



# L'évolution du Quartier des gares

Denise Caron

historienne  
photographe de l'urbain

patrimoine  
territoire  
toponymie

1932. *Viaduc du Canadian National Railways rue de la Montagne*. Vue vers le sud à partir de l'extrémité nord du viaduc.

Ce viaduc enjambe les installations ferroviaires de la gare Bonaventure.

Archives de la Ville de Montréal. VM94-Z9-5.

# L'évolution du Quartier des gares

Mars 2015

Denise Caron  
historienne  
photographe de l'urbain

patrimoine  
territoire  
toponymie



# Table des matières

<b>1. 1642-1804</b>	<b>Les premières voies de communication</b>	<b>6</b>
<b>2. 1805-1829</b>	<b>La ville se tisse</b>	<b>8</b>
<b>3. 1830-1849</b>	<b>Le chemin de fer arrive</b>	<b>12</b>
<b>4. 1850-1869</b>	<b>Un changement de vocation</b>	<b>16</b>
<b>5. 1870-1899</b>	<b>Le grand déploiement</b>	<b>20</b>
<b>6. 1900-1949</b>	<b>Vers un nouveau centre-ville</b>	<b>26</b>
<b>7. 1950-1990</b>	<b>Le monde de l'auto et des grands projets</b>	<b>34</b>

ÉTUDE RÉALISÉE POUR L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE  
Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

**Chargé de projet**

Bruno Collin, urbaniste, conseiller en aménagement - chef d'équipe (Arrondissement de Ville-Marie)

**Collaboration**

Stéphanie Turcotte, urbaniste et conseillère en aménagement (Arrondissement de Ville-Marie)

**Consultante**

Recherche, texte et mise en page : Denise Caron, historienne

Cette étude est produite à la demande de l'arrondissement Ville-Marie dans le cadre d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU). Elle traite de l'évolution urbaine d'un secteur nommé le Quartier des gares lequel est délimité par les boulevards René-Lévesque, Robert-Bourassa et les rues Notre-Dame et Lucien-L'Allier.

Ce document vise à alimenter la réflexion sur l'avenir de ce quartier en mutation avec une meilleure compréhension des différentes phases de développement. Les couches successives de son développement, dont certains éléments datent du Régime français, mettent en lumière la profondeur historique et la dynamique des lieux, permettant par cela de mieux saisir les racines de la réalité actuelle.

Pour bien mettre en évidence les différentes étapes de son urbanisation, le territoire est abordé à partir des voies de circulation depuis l'origine, ces dernières étant l'épine dorsale de tout développement urbain. Chaque chapitre de ce document compte un plan qui permet de saisir l'évolution du secteur à travers chacune des sept périodes recensées. Le texte traite de l'hydrographie, de la topographie, de l'évolution des rues et du développement urbain qui en découle. À cela s'ajoute une abondance de plans et de photos anciennes qui permettent de visualiser l'ampleur de certains phénomènes marquants de l'histoire du quartier.

# 1

## 1642-1804

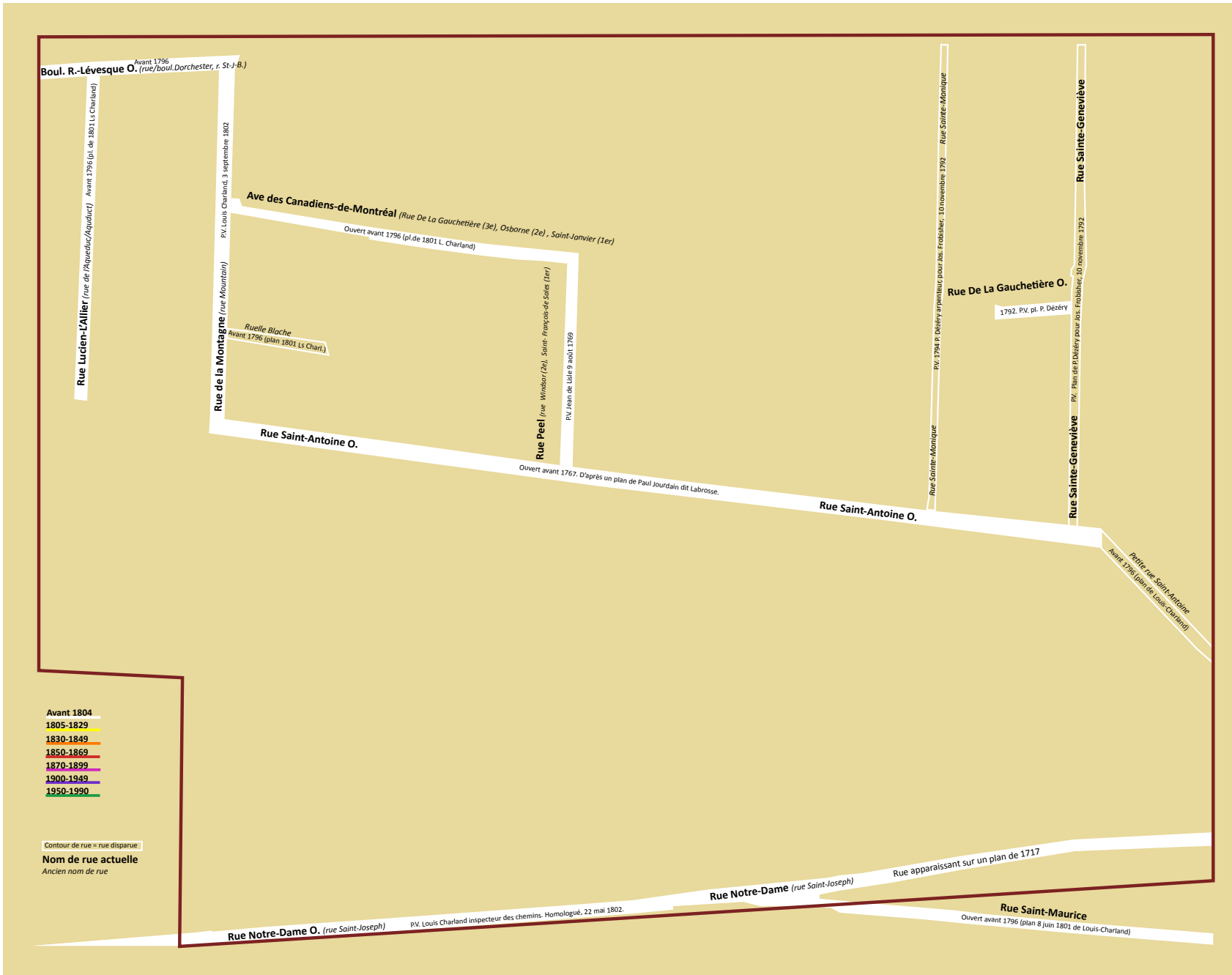
### Les premières voies de communication

#### GÉOGRAPHIE

**Topographie** : la terrasse Sherbrooke entraîne une dénivellation entre l'actuel boulevard René-Lévesque, situé au sommet, et la rue Notre-Dame, située en contre-bas, dans la vallée. La rue Saint-Antoine, située au centre de la dénivellation, en constitue l'axe est-ouest qui découpe le territoire en deux entités géographiques.

**Hydrographie** : les cours d'eau Saint-Martin et Prud'homme se réunissent le long de la rue Notre-Dame pour ultimement se jeter dans le fleuve. Le secteur sud-est étant entouré d'eau, il forme une presqu'île qui le rend sensible aux inondations. Les parcours de ces ruisseaux épousent de nombreux méandres. Très tôt, on essaie de contrôler les cours d'eau en les canalisant, comme le laisse voir leur tracé sur les plans anciens (fig. 2, 3, 4).

**Terrain** : Un plan de 1745 mentionne qu'un terrain est marécageux entre la rue Notre-Dame et le ruisseau Saint-Martin. (fig. 2-A)



1



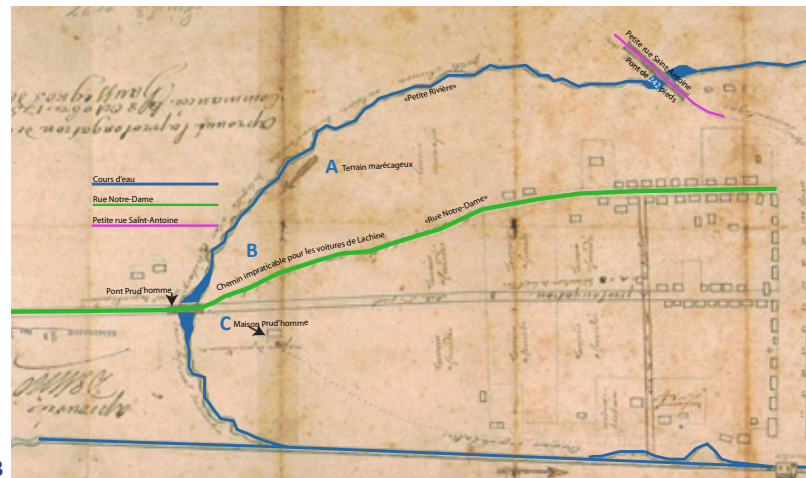


2 1717. Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry. *Plan de la ville de Montréal en Canada*. Archives nationales (France), Tiré de *Atlas historique de Montréal*, p.52.

### LES CHEMINS ET RUES

Les axes est-ouest sont les plus anciens et certains datent du Régime français. La plus importante voie demeure la rue Saint-Joseph (rue Notre-Dame) qui mène à Lachine (fig. 2), mais les axes du nord que sont les rues Saint-Antoine, de la Montagne et Saint-Jean-Baptiste (boulevard René-Lévesque) donnent accès aux divers chemins de côté à l'ouest de la ville (fig. 1). Durant cette période, des embryons de rues dans l'axe nord-sud se dessinent (fig. 1) : rues Saint-François-de-Sales (rue Peel), Sainte-Monique et Sainte-Geneviève (disparaît dans l'élargissement du boulevard Robert-Bourassa).

Le plan de 1745 (fig. 3) donne quelques indications sur l'état des routes. Les quelques chemins esquissés sur le plan sont considérés impraticables pour les voitures, dont le grand axe routier qu'est la rue Saint-Joseph (Notre-Dame).

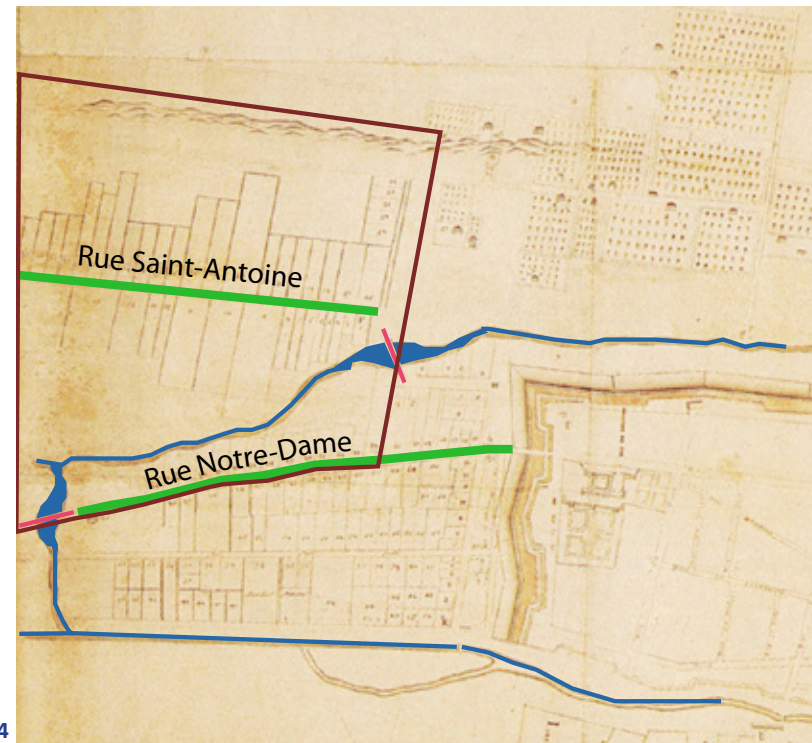


3 1745. P. La Brosse. *Plan du Faubourg St Joseph*. Le long pont de 242 pieds mène à la rue Saint-Antoine. A. Terrain marécageux. B. Chemin impraticable pour les voitures de Lachine. C. Maison Prud'homme. Archives du séminaire de Québec, Tiré de *Atlas historique de Montréal*, p. 61.

### LES PONTS

Le faubourg Saint-Joseph est le prolongement occidental de la ville à l'extérieur des fortifications. Lors de l'édification des fortifications, les ruisseaux encerclent la ville fortifiée. Toute personne qui veut se rendre à l'ouest des remparts doit nécessairement traverser les ruisseaux qui encerclent ce faubourg. En période de paix, ces cours d'eau constituent aussi des obstacles à franchir.

C'est ainsi que les ponts deviennent des infrastructures essentielles au déplacement. Les rues Saint-Paul (Saint-Maurice) et Saint-Joseph (Notre-Dame) qui se prolongent à l'ouest des fortifications convergent vers le pont Prud'homme (fig. 3). Un autre pont donne accès à la rue Saint-Antoine. Il est long de 242 pieds et son tracé forme une oblique. Lorsque le cours d'eau sera enfoui, il sera remplacé par la Petite-Rue-Saint-Antoine dont l'implantation caractéristique se maintiendra jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Ces deux ponts, situés à des zones de renflement du ruisseau (fig. 3 et 4), sont des passages obligés pour atteindre l'ouest et le nord-ouest de l'île. Ils constituent des éléments fragiles des voies de communications, pouvant être emportés par les crues par exemple.



4 1767. Paul Jourdain dit Labrosse. *Plan de la ville et des faubourgs de Montréal*. Propriété de la famille Molson. Tiré de *Atlas historique de Montréal*, p. 61.

### LES FAUBOURGS SAINT-JOSEPH ET SAINT-ANTOINE

Dès le Régime français, la ville se densifie à l'extérieur des fortifications. La rue Notre-Dame, qui traverse la ville fortifiée, se prolonge à l'ouest et change de nom au delà des murailles pour devenir la rue Saint-Joseph. Les plans de cette époque montrent le morcellement du territoire le long de cet axe très ancien (fig. 4).

Plus haut, sur le coteau, la rue Saint-Antoine formant le faubourg du même nom commence son développement. Au nord du secteur, en 1799, la Fabrique de la paroisse Notre-Dame acquiert un terrain pour y installer son cimetière (site du futur square Dominion). La rue du Cimetière s'ouvre bien qu'elle ne devienne officiellement publique qu'en 1825.

# 2

## 1805-1829

### La ville se tisse

#### GÉOGRAPHIE

**Topographie** : Le plan de 1825 illustre bien la sinuosité de la terrasse Sherbrooke dans le secteur nord.

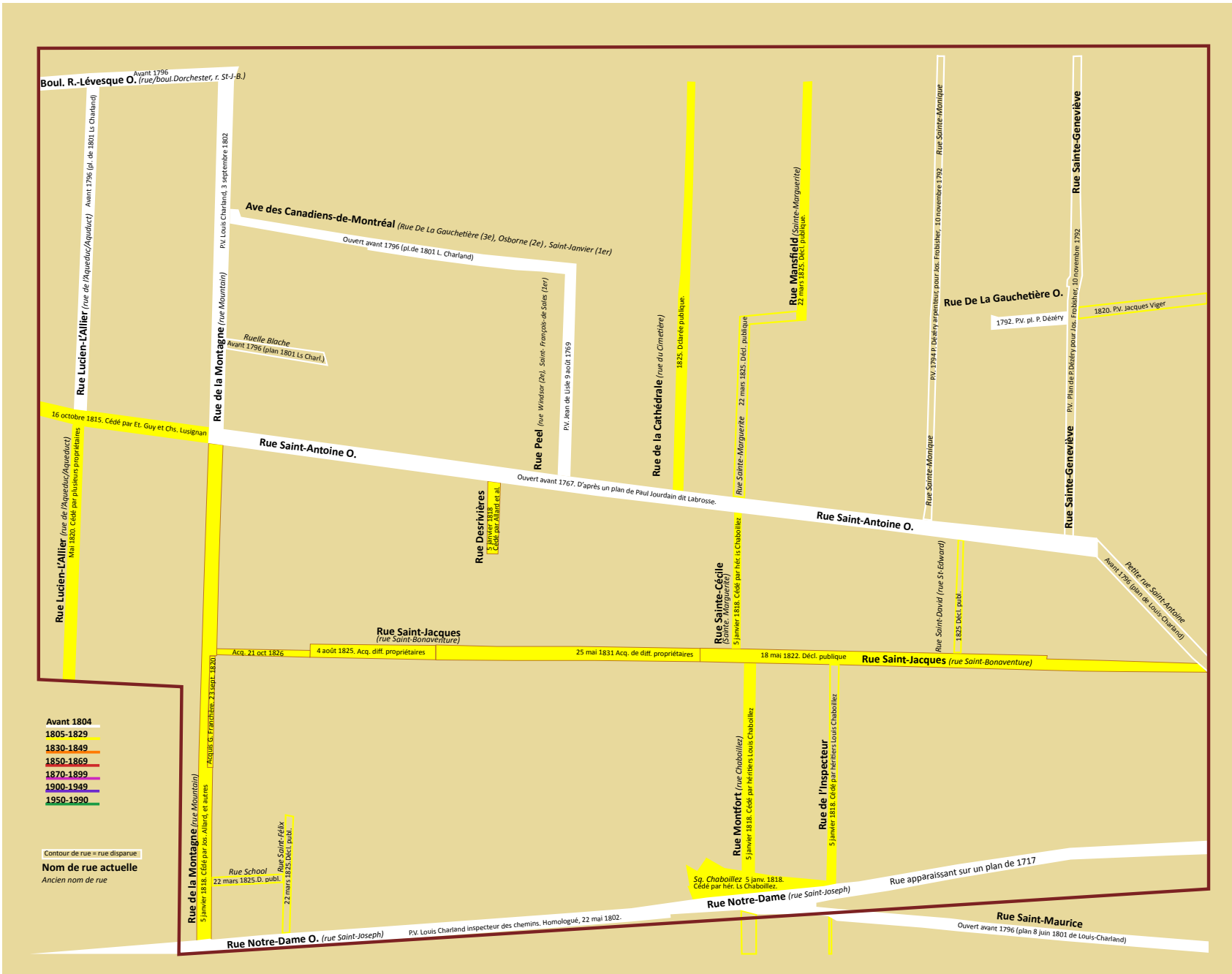
**Hydrographie et le démantèlement du mur des fortifications** : Les cours d'eau de la Petite-Rivière et le ruisseau Prud'homme coulent toujours à ciel ouvert dans la ville alors que des tronçons de la Petite-Rivière sont canalisés (fig. 6).

Les ruisseaux sont de plus en plus considérés comme des nuisances. Partout dans le monde, les cours d'eau servent surtout d'égout, affectant la salubrité publique autant par les odeurs qui peuvent être nauséabondes que par l'éclosion de maladies parfois très contagieuses. La présence des cours d'eau dans la ville et en particulier dans ce secteur tire à sa fin.

#### DÉMANTÈLEMENT DES FORTIFICATIONS

Dès la période précédente, les fortifications sont considérées, autant par la population que par les militaires, comme une entrave à la circulation. Une loi est votée en 1801 par la Chambre d'assemblée du Bas-Canada pour «abattre les anciens Murs et Fortifications qui entourent la Cité de Montréal, et pour pourvoir autrement à la Salubrité, Commodité et Embellissement de la dite Cité»<sup>1</sup>. Trois commissaires

<sup>1</sup> *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 40 George III, chap. XVI. Cité dans Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, p. 86.





6

1815. Louis Charland. *Plan of the Town of Montreal Shewing the new Projects off Embellishing the Same Drawn by Order of the Honorable James McGill, Joseph de Longueil & John Richardson Esq. Commissioners.* Le tracé vert indique le lit de la *Petite Rivière* et en bleu foncé les ponts qui permettent de relier la ville au nord. Le pointillé indique les canaux projetés. À remarquer l'importance de la canalisation de la *Petite Rivière* (en pointillé) au nord des anciennes fortifications. Dans les faubourgs ouest, la *Petite-rivière* suit son cours et est enjambée par les deux mêmes ponts (en rouge). Celui qui mène à la rue Saint-Antoine est identifié comme étant le *pont long*. La rue Saint-Bonaventure n'est encore qu'à l'état embryonnaire. VM. Division de la géomatique.

sont nommées (1802-1817) pour réaliser ce mandat. Ils traiteront de l'amélioration de la salubrité publique, des communications et sur les aménagements des espaces ainsi dégagés. Il en résulte un plan des commissaires de 1815 tracé par Louis Charland intitulé *Plan of the Town of Montreal Shewing the new Projctets off Embellishing the same Drawn by Order of the Honorable James McGill, Joseph de Longueil & John Richardson Esq. Commissioners* qui synthétisent les propositions d'aménagements pour embellir la ville. Ce plan montre aussi les faubourgs Saint-Joseph et Saint-Antoine et le lit de la *Petite-Rivière* (fig. 6).

Dans les nouveaux espaces ainsi créés au pourtour de la ville, on projette de canaliser les cours d'eau (principalement la *Petite Rivière*), d'ouvrir de larges avenues en bordure de ces nouveaux canaux et d'aménager de nouvelles places ou squares. Les ruisseaux et rivière ainsi modifiés permettront un meilleur contrôle des eaux (fig. 7). Cette planification touche essentiellement la ville, mais une meilleure circulation dans la ville ne peut qu'avoir des effets positifs sur les faubourgs. Ce démantèlement des murs qui chamboule complètement le paysage urbain est le point de départ d'une importante expansion urbaine.



7

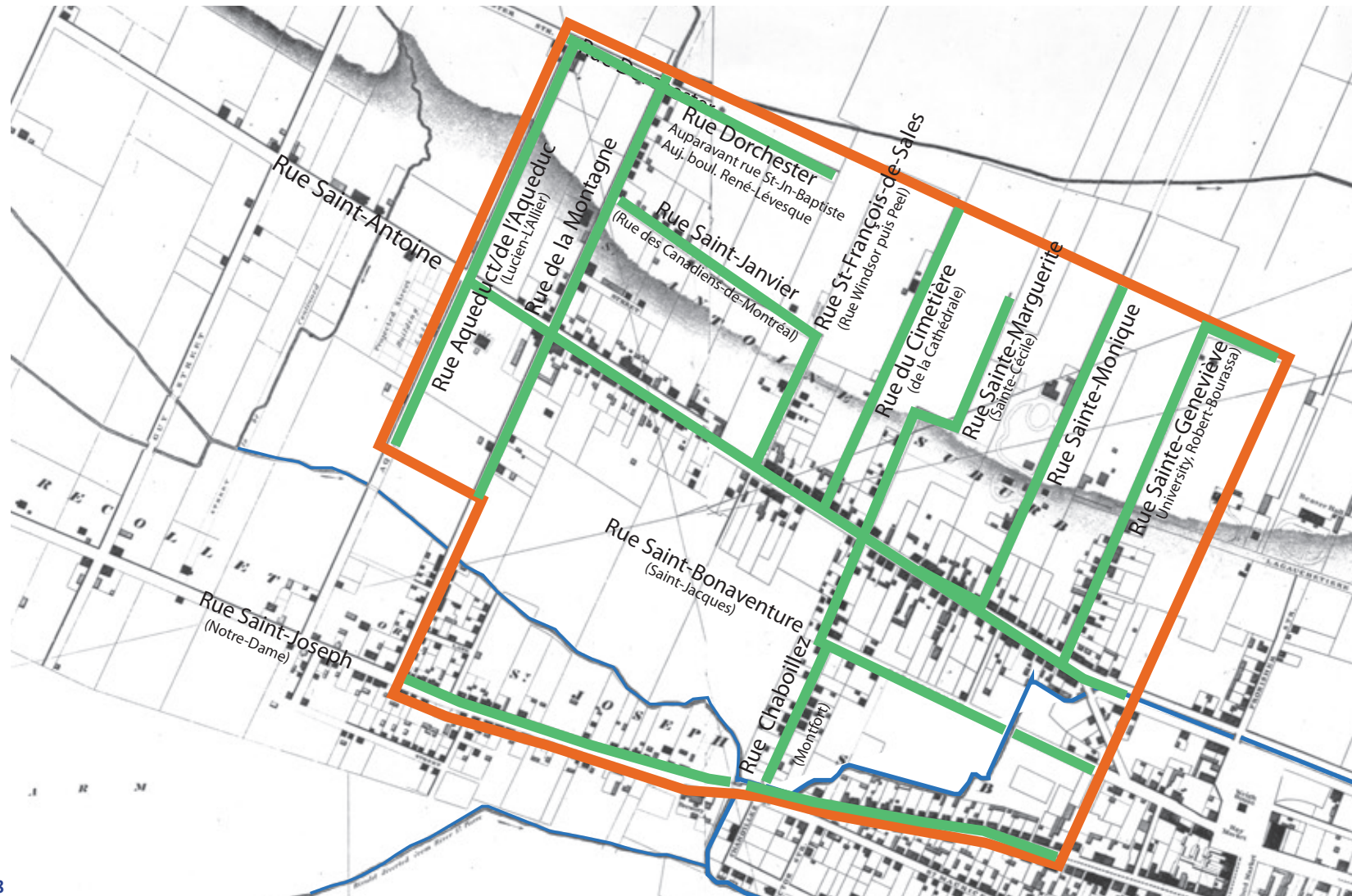
21 décembre 1821. Jacques Viger. Copie d'un plan de l'arpenteur Charles Turgeon pour les Sulpiciens. Ce plan montre bien que la *Petite-Rivière* est partiellement canalisée à la sortie de la ville (à proximité de la rue Saint-Antoine et de l'actuel boulevard Robert-Bourassa). Le *long pont* est situé à l'extrémité nord-est du secteur à l'étude, approximativement à l'intersection du boulevard Robert-Bourassa et de la rue Saint-Antoine. Il montre également le lotissement dense de ce moment. VM. Division de la géomatique.

## LES CHEMINS ET RUES

Une trame urbaine plus serrée se tisse, plusieurs nouvelles rues quadrillant le secteur, en particulier au sud (fig. 5 et 8). Dans l'axe est-ouest, la rue Saint-Antoine se prolonge vers l'ouest reliant le Vieux-Montréal à l'est aux limites de la ville à l'ouest. Parallèlement, la rue Saint-Bonaventure (Saint-Jacques) s'ouvre. Même si dans le

secteur la rue Dorchester n'est alors qu'un court tronçon, elle s'étend toutefois vers l'ouest elle aussi, jusqu'aux confins de la ville.

Dans l'axe nord-sud, les rues de la Montagne et de l'Aqueduc (Lucien-Lallier) se prolongent. Il s'agit généralement de rues étroites qui présentent parfois un tracé irrégulier.

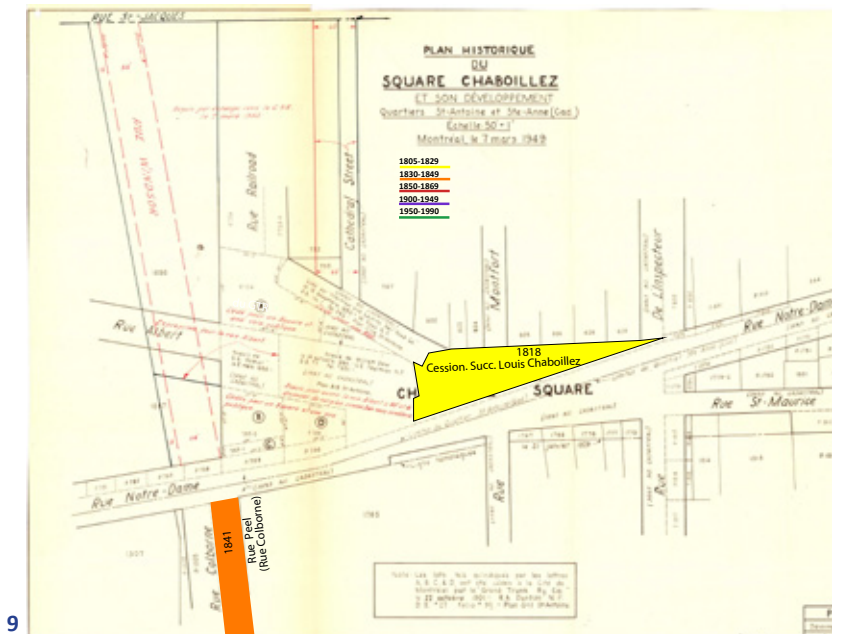


8

1825. John Adams. *Map of the City and Suburbs of Montréal*. Ce plan montre bien où en est rendu le développement urbain en 1825. Les rues Saint-Antoine et Saint-Joseph sont de longues rues reliant le Vieux-Montréal aux limites de la Ville.

## LE SQUARE CHABOILLEZ ET OUVERTURE DE RUES

À la suite du décès du notaire Louis Chaboillez en 1813, ses héritiers subdivisent sa propriété du faubourg Saint-Joseph. La rue Saint-Joseph et deux cours d'eau (la Petite Rivière et le ruisseau Prud'homme) convergent à cet endroit. À la jonction de ces trois éléments, un terrain triangulaire, site d'un ancien petit lac, est cédé à la Ville en 1818 comme place publique qu'on nomme le carré Chaboillez (fig. 9). Au même moment, les héritiers cèdent à la ville les rues Chaboillez (rue Montfort) et de l'Inspecteur, toutes deux orientées dans un axe nord-sud. Ces voies relient le faubourg Saint-Joseph au faubourg Saint-Antoine vers le nord, tout en donnant accès au sud à la rue Saint-Joseph (rue Notre-Dame). Bien sûr, toutes ces voies publiques ouvertes permettent à la propriété des héritiers Chaboillez de se développer.



9

7 mars 1949. *Plan historique du square Chaboillez et son développement*. Ce plan montre l'évolution du square Chaboillez et le terrain cédé par les héritiers Chaboillez en 1818 à la ville. VM Division de la géomatique. Fond de plan 4016.

## LES PONTS

Les deux mêmes ponts, dont le *long pont*, enjambent toujours les deux cours d'eau qui s'y rencontrent. Un pont doit être construit pour donner accès à la nouvelle rue Chaboillez (rue Montfort) permettant ainsi à relier le square Chaboillez au nord de la ville (fig. 10).



10

1825. John Adams. *Map of the City and Suburbs of Montréal*. Le square Chaboillez au confluent de deux cours d'eau : importance de l'eau dans ce secteur.



28 janvier 1927. Exemple de maisons de faubourg dans le secteur. Ces maisons sont situées à l'intersection des rues Notre-Dame et de l'Aqueduc. AVM. VM98-Y\_2P037. (détail)

## FAUBOURGS SAINT-JOSEPH ET SAINT-ANTOINE

Le territoire se densifie. Deux faubourgs se développent à l'ouest de l'ancienne ville : un dans la partie haute sur la rue Saint-Antoine et l'autre dans la partie basse le long de la rue Saint-Joseph où presque tout est déjà construit en 1825 (fig. 10). Pour le reste, des vergers sont exploités dans la dénivellation au nord de la rue Saint-Antoine, tels que dessinés sur les plan de Cane de 1846 (fig. 16). De vastes secteurs restent inoccupés au nord du ruisseau Prud'homme jusqu'à la rue Saint-Antoine.

Après que les héritiers Chaboillez aient cédé à la ville le terrain pour l'ouverture des rues Chaboillez (rue Montfort) et son prolongement la Sainte-Marguerite, cet axe se développe rapidement au sud de la terrasse Sherbrooke (fig. 10). Quelques rues sont partiellement habitées, soit les rues de la Montagne au sud du ruisseau Prud'homme et Sainte-Geneviève.

## LES MOYENS DE TRANSPORT

Durant cette période, le canal de Lachine est ouvert en 1825, permettant au trafic maritime de contourner les rapides de Lachine.

# 3

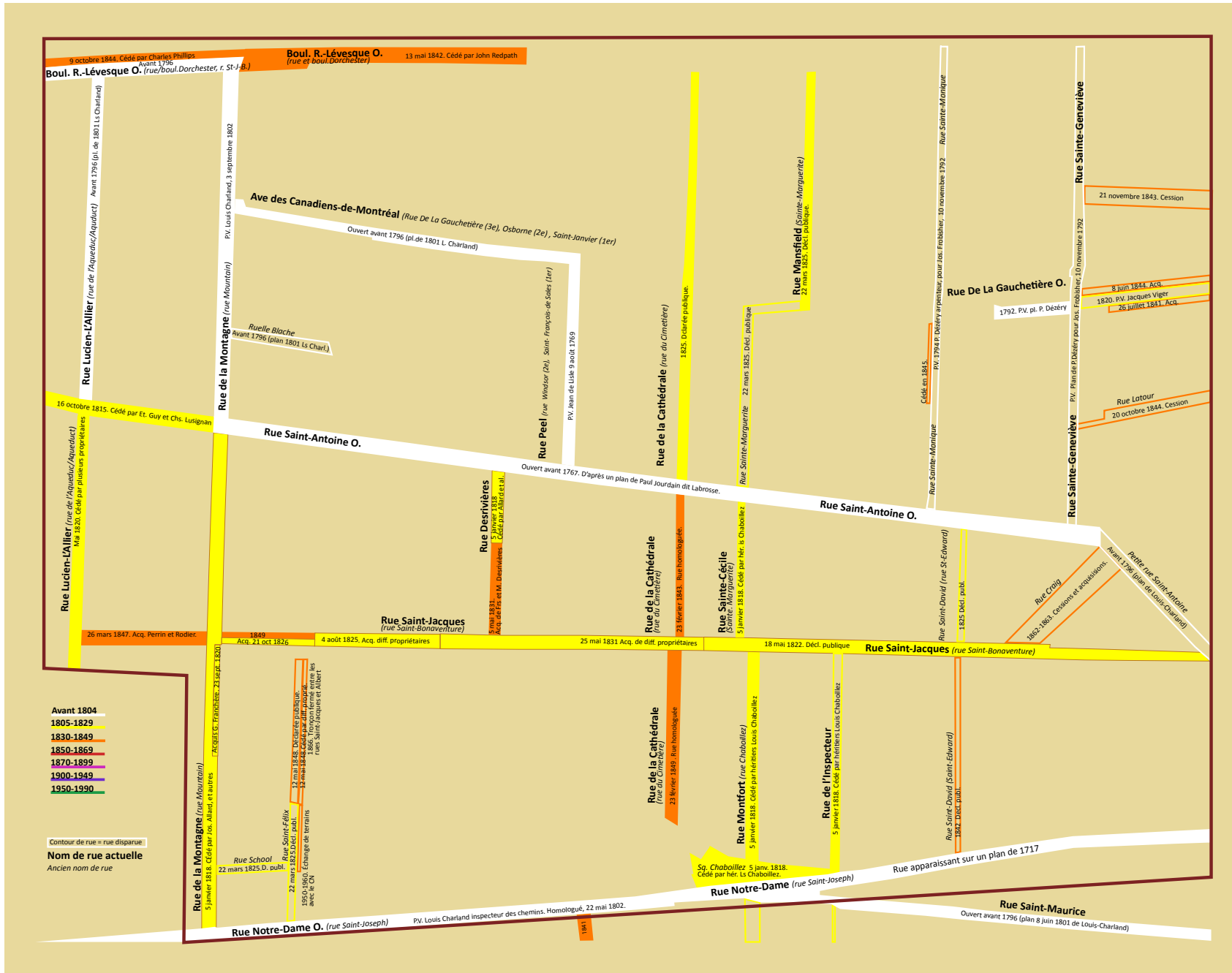
## 1830-1849

### Le chemin de fer arrive

#### GÉOGRAPHIE

*Hydrographie* : La Petite Rivière disparaît progressivement, s'intégrant au système d'égout. Par ailleurs, le plan de Cane de 1846 montre le ruisseau Prud'homme toujours à ciel ouvert jusqu'aux limites du square Chaboillez (fig. 16). La présence de la décharge du ruisseau Prud'homme à cet endroit rend complexe toute intervention de construction ou d'aménagement.

Le chemin donnant accès à la gare Bonaventure (1847) à partir du square Chaboillez jouxte le ruisseau Prud'homme. Ce dernier sera canalisé sous la rue (fig. 10) pour devenir un égout. Un plan montre l'avenir du ruisseau qui traverse le square Chaboillez et dont les méandres sont détournés pour être canalisés sous la rue.



## LES RUES

Quelques tronçons de rues s'ajoutent à la trame existante (en orange fig. 12), formant de nouveaux quadrilatères qui permettent une vie de quartier, diversifiant ainsi le paysage urbain. La rue Saint-Bonaventure (Saint-Jacques) traverse complètement le secteur sans aller au delà à l'ouest.

La rue Dorchester s'élargit tout en s'allongeant vers l'est (fig. 12), alors que vers l'ouest, elle s'étend toujours aux limites de la ville.

Le court tronçon oblique du prolongement de la rue Craig menant à la rue Saint-Bonaventure (Saint-Jacques) produit une forme triangulaire dans la trame urbaine composée de la Petite-Rue-Saint-Antoine, des rues Craig et Saint-Jacques. Cette forme atypique constitue alors une particularité de la trame urbaine de ce secteur.

La rue du Cimetière (de la Cathédrale) homologuée en 1849 se rend jusqu'à la voie d'accès de la gare Bonaventure.

## LA GARE BONAVENTURE ET AMÉNAGEMENTS URBAINS

Entre 1842 et 1848, le canal de Lachine est approfondi et élargi, les industries s'y installent en grand nombre, faisant ainsi des abords du canal le berceau de l'industrialisation au Canada. Le port s'ouvre à la navigation océanique et en devient le terminus. Plaque tournante des communications, Montréal devient la métropole du Canada.

À cette même époque, à proximité de ces installations majeures, une nouvelle voie de communication d'avenir se profile dans le secteur, le chemin de fer. En 1847, la *Montreal & Lachine Railway Co.* s'établit entre le ruisseau Prud'homme et la rue Saint-Jacques en construisant la gare Bonaventure (fig. 14), première gare-terminus de Montréal. Son arrivée entraîne des transformations dans l'aménagement des abords de ce terminus, faisant entre autre disparaître une partie des deux cours d'eau (Prud'homme et la Petite-Rivière) sous le square Chaboillez, en les canalisant comme l'indique un plan de 1848 (fig. 13).



13

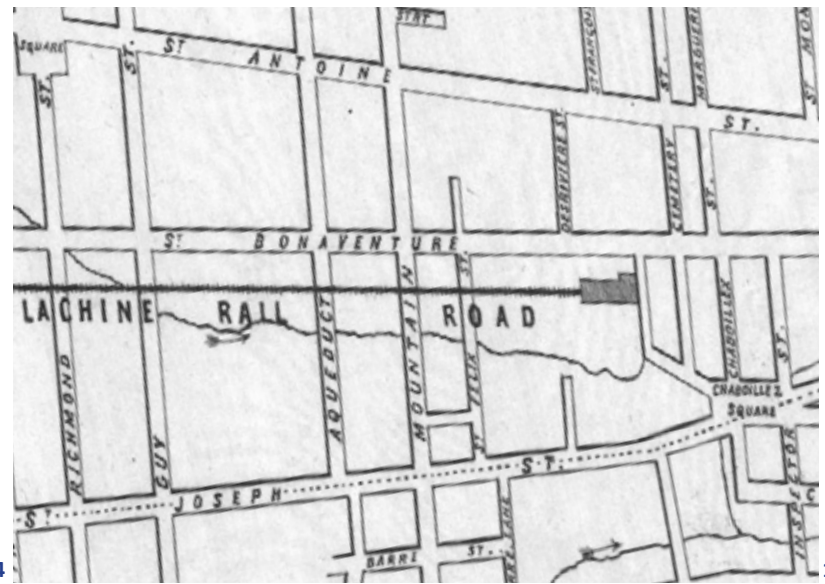
5 juillet 1848/Copie de 1948. *Plan of Chaboillez Square* (détail). Ce plan montre bien l'ancien lit des cours d'eau traversant le square Chaboillez. À cela est superposé leur canalisation sous le square.

VM. Division de la géomatique. PI 4004. (Détail)

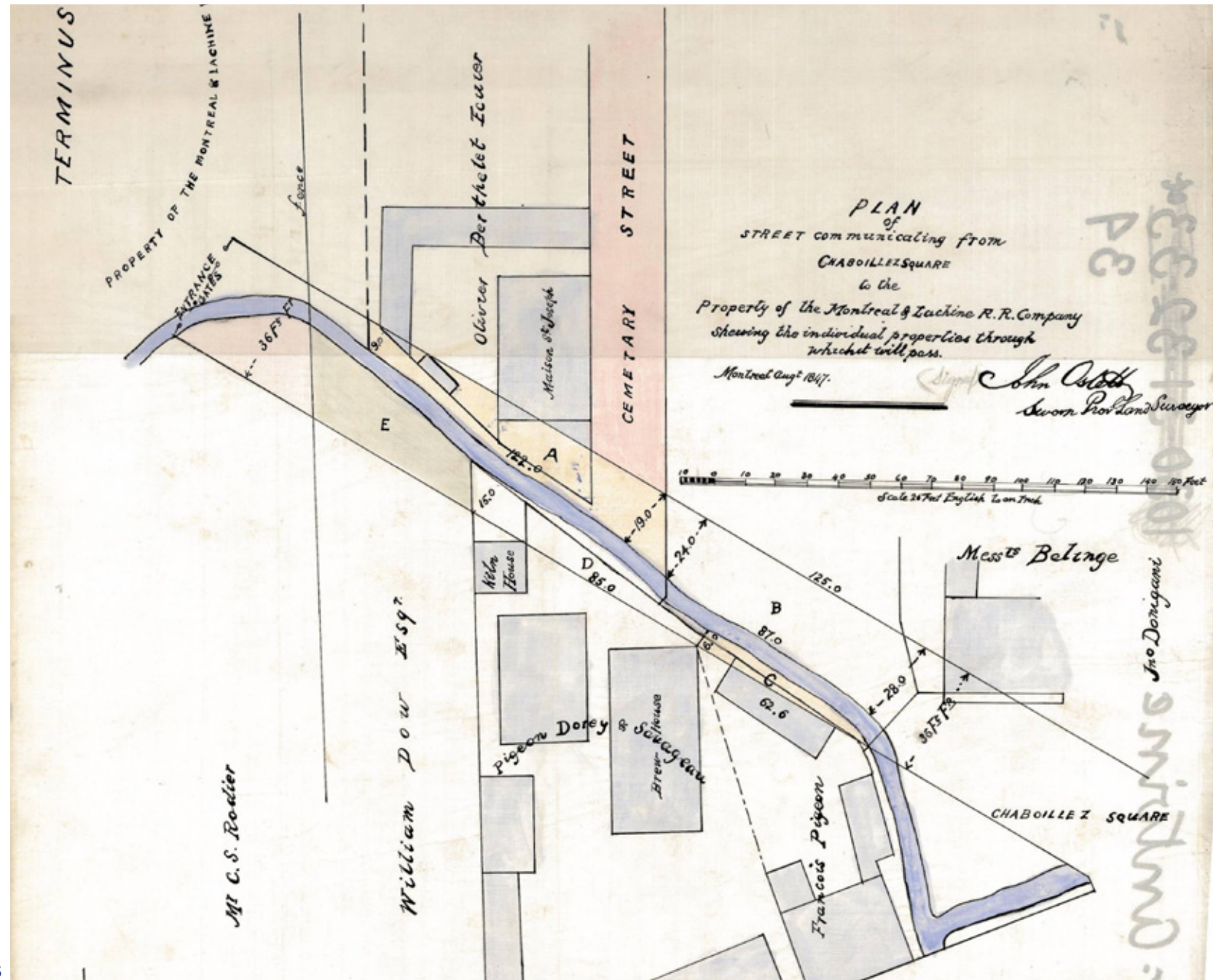
La rue privée qui relie en diagonal le square Chaboillez à la gare est ouverte par la compagnie de chemin de fer (fig. 14). Elle coupe dans la trame ancienne occupée par plusieurs propriétaires et se superpose au segment du ruisseau Prud'homme qui est canalisé (fig. 14). Le prolongement de la rue du Cimetière permet d'atteindre cette rue qui donne accès à la gare.

#### LE SQUARE CHABOILLEZ ET LES PONTS

Bien que le ruisseau Prud'homme soit encore apparent, à tout le moins si on se fie au plan de Cane de 1846, les ponts du square Chaboillez disparaissent à la suite de la canalisation des cours d'eau (fig. 15). Le square forme maintenant un espace public libre d'obstacles qui permet une circulation sans entrave et donne un accès direct à la gare Bonaventure nouvellement en service. Le square Chaboillez, la gare et ses abords, deviennent un carrefour important pour la circulation des humains et des marchandises, donnant un accès plus fluide à toutes les directions.



1853. Map of the city of Montreal with the latest improvements (détail). Ce plan montre la configuration de la trame urbaine devant la gare. La rue qui lui sert de parvis appartient à la compagnie Montreal & Lachine Railway Company. En ligne. BAAnQ. G/3454/M65/1853/M36 CAR. (détail)



AOÛT 1847. John Ostell. Plan Street Communicating from Chaboillez Square to the Property of the Montreal & Lachine R.R. Company Shewing the Individual Propertiers Through wich it will Pass. Le titre donne le programme. Le terminus situé au bout de cette rue privée, relie le square à la gare. VM. Division de la géomatique. AP12644\_C-114-1\_AT.

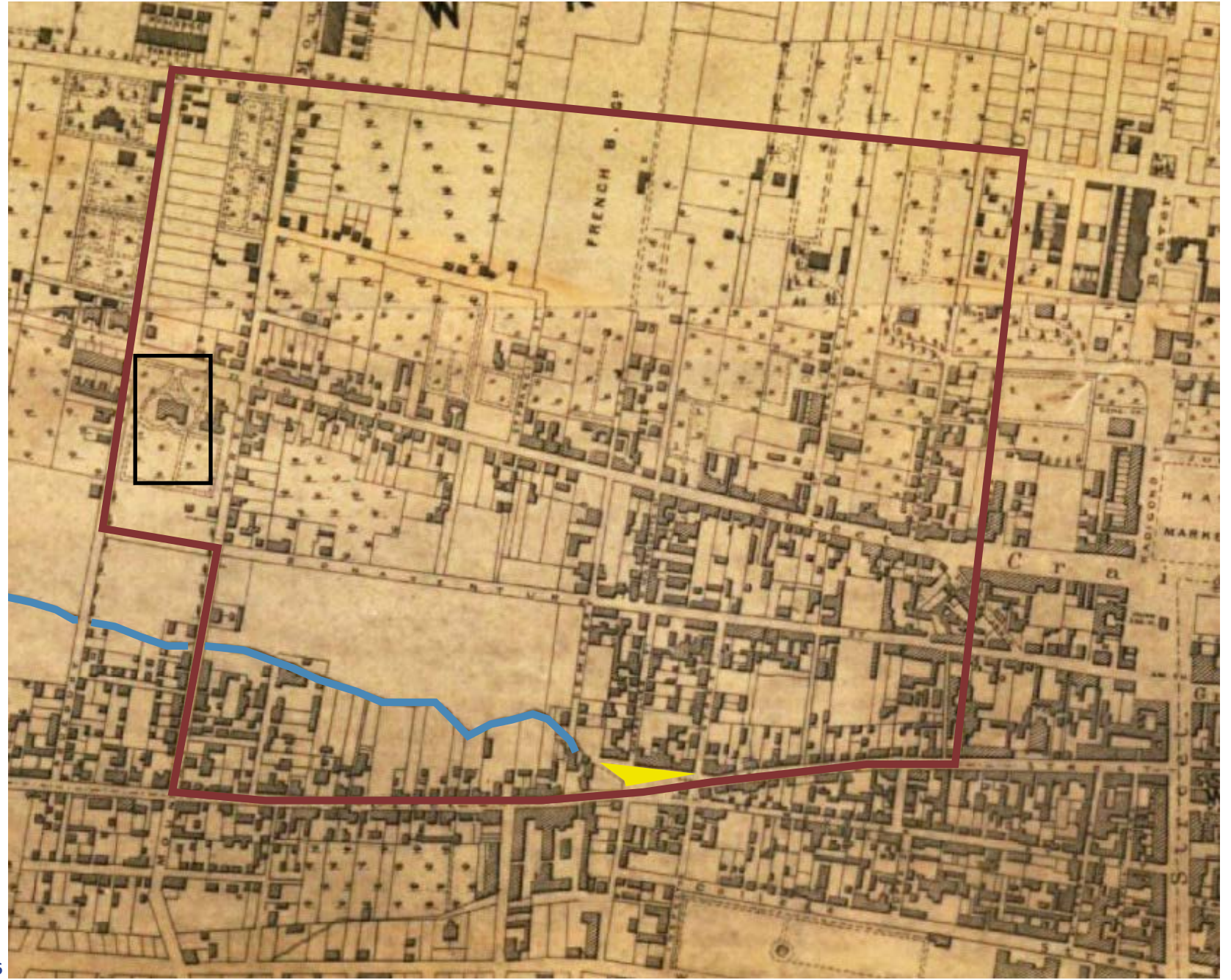


## LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le faubourg Saint-Antoine se développe lentement autour de l'axe de la rue Saint-Antoine, peu de rues secondaires s'ouvrent de part et d'autre de cet axe. Le nord de la rue Saint-Antoine est encore couvert de vergers. Une villa entourée de jardins aménagés y est construite. (fig. 16 encadré en noir et 27)

Le sud-est du secteur par ailleurs est très dense même avant l'arrivée de la gare Bonaventure. Il en est de même de part et d'autre de la rue Saint-Joseph (rue Notre-Dame). Le ruisseau Prud'homme sert de limite au développement urbain à partir de la rue Saint-Joseph (rue Notre-Dame).

Le vaste terrain qu'occupe la gare Bonaventure entre le ruisseau et la rue Bonaventure (Saint-Jacques) change complètement la vocation du secteur sud.



16

1846. James Cane. *Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal* (détail) Ce plan montre le square Chaboillez (en jaune) complètement canalisé et le ruisseau Prud'homme encore à ciel ouvert. Sur ce plan la gare Bonaventure n'est pas encore installée. Une villa entourée de jardins (encadré noir), propriété de James Torrance, est construite au sud de la rue Saint-Antoine.

# 4

## 1850-1869 Un changement de vocation

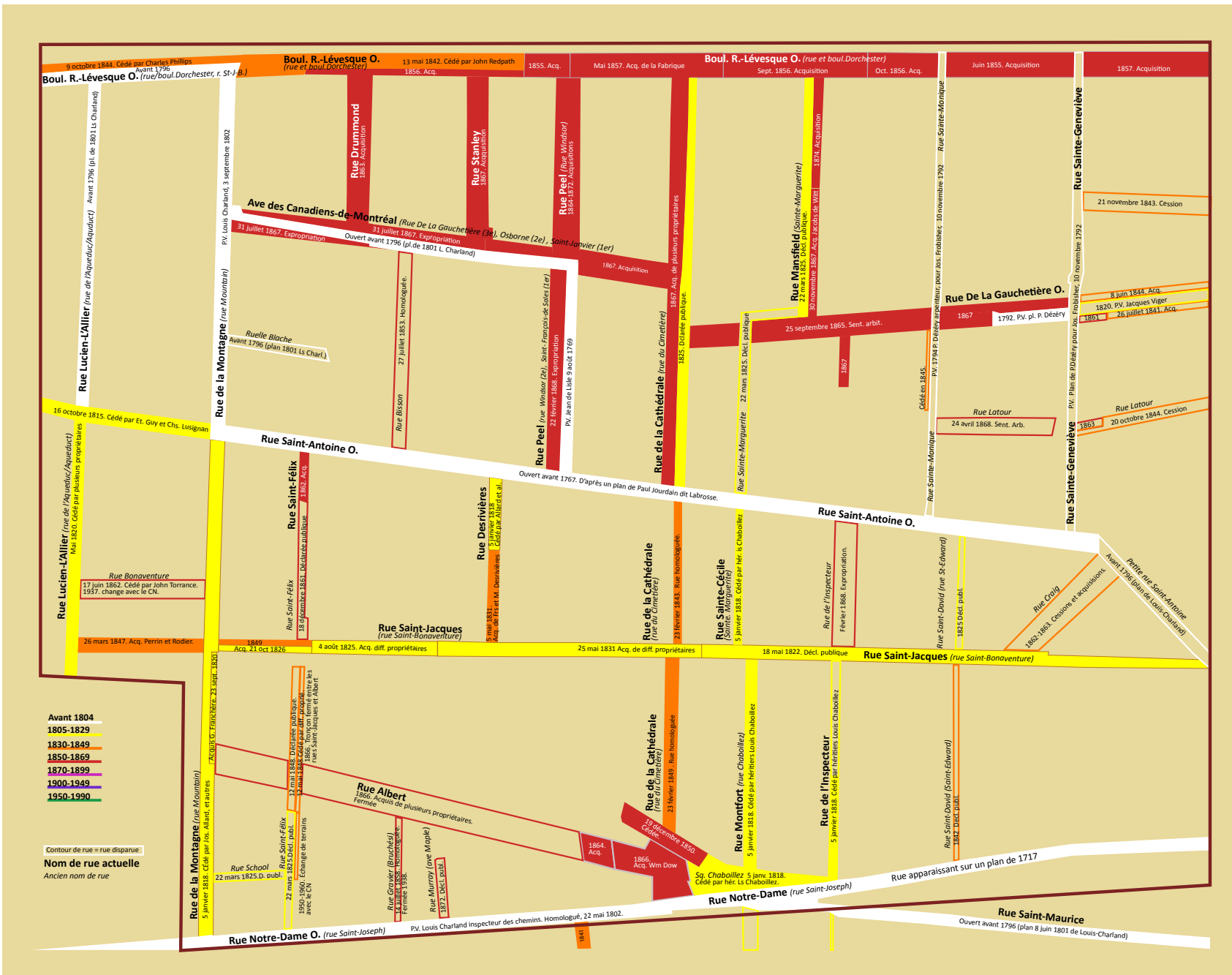
### GÉOGRAPHIE

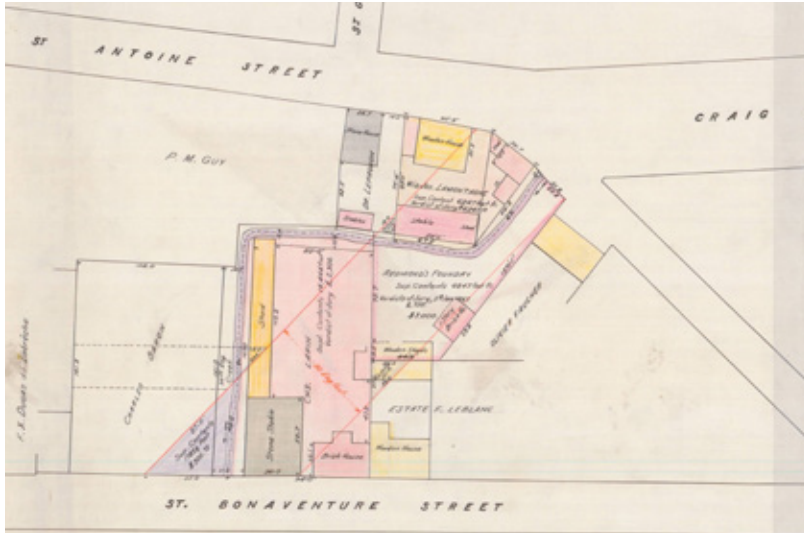
**Hydrographie** : Elle est maintenant souterraine. Durant cette période, les cours d'eau, incorporés au réseau d'égout qui se met en place, disparaissent complètement sous les rues, faisant tomber cette dernière barrière à la fluidité de la circulation.

C'est le cas d'un court tronçon de la rue Craig qui traverse en oblique un quadrilatère (fig. 19) pour atteindre la rue Saint-Bonaventure (Saint-Jacques). Il traverse les lots construits où coule la Petite Rivière. Lorsque les terrains passent au domaine public, cette ouverture de rue fait disparaître la rivière qui subsiste à ciel ouvert (fig. 18). Il en va de même de la rue Albert qui, en s'ouvrant, intègre le ruisseau Prud'homme au réseau d'égout de la Ville.

### Ouvertures de rues au nord de la rue Saint-Antoine

Le secteur est en pleine ébullition, ce qui se traduit par de grands changements dans la trame urbaine. Au nord, des modifications se manifestent, principalement par l'élargissement de rues déjà existantes et par l'ouverture de nouvelles rues, en particulier entre les rues Dorchester et Saint-Antoine. Le réseau viarie se complexifie et presque toutes les rues sont ouvertes. Au sud, les abords de la gare Bonaventure changent d'échelle (fig. 17).





18 Décembre 1857 W.H. McKenzie. *Plan of proposed new street to connect Craig and St Bonaventure Street*. Le cours d'eau est intégré au réseau d'égout, la trame urbaine est percée et la rue Craig est prolongée vers la rue Saint-Bonaventure.  
VM. Division de la géomatique. AP7850\_C-3\_AT.



19 1881. Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners* (détail). Une forme urbaine atypique découle de la continuation de la rue Craig.  
En ligne. Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

### Le nord : un nouveau quartier

Au nord de la rue Saint-Antoine, deux axes est-ouest sont complètement transformés. Les tronçons existants sont élargis.

Dans un premier temps (1855-1857), la rue Dorchester est prolongée vers l'est et rejoint un tronçon de cette rue déjà existante à l'est. Dans une moindre mesure, la rue De La Gauchetière est prolongée vers l'ouest alors que le très ancien tronçon courbe de la rue Saint-Janvier (avenue des Canadiens-de-Montréal) est redressé, élargi puis prolongé (fig. 20). Ces deux rues décalées se butent à la rue du Cimetière (de la Cathédrale) qui les relie entre elles.

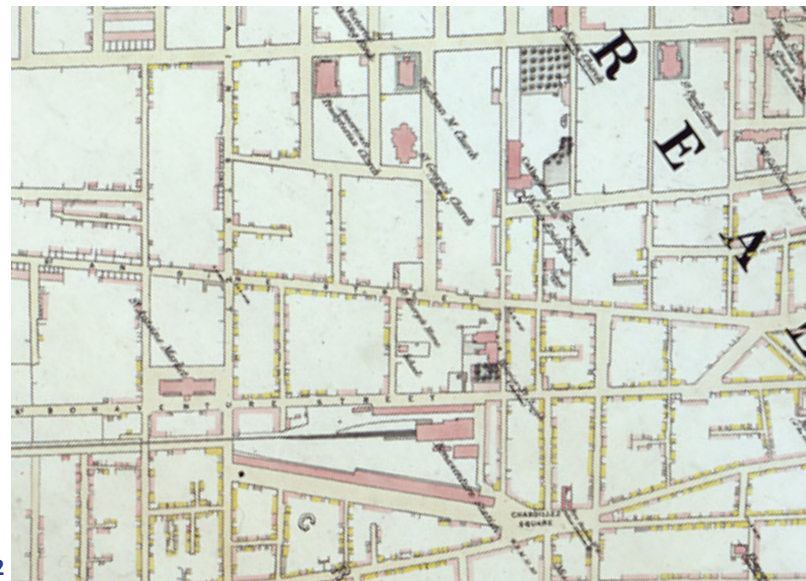
Ces ouvertures de larges rues dans la partie haute du territoire jettent les assises d'un quartier qui prendra forme dans la décennie suivante. Plusieurs larges rues s'ouvrent perpendiculairement à la rue Dorchester - Drummond, Stanley et Windsor (Peel) - ouvrant d'un coup un quartier qui vise une clientèle aisée. De plus, les rues du Cimetière (de la Cathédrale) et Sainte-Marguerite (Mansfield) sont élargies. Les champs couverts de vergers situés dans le coteau disparaissent pour faire place à un quartier en pleine effervescence.



20 Décembre 1866. *Plan of proposed widening of St Janvier Street to 60 feet wide*. L'avenue des Canadiens-de-Montréal est une très ancienne rue qui porte à l'origine le toponyme de rue Saint-Janvier. Elle devient par la suite la rue Osborne et enfin De La Gauchetière Ouest avant de prendre le nom actuel. Cette rue légèrement incurvée à l'origine, existe avant 1796. Ce tronçon compte parmi les tracés les plus anciens de la ville. L'urbanisation s'approchant, son tracé est redressé, la rue élargie et les quelques bâtiments qui la bordent démolis. Une population aisée s'y installera dans la prochaine décennie.  
VM. Division de la géomatique. AP13767\_O-39\_AT.



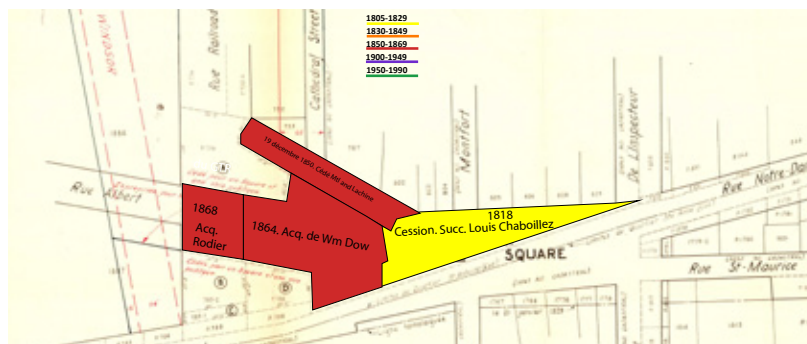
21 Avril 1864. *Plan of Property Required by the Corporation of Montréal from William Dow to Open Albert Street*. L'entrée de la rue Albert est en rouge. VM. Division de la géomatique. AP12288\_A-8\_AT.



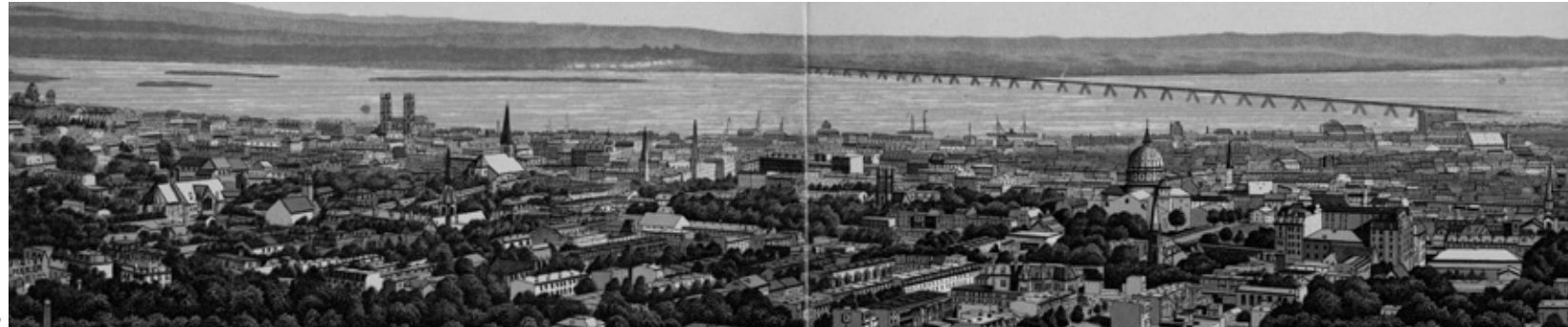
23 1867-1869. Sitwell. *Fortification Surveys* (détail). Les bâtiments importants du secteur en 1869 : gare, églises et marché.



23 Vers 1910. La petite rue Sainte-Marguerite au sud de la cathédrale catholique Saint-Jacques en perspective de la rue. En ligne. BANQ.



24 7 mars 1949. Fond du *Plan historique du square Chaboillez et son développement*. Ce plan montre le premier agrandissement du square en relation avec la gare Bonaventure. VM. Division de la géomatique. Fond de plan 4016.



25 s.d. Montréal après la construction du pont Victoria. Le dôme de la cathédrale Saint-Jacques est bien en vue au coeur de la ville. Tiré de *New Album fo Montreal*.

### Le sud : le square Chaboillez et la gare

Par ailleurs, au sud les installations ferroviaires de la gare Bonaventure construites par la *Montreal & Lachine Railway Co.* entraînent une transformation profonde du square Chaboillez. Lorsque cédé à la Ville, cet espace situé à la jonction de deux cours d'eau est somme toute minuscule et difficilement constructible (fig.). Dans les années 1850, la compagnie de chemin de fer cède à la ville la rue

privée nommée la rue Railroad (fig. 21) qui suit le cours du ruisseau Prud'homme (fig. 15). Quinze ans plus tard, des terrains appartenant à William Dow deviennent la propriété de la Ville et sont intégrés au square qui devient en quelque sorte la porte d'entrée de la gare et de la rue Albert. Ce square élargi est maintenant un carrefour qui permet une meilleure circulation des personnes et des marchandises. La rue Albert recouvre le cours de l'ancien ruisseau Prud'homme qui disparaît complètement.

### LE PONT VICTORIA

En 1860, pour la première fois un pont ferroviaire surmonte l'obstacle infranchissable à la circulation des biens et des personnes pendant une partie de l'année, soit le fleuve Saint-Laurent. Le pont Victoria, construit par la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, devient la clef de voûte du transport ferroviaire continental (fig. 25). En 1864, cette compagnie commence à utiliser la gare Bonaventure. La gare est stratégiquement très bien située, étant à proximité à la fois du pôle industriel créé par le canal de Lachine, du lieu d'échange que constitue

le port de Montréal ainsi que du centre financier et commercial de la vieille ville. Le secteur est maintenant relié au continent.

#### LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Est-ce l'effervescence de la création de la Confédération canadienne, l'activité économique, l'augmentation de la population de l'époque, toujours est-il que du point de vue de l'ouverture des rues et de la création d'un quartier, c'est une époque où tous les éléments pour un changement de vocation du quartier sont mis en place.

Le paysage en est complètement transformé. En 1853, un règlement entériné par le Conseil de Ville interdit toute inhumation dans les limites de la cité. Au début de cette décennie, les cimetières catholique, protestant et juif qui occupent une partie du territoire déménagent vers le mont Royal.

Quatre églises de différentes dénominations s'élèvent à proximité ou sur la rue Dorchester : l'American Presbyterian (fig. 26), la Wesleyan Methodist, dans ce même quadrilatère l'église anglicane St. George

et, en plein château fort protestant, sous l'impulsion de M<sup>gr</sup> Ignace Bourget, s'élève la cathédrale catholique Saint-Jacques (fig. 25).

À proximité, sur la rue Dorchester mais hors du secteur, deux autres églises ont élevé leur flèche : l'église Knox et l'église St. Paul, cette dernière étant déménagée dans les années 1930 pour devenir la chapelle du collège Saint-Laurent (fig. 61). Cette concentration assez unique d'églises à Montréal montre la diversité de la population du quartier. Par ailleurs, elle illustre aussi qu'à cette époque la majorité des églises de Montréal sont protestantes.

Écoles, hospice et marché public (fig. 28) complètent le paysage institutionnel du quartier. À cela s'ajoute l'importance que prend le complexe de la gare Bonaventure dont les installations s'étendent de la rue du Cimetière (de la Cathédrale) approximativement jusqu'à la rue de la Montagne.

Au sud de la gare Bonaventure (Saint-Jacques), le quartier se développe depuis longtemps (fig. 29). Quelques nouvelles rues viennent se raccorder à la rue Albert.



26

Vers 1870. *Dorchester Street from Mountain Street*. À la droite de la photo, l'église American Presbyterian et à l'arrière plan l'église Wesleyan.  
En ligne. Bibliothèque et Archives du Canada. No MIKAN 3350041.



27

Vers 1870. Alexander Henderson. *Photographie St. Antoine Hall, vue arrière*. Cette villa de James Torrance, construite durant la période précédente, est installée au nord de la rue Saint-Antoine et du marché Sait-Antoine, tire profit du coteau. Les jardins qui l'entourent arrivent à maturité au moment où est prise cette photo.  
En ligne. Musée McCord.00010026.



28

Vers 1920. Le marché Saint-Antoine à l'angle des rues Saint-Jacques et de la Montagne. s.d. AVM. VM94-Z27-2.



29

1903. Maisons photographiées pour M. Meredith, angle des rues Barré et Aqueduc. Bien que prise à l'extérieur de la zone à l'étude, cette photo illustre la densité du quartier au sud de la rue Saint-Jacques et la présence de modestes maisons de bois.  
En ligne. Musée McCord. i46722.

# 5

## 1870-1899

### Le grand déploiement

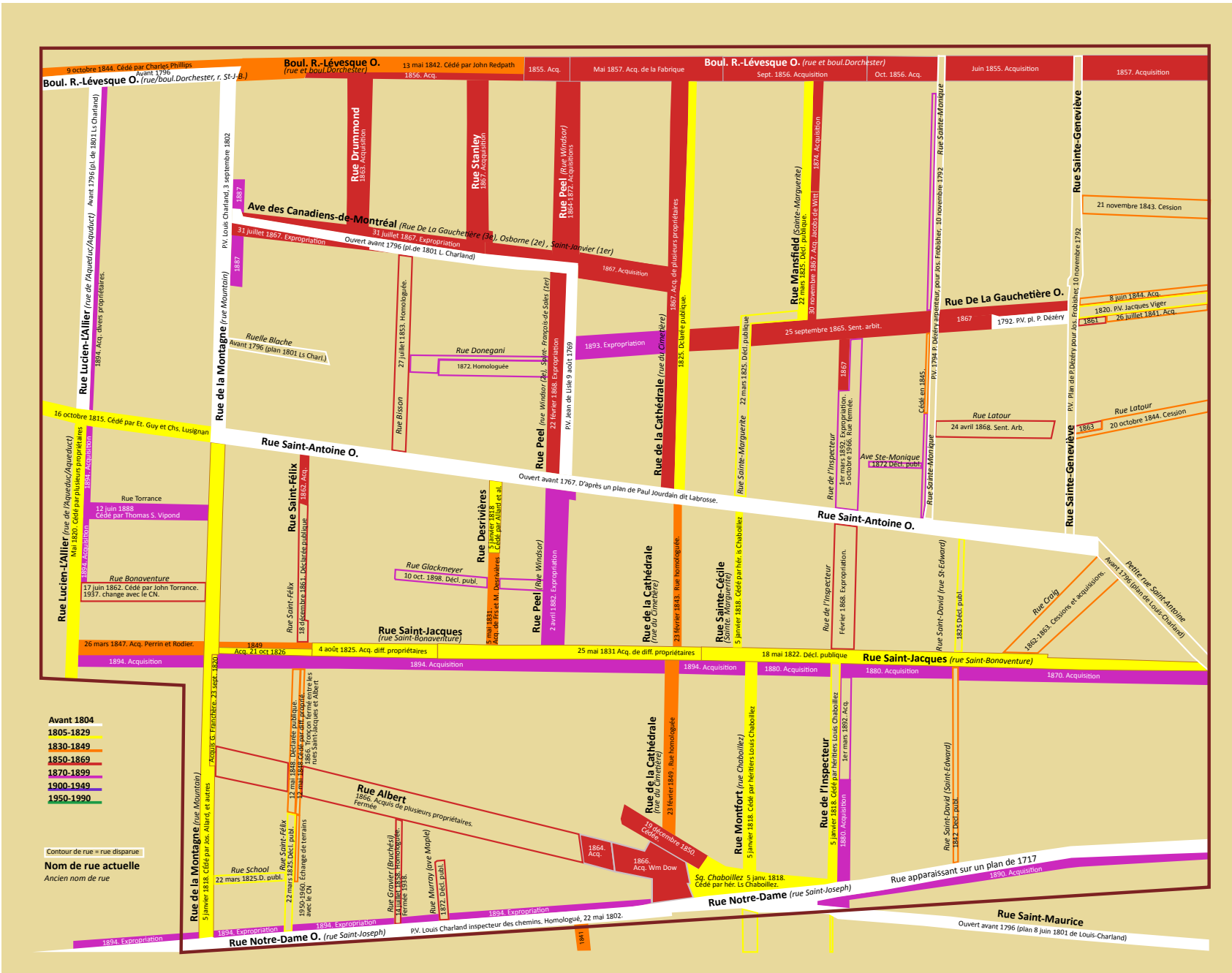
#### LE CONTEXTE

Montréal devient le centre névralgique des transports au Canada dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans le domaine du transport ferroviaire, deux terminus situés dans le secteur contribuent à lui donner cette réputation : la gare Bonaventure (Grand Trunk Railway/ Grand Tronc) et la gare Windsor (Canadien Pacifique).

Le Grand Tronc est en pleine expansion et remplace le bâtiment qui lui sert de gare par un bâtiment beaucoup plus élaboré (fig. 38) construit entre 1886 et 1888. La compagnie choisit de faire appel à son personnel pour concevoir cette nouvelle gare, soit Thomas S. Scott et Edmund P. Hannaford, respectivement architecte et ingénieur du Grand Tronc. Cet important terminus dessert maintenant huit voies. La concurrence ne se fait pas attendre.

Quelques années plus tard, à un quadrilatère de la gare Bonaventure, la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique investit les lieux et construit en 1888-1889 son terminus. Pour construire la gare Windsor, le CP fait appel à l'architecte américain de renom, Bruce Price, qui construira dix ans plus tard le château Frontenac à Québec (fig. 39).

En 1871, Montréal compte 107 000 habitants. Elle est le centre industriel le plus important au Canada et est maintenant considérée comme la métropole du Canada. Si les activités portuaires, administratives, commerciales et financières se concentrent toujours dans le coeur de la vieille ville, le secteur à l'étude constitue un des





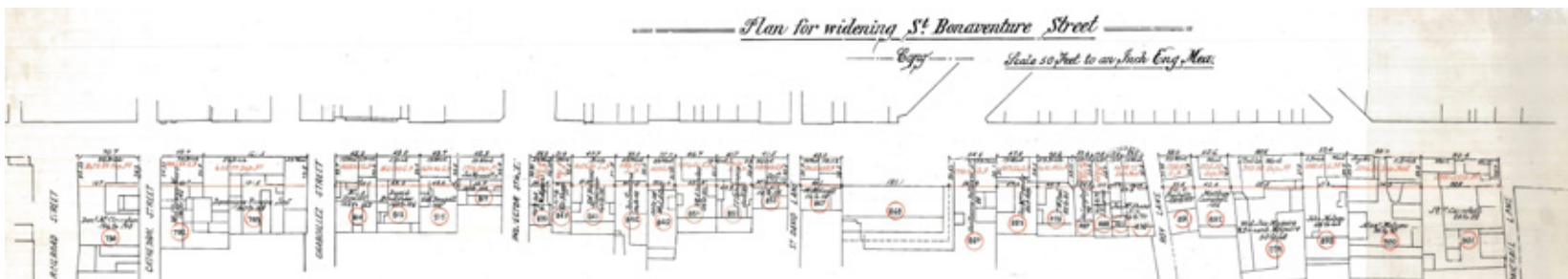
31 25 avril 1947. Maisons en rangée de la rue Osborne (avenue des Canadiens-de-Montréal). AVM. VM94-Z181-4.

pôles les plus importants de l'activité ferroviaire du pays. À proximité, l'industrie montréalaise est en pleine effervescence le long du canal de Lachine, dans le quartier voisin de Sainte-Anne.

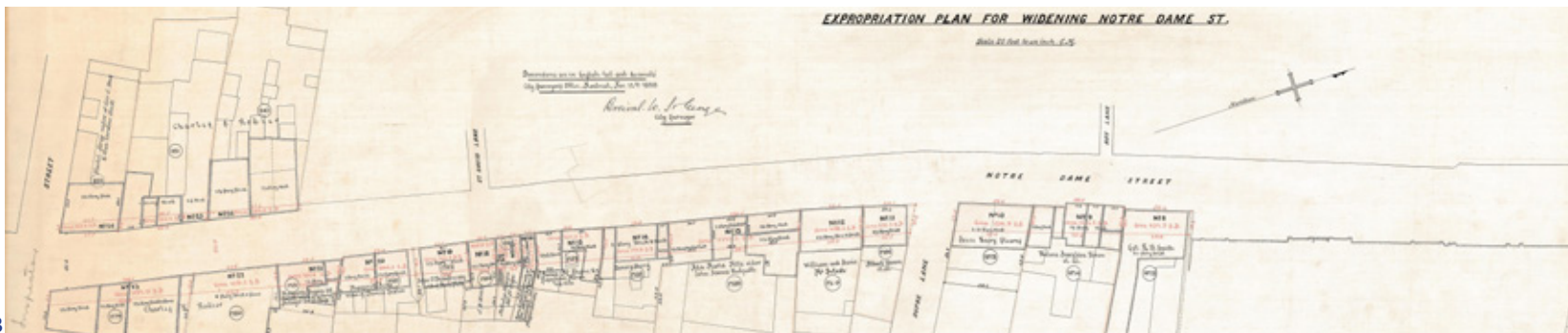
### LES RUES

Le réseau viare a déjà atteint sa maturité. Seuls quelques tronçons de rues sont ouverts à cette époque (fig. 30). Un plan d'expropriation daté de 1878 montre que la Ville planifie de prolonger la rue Windsor jusqu'à la rue Saint-Bonaventure (Saint-Jacques). Pour cela, la Ville perce une tranchée dans l'îlot bordé par les rues Saint-Antoine et Saint-Bonaventure. En 1882, le terrain prévu pour ouvrir la rue est exproprié. La rue Windsor devient un axe important qui atteint maintenant la rue Saint-Bonaventure au sud (fig. 34).

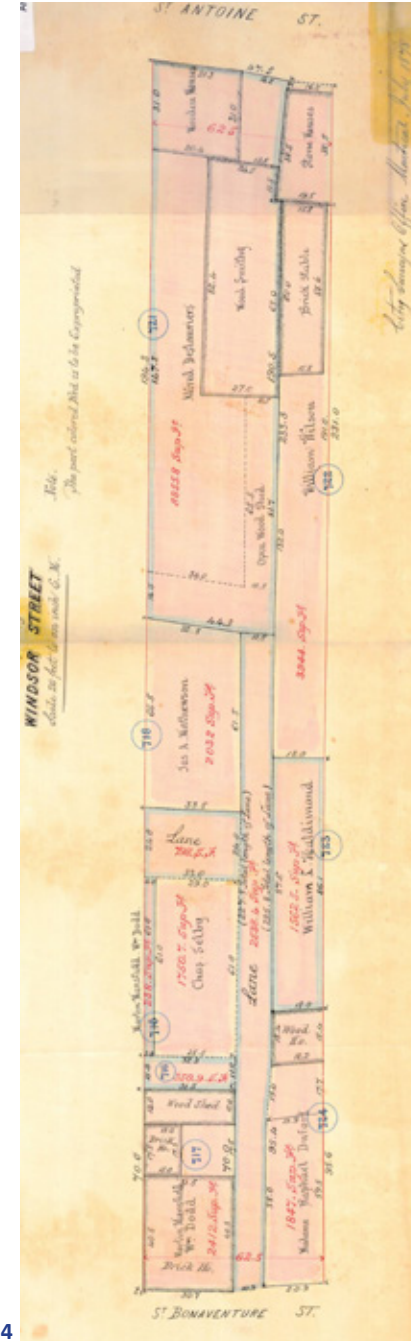
Dans l'axe nord-sud, pour prolonger la rue de l'Inspecteur un îlot entre les rues De La Gauchetière et Saint-Antoine doit être percé (fig. 35), et élargie. Les démolitions qui s'ensuivent changent nécessairement le caractère du quartier.



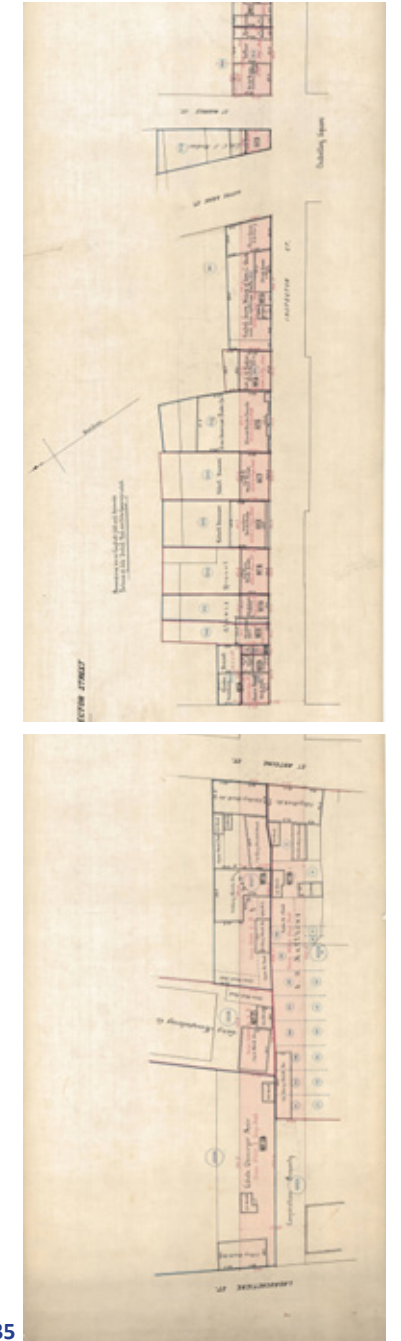
32 Octobre 1879. Copie originale de 1959. Geo.D Ausley. *Plan for widening St. Bonaventure Street*. VMI. Division de la géomatique. AP12233\_B-28\_AT.



33 Novembre 1879. Copie originale de 1959 Geo.D Ausley. *Plan for widening Notre-Dame St.* VM. Division de la géomatique. AP13677\_N-2\_AT.



34 Juillet 1878. Geo. Ausley. *Expropriation Plan for Opening Windsor Street*. VM. Division de la géomatique. AP14280\_W-10\_AT.



35 28 janvier 1891. Percival W. St George. *Expropriation Plan for Widening and Opening Inspector Street*. Ville de Montréal. Division de la géomatique. AP13081\_I-9\_AT.



36 1881. Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners* (détail) Le secteur de la gare Bonaventure (A) avant la construction du nouveau terminus en 1886-1888.



37 1881. Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners* (détail) Le secteur de la gare Windsor (encadré) avant que le terrain soit acheté par le CP pour la construction du terminus de la gare Windsor (1888-1889).



38 La nouvelle gare Bonaventure.  
Tirée de *Montreal in Half Tone*.



39 1898. La première phase de construction de la gare Windsor à l'angle des rues Windsor et Osborne.  
Tiré de *Art Work on Montréal*.





40

1890. La rue Dorchester alors qu'elle est une rue résidentielle.  
AVM. VM94-Z1769,



41

s.d. Le square Dominion et la cathédrale très en recul, de la rue Dorchester  
Tiré de *Picturesque Montreal*..



42

s.d. Le square Dominion avec vue sur la montagne, à partir de la gare Windsor.  
Tiré de *Picturesque Montreal*..

Bien que peu de nouvelles rues soient ouvertes, deux grands axes sont élargis : le côté sud de la rue Saint-Bonaventure (fig. 32) et la rue Notre-Dame des deux côtés en alternance (fig. 33). Grâce à ces travaux, plusieurs larges rues desservent maintenant le secteur, améliorant entre autres l'accès aux deux terminus ferroviaires.

Les photos de la rue Notre-Dame, avant et après son élargissement, montrent l'impact d'une telle opération sur le caractère du parcours. La rue Notre-Dame est le fait de maisons-magasins vernaculaires plutôt hétéroclites, autant par le gabarit que par la forme (fig. 46). La démolition de vieux bâtiments (fig. 47) et la construction de nouveaux en pierre grise de trois ou quatre étages offrent un caractère plus homogène à la rue qui prend l'aspect d'une élégante rue commerciale.



43

20 mars 1928. Maisons en rangée de la rue De La Gauchetière  
AVM. VM98-Y\_2P064,



44

Vers 1890. La rue Belmont avec en perspective le dôme de la cathédrale.  
AVM. VM94-Z1789,



45

Chas. E. Goad. 1890. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners*



46

1886. Ce type de petits commerces de la rue Notre-Dame semble courant avant son élargissement en 1890.  
En ligne. Musée McCord.



47

1891. La rue Notre-Dame vient à peine d'être élargie et on voit les bâtiments démolis (à l'arrière de l'édifice Rodier). Ce dernier bâtiment montre l'aspect que prendra la rue.  
En ligne. BANQ.



48

1910. Le square Chaboillez qui sert de porte d'entrée à la gare Bonaventure.  
En ligne. BAnQ.

## LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le plan de Goad de 1890 (fig. 45) montre bien l'importance du territoire occupé par les terminus du Grand Tronc et du Canadien Pacifique et permet d'entrevoir les activités autant économiques qu'urbaines qu'ils génèrent. Deux gares importantes accompagnées d'hôtels à proximité desservent les voyageurs : l'hôtel Queen's (1892) situé à proximité de la gare Bonaventure et l'hôtel Windsor à proximité de la gare du même nom.

### **Le nord : un nouveau quartier**

Les larges rues créées dans les deux dernières décennies au haut du coteau entre les rues Dorchester et Saint-Antoine sont maintenant développées. Plusieurs maisons uni-familiales en rangées y sont construites sur de grands lots (fig. 43 et 44). La cathédrale catholique Saint-Jacques s'élève (1870-1878 et 1885-1894). Le square Dominion, situé de part et d'autre de la rue Dorchester, y est aménagé, offrant un

espace de promenade et de repos au cœur d'un quartier résidentiel et créant un environnement urbain de qualité, autant pour les résidents que pour les voyageurs.

### **Le sud : un quartier toujours dense**

Le square Chaboillez est toujours un large carrefour donnant accès à la gare Bonaventure plutôt que d'être un square aménagé (fig. 48). Le terminus Bonaventure domine le secteur, autant par l'espace occupé que par l'activité qu'il génère. Le lotissement serré de ce quartier est nettement en contraste avec le type de développement en cours au nord (fig. 49 et 29).

Alors que le caractère dense et intime du quartier se maintient lorsqu'on pénètre dans les rues étroites, les grandes artères (Notre-Dame et Saint-Jacques) qui traversent d'est en ouest sont 49 élargies (fig. 37).



1890. Fête de la Saint-Jean-Baptiste avant l'élargissement de la rue Notre-Dame. Intersection des rues Notre-Dame et de l'Aqueduc.  
En ligne. BAnQ.



compagnie de chemin de fer Canadien Nord, voyant les voies d'accès au centre-ville bloquées par celles des autres compagnies, concocte un coup d'éclat qui prend tout le monde par surprise. Ayant acheté de nombreuses terres au nord de la ville de Montréal (dont le territoire de ce qui deviendra ville Mont-Royal), la compagnie se

fraie un chemin jusqu'à la montagne. Il ne reste qu'à creuser le mont Royal pour atteindre le centre-ville. Ayant vaincu cet obstacle, une troisième gare ferroviaire dessert maintenant le centre-ville. Sur ce site sera construit beaucoup plus tard la gare Centrale.



51 1910. Vue des bureaux du service des marchandises de la gare Bonaventure à partir du square Chaboillez.  
En ligne. BAnQ.



52 1915. Les rampes de la gare Bonaventure du côté de la rue Saint-Jacques.  
En ligne. BAC.



53 1928. Vue de la gare à partir de la rue privée (rue Railroad) qui dessert la gare. Après l'incendie de 1916, la gare perd son toit Second Empire. Au fond on voit les bureaux du service des marchandises.  
En ligne. BAC.

L'activité et la croissance du transport ferroviaire ainsi que la concurrence entre ces grandes compagnies de chemin de fer les portent à planifier de gigantesques projets qui devaient marquer le territoire. Aucun de ces projets tels que conçus n'est réalisé.

### LES CHEMINS ET RUES

Les dernières grandes rues importantes sont élargies : Saint-Antoine et de la Montagne (fig. 50). Les plans d'expropriation des années 1904 et 1905 de la rue Saint-Antoine (fig. 54 et 57), entre les rues Craig et Guy, montrent la densité du cadre bâti, essentiellement résidentiel, et l'ampleur de ce qui sera détruit par cet élargissement.

Ces plans donnent des informations précises sur les bâtiments de différentes époques qui sont visés : maisons de bois, de brique et de pierre de un à trois étages, de diverses dimensions, les unes côtoyant les autres. Sans doute que de ce nombre on peut compter de très anciennes maisons de faubourg. Alors que ce type de bâtiment était chose courante, il n'en reste que très peu aujourd'hui. À l'arrière, les

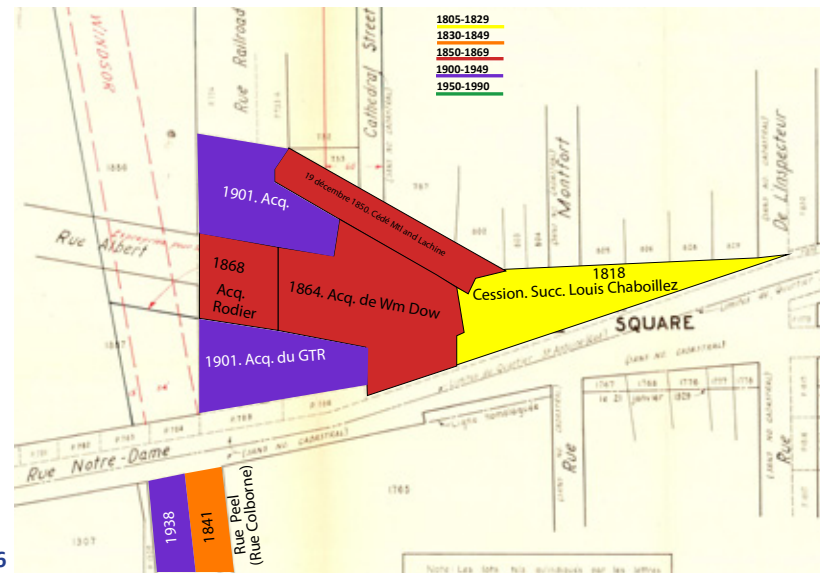
dépendances (hangars et remises et parfois une maison de fond de cour) ne sont pas expropriés. Les lots sont de dimensions très irrégulières, autant en façade qu'en profondeur, nous permettant d'imaginer le paysage urbain ancien de cette rue.

À l'ouest de la rue de l'Aqueduc (Lucien-l'Allier), les bâtiments sont moins touchés, le cadre bâti étant plus récent et les lots très réguliers (fig. 57). Il s'agit de maisons en rangée de dimensions relativement homogènes, de 2 étages et demie à trois étages, en pierre ou en brique, souvent avec sous-sol, qui ont été construites avec une marge avant permettant d'élargir la rue sans affecter ces bâtiments. Sur cette marge avant, une dizaine d'arbres sont identifiés qui eux seront emportés par l'expropriation.

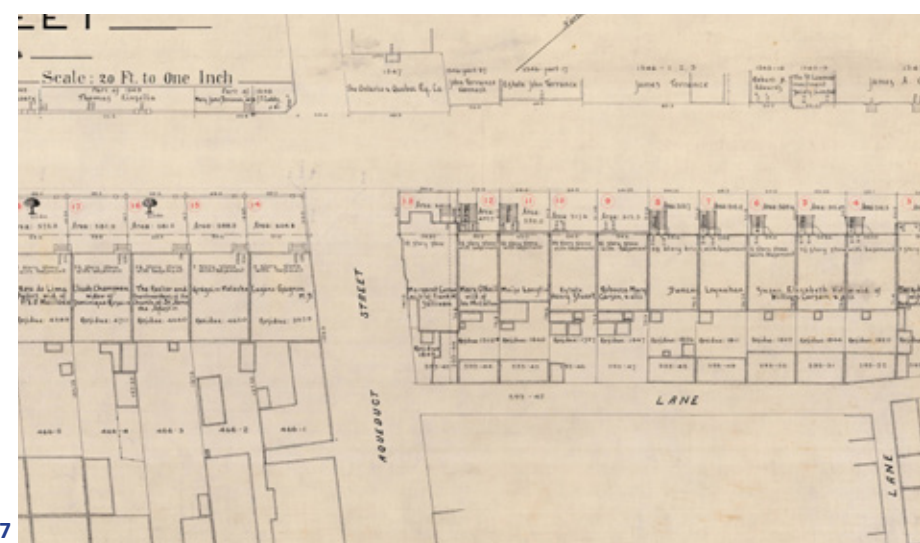
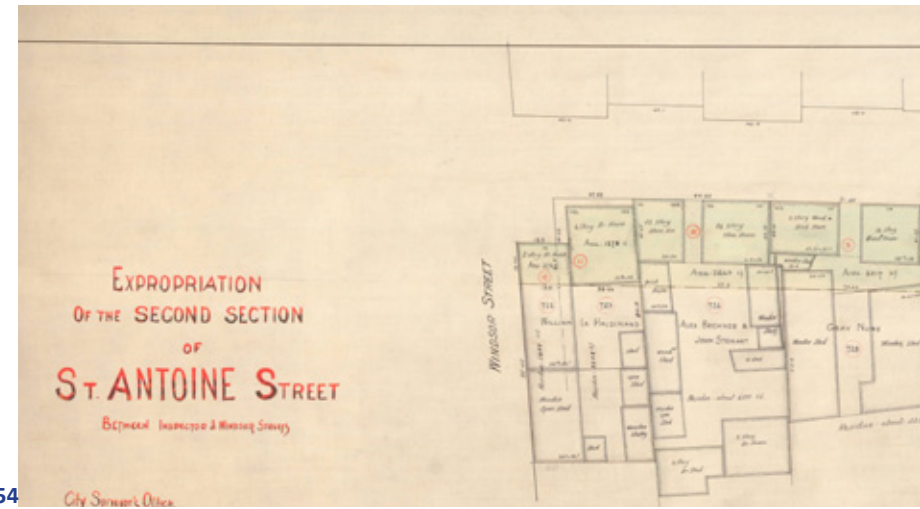
Parallèlement, on assiste pour la première fois aux premiers remembrements d'îlots qui font disparaître des rues. Avec les ajouts successifs à la gare Windsor entre 1907 et 1912, les installations ferroviaires du Canadien Pacifique occupent tout le terrain entre les rues Osborne (avenue des Canadiens-de-Montréal) et Saint-Antoine et les rues Windsor et de la Montagne, les rues Donegani et Bisson disparaissant (fig. 50).



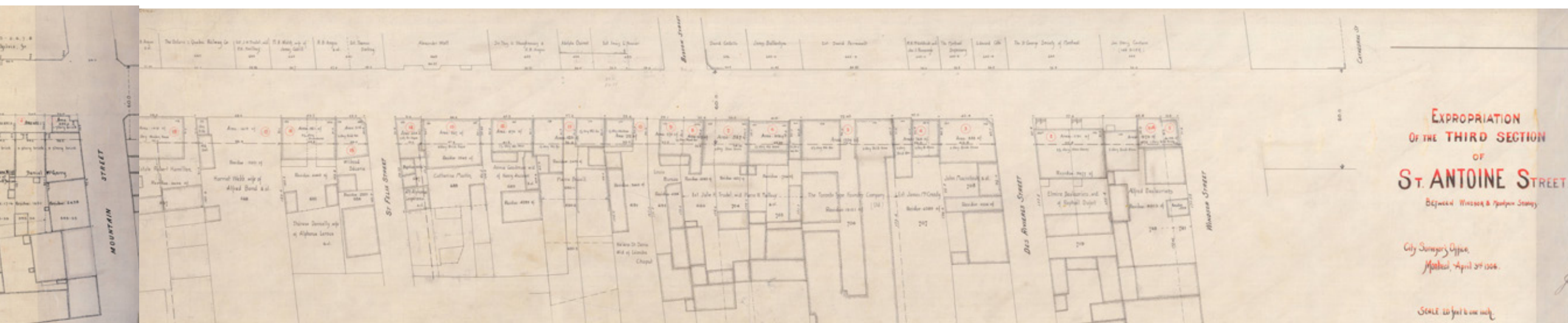
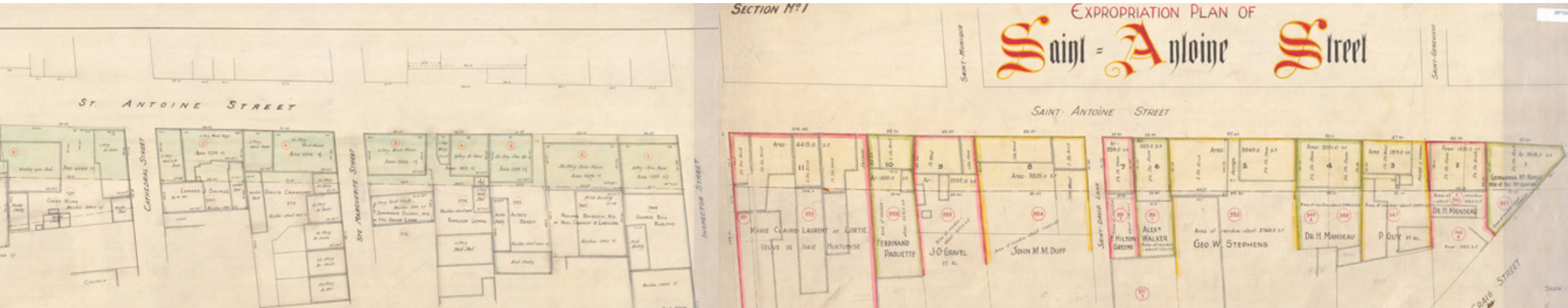
55 Octobre 1913. Le *Dominion Immigration Bureau* en construction sur la rue Saint-Antoine. Cet édifice fédéral est situé à proximité des gares Windsor et Bonaventure. BAC.



7 mars 1949. Fond du *Plan historique du square Chaboillez et son développement*. Évolution du square Chaboillez. VM. Division de la géomatique. Plan 4016.

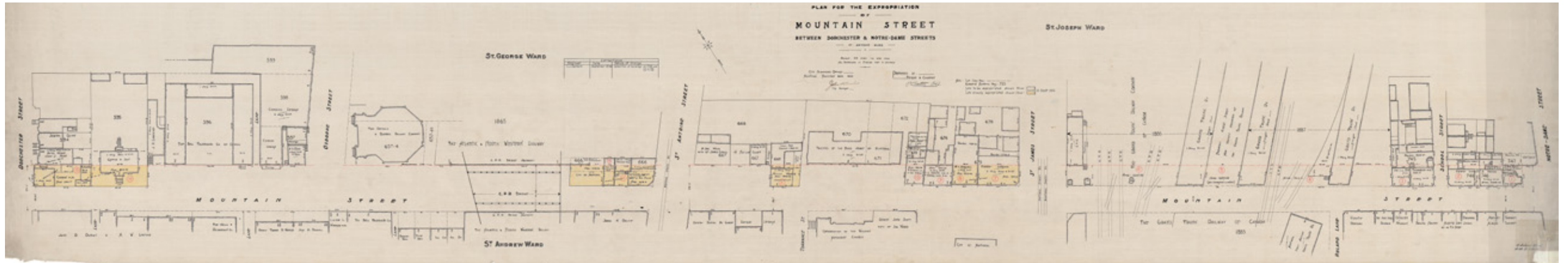


58 1907. A.R. Pinsoneault. *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference* (détail). Le square Chaboillez et son environnement.



1904 à 1907. Plans d'expropriation de la rue Saint-Antoine (côté sud).  
 VM. Division de la géomatique. Plans A-47, A-30, A-31 et A-34.

59



30 novembre 1909. *Plan for the expropriation of Mountain street between Dorchester & Notre-Dame Streets*  
VM. Division de la géomatique. AP13399\_M-59\_AT

Par ailleurs, les abords de la gare Bonaventure sont encore une fois élargis, donnant accès aux installations de transbordement de l'autre côté du bâtiment occupé par les bureaux du service des marchandises (fig. 56-58).

L'élargissement de la rue de la Montagne, planifié en 1909 entre les rues Dorchester et Notre-Dame, fait disparaître la géométrie variable que peuvent prendre les différentes rues avant une expropriation (fig. 59). L'espace public qui contourne les bâtiments isolés ou en petits groupes présente un aspect plutôt anarchique dans l'alignement des bâtiments.

#### LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

En 1912, le territoire du secteur à l'étude est presque entièrement occupé et a peu changé depuis le début de la période. Les gares en expansion sont toujours les occupants les plus importants. Les églises concentrées autour de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) et du square Dominion dominent toujours le coteau. Deux types de lotissements caractérisent toujours le cadastre. Des lots réguliers se retrouvent au nord, avec des maisons en rangée desservies par des ruelles, alors que le sud compte toujours une grande concentration de bâtiments de bois (maisons et dépendances) à proximité de la gare.

La Première Guerre mondiale ralentit la construction commerciale et le krack boursier entraîne une crise économique mondiale majeure. Entre ces deux moments, les années 1920 sont plutôt le fait d'un boom immobilier où l'échelle parfois gigantesque des constructions change encore le caractère de la ville (fig. 60).



60

Vers 1930 Le viaduc de la rue Dorchester qui surmonte les voies ferrées du Canadien Nord puis le Canadien National. L'édifice Sun Life domine le paysage.  
AVM. VM94-D0233-023

Au delà du secteur, de grands magasins et des cinémas s'élèvent sur la rue Sainte-Catherine, alors que des édifices à bureaux comme la Sun Life (1914-1918, 1923-1925 et 1929-1931) sur la rue Dorchester, et de grands immeubles à appartements sur la rue Sherbrooke marquent le territoire. La crise économique réduira à néant tous les grands projets planifiés dans ce secteur.



61

Vers 1930. La démolition de l'église St. Pauls sur la rue Dorchester. Cette église sera reconstruite à Saint-Laurent et servira de chapelle du collège de Saint-Laurent.  
Tiré de *Le collège Saint-Laurent*. p. 119.



Depuis l'arrivée spectaculaire du Canadien Nord dans le portrait ferroviaire du secteur, la compagnie n'a construit aucune gare qui puisse concurrencer les deux autres compagnies (gares Windsor et Bonaventure). La tranchée creusée pour l'arrivée des trains est à ciel ouvert (fig. 60, 61, 65, 72) et un pont doit être construit au-dessus de la rue Dorchester (fig. 60-61 et 72).

Le Canadien Nord qui a fait une entrée spectaculaire dans le secteur au début du siècle ne semble plus avoir les moyens de ses ambitions. À la fin des années 1930, les architectes du Canadien

National (qui succède au Canadien Nord) proposent enfin une gare avec vitrine sur la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque). Dans ce cadre, l'église presbytérienne *St. Andrew and St. Paul* (fig. 61) est démolie pour faire place à la gare Centrale (fig. 63 et 66) qui est construite au-dessus des quais entre 1938-1943. À la même époque, un long viaduc ferroviaire est construit qui permet de relier la gare Centrale au pont Victoria (fig. 69).

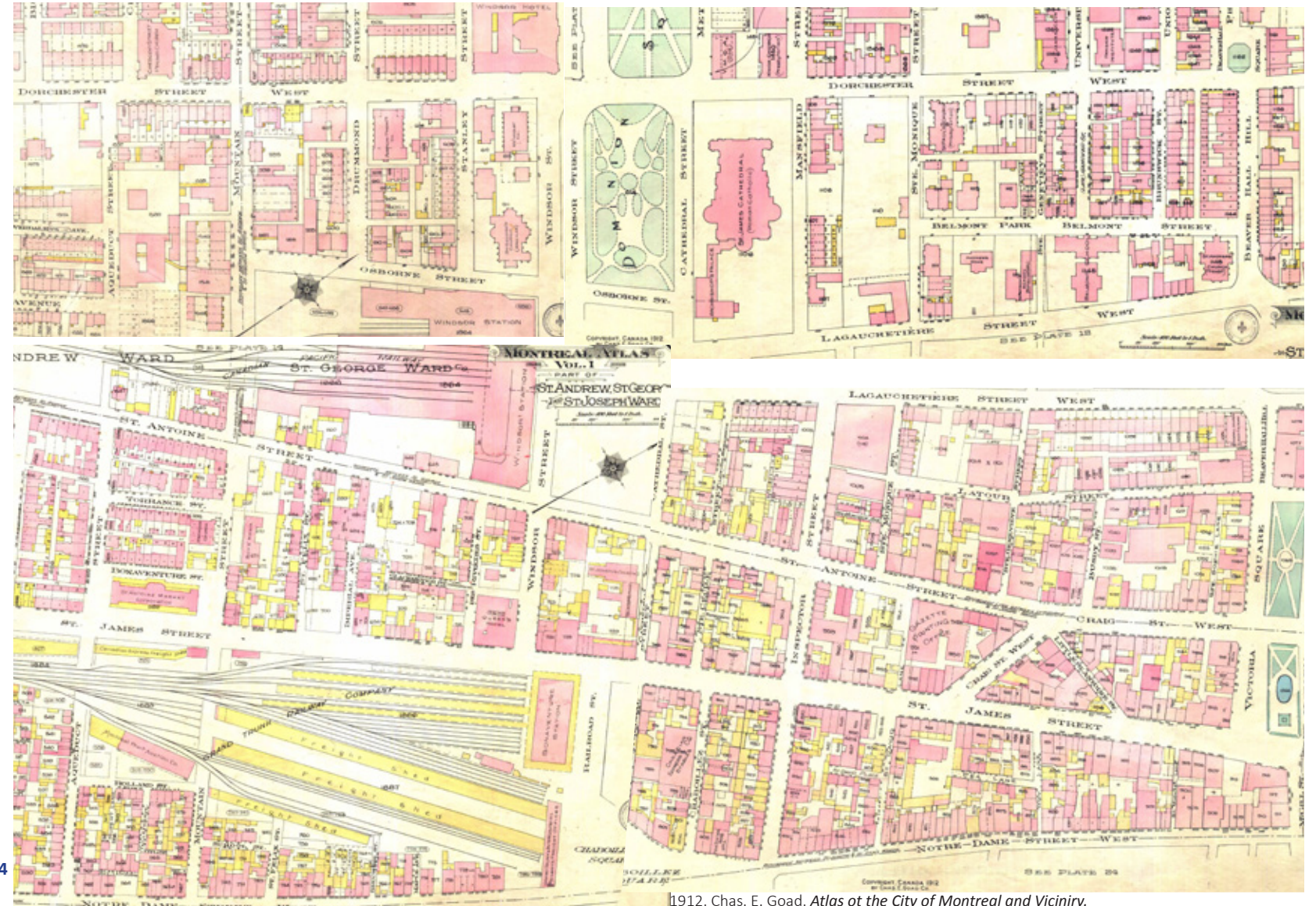
À la fin de cette période, les années sombres liées à la Grande Crise et à la Seconde Guerre mondiale sont terminées. Un vent de renouveau frappe l'Occident. Le nouveau centre-ville, déjà amorcé avec des édifices à bureaux comme la Sun Life (fig. 60), s'installe solidement dans le secteur. Des changements majeurs à la rue Dorchester sont planifiés. Le quartier résidentiel, en voie d'effritement, fera place à des gratte-ciel qui façonneront le centre-ville moderne et lui donneront un profil caractéristique. L'hôtel Laurentien domine



62 Vers 1920. La cathédrale Saint-Jacques sur la rue Dorchester. AVM. VM94-2448



63 Octobre 1950. La cathédrale Saint-Jacques et la gare Centrale en octobre. En ligne BAAnQ. 06M, E6, S7,SS1, P051086.



1912. Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and Vicinity*.



65 1927. De gauche à droite sur la rue Dorchester : 1. église, 2. la tranchée dans la trame urbaine des rames de train du Canadien Nord, 3. la cathédrale Saint-Jacques, 4. le square Dominion.  
BanQ, E21,S110,SS1,SS51,PX23



66 Début des années 1950. La nouvelle gare Centrale recouvre une partie de la tranchée ouverte depuis l'arrivée du train en 1912.



67

15 juillet 1960. Jean-Paul Gill. L'hôtel Laurentien nouvellement construit  
AVM.VM94-A0066-005



68

1950. Le terminus d'autobus provincial, à l'arrière l'hôtel Laurentien et au loin l'hôtel Queen Elizabeth.  
En ligne. BAnQ. 06M\_E6575S1\_P223119



69

22 octobre 1953. Viaduc ferroviaire longeant la rue University sous lequel logent des entrepôts.  
AVM.VM94-Z513-24.



70

La rue Dorchester avec en perspective l'hôtel Laurentien  
BAnQ. 06M\_E6575S1\_P223119



71

1909. La rue Dorchester vers l'ouest à partir de la gare Windsor. Une vue qui bientôt disparaîtra.  
En ligne. BAnQ. Album Massicotte.



72

Vers 1930. La tranchée du Canadien National.  
En ligne. Musée McCord. 89020002

# 7

## 1950-1990

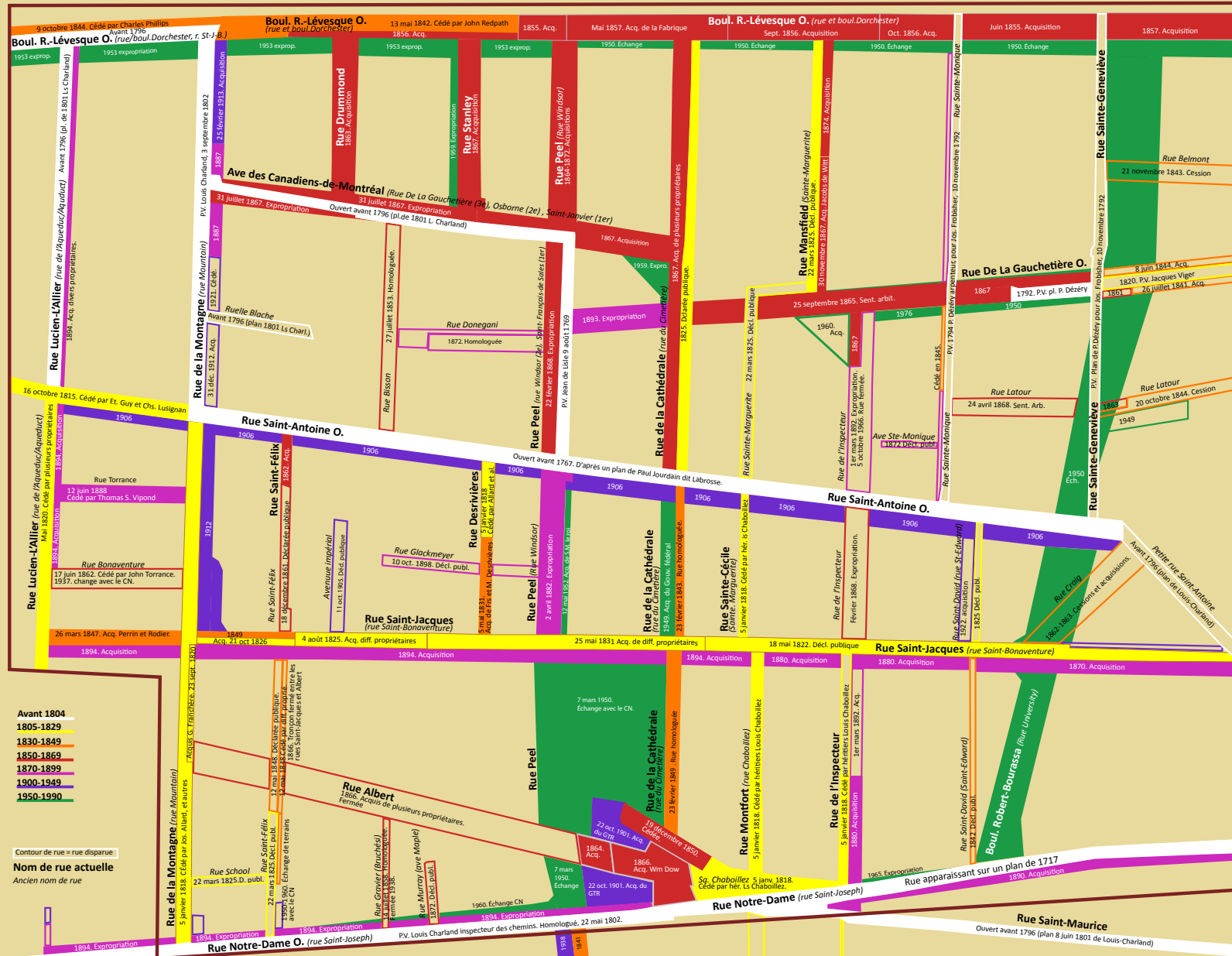
### Le monde de l'auto et les grands projets

L'après-guerre est une période d'effervescence à plusieurs égards. Le boom démographique s'ajoute à une démocratisation de l'accès à la propriété et à l'automobile. Ces nouvelles réalités provoquent une urbanisation rapide des secteurs périphériques et l'usage grandissant de l'auto révolutionne les déplacements tout en encombrant les routes. C'est une période d'optimisme où tout est possible.

#### LE BOOM DE L'APRÈS-GUERRE : LE MONDE DE L'AUTO

À Montréal, la congestion automobile est donc une nouvelle réalité à laquelle s'attaque le Service d'urbanisme mis sur pied en 1941. Ce nouveau service est responsable, entre autres, d'établir un plan directeur concernant le réseau des voies de communication. En 1944 est publié un plan préliminaire intitulé *L'urbanisation de Montréal*. La fluidité de la circulation est au coeur des préoccupations de ce document.

Le flot quotidien de la circulation qui converge vers le centre-ville est en constante augmentation. Les axes routiers est-ouest sont particulièrement sollicités. Ayant identifié les causes de ce problème



(rues trop étroites, feux de circulation, présence de tramways), on cherche à trouver des solutions pour canaliser le trafic automobile. C'est ainsi que naîtra l'idée des échangeurs pour éviter les arrêts aux feux de circulation, de l'élargissement des rues (dont le boulevard Dorchester à la fin des années 1950), des sens uniques et du remplacement du tramway par des autobus.

Un projet d'autostade qui s'allonge d'est en ouest en traversant le Vieux-Montréal est aussi imaginé à cette époque, mais il ne verra le jour que plusieurs décennies plus tard. C'est de 1972 à 1986 que l'autoroute Ville-Marie est construite, reliant l'autoroute 15 à la rue Papineau et dont une partie importante du trajet est souterrain.

### LES GRANDS PROJETS URBAINS DES ANNÉES 1960

Cet élan de modernisation des infrastructures routières est appuyé par la modernisation du centre-ville. Après la guerre, un vent de renouveau touche toutes les couches de la société : la Révolution tranquille se met en branle, se traduisant par l'arrivée au pouvoir du parti libéral à la tête du gouvernement du Québec (Jean Lesage) en 1960 et du parti civique à la mairie de Montréal (Jean Drapeau) en cette même année.

Durant les années 1960, d'immenses projets urbains et immobiliers au centre-ville enthousiasment la population montréalaise. Certains de ces projets se réalisent dans le secteur. Ainsi en est-il du grand projet de complexe immobilier du CN pour recouvrir la tranchée toujours ouverte créée par l'arrivée du train du Canadien Nord. L'élargissement de la rue Dorchester (fig. 75) également vient bouleverser le caractère de cette rue résidentielle. Elle devient à partir de 1950 un large boulevard où s'élèvent des gratte-ciel qui logent d'importants édifices à bureaux et donnent au centre-ville son caractère moderne : Place Ville Marie, CIL, l'hôtel *The Queen Elizabeth*. Dans le secteur se construit l'ensemble de l'hôtel Champlain, la place Bonaventure (fig. 76 et 77), etc. Plusieurs de ces édifices phares sont situés dans le secteur à l'étude, non loin des gares encore actives au moment de la construction de ces édifices.



1949. *Ville de Montréal* (détail). État du nouveau centre-ville au moment où commence cette période. AVM. Planches 52-68 et 52-72.

## LES RUES

Dans les années 1950, le boulevard Dorchester est un vaste chantier (fig. 75). Cette voie est élargie pour assurer une plus grande fluidité de la circulation, obligeant à des démolitions massives. Ce nouveau boulevard devient la colonne vertébrale du centre-ville moderne où s'élèvent d'imposants complexes immobiliers qui occupent parfois plusieurs îlots (fig. 80). Durant cette période, plusieurs rues disparaissent.

Dans l'axe nord-sud, une autre rue subit des mutations profondes qui contribuent à rendre le centre-ville plus facilement accessible pour l'automobile. Dans les années 1950, la rue University (la partie sud devient le boulevard Robert-Bourassa) s'étend de l'avenue des Pins jusqu'à la rue Belmont, non loin de la gare Centrale (fig. 77, 78). Dans les années 1960, elle devient une entrée de ville pour le segment situé dans le coteau au sud du boulevard Dorchester. Celui-ci est planifié comme un grand axe relié à l'autoroute Bonaventure, elle-même reliée au nouveau pont Champlain qui va devenir le pont le plus fréquenté du Canada. Pour cela, il faut percer une importante tranchée dans la trame urbaine ancienne. Plusieurs îlots disparaissent (Fig. 77 et 78).



75

1955. Tranchée percée dans la trame urbaine pour élargir la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque)  
Tiré de *Montreal Then and Now*, p. 78.



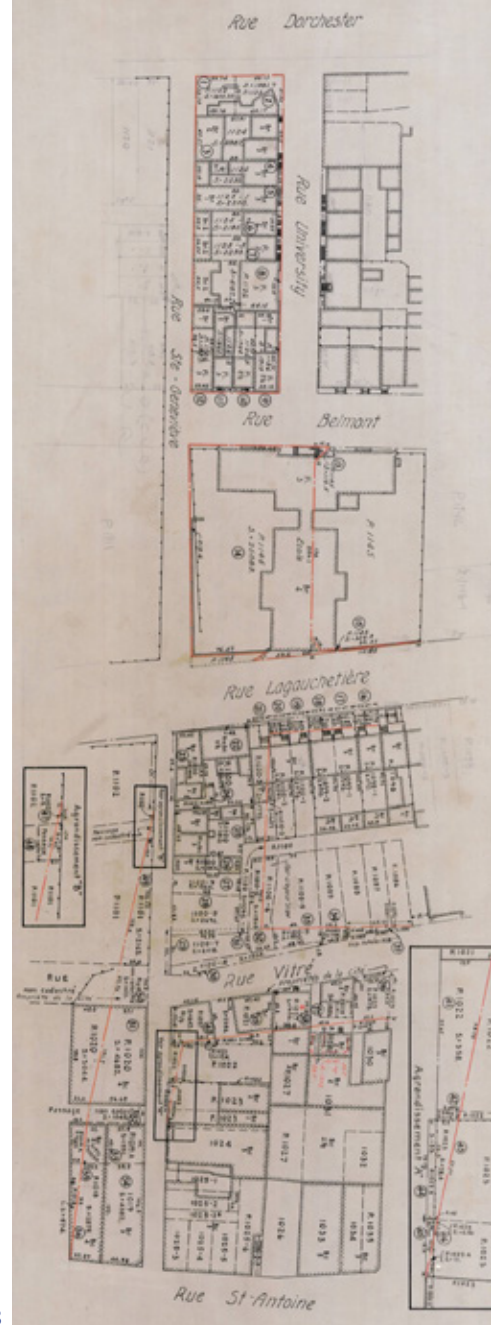
76

1966-1967. Le vaste chantier au sud de la rue De La Gauchetière, montrant l'ampleur des travaux de renouvellement urbain entrepris avant la tenue de l'Exposition universelle de 1967. La place Bonaventure, l'îlot de l'hôtel Champlain, le Planetarium Dow sont alors de vastes chantiers.  
AVM. VM94-B032-002.



78

26 avril 1947. Territoire détruit par l'ouverture de la rue University.  
VM. Division de la géomatique. AP14129\_U-38\_AT.



77

16 septembre 1966. Henri Rémillard. Tranchée faite dans la trame urbaine pour le prolongement de la rue University vers le sud afin de la raccorder l'autoroute Bonaventure.  
AVM. VM94-B032-011



79 9 août 1963. La rue De La Gauchetière Ouest.  
AVM. VM94-A0105-014



80 8 octobre 1963. La rue Dorchester vers l'ouest. En perspective, l'hôtel *The Queen Elizabeth*.  
AVM. VM94-A0123-004





81

16 septembre 1966. Henri Rémillard. Le nouveau centre-ville.  
AVM. VM94-B032-003

Ces nouvelles configurations, créées par ces voies élargies et par la construction d'édifices à bureaux ainsi que de complexes hôteliers et commerciaux, permettent d'ériger un centre-ville moderne (fig. 81).

#### LE SQUARE CHABOLLEZ

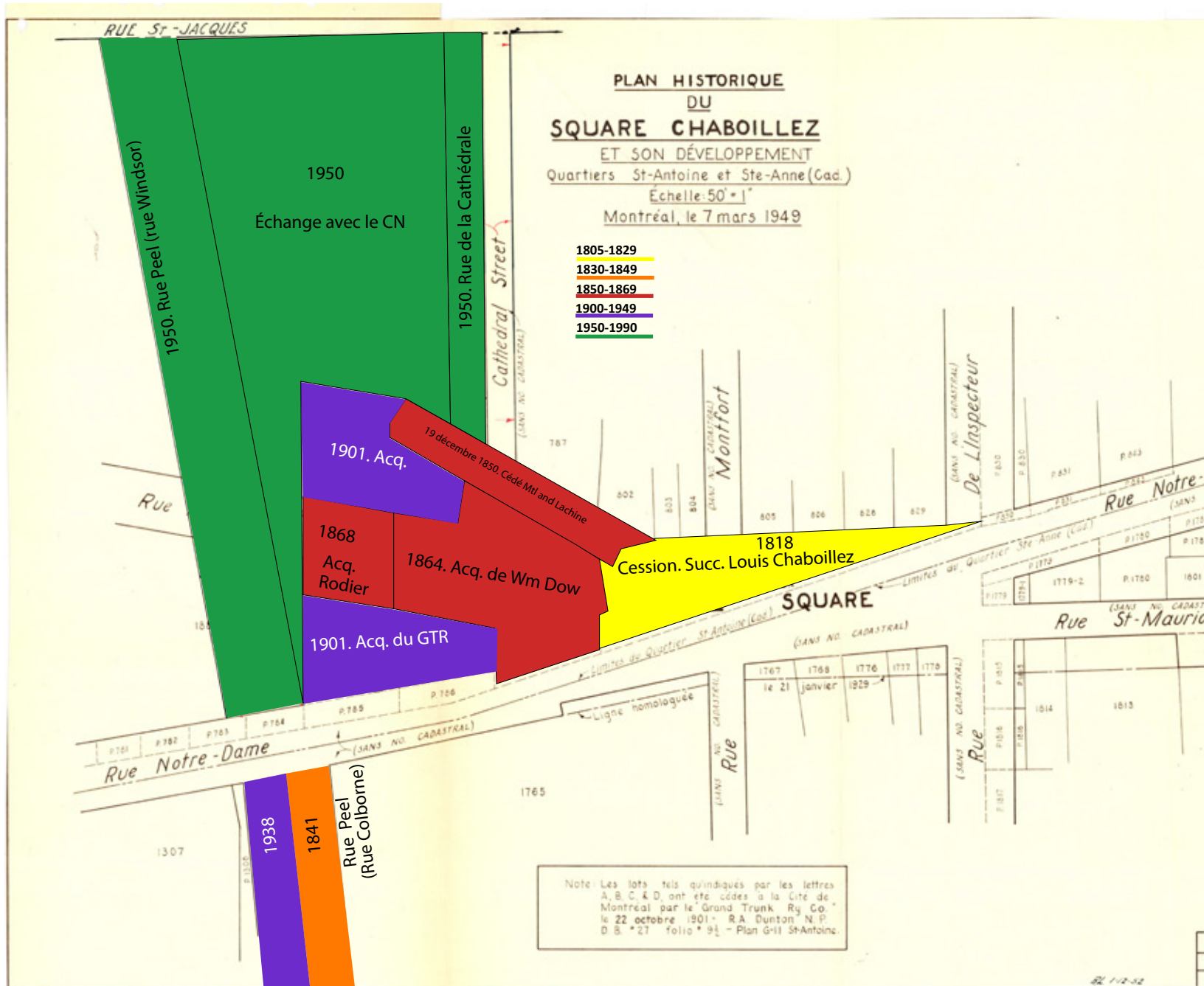
L'incendie de la gare Bonaventure (août 1948) donne le signal de grands bouleversements dans la configuration de cet espace public. Avant le sinistre, la rue Colborne (Peel), située au sud du secteur, se butte vers le nord à la rue Notre-Dame et à la gare Bonaventure (fig. 82 et 83). Après cette date, le Canadien National cède à la ville un immense terrain entre la rue Windsor et de la Cathédrale (fig. 84) qui permettra de prolonger la rue Windsor (Peel) et de l'arrimer à la rue Colborne, reliant ainsi directement le haut et le bas du coteau. Officiellement en juin 1953, le vaste terrain situé entre les deux rues s'appellera square Chaboillez (fig. 85) et l'ancien square Chaboillez,



82 1949. Ancienne configuration des rues entourant le square Chaboillez avant les changements de la trame urbaine.  
AVM. Planche 52-72

83 1947-1949. Photo aérienne prise avant le prolongement de la rue Peel et de la création du nouveau square Chaboillez.  
AVM. VM97-3\_7P7-29





84

Évolution du square Chaboillez jusqu'en 1950.  
VM Division de la géomatique. Fond de plan 4016.



85

26 février 1953. Le plan du nouveau square Chaboillez.  
VM Division de la géomatique. Fond de plan 4016.

situé entre les rues de la Cathédrale et de l'Inspecteur, portera le nom de rue Notre-Dame. La rue privée qui appartient au CN disparaît dans cette opération cadastrale.

Après la conflagration, le CN vend une partie de son terrain située au bout du square Chaboillez à la brasserie Dow. Cette entreprise, la plus importante brasserie de Montréal, est installée depuis plus d'un siècle de l'autre côté de la rue Notre-Dame (angle sud-est) (fig. 86). Dès 1950, une partie du terrain de la gare est déblayé et la construction commence l'année suivante à l'angle sud-ouest de l'intersection (fig. 87 à 90).

Une dizaine d'années plus tard, on trouve une vocation pour le nouveau square Chaboillez qui servait depuis 1950 principalement de stationnement. La Ville s'apprête à y construire le Planetarium Dow, grâce à un prêt de la compagnie du même nom (fig. 91 à 93).



86

Fin des années 1940 alors que la gare n'est pas encore détruite.  
Archives de la Brasserie Molson.



87

3 janvier 1951. Le site de la gare avant sa démolition complète.  
Archives de la Brasserie Molson.



88

Octobre 1950. Début de la construction.  
Archives de la Brasserie Molson.



89

8 novembre 1950. Le terrain du site de la gare déblayé.  
Archives de la Brasserie Molson.



90

9 mars 1951. Le bâtiment en cours de construction avec la passerelle au-dessus de la rue Notre-Dame.  
Archives de la Brasserie Molson.



91

7 janvier 1965. *Nivellement de terrain*. chantier de construction du planétarium Dow  
AVM. VM94-U0205-002.



92

1er septembre 1967. Raymond Gagnon. Le planétarium Dow nouvellement construit.  
VM94-U0484-003



93

1966. Le planétarium Dow dans la nuit.  
VM94-U0486-001



94

19 mars 1966. Yvon Bellemare. Vue aérienne du secteur. Au loin le nouveau profil des gratte-ciel se dessine.  
AVM. VM94-B001-027



95

29 juin 1978. Rhéal Benny. Vue aérienne du secteur.  
AVM. VM94-B238-001



96

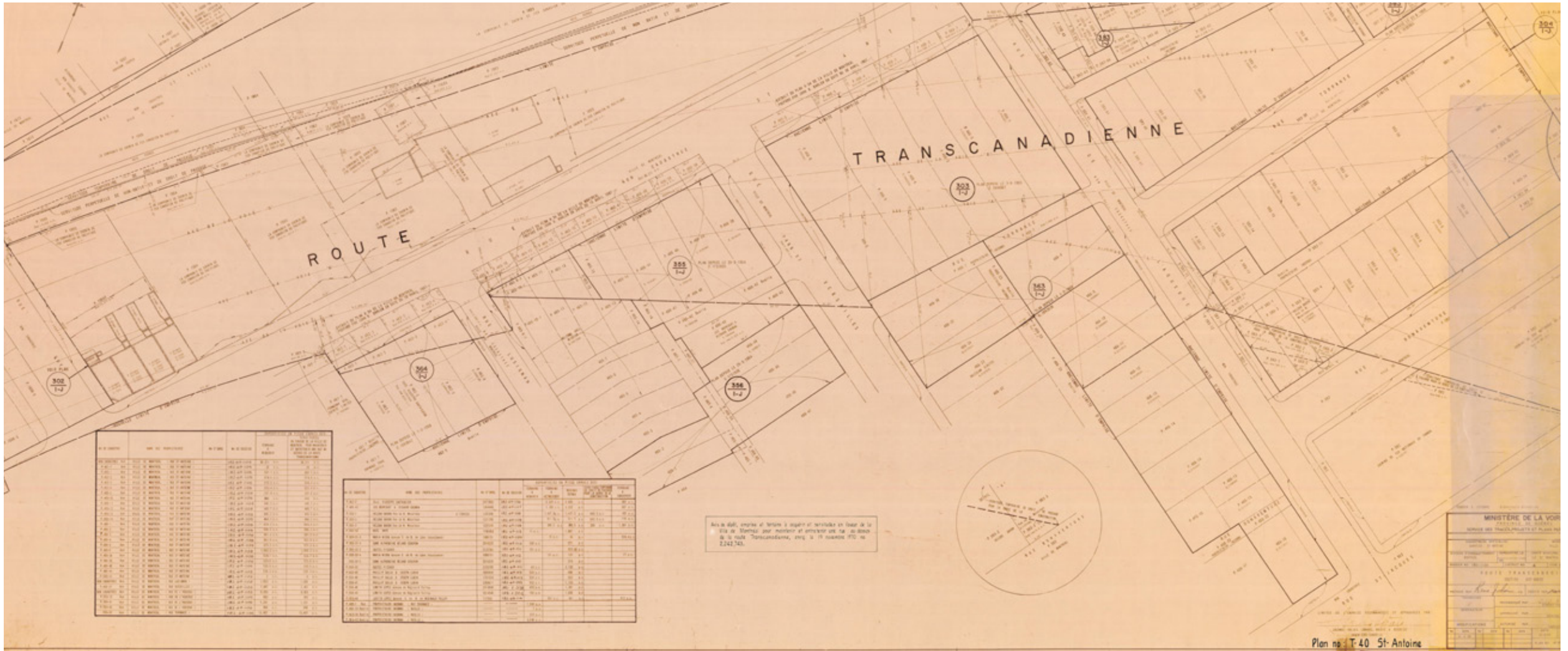
29 juin 1978. Rhéal Benny. Vue aérienne du secteur.  
AVM. VM94-B328-002.



97

30 août 1991. Denis Labine. Vue aérienne du secteur.  
VM94-B328-050.

45



98

19 avril 1969. Ministère de la Voirie. *Route Transcanadienne*. Cette route souterraine affecte la trame urbaine hors sol. VM. Division de la géométrie. AP14111\_T-40\_AT.



## LE TRIOMPHE DE L'AUTOMOBILE

Le projet des années 1940-1950 de construire une autoroute, dans l'axe est-ouest et traversant le centre-ville, se réalise dans les années 1970 (fig. 98 et 99). Dans le secteur, l'autoroute passe en sous-terrain mais affecte tout de même la réalité urbaine hors sol.

La bretelle d'entrée de l'autoroute (Cathédrale) détruit plusieurs des îlots complets à l'est du secteur. Les photos qui suivent montrent comment cette infrastructure a affecté la forme urbaine au sud du secteur à l'étude (fig. 100 à 102),



99

19 novembre 1970. Ministère de la Voirie. *Route Transcanadienne*. VM. Division de la géomatique. 1970-11-19 AP14108\_T-38\_AT



100

30 août 1991. Denis Labine. Ces dernières photos aériennes obliques montrent l'importance que prennent les stationnements dans l'espace dans les années 1990, en particulier dans le secteur sud à l'étude.  
AVM.VM94-B278-054



101

30 août 1991. Denis Labine.  
AVM.VM94-B278-054



102

30 août 1991. Denis Labine.  
AVM. VM94-B278-053

## L'HÉRITAGE AUTOROUTIER

Si les églises et les habitations disparaissent de façon massive dans la période précédente, cette seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle se caractérise aussi par d'importantes démolitions. Malgré la présence importante de l'École de technologie supérieure (ÉTS) sur le site de l'ancienne il reste encore de vastes terrains en friche à requalifiés. Pour faire place à la modernité, les grands complexes ont détruit une trame urbaine serrée. L'autoroute Ville-Marie a également déstructuré le quartier résidentiel ancien, en particulier au bas du coteau qui sert aujourd'hui d'entrée d'autoroute. Les photos montrent l'importance prise par les stationnements dans un quartier qu'on a peine à imaginer très dense.

La fonction résidentielle y sont presque disparue aujourd'hui, les édifices à bureaux ont pris la place au nord et les rues sont devenues d'importantes artères où domine la circulation automobile. En parallèle un trafic lourd, constitué de camions et de longues files d'autobus en provenance de la banlieue pendant les heures de pointe, occupe une place importante sur les rues et les grandes artères du secteur.

Malgré toute cette activité véhiculaire, on oublie souvent que le flot le plus important de travailleurs accédant au centre-ville est constitué de piétons qui arrivent par les trois terminus de transport en commun (train et autobus). Nombreux à marcher pour se rendre à leur lieu de travail, ils forment parfois de longues files à la sortie des gares dans un environnement souvent peu pensé pour leur confort.

Aujourd'hui, un effort de revitalisation de ce quartier est entrepris par la Ville afin d'occuper à nouveau ce territoire. Édifices à appartements et à bureaux s'élèvent et d'autres projets sont mis en place qui permettront de changer le caractère du quartier.



# Bibliographie

## SOURCES

ARCHIVES DE LA BRASSERIE MOLSON

VILLE DE MONTRÉAL ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL (AVM)

VILLE DE MONTRÉAL. DIVISION DE LA GÉOMATIQUE.

## En ligne

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES DU CANADA (BAC).

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALE DU QUÉBEC (BANQ).

MUSÉE McCORD

REGISTRE FONCIER DU QUÉBEC.

## DOCUMENTS

DEMCHIMSKY, Bryan. *Montreal Then and Now/hier et aujourd'hui. The Photographic Record of a Changing City/ L'évolution d'une ville sous l'oeil de la caméra*, Montréal, The Gazette, 1986.

GOURNAY, Isabelle et France Vanlaethem, dir. *Montréal métropole 1880-1930*, Montréal, Boréal/Centre canadien d'architecture, 1998.

LORTIE, André dir.. *Les années 60 : Montréal voit grand*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture et Vancouver/Toronto, Douglas & McIntyre, 2004.

*New Album of Montreal Views*,

ROBERT, Jean-Claude. *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global, Libre expression, 1994.

VILLE DE MONTRÉAL. DIRECTION DE LA CULTURE ET DU PATRIMOINE. *Le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada*, Montréal, Ville de Montréal, 2011.

VILLE DE MONTRÉAL. DIRECTION DE LA CULTURE ET DU PATRIMOINE. *Le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada. Caractéristiques architecturales et urbaines*, Montréal, Ville de Montréal, 2011.

VILLIARD-BÉRIAULT, Denise. *Saint-Laurent. Un collège se raconte*, Montréal, Fides, 1977.



1932. *Viaduc du Canadian National Railways rue de la Montagne*. Vue vers le nord à partir de l'extrémité sud du viaduc.

Archives de la Ville de Montréal. VM94-Z9-1.

