

Pourquoi conserver et mettre en valeur l'ancienne gare Berri ?

Mémoire déposé à propos du
Projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Par Julie Duchesne,
Historienne de l'ancien complexe ferroviaire de la
Place Viger du Canadien Pacifique

Déposé le 16 novembre 2007

Résumé

L'historienne de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger du Canadien Pacifique (CP), Mme Julie Duchesne, se réjouit que le site de l'ancienne gare-hôtel Viger soit bientôt revitalisé. Par contre, elle s'oppose à la démolition de l'ancienne gare Berri. Elle affirme que ce n'est pas suffisant de conserver uniquement sa façade principale. **Agir de la sorte, ce n'est pas considérer que sa volumétrie et sa hauteur d'origine ainsi que son toit plat possèdent une valeur didactique pouvant commémorer la grande histoire à laquelle elle a participé.** De manière globale, elle affirme que sa **valeur patrimoniale** se situe entre **significative** et **exceptionnelle**. Or, pour saisir cette valeur, il faut la situer au-delà de son contexte individuel, car elle s'inscrit à l'intérieur du développement du complexe ferroviaire de la Place Viger. À cet égard, elle représente sa troisième et dernière phase de construction. En plus de cela, Mme Duchesne affirme qu'il faut analyser la gare Berri à une échelle plus vaste que celle locale. D'une part parce qu'elle a été érigée à une période où Montréal était la métropole économique du Canada et où toutes les compagnies de chemin de fer cherchent à s'y établir. D'autre part, parce que sa compagnie (le CP) est une entreprise pancanadienne. Ce nouvel angle d'approche amène Mme Duchesne à réviser la valeur patrimoniale qui a été déterminée pour cette ancienne gare.

C'est ainsi qu'au plan de la **valeur documentaire**, l'ancienne gare Berri témoigne que l'est de Montréal a déjà été un enjeu de rivalité entre les compagnies de chemin de fer pour atteindre son marché, mais que cette situation change avec l'arrivée d'un concurrent non loin du terminus Windsor du CP. Ceci a pour conséquence de modifier les stratégies du CP. Dorénavant, il concentrera ses énergies dans l'ouest de la ville. Or, cette modification de priorité aura pour conséquence que la gare Berri n'aura jamais la taille et le raffinement architectural qu'ont habituellement les terminus urbains. En même temps, sa réalisation rappelle que la Ville de Montréal est en partie responsable de l'expansion du chemin de fer dans ce secteur, car elle est instigatrice de l'agrandissement du site ferroviaire.

Au plan de la **valeur architecturale**, le volume, la hauteur et le toit plat de l'ancienne gare Berri nous révèlent les changements de priorité du CP et, dans une moindre mesure, les problèmes d'acquisition de sa compagnie. Le fait que les principes théoriques liés à un statut de terminus urbain n'ont pas été respectés et que le CP n'a pas suivi son habitude d'intégrer architecturalement cet agrandissement à son édifice d'origine démontre que la gare Berri possède un statut de rareté. En même temps, son architecture tient compte de l'engouement de cette période pour l'architecture Beaux-arts. Celle-ci avait l'avantage de s'adapter aux contraintes budgétaires du CP. La façade de la rue Berri est celle qui a conservé le plus le témoignage de cette architecture.

Au plan de la **valeur contextuelle**, la gare Berri rappelle que c'est durant sa construction que le chemin de fer occasionne le plus d'impact sur son environnement urbain. En effet, l'agrandissement des installations ferroviaires a pour effet de doubler la superficie du complexe ferroviaire de la Place Viger. Pour y faire place, un milieu diversifié et densément occupé est chassé, tandis que la topographie du lieu est effacée. La gare Berri témoigne aussi des difficultés d'établir le chemin de fer en milieu urbain. En effet, sans la

mainmise sur les terrains requis, les développements ne peuvent se concrétiser comme prévu.

À ces valeurs patrimoniales, Mme Duchesne ajoute celle d'**ensemble bâti**, car la gare Berri représente un des trois terminus qui ont été érigés pour exploiter le complexe ferroviaire de la Place Viger. Ces terminus ont la particularité de correspondre aux phases de développement de ce dernier et à des périodes importantes de l'histoire ferroviaire canadienne et montréalaise. Or, en démolissant cette gare, on ne parvient plus à saisir l'importance de ce site ferroviaire. Alors que celui-ci s'est toujours distingué de ses concurrents montréalais par la taille et la diversité de ses installations. L'ampleur de son développement fait qu'il figure parmi les grands projets urbains montréalais du XIX^e et début XX^e siècles qui sont consacrés à l'amélioration des infrastructures de transport et d'approvisionnement en eau.

Idéalement, Mm Duchesne aimerait que l'ancienne gare Berri soit conservée. Elle suggère que cette dernière soit mise en valeur (en éliminant l'ajout fait par la Ville) ou soit conservée dans son état actuel. Considérant que le patrimoine industriel ne plait pas à tout le monde et que le promoteur souhaite une plus grande marge de manœuvre, elle propose le **compromis** suivant :

- Que les façades de la rue Berri et de la rue Notre-Dame soient conservées et mise en valeur afin de mieux circonscrire son volume et sa hauteur;
- Tandis que l'enveloppe de la façade de l'ancienne cour ferroviaire pourrait être redessinée en autant qu'elle respecte la volumétrie et la hauteur de l'aile d'origine, sinon celles actuelles;
- Et que son toit plat soit conservé.

Conserver et mettre en valeur la gare Berri, considérer qu'elle a contribué à écrire une page importante de l'histoire ferroviaire. C'est aussi tenir compte qu'elle s'inscrit à l'intérieur d'un ensemble bâti exceptionnel : le complexe ferroviaire de la Place Viger. Ce dernier est, grâce à ses terminus, le seul à Montréal et un des rares au Canada à avoir conservé des traces distinctes de ses différentes phases de développement.

Table des matières

Résumé du mémoire	p. 2
1. À propos de Mme Julie Duchesne	p. 5
2. Ses intérêts à propos du projet	p. 5
3. Son appréciation générale du projet	p. 6
4. Ses préoccupations et questionnements	p. 7
5. Révision de l'analyse patrimoniale	p. 12
6. Ses Suggestions et commentaires pour améliorer le projet	p. 18
7. Ses Recommandations finales	p. 19
Conclusion	p. 20
Annexe 1	p. 21
Annexe 2	p. 23

1. À propos de Julie Duchesne

Mme Julie Duchesne est citoyenne de Montréal depuis septembre 1993. Elle possède un baccalauréat et une maîtrise en histoire. Elle s'intéresse au patrimoine depuis une dizaine d'années. Cet intérêt l'a d'ailleurs amenée à participer à la consultation publique sur le projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal en 2005 au nom du Réseau Histoire.¹

2. Son intérêt pour le projet

Mme Duchesne est l'auteure d'un mémoire pluridisciplinaire (histoire urbaine, géographie et histoire de l'art) sur l'histoire de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger du Canadien Pacifique (Voir annexe 1).² Le site de l'actuel projet de réaménagement correspond à la seconde étape de développement de ce complexe ferroviaire. Elle est donc familière avec le site.

Son intérêt pour la gare-hôtel Viger et son complexe ferroviaire remonte à 1993. Celui-ci l'a amenée à réaliser un mémoire de maîtrise sur ce sujet. C'est à cette occasion qu'elle a pris conscience qu'on sous-estimait la valeur patrimoniale de l'ancienne gare Berri.

Mme Duchesne suit et s'implique dans le présent projet de revitalisation du quadrilatère délimité par les rues Saint-Antoine, Saint-Christophe, Notre-Dame et Berri depuis 2005.

À ce sujet, elle a :

- Présenté les grandes lignes de son mémoire à un représentant du promoteur immobilier et aux firmes d'architectes impliquées dans le projet, décembre 2005³;
- Manifesté son appréciation du projet lors d'une consultation publique, juin 2007;
- Demandé des informations supplémentaires à propos de ce projet à l'arrondissement Ville-Marie afin d'en savoir davantage, septembre 2007;
- Rédigé ce présent mémoire en signe d'intérêt pour le site.

¹ Christian Arcand, *et. al.* *Le projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal et la place de l'historien*, mémoire déposé au nom du Réseau Histoire de l'Université du Québec à Montréal pour l'Office de consultation publique de Montréal, 30 janvier 2005, 17 p.

² Julie Duchesne, *Terminus ferroviaires et espace urbain : le Canadien Pacifique et la transformation de l'est de Montréal, 1870-1915*, Mémoire M.A. (histoire), Université du Québec à Montréal, 2003, 310 p.

³ Le temps alloué à la présentation a été plus court que prévu. Il ne lui a pas été possible de bien dégager la valeur patrimoniale de la gare Berri.

3. Son appréciation du projet

Enfin, un promoteur sérieux désire revitaliser l'ancienne gare-hôtel Viger et son site. Quelle excellente idée de réaliser un projet mixte (hôtelier, commercial et résidentiel) ! Cette mixité aidera sans doute à la réussite et à la pérennité de ce projet. Elle contribuera aussi à rendre l'endroit animé et accueillant à longueur d'année. Par contre, nous nous inquiétons de l'importance accordée aux résidences avec services hôteliers. Ne serait-ce pas soumettre la rentabilité du projet aux fluctuations économiques ? Aurait-on oublié la Grande Crise des années trente et le sort de l'hôtel de la Place Viger ?

Tout comme le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement (CCU), nous nous inquiétons de la volumétrie et de la hauteur du projet. Cela ne veut pas dire pour autant que nous nous opposons à l'érection d'une tour, mais que nous craignons que le nouvel ensemble écrase l'ancien. Est-ce que la gare-hôtel Viger demeurera un élément de repère dans le paysage urbain du secteur ? Il nous semble que le site devient surchargé. Serons-nous toujours capable de nous approprier la grande histoire ferroviaire de ce site ? Est-ce que cette lecture du passé se fera facilement ? Existera-t-il une harmonie visuelle entre les anciens bâtiments et ceux nouveaux ?

En même temps, nous comprenons les préoccupations du promoteur de vouloir rentabiliser son projet et son besoin de flexibilité pour redéployer ce site. Pour cette raison, nous ne sommes pas opposée à la démolition de l'ajout arrière de 1912 de la gare-Hôtel Viger, ni à celle de la chaufferie, ni à celle de l'édifice dénommé annexe, ni à celui du 810, rue St-Antoine. Par contre, nous sommes **opposée à la démolition de l'ancienne gare Berri.**

Pour le patrimoine bâti industriel, la chaufferie est intéressante. Mais quant à choisir entre la sauvegarde de ce bâtiment et celle de l'ancienne gare Berri, nous préférons cette dernière. Ceci parce que le passé ferroviaire du site est plus important à conserver et à mettre en valeur que la présence municipale. Soulignons que nous ne sommes pas la seule à s'y opposer. À ce sujet, le Comité ad hoc d'architecture et d'aménagement (CAU) et le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) se sont prononcés pour sa préservation partielle.⁴

Certes, le promoteur démontre qu'il est sensible au patrimoine en désirant mettre en valeur l'ancienne gare-hôtel Viger, considérée avec raison comme le joyau architectural du site. Par contre, son appréciation se limite à cet édifice. Pour lui, l'ancienne gare Berri n'est pas un élément à sauver puisqu'il projette de la démolir ou presque. En même temps, on sent dans le projet une volonté de commémorer sa présence en conservant sa façade la plus intéressante. Or, nous affirmons que **la volumétrie, la hauteur et le toit plat de l'ancienne gare Berri sont aussi à préserver et à mettre en valeur**, car ils sont porteurs de sens. N'avons-nous pas démontré suffisamment dans notre mémoire de maîtrise qu'elle méritait d'être sauvée, ne serait-ce que pour commémorer une importante page de l'histoire ferroviaire ? **Nous désirons réviser l'analyse patrimoniale qui a été faite à son sujet afin de révéler le potentiel didactique et commémoratif qu'exprime son apparence.**

⁴ Il s'agit de conserver la façade donnant sur la rue Berri et de la ramener à sa hauteur initiale (deux étages).

Pour réaliser l'étude patrimoniale du site, nous savons que notre mémoire de maîtrise a été consulté.⁵ Par contre, nos conclusions quant à la valeur patrimoniale de la gare Berri ont été laissées de côté. Pourquoi ? Est-ce parce que les auteurs sont en désaccord avec nos conclusions ? Dans ce cas, il vaudrait mieux expliquer pourquoi. Est-ce plutôt dû à une mauvaise compréhension de la notion historique ? Nous avouons que nous n'avons pas de réponse et que cela nous laisse songeur.

En 2005, nous avons co-participé à la consultation publique à propos du projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal (PPPVM). À cette occasion, nous avons donné l'exemple de l'ancienne gare Berri pour illustrer l'apport de la notion historique pour nuancer les analyses patrimoniales (Voir annexe 2). Parce que sans cet apport, on la considérait à tort comme une simple aile sans envergure et sans intérêt esthétique et architectural. Était-ce un pressentiment ? Pourtant, son apparence révèle qu'elle a participé à une grande épopée ferroviaire et exprime un virage important dans les stratégies ferroviaires montréalaises voire canadiennes.

4. Ses préoccupations et questionnements

Comme énoncé précédemment, nous nous **opposons à la démolition de l'ancienne gare Berri**. Notre intervention vise essentiellement à faire comprendre pourquoi il faut la conserver et la mettre en valeur, car une fois démolie, il ne sera pas possible de retourner en arrière. Certes, le CAU et le CPM se sont prononcés en faveur de sa conservation partielle, mais est-ce suffisant pour la sauver des pics des démolisseurs ? Considérant que nous estimons l'étude patrimoniale lacunaire, ont-ils saisi toute la portée patrimoniale de cette aile lorsqu'ils ont énoncé leurs recommandations ? Pourquoi faudrait-il mettre davantage cette aile en valeur ? Nous considérons que **l'étude patrimoniale de la gare Berri a négligé certains aspects**. Nous désirons y remédier. Cette compréhension est fondamentale afin d'assurer la pérennité de l'ancienne gare Berri et sa mise en valeur comme lieu de mémoire. Quelle est donc la grande histoire qui se dissimule derrière ses murs en apparence anodins ?

Dans un premier temps, nous situerons la gare Berri dans un contexte plus global. Dans un second temps, nous la camperons dans son contexte particulier. Cette démonstration nous aidera à réviser ses valeurs patrimoniales.

4.1 Complexe ferroviaire de la Place Viger et la gare Berri

Un élément formant un tout indissociable —À notre avis, la principale erreur dans l'incompréhension de la valeur patrimoniale de l'ancienne gare Berri est qu'on ne la considère pas suffisamment comme un élément faisant un tout indissociable, c'est-à-dire la

⁵ Mario Brodeur et Jacques Lachapelle, *Étude patrimoniale des immeubles situés à l'intérieur du quadrilatère délimité par les rues Saint-Antoine, Saint-Christophe, Notre-Dame et Berri à Montréal pour Viger Société en commandite*, novembre 2006, 164 p.

3. La troisième et dernière phase (1902-1917) (Voir cartes 3 et 4) : Elle se conclue par l'agrandissement considérable du site, par le déplacement de la gare dans une nouvelle aile (la gare Berri) et par le réaménagement complet des activités ferroviaires et hôtelières. C'est à ce moment que le viaduc de la rue Notre-Dame est prolongé jusqu'à la rue Panet. Mais avant d'en arriver là, une étape intermédiaire est réalisée le temps que les problèmes d'acquisition foncière soient résolus.

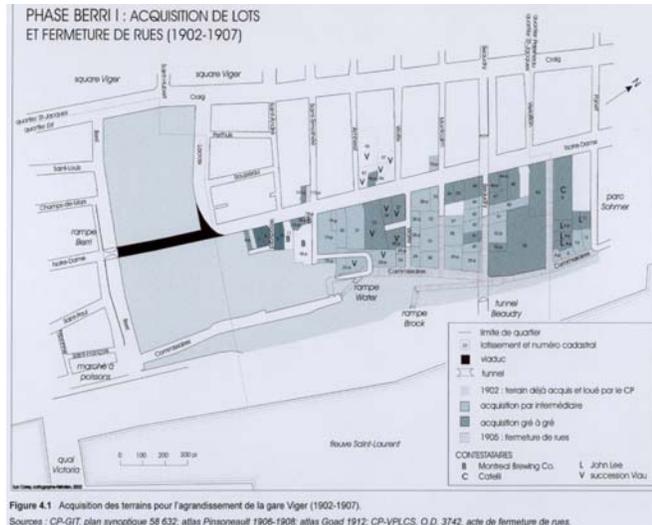


Figure 4.1 Acquisition des terrains pour l'agrandissement de la gare Viger (1902-1907). Sources : CP-GIT, plan synoptique 58 632; atlas Pissoneault 1906-1908; atlas Goad 1912; CP-VPLCS, O.D. 3742, acte de fermeture de rues.

Carte 3 : Territoire acquis pour l'agrandissement du complexe ferroviaire de la gare-hôtel Viger et menant à la phase intermédiaire de la gare Berri. Tiré de *Terminus ferroviaires et espace urbain*, p.178 © Julie Duchesne.

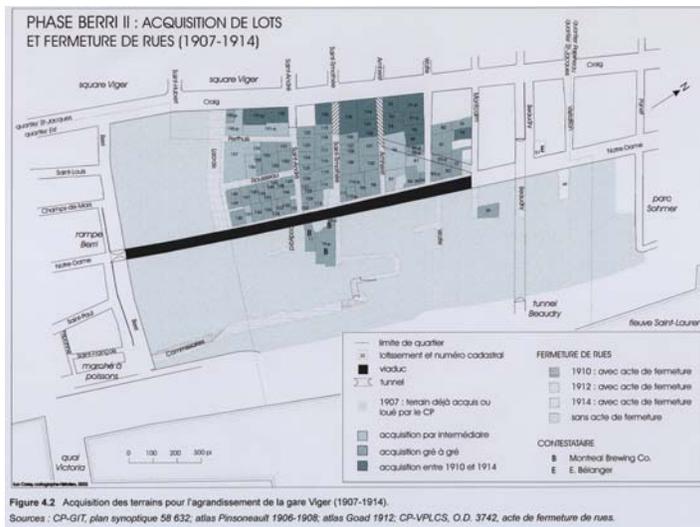


Figure 4.2 Acquisition des terrains pour l'agrandissement de la gare Viger (1907-1914). Sources : CP-GIT, plan synoptique 58 632; atlas Pissoneault 1906-1908; atlas Goad 1912; CP-VPLCS, O.D. 3742, acte de fermeture de rues.

Carte 4 : Territoire acquis permettant la reconfiguration du complexe ferroviaire de la Place Viger et la construction de la gare Berri. Tiré de *Terminus ferroviaires et espace urbain*, p. 179 © Julie Duchesne.

Un projet local imbriqué dans un grand projet canadien — Or, ce projet de complexe ferroviaire est imbriqué dans un projet plus grand que lui.⁸ Ce projet est à la fois local et pancanadien. D'un côté, il y a la Ville de Montréal qui fait tout en son pouvoir pour mettre la main sur le lucratif commerce de l'Ouest afin de s'assurer que le futur transcontinental desservira son territoire, elle offre une subvention d'un million de dollars qui inclut le site pour le futur terminus, situé à la limite Est de la ville. De l'autre côté, il y a les compagnies de chemin de fer qui luttent entre elles pour faire partie de ce futur transcontinental ainsi que pour bénéficier de l'économie de la métropole canadienne et de sa localisation stratégique.

⁸ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*

Cet attrait économique est si grand que de la fin du XIX^e siècle jusqu'au début du XX^e siècle, plusieurs compagnies de chemin de fer rivaliseront entre elles pour obtenir leur part du gâteau. Le territoire montréalais est le théâtre de ces affrontements. Pour ne pas dire un jeu d'échecs. À la différence que le jeu se joue à plusieurs et à chaque nouvelle partie, on doit tenir compte des pions déjà en place.

Les étapes successives du développement du site de la Place Viger visent notamment à maintenir et à affirmer l'hégémonie du CP sur les autres compagnies de chemin de fer en mettant en valeur ses infrastructures. Cette mise en valeur passe par l'agrandissement du territoire et par la transformation de ses installations au gré de ses besoins. Ceci dans le but de bloquer les accès du marché montréalais aux autres compagnies de chemin de fer. Il faut donc garder en tête qu'un complexe ferroviaire, sa gare incluse, s'appuie sur des principes rationnels et de rentabilité.

4.2 La troisième étape de la construction du complexe ferroviaire de la Place Viger correspondant à la gare Berri.

Contexte de construction de la gare Berri —Ramenons-nous maintenant au contexte de construction de la gare Berri, on constate que la réalisation de la dernière étape de développement ferroviaire ne se réalise pas sans heurt.⁹ Des difficultés d'acquisition foncière amènent le CP à réaliser un projet intermédiaire, en 1907, le temps de rassembler l'espace requis.¹⁰ En fait, il n'est pas parvenu à acquérir la propriété de la Montreal Brewing Co. qu'il lui aurait permis de solutionner son problème d'entrée en gare (Voir carte 4).¹¹ Cette problématique ne pourra être résolue que lors de la seconde phase d'agrandissement qui lui permettra de reconfigurer sa cour de passagers. Le déplacement des activités de la gare dans une nouvelle aile, la gare Berri, visera à rendre compte de cette nouvelle logique de circulation.

En 1910, la compagnie possède enfin le territoire qui lui permet de transformer en totalité son complexe ferroviaire. Cependant, le coup de théâtre du Canadien Nord (CN) amène le CP à construire une gare plus modeste que prévue. À la surprise de tous, le CN annonce la construction de nouveau terminus non loin de celui de la gare Windsor, aussi du CP. Cette action a pour conséquence de modifier à jamais les stratégies ferroviaires montréalaises. Dorénavant, l'est de Montréal ne représente plus, pour le CP, un territoire à défendre et à mettre en valeur.

La réalisation de cette dernière étape est aussi liée à la volonté de la Ville de Montréal d'avoir et de maintenir le trafic de passagers transcontinental à la frontière Est de l'actuel Vieux-Montréal. Cette volonté remonte à 1869 et est une des raisons ayant abouti à la construction de la gare Dalhousie. À cette époque, la Ville désire mettre en valeur ce secteur et bénéficier des retombés économiques du commerce de l'Ouest en faisant converger le trafic ferroviaire dans ses limites territoriales. En 1893, la Ville constate que le trafic transcontinental de passagers a été détourné vers la gare Windsor. Le fruit des négociations entre la Ville et le CP pour faire revenir ce trafic se conclue par la construction de la gare-hôtel Viger. À cette époque, le CP avait laissé entendre qu'il ramènerait ce trafic

⁹ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 39-57, 110-119, chap. IV.

¹⁰ Cette étape intermédiaire se caractérise par la construction d'un vaste entrepôt à marchandises au sud de la rue Notre-Dame. Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 196-200.

¹¹ La brasserie est située au sud de la rue Notre-Dame entre les anciennes rues St-André et St-Timothée. Son acquisition aurait permis d'éliminer la courbe prononcée que doivent effectuer les trains en entrant en gare. Apparemment ceci est une opération difficile pour les conducteurs de trains.

à la gare-hôtel Viger une fois sa construction terminée. D'ici ce temps-là, la compagnie entendait le maintenir à la gare Windsor.

Or, en 1901, la municipalité constate que le CP n'a toujours pas fait revenir ce trafic. Pour compenser sa perte, la Ville demande au CP d'améliorer ses infrastructures de transport des marchandises. Par ce développement ferroviaire, la compagnie cherche aussi à répondre aux besoins croissants du trafic de marchandises de l'Ouest et à défendre sa position dans l'est de l'île à un moment où des compétiteurs potentiels émergent dans ce secteur. Cependant, l'annonce de l'arrivée du CN au cœur de la ville modifiera en cours de route le projet du CP. Ainsi, la nouvelle aile n'aura pas la monumentalité et la prestance que lui confère son statut de terminus urbain.

Mais au fait qu'est-ce qu'un **terminus urbain** ? Dans la hiérarchie des gares, ce dernier est la plus importante d'entre elles au plan :

1. De sa taille;
2. De la position qu'il occupe dans le réseau de sa compagnie;
3. Du volume de son trafic;
4. De la diversité des activités qu'il exploite;
5. De l'espace qu'occupe ses installations.

En plus de cela, il fait articulé l'aménagement du complexe ferroviaire autour de lui. Pour ainsi dire, la gare Berri est loin d'être banale malgré son apparence. En même temps, ce n'est pas tout à fait une nouvelle gare, car sa structure est davantage de l'ordre d'une rallonge

Rivalité des transcontinentaux canadiens — Cette mise en échec du CP par le CN, nous amène à nous situer à l'échelle canadienne.¹² Au moment où le CP songe à agrandir de la Place Viger, la situation ferroviaire a changé. Il doit partager son marché avec deux autres transcontinentaux : le Grand Tronc Pacifique (filière du Grand Tronc, il est implanté à Montréal grâce au complexe ferroviaire de la gare Bonaventure) et le Canadien Nord (implanté depuis peu dans l'est de l'île).

En raison de la petite taille du marché canadien, les trois transcontinentaux canadiens se font une lutte farouche. Une des façons employées pour affirmer leur distinction et attirer la faveur des voyageurs consiste à construire des grands hôtels et des gares monumentales ou à améliorer ceux existant. Les infrastructures ferroviaires inhérentes au trafic de marchandises ne sont pas en reste. L'optimisme économique du début du XX^e siècle encourage ces développements ferroviaires. Montréal en tant que plaque tournante du transport canadien et pôle économique canadien est témoin de ces affrontements. Son territoire économique est plus que jamais l'enjeu de ces affrontements.

Pour une compagnie de chemin de fer, il est inusité d'avoir deux terminus d'importance dans la même ville. Par rapport au complexe ferroviaire de la Place Viger, le terminus Windsor est définitivement celui qui est le mieux positionné pour se raccorder au trafic de l'Ouest de passagers. Pourquoi continuer d'investir dans le complexe ferroviaire de la Place Viger ? D'une part, parce qu'il est le seul à avoir un lien direct avec les installations portuaires et à posséder des élévateurs à grains, sans compter qu'au début du XX^e siècle, le port agrandit et améliore ses installations. D'autre part, nous avons vu que la Ville a réussi à convaincre le CP d'améliorer ses activités dans le secteur.

¹² Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 39-57, 110-119, 171-177.

Le CP a aussi intérêt à défendre sa position dans l'est de la ville pour deux raisons supplémentaires. D'abord, le CN exploite le petit terminus Moreau dans l'est de l'île. À ce moment, rien ne permet d'envisager que cette compagnie contournera l'obstacle que représente le mont Royal. Ensuite, quatre ou cinq projets de pont entre Longueuil et Montréal émergent durant cette période.¹³ Ces projets démontrent l'attrait que représente le marché économique de Montréal pour les compagnies de chemin de fer.

5. Révision de l'analyse patrimoniale

Cet éclairage sur l'histoire de la gare Berri nous amène à réviser l'analyse de l'appréciation patrimoniale faite par Brodeur et Lachapelle, plus précisément celle se rapportant à sa période de construction.¹⁴ Aux valeurs documentaire, architecturale et contextuelle, nous ajoutons la valeur d'ensemble bâti.

Valeur documentaire – Il est réducteur de percevoir la gare Berri seulement comme un rappel de la fonction ferroviaire à cet endroit (Voir tableau 1).¹⁵ Au contraire, sa valeur documentaire est **de significative à exceptionnelle**. Pour cela, il faut tenir compte des stratégies ferroviaires montréalaises et canadiennes. Son apparence modeste par rapport à la gare-hôtel Viger contribue à commémorer que l'est de Montréal a déjà représenté un site stratégique pour les compagnies de chemin de fer pour accéder au marché montréalais. Importance qui a périclité avec l'arrivée d'un nouveau joueur au centre-ville Ouest de Montréal. À ce moment, le CP cesse de privilégier ses deux terminus urbains.

¹³ Ils ne se concrétiseront jamais.

¹⁴ Mario Brodeur et Jacques Lachapelle, *op.cit.* Cette nouvelle analyse est basée sur notre mémoire de maîtrise. Pour ceux qui désirent en savoir plus, nous les incitons à aller le consulter.

¹⁵ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 171-177

Tableau 1 : La valeur documentaire de la gare Berri	
Selon l'étude de Brodeur et Lachapelle (pp.99, 101-102, 104)	Notre appréciation patrimoniale
<p>Valeur documentaire <i>moyenne</i> compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les vestiges de la gare ont une valeur documentaire significative au niveau local comme rappel de la fonction à cet endroit, et moindre au niveau régional, si ce n'est comme élément de la ligne du CP à l'est du Canada pendant quatre décennies. 	<p>Valeur documentaire de <i>significative</i> à <i>exceptionnelle</i> compte tenu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À l'échelle canadienne, elle rappelle que l'est de Montréal a déjà été un enjeu de rivalité entre les compagnies de chemin de fer pour gagner son marché; • À l'échelle locale, elle rappelle que le CP a eu deux terminus d'importance, fait rare, et qu'il a abandonné celui de l'Est au profit de celui de l'Ouest pour faire face à un nouvel adversaire. La gare Berri est le seul élément bâti pouvant commémorer visuellement cette bataille ferroviaire; • À l'échelle du complexe ferroviaire de la Place Viger, elle témoigne de sa troisième et dernière phase de développement; • Au plan de la politique municipale, sa construction témoigne qu'elle est en partie due à la Ville.

En même temps, la gare Berri rappelle que sa réalisation est liée à la volonté de la Ville d'avoir et de maintenir le trafic transcontinental de passagers à cet endroit. C'est en partie pour compenser sa perte que le CP entreprendra sa dernière phase de développement.

À part la gare Berri, quel autre élément dans le secteur peut nous rappeler cette histoire ? Certainement pas le viaduc de la rue Notre-Dame. Bien que sa plus grande section ait été construite durant cette période, il représente davantage les contraintes et les adaptations que doivent faire les compagnies de chemin de fer et les villes pour faire cohabiter leurs activités sans entraver celles de l'autre. Existe-t-il une autre gare à Montréal qui pourrait commémorer et interpréter cette histoire ?

Valeur architecturale – Il est encore réducteur de percevoir la gare Berri comme une rallonge quelconque sans esthétisme architectural (Voir tableau 2).¹⁶ Au contraire, sa valeur architecturale est **significative** et est intimement liée à sa valeur documentaire et contextuelle. Le soi-disant manque de sensibilité architecturale de la gare Berri à l'égard du style château, adopté pour la gare-hôtel Viger, s'explique par deux raisons : D'abord, des contraintes d'acquisition empêche le CP de concrétiser son projet initial, qui prévoyait deux ailes. Ensuite, au moment de passer à l'action, ses priorités ont changé. L'annonce de l'arrivée du CN à quelques pas de son siège social l'incite à concentrer ses énergies sur un seul terminus au lieu de deux.

¹⁶ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 223-245.

Tableau 2 : La valeur architecturale de la gare Berri	
Selon l'étude de Brodeur et Lachapelle (pp.99, 101-102, 104)	Notre appréciation patrimoniale
<p>Valeur architecturale <i>faible</i> compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De son manque de sensibilité à l'égard de l'édifice château; • De son caractère quelconque pour une gare métropolitaine en comparaison aux gares construites à la même période au Canada (dont les agrandissements de la gare Windsor); • De la comparaison avec d'autres réalisations de W.S. Painter beaucoup plus intéressantes; • De son authenticité aujourd'hui réduite à une partie de la façade Berri et au second registre de la façade arrière. 	<p>Valeur architecturale <i>significative</i> compte tenu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Son caractère quelconque exprime le changement de priorité du CP et, dans une moindre mesure, les problèmes d'acquisition du CP. Son volume, sa hauteur et son toit témoignent de cette histoire; • Les divers problèmes rencontrés par le CP subordonnent les principes théoriques liés à un statut de terminus urbain et son habitude à intégrer ses agrandissements à l'édifice principal; • Son architecture tient compte de l'engouement de cette période pour l'architecture Beaux-arts. Celle-ci avait l'avantage de s'adapter aux contraintes budgétaires du CP. La façade de la rue Berri est celle qui a conservé le plus le témoignage de cette architecture.

En considérant ces informations, ne trouvez-vous pas que l'architecture de l'ancienne gare Berri témoigne de cette histoire ? Examinez attentivement sa volumétrie et sa hauteur. Même son toit est révélateur à cet égard. Instinctivement, nous sommes tous capables de comprendre qu'il y a certainement au moins une raison pour laquelle cette aile détonne autant d'avec son édifice principal. Les autres réalisations du CP ne témoignent-elles pas qu'il se souciait de l'esthétisme de ses gares et de ses hôtels ? La construction d'un toit plat plutôt qu'un toit à croupes percé de lucarnes ne démontre-t-il pas l'imposition de contraintes budgétaires ? L'hypothèse des revirements de situation est appuyée si on prend pour acquis que les terminus urbains sont habituellement de grande taille et architecturalement raffiné. Même les modifications faites par la Ville n'empêchent pas cette lecture. Quel autre terminus peut nous raconter visuellement qu'il est difficile d'établir un complexe ferroviaire en milieu urbain ?

Malgré sa modestie, l'ancienne gare Berri témoigne de l'engouement de cette période pour l'architecture Beaux-arts (Voir photo 1).¹⁷ Difficile à croire, mais observez l'ordonnance des ouvertures, le renvoi symbolique à l'arc romain et les frontons au-dessus des portes de la façade de la rue Berri. Ces éléments architecturaux ne sont-ils pas la déclinaison de l'architecture Beaux-arts à sa plus simple expression esthétique : le classicisme ?

Ce n'est pas parce que l'ancienne gare Berri n'est pas le chef-d'œuvre de l'architecte W.S. Painter qu'elle n'est pas digne de mention. L'écrin de son histoire ne contrebalance-t-il pas pour son absence de fioritures ?



Photo 1 : Détails de la façade de la rue Berri. Julie Duchesne - 2006

Valeur contextuelle – Nous abondons dans le même sens que l'étude de Brodeur et Lachapelle quant à sa valeur contextuelle.¹⁸ Par contre, l'idée n'est pas poussée suffisamment loin. Sinon, on serait à même de juger que la valeur contextuelle de l'ancienne gare Berri est de **significative à exceptionnelle** (Voir tableau 3). Pour cela, il faut sortir des limites territoriales du quadrilatère acquis pour la gare-hôtel Viger. Ne pas en tenir compte, c'est nier l'existence de la dernière phase d'agrandissement. Ainsi, en comparant les trois phases ensemble, on constate que la dernière se démarque (Voir cartes 1 à 4). On arrive ainsi à la conclusion que ses impacts sont considérables. Premièrement, le nouvel espace acquis équivaut facilement au double de ceux de la gare Dalhousie et la gare-hôtel Viger réunis. Deuxièmement, pour réaliser cette dernière étape, il a fallu effacer un vaste territoire urbanisé ainsi que son relief pour le rendre conforme aux exigences ferroviaires.

¹⁷ Plusieurs nouvelles gares érigées au début du XX^e siècle n'échappent pas à cette mode comme le terminus de Winnipeg (1904) et le terminus de Vancouver (1913), tous deux du CP.

¹⁸ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, pp. 177-186, 245-250.

Tableau 3 : La valeur contextuelle de la gare Berri	
Selon l'étude de Brodeur et Lachapelle (pp.99, 101-102, 104)	Notre appréciation patrimoniale
<p>Valeur contextuelle <i>significative</i> compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> De l'implantation du bâtiment qui témoigne du nouveau tracé des quais à cette date et, en façade, des nouveaux besoins d'espace de débarcadère d'une gare. Placé en contrebas de Berri, il amplifie l'isolement du site par rapport au quartier urbain à l'ouest. 	<p>Valeur contextuelle de <i>significative</i> à exceptionnelle compte tenu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pour réaliser cette dernière phase d'agrandissement, un vaste territoire urbain est effacé ainsi que son relief. Un milieu diversifié et dense est chassé par le chemin de fer. Tandis que les traces de l'ancien faubourg Québec et de l'ancienne colline de la citadelle sont effacées. La gare Berri témoigne de ces changements; Des trois étapes de construction, c'est celle qui a eu plus grand impact sur son environnement compte tenu de la superficie de son site; Elle témoigne des difficultés que peuvent rencontrer les compagnies de chemin de fer dans l'obtention des terrains convoités et des adaptations qu'elles doivent déployer pour rendre compte de ces réalités; Elle est un rappel qu'avec sa construction, le complexe ferroviaire de la Place Viger parvient à éclipser ses concurrents par sa taille et par la diversité de ses fonctions.

Au plan topographique, c'est l'étape où le développement ferroviaire laisse le plus son empreinte sur le paysage urbain en raison de la superficie du site. Pour obtenir un territoire plat, d'importantes excavations sont réalisées. Seulement pour agrandir la cour de passagers, 400 000 verges cubes de terre sont extraites. Cela ne comprend pas celles requises pour niveler les quatre acres de terrain situé de l'autre côté de la rue Notre-Dame et pour prolonger le viaduc de la rue Notre-Dame. À cette occasion, les vestiges de l'ancienne colline sur laquelle se dressait la citadelle sont éliminés.

Au plan morphologique et humain, l'expansion du chemin de fer occasionne des impacts inégaux en raison de la superficie du nouveau territoire. Lors de cette opération, l'ancien faubourg Québec est éliminé. Tandis qu'un milieu diversifié et densément habité est chassé. C'est ainsi qu'un grand nombre d'individus, de commerces, d'institutions et d'entreprises vont s'établir ailleurs dans la ville. Les développements ferroviaires précédents n'avaient pas eu autant d'impact. La construction de la gare Dalhousie avait permis de revitaliser un secteur de la ville occupé par d'anciennes installations militaires délabrées, tandis que le territoire de l'ancienne gare-hôtel Viger était majoritairement résidentiel.

Cette dernière phase d'agrandissement permet au complexe ferroviaire de la Place Viger d'éclipser ses concurrents montréalais au plan de sa superficie d'exploitation et de la

diversité des ses activités. Aucun autre complexe ferroviaire ne possède des installations aussi bien compartimentées.

Par ailleurs, on oublie souvent le défi que représente la construction d'un complexe ferroviaire en milieu urbain. Ainsi, il y a parfois une différence entre vouloir et pouvoir. La gare Berri représente un beau témoignage de cette réalité. C'est parce que le CP ne parvient pas à acquérir la propriété de la Montreal Brewing Co. qu'il se résout à réaliser un projet intermédiaire, en 1907. S'il ne le fait pas, il perd son droit d'occuper les rues situées dans sa zone d'agrandissement. Toutes les démarches pour obtenir leur fermeture auront donc été vaines. Le report de l'agrandissement de la gare-hôtel Viger est en lien direct avec la brasserie, car elle occupe un emplacement stratégique. Son acquisition doit permettre au CP d'adoucir la courbe d'approche en gare. Il n'y parviendra qu'en 1910-1911. Entre temps, le CP a agrandi son territoire. Cet ajout d'espace lui permet de redéployer ses voies de passagers. Sa nouvelle gare vise à tenir compte de cette nouvelle réalité et à faciliter la vie aux voyageurs, car il semble que l'emplacement de l'ancienne salle d'attente n'était pas commode.

Valeur d'ensemble bâti –Conserver la gare Berri, c'est tenir compte qu'elle forme un tout indissociable (Voir tableau 4).¹⁹ Ce «tout» est le projet du complexe ferroviaire de la Place Viger. À la fois de manière individuelle et réunie, ses trois étapes de construction s'inscrivent dans la lignée des grands projets urbains montréalais du XIX^e et début XX^e siècles qui sont consacrés à l'amélioration des infrastructures de transport et d'approvisionnement en eau. Leur grande consommation d'espace et leurs importants travaux d'excavation ont contribué à façonner le paysage urbain de Montréal. Ils ont pour ainsi dire domestiqué l'environnement urbain pour le rendre rationnel et efficace.

Tableau 4 : La valeur d'ensemble bâti de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger
Notre appréciation patrimoniale
Valeur d'ensemble bâti <i>exceptionnelle</i> compte tenu que :
<ul style="list-style-type: none">• Il figure parmi les grands projets urbains montréalais du XIX^e et début XX^e siècles qui sont consacrés à l'amélioration des infrastructures de transport et d'approvisionnement en eau;• Il s'est toujours démarqué de ses concurrents montréalais, par sa taille et par la diversité de ses activités;• À Montréal, son site est le seul à avoir conservé ses trois terminus. Il est sans doute un des rares au Canada. Ses terminus correspondent à ses étapes de développement et à des périodes importantes de l'histoire ferroviaire canadienne et montréalaise.

Par rapport à ses concurrents, le complexe ferroviaire de la Place Viger s'est toujours distingué au cours de ses trois phases de développement. Ceci en devenant de plus en plus imposant et diversifié. Si bien que ni le complexe ferroviaire de la gare Bonaventure, ni celui de la gare Windsor, ni celui de la gare Tunnel Terminal du CN ne parviennent à l'égaliser. Principalement en raison de ses infrastructures liées au trafic de marchandises et à

¹⁹ Pour plus de détails lire Julie Duchesne, *op. cit.*, 310 p.

de son lien direct avec le port.²⁰ Pendant longtemps, le CP sera la seule compagnie de chemin de fer à posséder des élévateurs à grains à Montréal.

Que reste-t-il de cette grande épopée ferroviaire ? La gare Bonaventure a disparu.²¹ Ce qui était autrefois le site du Canadien Nord a été remplacé par la Place Ville Marie, érigée par le Canadien National.²² Celle-ci reflète davantage la fin de l'ère ferroviaire. Quant au site de la gare Windsor, il est considéré prestigieux en raison de l'architecture de sa gare et parce qu'il était le siège social du CP. Toutefois, ces installations n'ont jamais égalé en taille et en activité celles de la Place Viger et de la gare Bonaventure. Sa fonction d'exploitation se résumait à desservir le trafic de passagers.

Les trois terminus de la Place Viger sont encore plus à préserver et à mettre en valeur lorsqu'on sait que, depuis 2002, il y a un projet pour désigner le Vieux-Montréal et ses équipements de transport site du patrimoine mondial. Ceci peut sembler étrange qu'on désire inclure les équipements de transport, mais il ne faut pas oublier que Montréal a déjà été la plaque tournante du transport canadien. Or, le complexe ferroviaire de la Place Viger est le seul à avoir conservé des traces distinctes de ses phases de développement successives. Comment commémorer ce passé ferroviaire sans la gare Berri ?

6. Nos Suggestions et nos commentaires pour améliorer le projet

Considérant ces informations et cette nouvelle analyse patrimoniale, nous recommandons que l'ancienne gare Berri soit préservée et mise en valeur. C'est une excellente idée de ramener la structure à sa hauteur initiale, soit de deux étages. C'est aussi un bel effort de conserver uniquement sa façade principale, mais nous pensons que cela n'est pas suffisant.

Certes, elle est la plus intéressante au plan architectural, mais c'est oublier que la volumétrie et la hauteur d'origine de la gare Berri ainsi que son toit plat sont porteurs de sens. En conservant seulement la façade frontale, on réduit la capacité didactique de l'édifice et son authenticité. Malgré les transformations apportées par la Ville dans les années 1950, nous sommes toujours capables de comprendre qu'il doit avoir une bonne raison pour que cette aile détonne autant de son édifice principal. De plus, il n'est pas clair dans le projet actuel que la façade principale de l'ancienne gare Berri va être conservée intacte. Selon les plans, il semble y avoir des ouvertures à travers celle-ci afin d'accéder à l'intérieur du site.

²⁰ Il est le seul à être positionné à côté des installations portuaires. Même en n'ayant plus d'élévateurs à grains (autour de 1913), il jouit de la proximité de ceux appartenant au port de Montréal. Alors que ceux du Grand Tronc sont excentriques au complexe ferroviaire de la gare Bonaventure.

²¹ Son complexe ferroviaire était le seul à Montréal qui ressemblait à celui de la Place Viger au plan de sa taille et de ses activités.

²² Pour desservir ses activités au centre-ville Ouest, le CN a érigé de modestes installations (le complexe de la gare Tunnel Terminal) en attendant de réaliser son grand projet. Ce dernier consiste à ériger une gare combinant des édifices à bureaux et un hôtel de luxe. Cependant, la compagnie fait faillite durant la Première Guerre mondiale sans avoir pu concrétiser son projet. Durant cette période, plusieurs compagnies de chemin de fer s'effondrent financièrement. Celles-ci seront reprises par le gouvernement fédéral qui les regroupera sous le nom de Canadien National.

Certes, nous aimerions que l'ancienne gare Berri soit conservée et mise en valeur pour les raisons énumérées dans ce mémoire, à la limite telle qu'elle. Nous comprenons que le patrimoine industriel ne plaît pas à tous. Pour cette raison, nous désirons démontrer une ouverture. **Notre plus grand compromis dans le projet serait que :**

- Les façades de la rue Berri et de la rue Notre-Dame soient conservées et mise en valeur afin de mieux circonscrire son volume et sa hauteur;
- Tandis que l'enveloppe de la façade de l'ancienne cour ferroviaire pourrait être redessinée en autant qu'elle respecte la volumétrie et la hauteur de l'aile d'origine, sinon celles actuelles;
- Et que son toit plat soit conservé.

Par ailleurs, le nouveau réaménagement du site de la gare-hôtel Viger devrait se faire en considérant le viaduc de la rue Notre-Dame, car il contribue lui aussi à commémorer le passé ferroviaire des environs. Nous trouvons aussi que c'est une excellente idée de récupérer éventuellement l'espace sous celui-ci et de le transformer en zone commerciale. Cette idée n'est pas nouvelle en soi puisque le CP avait déjà aménagé l'endroit en entrepôts à marchandises. Par contre, il faudrait garder au moins un lien ouvert et dégagé entre les deux secteurs situés entre le viaduc afin de ne pas les isoler.

D'ailleurs, dans le but de préserver la cohérence historique entre l'ancienne gare-hôtel Viger et la gare Berri, nous espérons que la loggia, autrefois un balcon, soit conservée. Ainsi, on commémorera davantage l'apogée de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger. De cette façon, l'ancienne gare Berri conservera tout son sens.

7. Recommandations finales

Démolir l'ancienne gare Berri, c'est passer sous silence la plus importante phase de développement de son complexe ferroviaire et c'est perdre une occasion unique de mettre en valeur une grande épopée ferroviaire canadienne qui a façonné le territoire montréalais. Quels sont les autres sites ferroviaires montréalais voire canadiens pouvant raconter autant de pages importantes de l'histoire du chemin de fer ? Considérer la gare Berri seulement à une échelle locale, c'est oublier que Montréal était la plaque tournante du chemin de fer au Canada.

Advenant que l'ancien site de la Place Viger soit désigné patrimoine mondial, que reste-il physiquement pour commémorer sa présence ? Les rails ont été enlevés, les entrepôts à marchandises et les élévateurs à grains ont été démolis. À la place des anciennes cours ferroviaires, on trouve maintenant des maisons de ville et des condos. Il y a bien le viaduc de la rue Notre-Dame qui a été remplacé par un nouveau, mais il témoigne davantage des défis d'adaptation élaborés pour faire cohabiter les activités ferroviaires et urbaines. Pour ainsi dire, il ne subsiste plus que les trois gares ayant été chacune à leur tour à la tête du complexe ferroviaire de la Place Viger. Sans la gare Berri, la gare-hôtel Viger et la gare Dalhousie ne perdent-elles pas leur cohérence ? Voilà pourquoi il faut s'assurer que l'ancienne gare Berri soit conservée ou à tout le moins que sa volumétrie, sa hauteur et son toit plat soient mis en valeur.

Conclusion

Nous espérons que notre contribution à cette consultation publique aura permis de mieux saisir la valeur patrimoniale de l'ancienne gare Berri et aidera à la réflexion quant à son avenir. **Ne pas la conserver et la mettre en valeur, c'est perdre une occasion unique de mettre en valeur une page importante de l'histoire ferroviaire montréalaise et canadienne.**

Nous espérons que nos recommandations seront considérées. Préserver la trace de cette grande épopée canadienne et mettre en valeur le passé ferroviaire du site sont les deux principales choses qui comptent pour nous. Sachez que nous demeurons à votre disposition.

Merci de votre attention,

Julie Duchesne,
Historienne de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger du Canadien Pacifique

Annexe 1 : Résumé de son mémoire de maîtrise

Entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, Montréal est la plaque tournante du réseau de transport canadien. Sur son territoire, les deux plus grandes compagnies ferroviaires canadiennes construisent de nombreuses infrastructures; elles requièrent de grands espaces qu'elles transforment et agrandissent au gré de leurs besoins. Nous savons que ces développements ne sont pas sans effet sur l'espace urbain. Or, nous ignorons la nature même de ces transformations. Jusqu'à maintenant, l'historiographie canadienne a examiné le chemin de fer à travers des perspectives économiques, politico-économiques, géographiques et architecturales; elle a cependant négligé l'interaction entre le chemin de fer et l'espace urbain. Ce mémoire se propose d'étudier cette interaction par le biais de la plus grande des gares, le terminus urbain. Le choix du terminus s'impose en raison de la diversité de ses fonctions et de sa grande consommation d'espace; de plus, l'aménagement du complexe ferroviaire s'articule autour de lui. Pour mener à bien cette étude, nous avons retenu la construction de deux terminus urbains de l'est montréalais et l'agrandissement du dernier. À travers eux, nous suivons l'évolution du grand projet urbain ayant abouti à la création du complexe ferroviaire de la Place Viger du Canadien Pacifique.

Basée sur une approche pluridisciplinaire, cette étude combine l'histoire urbaine avec la géographie et l'histoire de l'architecture. Cette approche permet d'approfondir l'examen de la relation du chemin de fer avec l'espace urbain. Elle favorise aussi l'exploitation de divers types de sources : tant manuscrites et imprimées que cartographiques, photographiques et architecturales. Parmi ces sources, soulignons l'apport important des archives du chemin de fer du Canadien Pacifique, dont certaines pièces sont utilisées ici pour la première fois. Chacune des trois grandes phases de développement ferroviaire est scrutée à partir de trois angles. Le premier consiste à analyser les stratégies d'implantation du chemin de fer, le second, à dégager les impacts de l'arrivée du chemin de fer sur l'espace aménagé en complexe ferroviaire et le troisième, à mettre en relief le processus de transformation du site convoité en complexe ferroviaire.

La première étape de cette étude examine le terminus Dalhousie. Elle raconte les premières tentatives d'établir un terminus urbain à la frontière est de l'actuel Vieux-Montréal. Cette entreprise a été difficile et deux compagnies ferroviaires précèdent le Canadien Pacifique (CP) dans cette tâche. Nous découvrons alors que c'est la municipalité qui, au début des années 1870, lance l'idée d'établir un terminus à la frontière est des anciennes limites de la ville fortifiée. Toutefois, les compagnies ferroviaires s'y opposent et élaborent d'autres projets. Après de houleuses négociations, elles finissent néanmoins par adopter le site proposé et offert par la Ville. En plus de permettre à la ville de Montréal de profiter des retombées économiques du trafic transcontinental, le terminus Dalhousie sert à revitaliser un secteur de la ville laissé à l'abandon par les militaires. Au cours de l'édification du complexe ferroviaire (1883-1887), la plus grande difficulté est l'adaptation du site aux besoins du chemin de fer. Parmi ces contraintes, il y a l'espace disponible et l'irrégularité du relief, qui exige d'importantes excavations. La compagnie doit donc aménager de nombreuses infrastructures urbaines (viaducs, rampes, murs de soutènement et passerelles) pour adapter l'espace urbain à ses besoins. Ces difficultés et ces transformations sont d'ailleurs présentes dans toutes les phases de développement ferroviaire. Malgré sa petite taille, la gare Dalhousie représente le premier terminus urbain montréalais du CP; ce complexe ferroviaire est le seul à Montréal qui possède un lien direct avec le port et qui est doté d'élévateurs à grains.

Le mémoire s'intéresse ensuite à la deuxième phase de développement ferroviaire du terminus de l'Est. Nous avons remarqué que celle-ci se met en branle en 1893 lorsque la Ville de Montréal s'aperçoit que le trafic transcontinental de passagers s'est déplacé à la gare Windsor. Afin de conserver ce trafic dans l'est de la ville et pour mettre en valeur ce secteur, la Ville offre le site du nouveau terminus au CP. Cependant, les initiatives de la Ville coïncident avec des démarches du CP pour améliorer et rénover les infrastructures du complexe ferroviaire de la gare Dalhousie. Mis

ensemble, les intérêts des deux parties aboutissent à l'érection de la gare-hôtel Viger. Cette dernière introduit le concept de gare-hôtel au Canada et devient le deuxième maillon de la chaîne hôtelière de style château du CP.

Par rapport au précédent complexe ferroviaire, celui de la gare-hôtel Viger est plus grand et sophistiqué. On constate aussi une spécialisation spatiale et une diversification des activités ferroviaires.

Le dernier chapitre du mémoire est consacré à la dernière phase de développement ferroviaire. Celle-ci s'enclenche lorsque la Ville de Montréal s'aperçoit, en 1901, que le trafic transcontinental de passagers converge toujours vers la gare Windsor. Apparemment, la Ville demande au CP de remédier à cette situation. Le CP réagira par la mise en valeur des infrastructures de marchandises du complexe ferroviaire de la Place Viger. Par ce développement ferroviaire, la compagnie cherche aussi à répondre aux besoins croissants du trafic de marchandises de l'Ouest et à défendre sa position dans l'est de l'île à un moment où des compétiteurs potentiels émergent dans ce secteur. Cependant, des difficultés d'acquisition amènent le CP à réaliser un projet intermédiaire en 1907, le temps qu'il rassemble l'espace requis. En 1910, la compagnie possède un vaste territoire qui lui permet de transformer en totalité son complexe ferroviaire. La capacité des voies et des hangars est accrue, tandis que l'hôtel rénové voit sa capacité d'accueil augmenter. Cependant, la modeste annexe construite pour la nouvelle gare montre que les intérêts ferroviaires sont dorénavant concentrés dans l'ouest de la ville. L'impact de la construction de ce grand complexe ferroviaire sur les environs est énorme. Non seulement le relief d'origine est effacé, mais un milieu diversifié et débordant de vie est détruit.

Annexe 2 : Extrait du mémoire rédigé à propos du PPPVM au nom du Réseau
Histoire de l'Université du Québec à Montréal, 2005, p. 8.

Exemple de l'Annexe de la rue Berri de l'ancien complexe ferroviaire de la Place Viger
du Canadien Pacifique (1910-1911)²³

En 1910-1911, la cour ferroviaire de passagers du complexe ferroviaire de la Place Viger est reconfigurée. Pour tenir compte de cette nouvelle réalité, une annexe (1911, architecte Walter Painter) est ajoutée à la gare-hôtel Viger en guise de gare, alors que l'édifice d'origine est converti en hôtel (1912). Habituellement, les terminus urbains reçoivent une attention particulière. À cet égard, ils sont de taille monumental et expriment les nouvelles tendances architecturales. Or, l'annexe de la rue Berri est petite et sobre. Il était pourtant question à l'origine de construire une aile plus imposante. Que s'est-il passé? D'abord, des problèmes d'acquisition foncière retardent le projet. Ensuite, au moment de sa réalisation, l'annonce du Canadien Nord (CN) de construire son nouveau terminus au centre-ville ouest de Montréal en passant sous le mont Royal modifie les plans du Canadien Pacifique (CP). Ainsi, derrière son allure de rallonge anodine se dissimule le témoignage de l'abandon de l'intérêt du CP pour l'est de la ville de Montréal; dorénavant, il se concentrera sur la gare Windsor située non loin du nouveau terminus du CN. Malgré sa sobriété architecturale, on constate que la mode de l'architecture des Beaux-arts a exercé une influence sur son esthétisme comme en témoigne notamment les frontons et les pilastres décorant les portes de la façade principale.

²³ Pour en savoir plus lire Julie Duchesne, op.cit., chap. IV.