'entrée par la porte industrielle historique à la métropole. Il s'agirait là d'une occasion d'intéresser les piétons, cyclistes et automobilistes à un arrêt dans Maisonneuve, de nature à les guider vers des attractions dans l'est de Montréal.

L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus

C'est en 1888 que M^{re} Fabre érige la paroisse du Très-Saint-Nom-de-Jésus²⁶, 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 Tancrede Adam — il laissera son nom à la rue où est bâtie l'église de Maisonneuve — est le premier desser-

vant de la nouvelle paroisse.

Une première chapelle a été érigée en 1888 et la première « grande église » de Maisonneuve surgit du sol entre 1903 et 1906. Les architectes Charles A. Reeves et Albert Mesnard livrent les plans du bâtiment que Toussaint-Xénophon Renaud orne d'un somptueux décor, en 1913²⁷. 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.



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

L'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus (photo Luc Noppen)





L'ancien presbytère (photo Luc Noppen)

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Ce monument est l'un des ornements de Maisonneuve, au même titre que le marché, le bain et l'hôtel de ville ; il devrait être protégé. S'il paraît peu vraisemblable qu'il demeure encore longtemps ouvert au culte, il devrait être reconverti en centre artistique (concerts, spectacles, etc.), ce qui permettrait de le garder ouvert avec son décor intérieur en place.

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

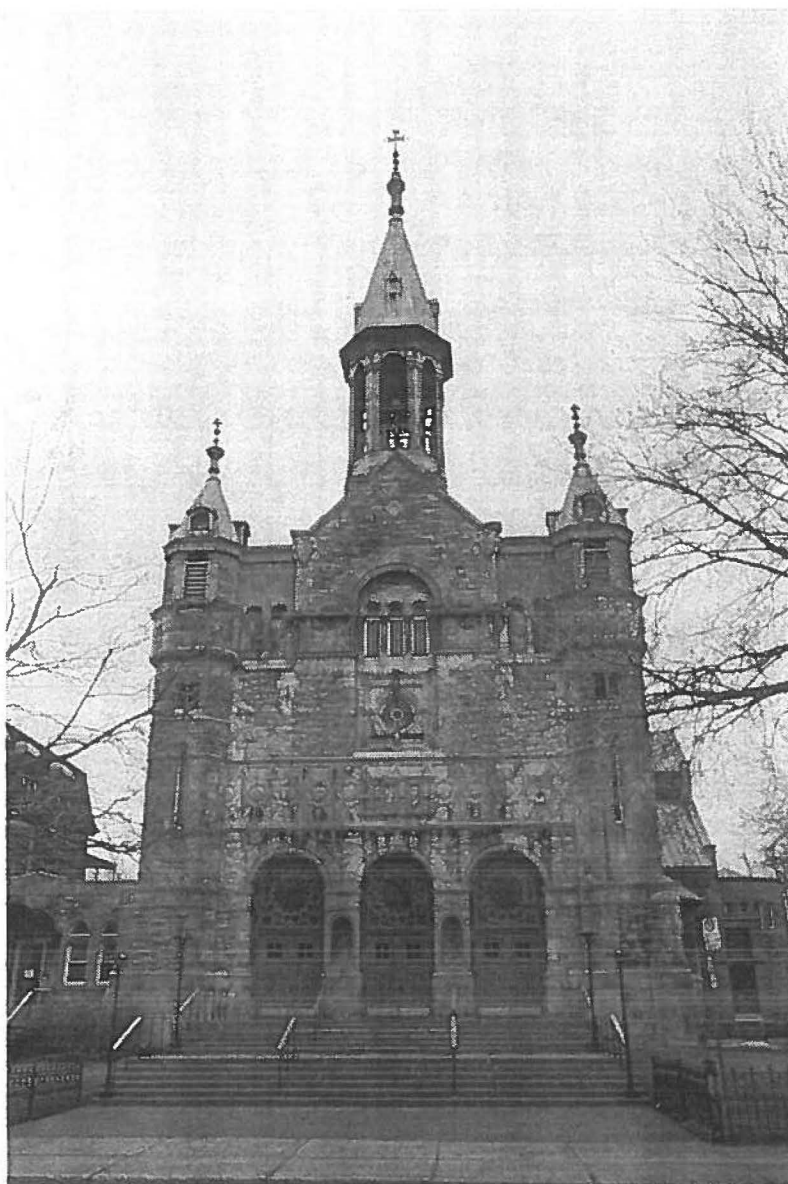
À côté de l'église on trouve l'ancien presbytère, aujourd'hui occupé par un CLSC. Le bâtiment date de 1926.

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 cons-

truction d'une église débutent aussitôt ; ils sont guidés par les plans de l'architecte Joseph Venne et sont complétés en 1902. Pour accueillir un nombre grandissant 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



L'église Saint-Clément (photo Luc Noppen)

Nincheri, maître verrier et ornemaniste de Maisonneuve, a composé sept vitraux, entre 1961 et 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 système beaux-arts —, offre une image attachante au milieu d'un certain nombre de bâtiments de grande qualité ; sur la 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, date de 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, un résidant de Maisonneuve²⁸. Enfin, comme dans tout « village », on retrouve 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) ; elles ont toutes deux été érigées en 1903.





CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

L'ensemble institutionnel de Viauville devrait être évoqué sur le tracé de la piste cyclable qui longe la rue Notre-Dame Est, de la même manière que l'accès au quartier, *via* la rue Viau, devrait identifier cet ensemble, d'une qualité peu égalée sur le territoire montréalais. Devant le presbytère, un dispositif d'interprétation pourrait attirer le visiteur et l'intéresser. Le réaménagement de la rue Notre-Dame Est pourrait être l'occasion aussi de traiter de façon plus conviviale la portion de la rue Adam entre Saint-Clément et Viau qui, actuellement, s'offre au regard avec une signalisation d'une désolante banalité.

Les maisons de Viauville (photo Luc Noppen)

Le couvent de Viauville (photo Luc Noppen)



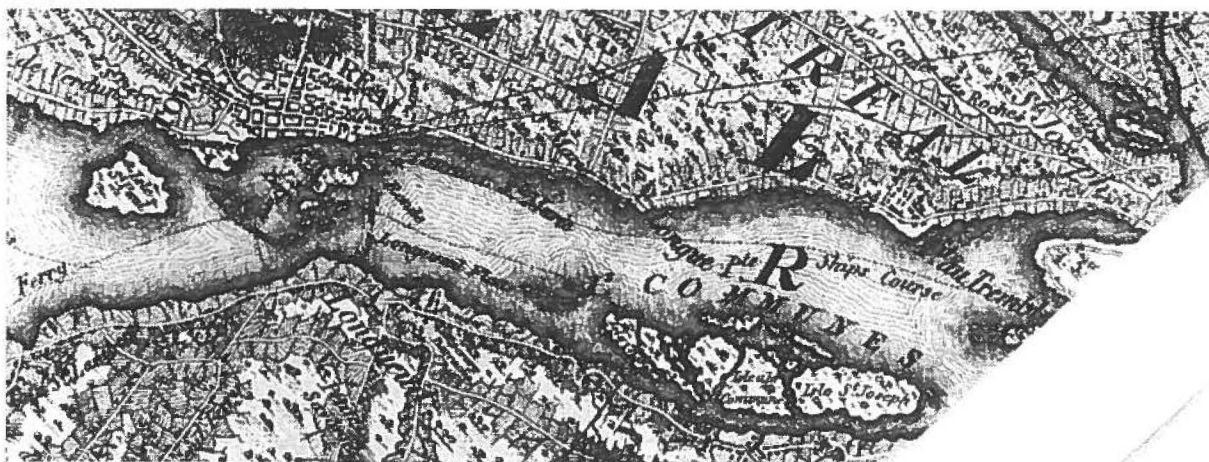
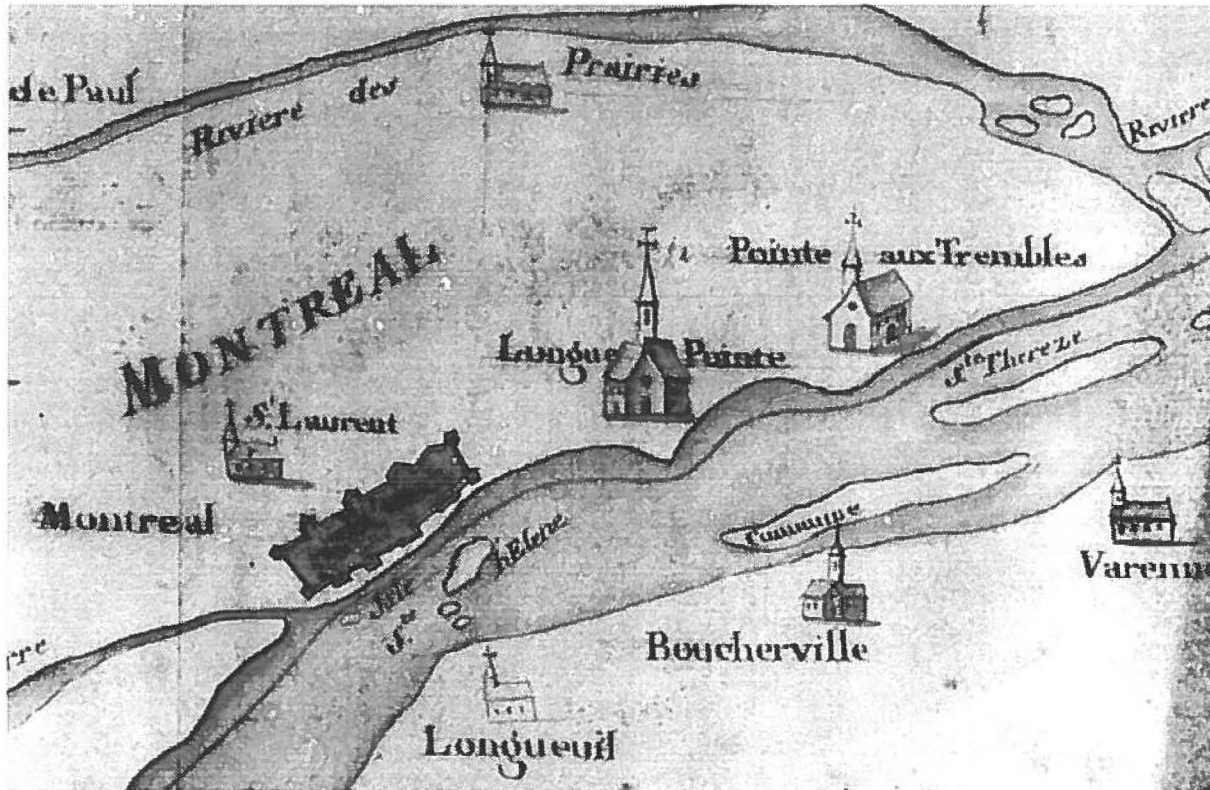
LONGUE-POINTE/MERCIER

Mémoires de Longue-Pointe

Le lieu tire son nom de la langue de terre qui, en face de l'île Sainte-Thérèse, s'avavançait dans le fleuve —

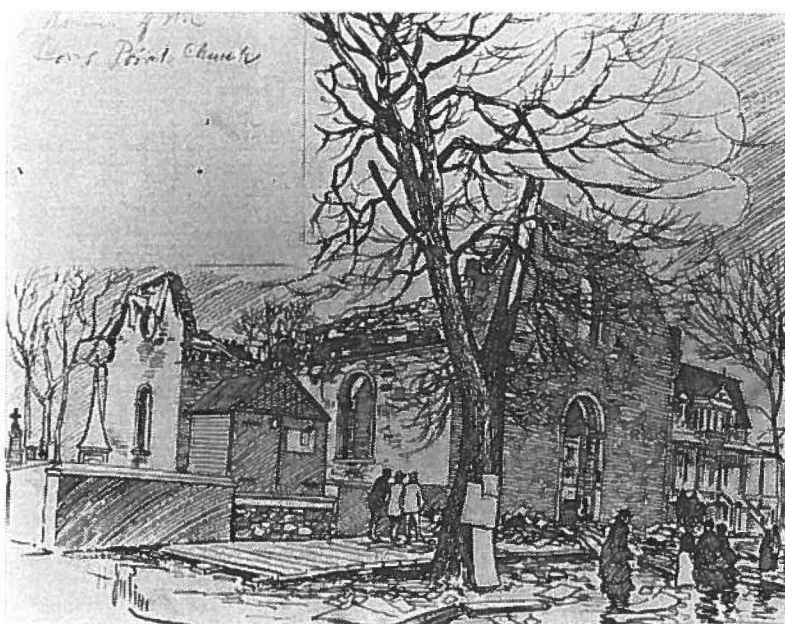
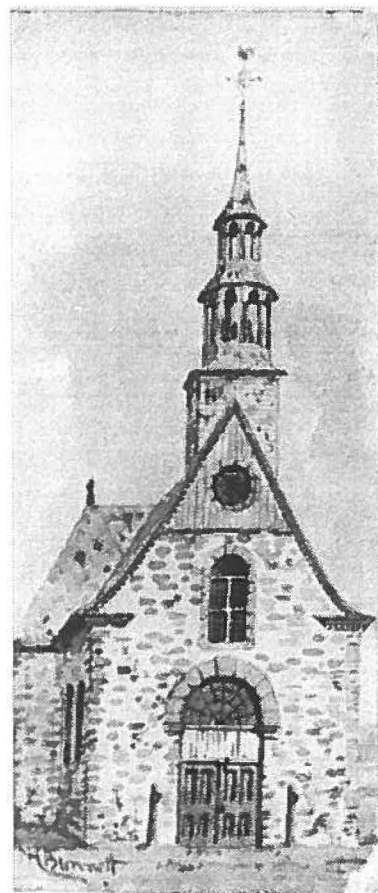
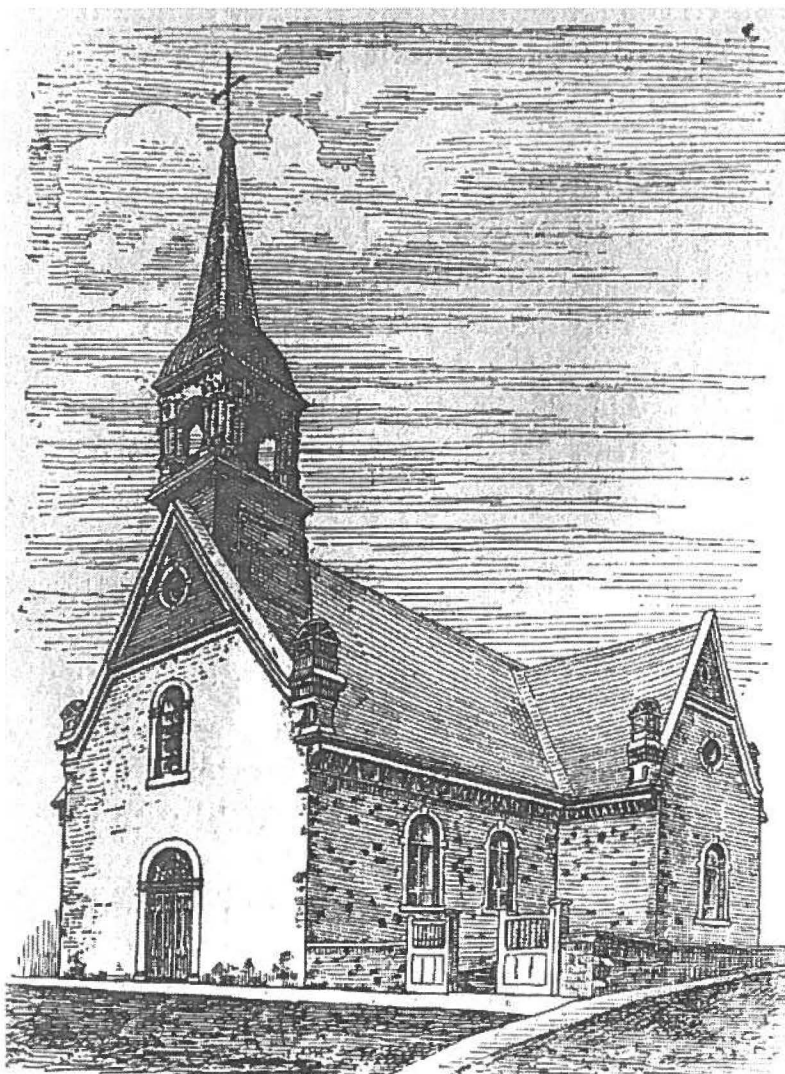
la longue pointe — d'où l'on pouvait voir à la fois Pointe-aux-Trembles et Montréal²⁹. La carte de l'île de Montréal, dressée en 1702 par Vachon de Belmont montre une re-

doute 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



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

Détail de la carte de l'île de Montréal en 1815 (BNQ, Montréal. Fac-similé des Éditions Élysée, 1980)



L'église de Longue-Pointe, après l'incendie de 1893 (ANQ, Québec, fonds Gérard-Morisset, 1963, A-7)

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

L'église de Longue-Pointe, incendiée en 1907 (ANQ, Québec, fonds Gérard-Morisset, 1964, A-12)

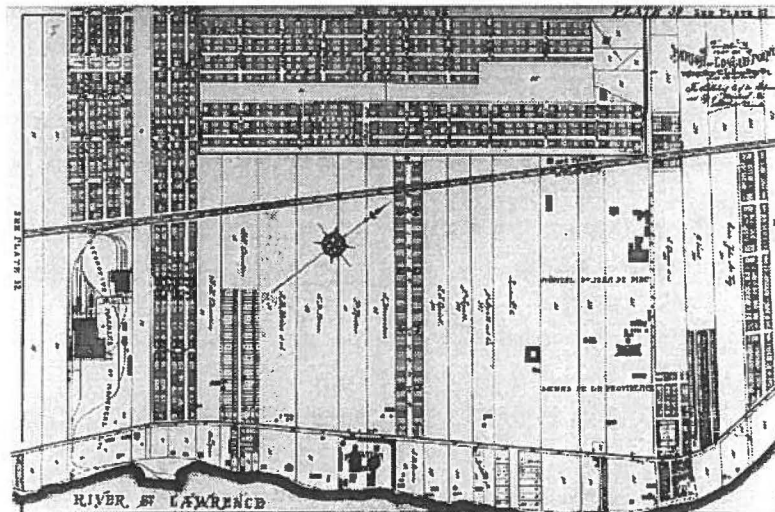


d'Assise et un presbytère ; la paroisse est érigée en 1722. Deux ans plus tard débute la construction d'une nouvelle église, en pierre, par le maçon Toussaint Périneau. Le bâtiment, qui mesure 88 pieds sur 36, est complété en 1726. La carte des paroisses de 1750 et la carte de Bouchette en 1815 montrent 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 nou-



L'église de Longue-Pointe, temporairement rétablie après l'incendie de 1907 (ANQ, Québec, coll. initiale, L.G. 238-1)

L'église de Longue-Pointe, construite en 1913-1914 (ANQ, Québec, fonds Gérard-Morisset, A-8)



La rue Notre-Dame à Longue-Pointe, vers 1955 (photo Armour Landry, ANQ, Montréal, P97, P14189)

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

velle église, érigée 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-tun-

nel Louis-Hippolyte-Lafontaine³⁰.

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 n° 13.



Ancien poste de police et d'incendie n° 13, rue Notre-Dame Est, au coin de la rue Caty, construit en 1913, après l'annexion de Longue-Pointe à Montréal (photo Luc Noppen)

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

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

C'est dans un bâtiment construit en 1766 en annexe à l'église qu'est logé le « Collège » ou « Petit séminaire », 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 Lafontaine en évoque la mé-

moire, tout comme une aquarelle de James Duncan.

Longue-Pointe a été annexée à Montréal, dès 1910 pour former le quartier Mercier. L'industrie convoitait en effet les vastes plages de l'est montréalais encore non développées, 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

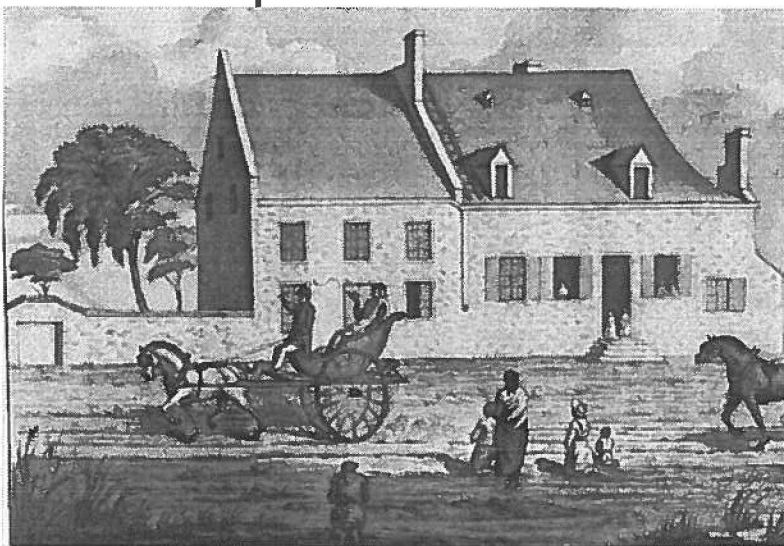
les industries ne les prennent de vitesse.

Dans l'histoire récente de Longue-Pointe/Mercier, ce sont les luttes pour la conservation du patrimoine qui s'imposent. Les plaies ouvertes par la tranchée du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine 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 Belterive, 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 choses, 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.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

L'histoire du village de Longue-Pointe et de son église devrait être évoquée sur quelques panneaux dans la halte aménagée le long de la piste cyclable de la rue Souigny, au-dessus des voies d'accès qui mènent au pont-tunnel. C'est en effet très exactement dans cet axe, mais au bord du fleuve que se trouve le site de l'église, du vieux collège et de l'ensemble du vieux village de Longue-Pointe sacrifié à la mode du *Urban Renewal*.



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

L'hôpital Louis-Hippolyte- Lafontaine

Cette institution est une fondation des sœurs de la Providence. Cette congrégation reçoit 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 six arpents, pour construire le couvent Saint-Isidore, édifice historique démoli récemment, à cause

de l'expansion du Port de Montréal.

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

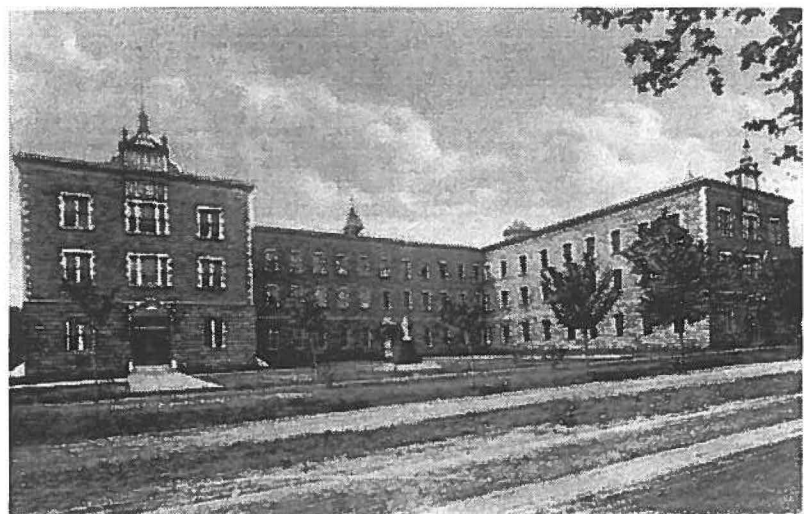
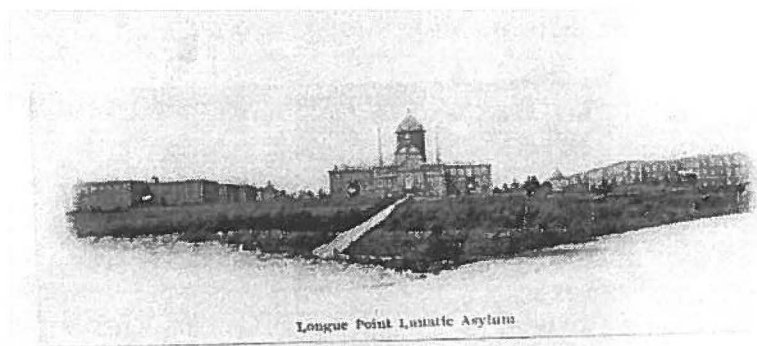
En vue de construire plus grand, les religieuses acquièrent en 1868 une terre de 166 arpents pour y ériger un vaste hospice pour aliénés et une ferme ; elles reçoivent l'agrément et l'aide du gouvernement pro-

vincial 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 (H. H. Richardson, architecte). 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

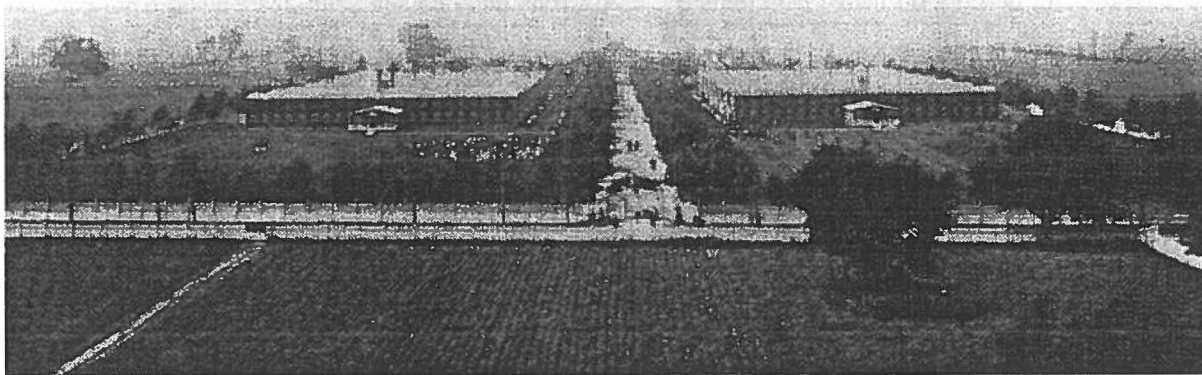


Les bâtiments de ferme des sœurs de la Providence. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907 (ANC, Ottawa, NMC-16305)



L'asile de Longue-Pointe (BNQ, fonds Massicotte, 3-198-b)

Entrée principale de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu (BNQ, fonds Massicotte, 3-202-b)



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 (photo extraite de Pignon sur rue, p. 336)

longueur de 571 pieds. Un incendie rase l'hôpital le 6 mai 1890. Seize pavillons 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 avancé 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 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'entreprendra aucun feu. La lumière y sera donnée par l'électricité et le chauffage par la vapeur.

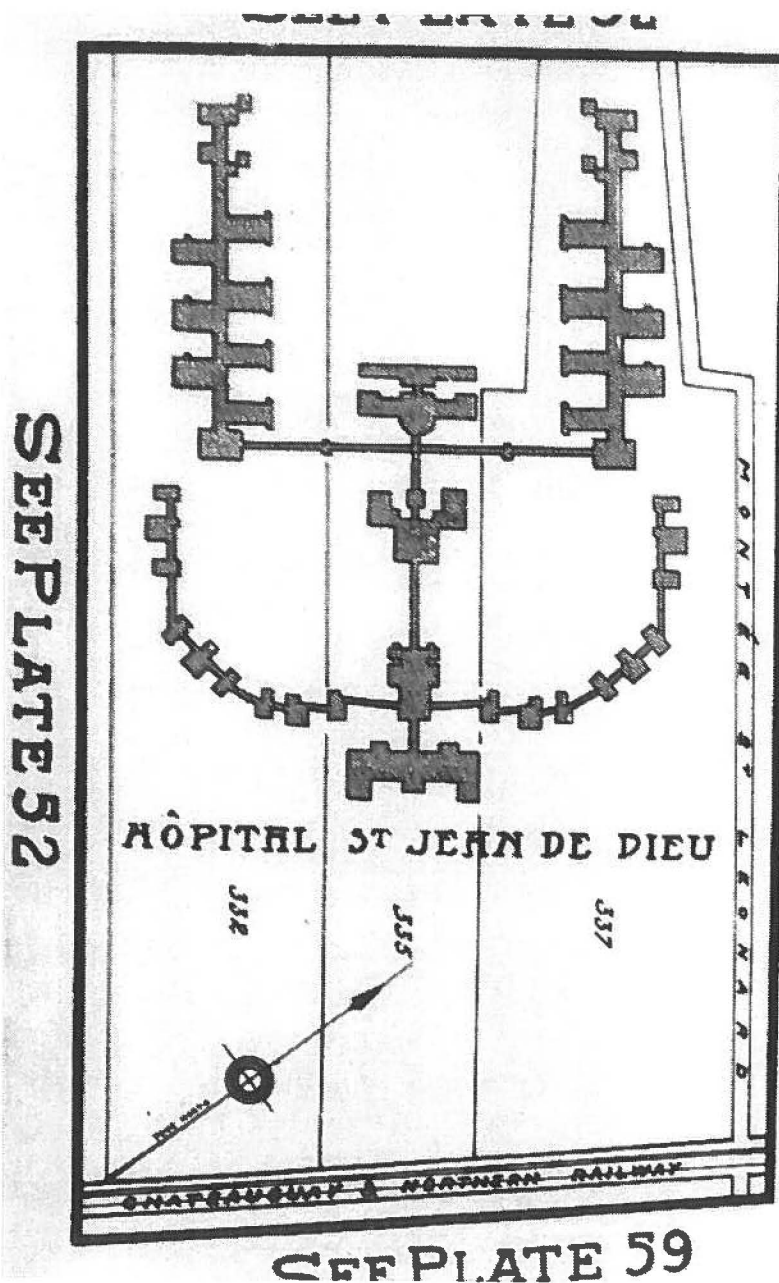
La brigade d'incendie de Saint-Jean-de-Dieu est bien organisée. L'an dernier nous avons signalé avec quel succès elle a arrêté dans le village même de la Longue-Pointe, les ravages d'un incendie considérable. Cette année, pendant le cours de la construction, un commencement d'incendie s'est déclaré, la brigade appelée à 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



L'hôpital Saint-Jean-de-Dieu. Carte de l'atlas Pinsonneault, 1907, paroisse de Longue-Pointe/Tétraulville (ANC, Ottawa, NMC-16305/60)

reliant les nouveaux édifices avec le chemin public et le fleuve Saint-Laurent. Cette ligne de chemin de fer, car c'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 même l'électricité nécessaire, rendant par la leur ligne in-

dépendante 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 état³¹.

Le nouvel ensemble hospitalier adopte en plan une figure dite en double « téléphone pole », comme le veut l'architecture des asiles et prisons à cette époque. 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 communica-

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

L'histoire de l'institution devrait être proposée en interprétation, sur le belvédère de la piste cyclable de la rue Souigny, placé au-dessus des voies d'accès du pont-tunnel.



tions au personnel. L'ensemble tout à fait impressionnant à cependant souffert des politiques de désinstitutionnalisation des bénéficiaires : il a été à moitié démolì depuis quelques années.



L'hôpital Louis-Hyppolite Lafontaine et ses dépendances en 1964 (Photocartothèque québécoise, Québec, Q64515-115)

L'hôpital Louis-Hyppolite Lafontaine et ses dépendances en 1997 (Photocartothèque québécoise, Québec, HM97-107-144)

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

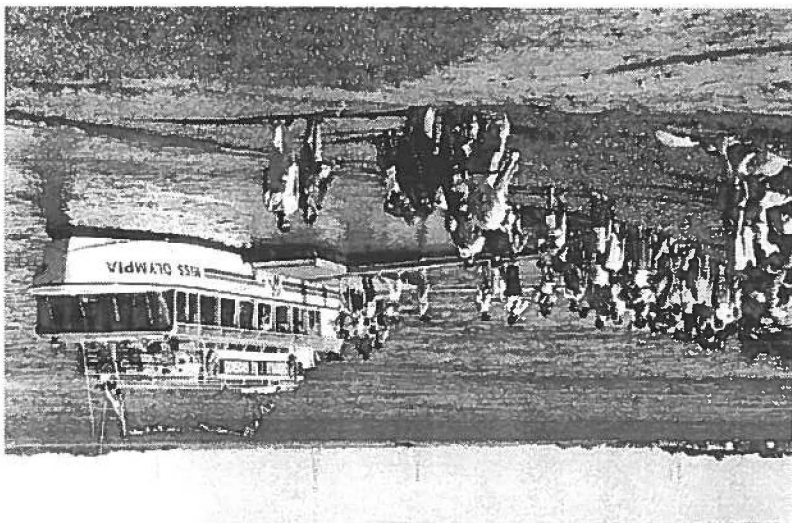
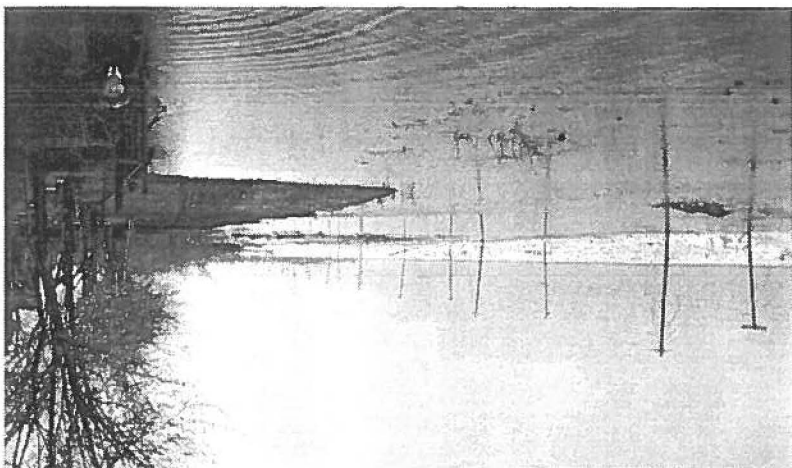
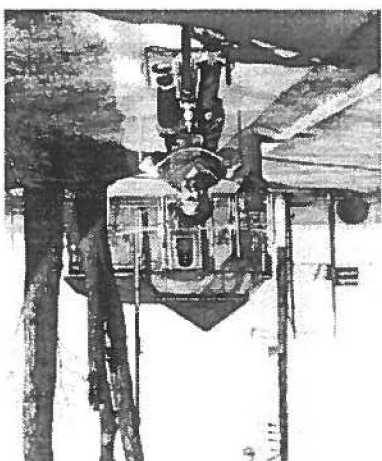
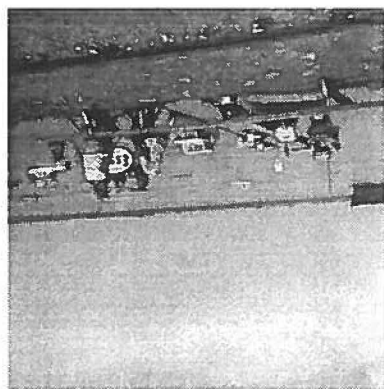
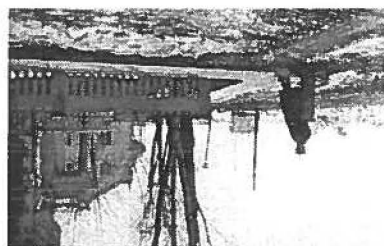
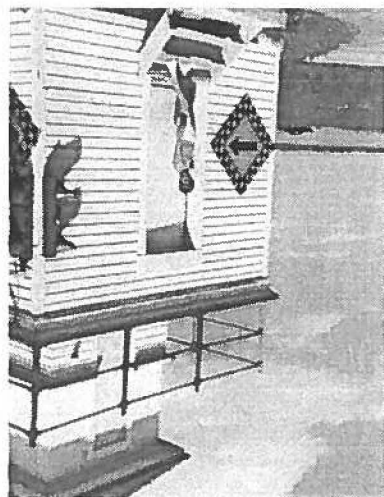
municipalité a décidé « de créer divers parcs d'embellissement et d'aménager une promenade entre la rue Notre-Dame et la rue Bellerive, en bordure du fleuve,

Le parc des Promenades Bellerive (portion ouest), en 1997 (Photocartothèque québécoise, Québec, HMQ97-107-144)

La maison Ethan Allen, vers 1920 (ANQ, Québec, fonds Gérard-Morisset, 3546-47)



Parc de la Promenade Bellelve (photos de la Société d'animation de la Promenade Bellelve)



de la rue Lepailleur jusqu'aux limites est de la ville »³². En 1971, la Ville conclut une entente avec les autorités du Port de Montréal, en vue d'aménager des équipements communitaires 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, conséquent de l'enlèvement de la voie ferrée s'amorce en 1986. Les travaux requis ont été réalisés en 4 phases, entre 1987 et 1998³³. Le site, d'une longueur de 2,2 kilomètres le long du fleuve, comprend une maison ancienne et porte la mémoire de l'asile Saint-Benoît.

Sur la rue Notre-Dame Est (au coin de la rue Honoré-Beaugrand), à l'est de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu, 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 Charité³⁴. Là étaient soignés, à leurs frais, des malades aisés, fortunés ou ayant une certaine notoriété. Émile Nelligan a été l'un des pensionnaires de cette institution, avant d'être transféré à l'hôpital Louis-Hippolyte-Lafontaine. L'édifice a été détruit par les flammes en 1990 et ses ruines déblayées l'année suivante.

Dans le parc (201, rue Mercier) se retrouve 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 démenagée sur son site actuel et restaurée en 1986 ; une annexe a été ajoutée à cette époque pour pouvoir y loger une garderie d'enfants.

C'est dans cette maison que Ethan Allen, héros de la Révolution américaine, aurait été fait prisonnier et été détenu après avoir tenté un débarquement avec quelques hommes de troupe à Longue-Pointe, en 1775³⁵.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Une bonne partie de l'achalandage du parc de la Promenade Bellerive provient de ce qu'il est le point de départ des excursions dans les îles de Boucherville : des navettes fluviales permettent en effet d'accéder à l'île Sainte-Thérèse à partir de son quai. Les excursions en bateau vers le Vieux-Port et l'aménagement projeté d'une piste cyclable, qui rejoindrait le parc, sont des activités qui augmenteraient l'attrait des lieux. Il est évident que l'exploitation d'un train touristique sur les voies ferrées du port, reliant le vieux Lachine à Longue-Pointe, consacrerait le parc des Promenades Bellerive comme pivot récréotouristique de l'est montréalais. La Société d'animation de la Promenade Bellerive a d'ailleurs engagé des discussions avec le Port de Montréal pour installer un centre d'interprétation du port de Montréal sur son site.

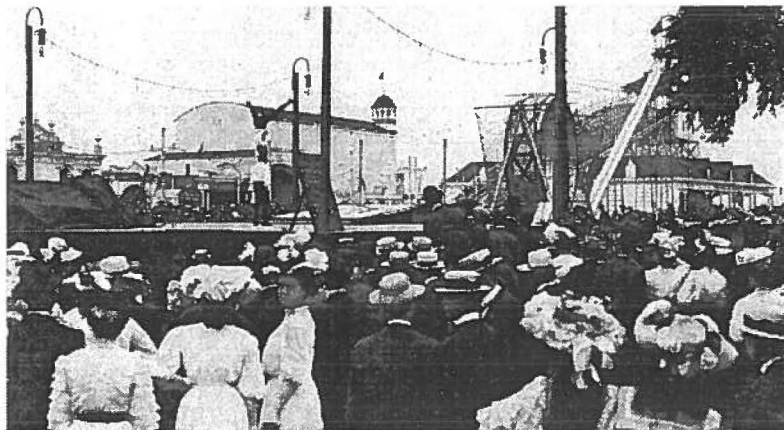
Le site du parc Dominion

Le parc Dominion, l'une des attractions majeures de Montréal au début du XX^e siècle était situé rue Notre-Dame Est, sur l'emplacement aujourd'hui en partie occupée par le Centre d'en-

traînement 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 de la 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

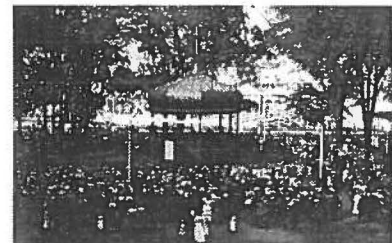


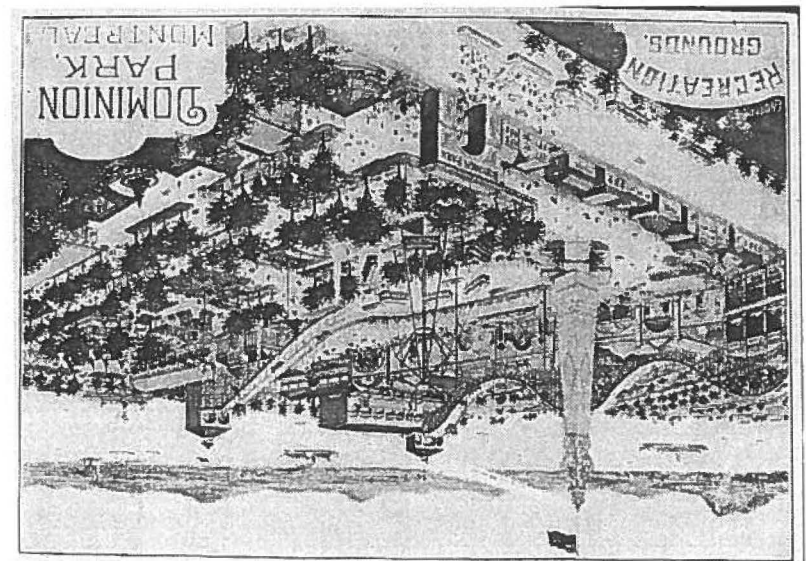
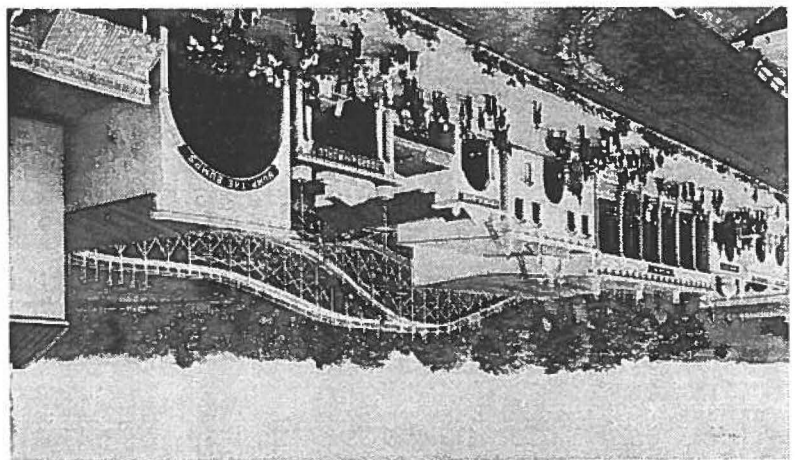
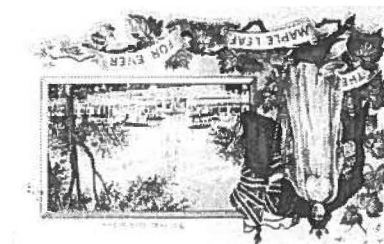
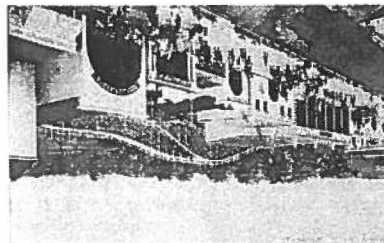
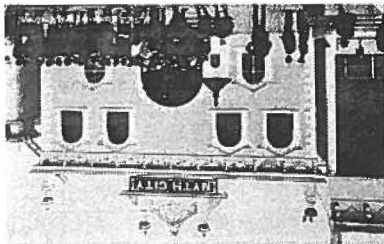
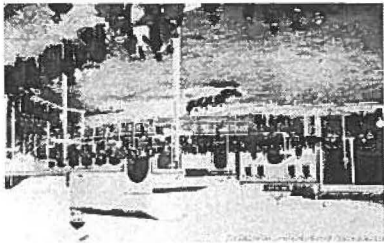
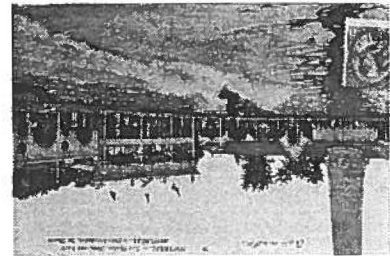
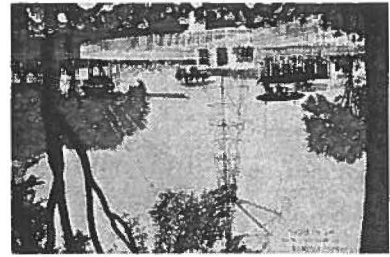
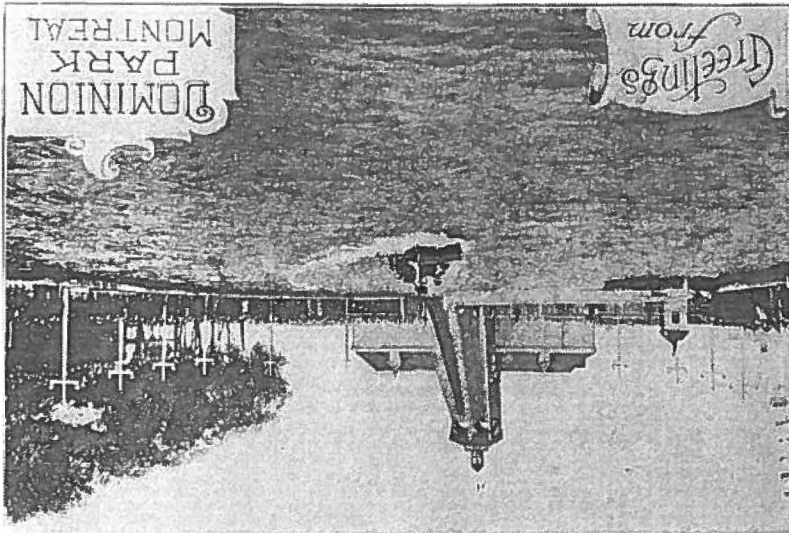
Parc Dominion. Les chutes, en 1907 (photo Studio Neurdein, Paris, collection Archives nationales du Québec, Québec dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 154, et p. 291)

Parc Dominion. La foule, en 1907 (photo Studio Neurdein, Paris, collection Archives nationales du Québec, Québec dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 155, et p. 291)

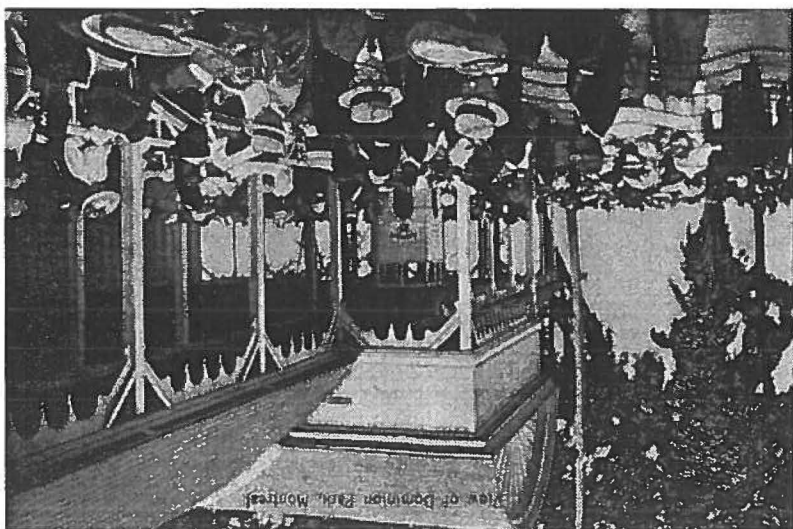
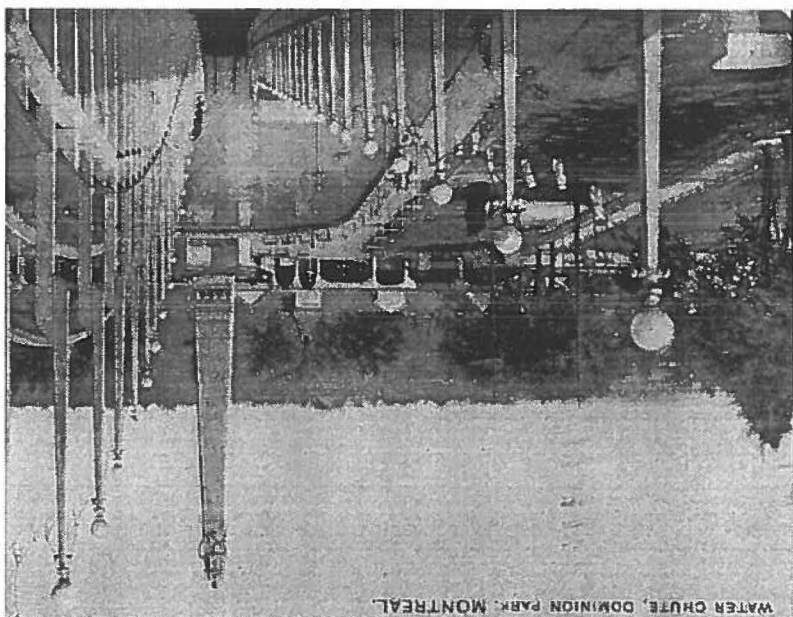
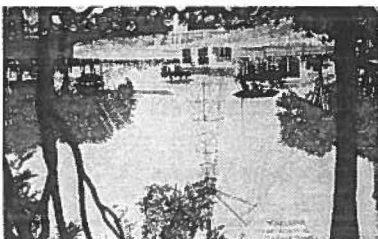
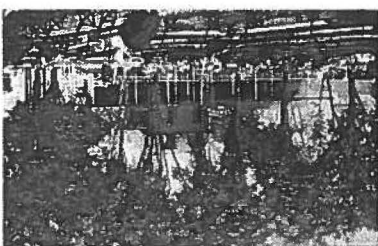
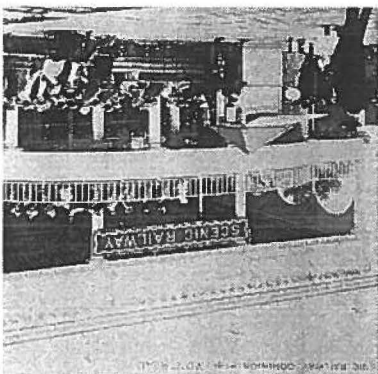
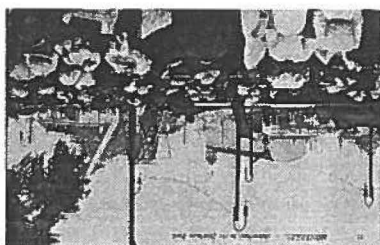
Parc Dominion. L'express, en 1907 (photo Studio Neurdein, Paris, collection Archives nationales du Québec, Québec dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 156, et p. 291)

Parc Dominion. Concert, en 1907 (photo Studio Neurdein, Paris, collection Archives nationales du Québec, Montréal dans Lessard. Montréal, métropole du Québec, n° 157, et p. 291)





Dominion Park (ANQ, Québec, fonds Majella Bureau)



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 féérique. 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 »³⁶.

Situé à l'époque dans la municipalité de Longue-Pointe (lot cadastral n° 41 et 42), le parc Dominion a ouvert ses portes en 1906 ; quelque dix mille personnes assistent à son ouverture, le 2 juin 1906 et quarante mille autres l'on visité dans la seule journée du 3 juin 1906, malgré les sévères 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 la magie n'opère plus de la même façon. Le public se fait plus rare et, la Crise aidant, la *Domi-*

nion Park Co. arrête ses opérations en 1932, après qu'un incendie eut à nouveau dévasté le site. Les installations sont louées ensuite à un autre opérateur, mais le parc ferme définitivement le 1^{er} 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'attraction 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 guerre.

En 1946, M^{re} 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 », l'ancienne résidence estivale de Georges-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\$. 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 »³⁷.

C'est finalement dans les années 1950 que la Ville construit sur une partie du site le Centre d'entraînement de son Service des incendies.

CONCLUSIONS / RECOMMANDATIONS

Le site n'est plus très utilisé aujourd'hui et la silhouette du port, qui l'encadre de toutes parts, est de plus en plus menaçante. Il y aurait lieu ici d'évoquer la mémoire du parc Dominion au bénéfice des utilisateurs de la piste cyclable qui emprunte le trottoir de la rue Notre-Dame Est.

Notes de la première partie

(« La rue Notre-Dame »)

1 Marcel Parizeau. « L'urbanisme ». 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 Marcel Trudel. *Le terrier du Saint-Laurent en 1663*. Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1973, p. 414.

4 Le peu d'informations 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.

5 Dominique Lalande. *Étude de 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.

6 Roland Sanfaçon. « La construction du premier che-

min 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.

7 Louis Franquet. *Voyages et Mémoires sur le Canada (1753)*. Québec, Institut canadien (Imprimerie A. Côté, 1889), 212 p.

8 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), Québec, Presses de l'Université Laval, 1974, p. 378-380.

9 Cité par Jacques Lacourcière. *Histoire populaire du Québec. De 1791 à 1841*. Sillery, Septentrion, 1996, p. 48.

10 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 Notre-Dame au coin de 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.

11 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 ANQ, Québec.

12 Ovila Lefebvre. « Quand il fallait payer pour sortir de Montréal ». *La Patrie*, dimanche 19 août 1951, p. 59.

13 Luc Noppen (Groupe de recherche en art du Québec). *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural*. Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1976, p. 47.

14 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 (ANC, Ottawa, NMC-20537).

15 Réjean Charbonneau, et Jean-Pierre Gauthier. *L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1980, 43 p.

16 « [...] le Québec, 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-Thé-

rière, une ligne sur la rive nord de la rivière des Outaouais gagnée 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).

17 « 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, *op. cit.*, p. 42-43).

18 Il aura alors 368 pieds de long (*La Presse*, 21 novembre 1903).

19 *La Presse*, jeudi 11 janvier 1904, p. 13.

20 Sur Maisonneuve, l'ouvrage classique demeure : Paul-André Linteau. *Maisonneuve. Comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*. Montréal, Boréal Express, 1981, 280 p.

21 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.

22 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).

23 Paul-André Linteau, *op. cit.*, p. 94.

24 William Henry Atherton. *Montreal, 1535-1914. Vol. II. Under British Rule, 1760-1914*. Montréal, The S. Clarke Publishing Co, 1914, p. 592-593.

25 *Ibid.*

26 *Ibid.*

27 *Ibid.*

Notes de la deuxième partie

(« Les lieux, les monuments et les mémoires »)

1 Le maire Camilien Houde a été surnommé « le p'tit gars de Sainte-Marie ».

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-8 et F-9.

3 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.

4 Luc Noppen. *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural*. Québec, ministère des Affaires culturelles, 1976 ; « 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)*, 1976, Vol. 3, no 1, p. 36-50 ; « La prison des Patriotes ». *Les Chemins de la mémoire. Volume 2, Montréal et l'ouest du Québec*. Québec.

Les publications du Québec, 1991, p. 150-154.

5 Newton Bosworth. *Hochelaga Depicta or the Early History of Montreal*. Montréal, 1839 (réed. Toronto, Coles, 1974), p. 159-160.

6 *La Minerve*, 18 juillet 1883.

7 *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.

8 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-9 et F-10.

9 Paul Gauthier. « Le parc Dézéry. Sommaire historique ». *La revue Moderne*, juillet 1936, p. 30-31.

10 *Les nouvelles de l'Est*, 15 juin 1967.

11 A.B. McCullough. *L'industrie textile primaire au Canada. Histoire et patrimoine*. Ottawa. Environnement Canada, Service des parcs, 1992, p. 174-176.

12 Réjean Charbonneau et al. *De fil en aiguille. Chronique ouvrière d'une filature à coton à Hochelaga*. Montréal, Société Saint-Jean-Baptiste/Atelier

d'histoire Hochelaga-Maison-neuve, 1985, p. 61-65.

13 *1867-1967. Centenaire de la paroisse de la Nativité de la Ste-Vierge*. Montréal, 1967, 64 p.

14 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.

15 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.

16 André Laberge. « *Transcender le style et la fonction : l'architecture religieuse de Viau et Venne (1898-1938)* ». Thèse de doctorat, Université Laval, 1990, p. 300-304.

17 *The Contract Record*, 4 juin 1924, p. 577.

18 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.

19 Diane Lapierre. « Couvent Hochelaga ». Galarneau, Pierre, 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).

20 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-Maison-neuve » mentionne les architectes Vandale et Gascon comme auteurs des plans.

21 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.

22 Guy Pinard. « Le complexe Canadian Vickers », *Montréal, son histoire, son architecture (tome 4)*. Montréal, Méridien, 1991, p. 225-230.

23 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.

24 Groupe de recherche sur l'histoire du port de Montréal (1981). *Construction des éleveurs à Grain du port de Montréal, 1885-1970*. Montréal, Port de Montréal, 1981, p. 59-68.

25 Tous les textes antérieurs ont affirmé que la tonnelerie avait déjà été coiffée d'un toit à deux versants, ce qui n'est pas exact.

26 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.

27 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.

28 Il habitait au 1883-1891, boul. Pie-IX dans un édifice dont il avait préparé les plans en 1906. On lui doit plusieurs édifices de Maisonneuve.

29 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 et Ministère des affaires culturelles, 1983, 2 volumes.

30 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.

31 *Rapport des Inspecteurs des prisons et asiles de la Province de Québec*. Documents de la Session, no4, 1901, p. 168-170.

32 *Montréal-Matin*, jeudi 25 janvier 1962.

33 Richard Sylvain. *Histoire de la promenade Bellerive. Dossier Documentaire*. Société d'animation de la promenade Bellerive, 1998, 15 p.

34 *Asile St-Benoît-Joseph pour les Épileptiques, les vieillards, etc. sous la direction des Frères de la charité de la Longue-Pointe près de Mon-*

tréal, P.Q. Montréal, s.d., s.éd. [microforme] [3] p.

35 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.

36 *La Presse*, 5 décembre 1905.

37 *La Presse*, 18 août 1906 ; *The Standard*, 29 juin 1907 ; *Le Canada*, 13 juillet 1915 ; *La 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.

Bibliographie

Atherton, William Henry. *Montréal, 1535-1914. Vol. 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 ». 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, 19 p.

Bellay, A. *Histoire de l'Hospice St-Jean-de-Dieu à la Longue-Pointe*. Montréal, Arbour et Laperle, 1892, 137 p.

Benoît, Michèle et Roger Gratton. *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*. Montréal, Guérin, 1991, 393 p.

Bergeron Gagnon inc., *Auto-route 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 al. *Un fleuve, un quartier, une ville*. Montréal, Écomusée du Fier Monde/Maison de la culture Frontenac, 1992, 36 p.

Bosworth, Newton. *Hochelaga Depicta or the Early History of Montreal*. Montréal, 1839

- (réed. Toronto, Coles, 1974).
- Bouchard, René et al. *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 [dir.]. *Le patrimoine de Montréal. Document de référence*. Montréal, Ministère de la Culture et des Communications, Ville de Montréal, 1998, 167 p.
- Charbonneau, Réjean et al. *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 al. *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.
- Côté, Francine et al. *Hochelaga-Maisonneuve, 1920-1980*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1984, 161 p.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- En coll. *Entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais. Étude historique du patrimoine industriel de Montréal. Phase 1. Volume II : texte d'analyse et bibliographie*. Montréal, Université Concordia (Département de géographie), Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles, novembre 1991.
- Ethnotech. *Analyse du macro-inventaire montréalais. Ensemble Hochelaga, Maisonneuve, Préfontaine*. Montréal, Ville de Montréal et Ministère des affaires culturelles, 1982, 3 volumes.
- Ethnotech. *Analyse du macro-inventaire montréalais. Ensemble Sainte-Marie (quartiers Bourget, Papi-neau, Saint-Eusèbe et Sainte-Marie)*. Montréal, Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles, 1983, 2 volumes.
- Ethnotech. *Analyse du macro-inventaire montréalais*.

- Quartier Mercier*. Montréal, Ville de Montréal et Ministère des affaires culturelles, 1983, 2 volumes.
- Faubert, José. *Bâtiments néo-classiques à Montréal*. Montréal, Université de Montréal, Mémoire de maîtrise, mars 1983, 127 p. (texte diffusé par Héritage Montréal).
- 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.
- Groupe de recherche sur l'histoire du port de Montréal (1981). *Construction des éleveurs 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.
- Hanna, David B. « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », *Montréal, Portuaire et ferroviaire. Actes du 5^e 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 de 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.
- 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 Monpetit. *Le parc Sohmer de Montréal, 1899-1919. Un lieu populaire de culture urbaine*. Québec, IQRC, 1986, 231 p.
- Lapierre, Diane. « Couvent Hochelaga ». Galarneau, Pierre, 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).
- 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, no 1, juin 1989, p. 1-10.
- Les rues de Montréal. Répertoire historique*. Montréal, Méridien et Ville de Montréal, 1995, 547 p.
- Linteau, Paul-André. *Maisonneuve. Comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*. Montréal, Boréal Express, 1981, 280 p.
- Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal, 1992.
- 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 al. *Hochelaga-Maisonneuve. Portrait, 1984*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1984, 85 p.
- Noppen, Luc. *La prison du Pied-du-Courant. Dossier d'inventaire architectural*. Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1976.
- Noppen, Luc. « Prison des patriotes ». *Les Chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec. Tome II : Montréal et l'ouest du Québec*. Québec. Commission des biens culturels du Québec/Les Publications du Québec, 1991, p. 150-154.
- 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)*, 1976, Vol. 3, n° 1, p. 36-50.
- Payette, Diane. *Passeport Hochelaga-Maisonneuve*. Montréal, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, 1981, 56 p.
- Pinard, Guy. « L'hôtel de ville de Maisonneuve », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 6*. Montréal, Méridien, 1995, p. 440-449.
- Pinard, Guy. « La brasserie Molson », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 1*. Montréal, La Presse, 1987, p. 22-27.
- Pinard, Guy. « La prison de Pied-du-Courant », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 1*. Montréal, La Presse, 1987, p. 171-176.
- Pinard, Guy. « Le bain Maisonneuve », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 4*. Montréal, Méridien, 1991, p. 363-369.
- Pinard, Guy. « Le marché Maisonneuve », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 2*. Montréal, La Presse, 1988, p. 350-356.
- Pinard, Guy. « Le poste de pompiers et de police n° 1 de Maisonneuve », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 6*. Montréal, Méridien, 1995, p. 97-103.
- Pinard, Guy. « Le théâtre Granada », *Montréal, son histoire, son architecture, tome 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.
- 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, n° 1, juin 1958, p. 3-29.
- 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.
- 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.