

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
à l'entrée du centre-ville

Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine



Table des matières

1. INTRODUCTION	iii
2. ÉVOLUTION DU SECTEUR	
• La ville <i>fortifiée</i> (XVIIIe siècle)	2
• La ville « <i>dégagée</i> » (Première moitié du XIXe siècle)	6
• La ville en construction (Seconde moitié du XIXe siècle)	10
• La ville industrielle (1880 à 1930)	16
• La ville classique (1930 à 1950)	24
• La ville en mutation (1950 à aujourd’hui)	30
3. PRINCIPES DE RECONSTRUCTION URBAINE	
• La problématique actuelle	40
• Les intersections	41
• Les liens transversaux	42
• Les liens longitudinaux	43
• La ville requalifiée (Vision 2012)	44
4. PLANS SYNTHÈSES	
• L’évolution du bâti (1731 à 2012)	48
• L’évolution de la trame et des barrières (1731 à 2012)	50
• L’évolution morphologique du secteur (1949 à 2012)	52

1. Introduction

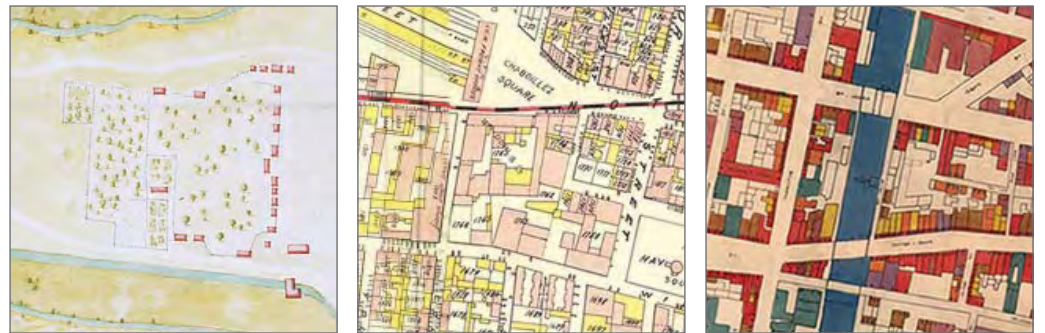
Fruit de la collaboration de l’agence Christian Thiffault Architecte et de la Société du Havre de Montréal, le présent document s’inscrit dans le cadre de la poursuite du projet de réaménagement de l’autoroute Bonaventure à l’entrée du centre-ville. Il vise à rappeler et à contextualiser les grands principes qui sous-tendent la proposition de transformation de l’autoroute en boulevard urbain, entre les rues Saint-Jacques et Brennan.

D’une part, l’étude propose un survol de l’évolution morphologique et historique du secteur, du XVIIIe siècle à nos jours, appuyé par une reconstitution de plans anciens et un relevé iconographique.

D’autre part, le document présente certains éléments de problématique mis en lumière par l’étude de l’évolution du secteur et expose les grands principes de reconstruction urbaine sur lesquels repose l’intervention proposée pour le corridor de l’autoroute Bonaventure.

Enfin, l’histoire du secteur et son devenir sont mis en liens par la présentation de plans synthèses qui résument le propos de l’étude.

2. ÉVOLUTION DU SECTEUR



La ville fortifiée – XVIIIe siècle



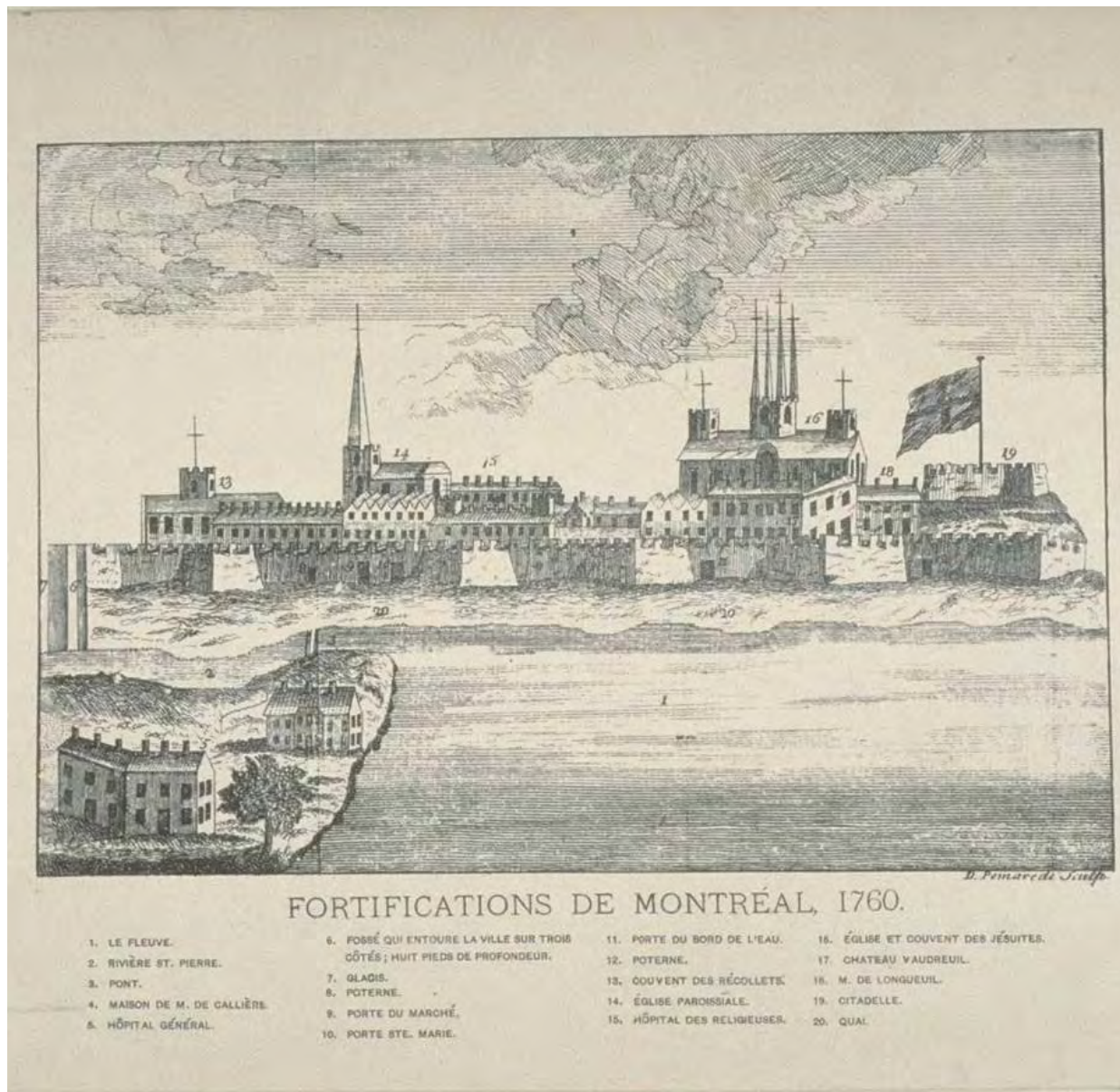
Extrait du Plan de Montréal par Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry. 1731.
Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.



Illustration de la construction des fortifications de Montréal.
Peinture de Lawrence Batchelor, 1933.
Bibliothèque et Archives Canada.



Plan de la ville et des fortifications par Richard Bennett. 1760.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

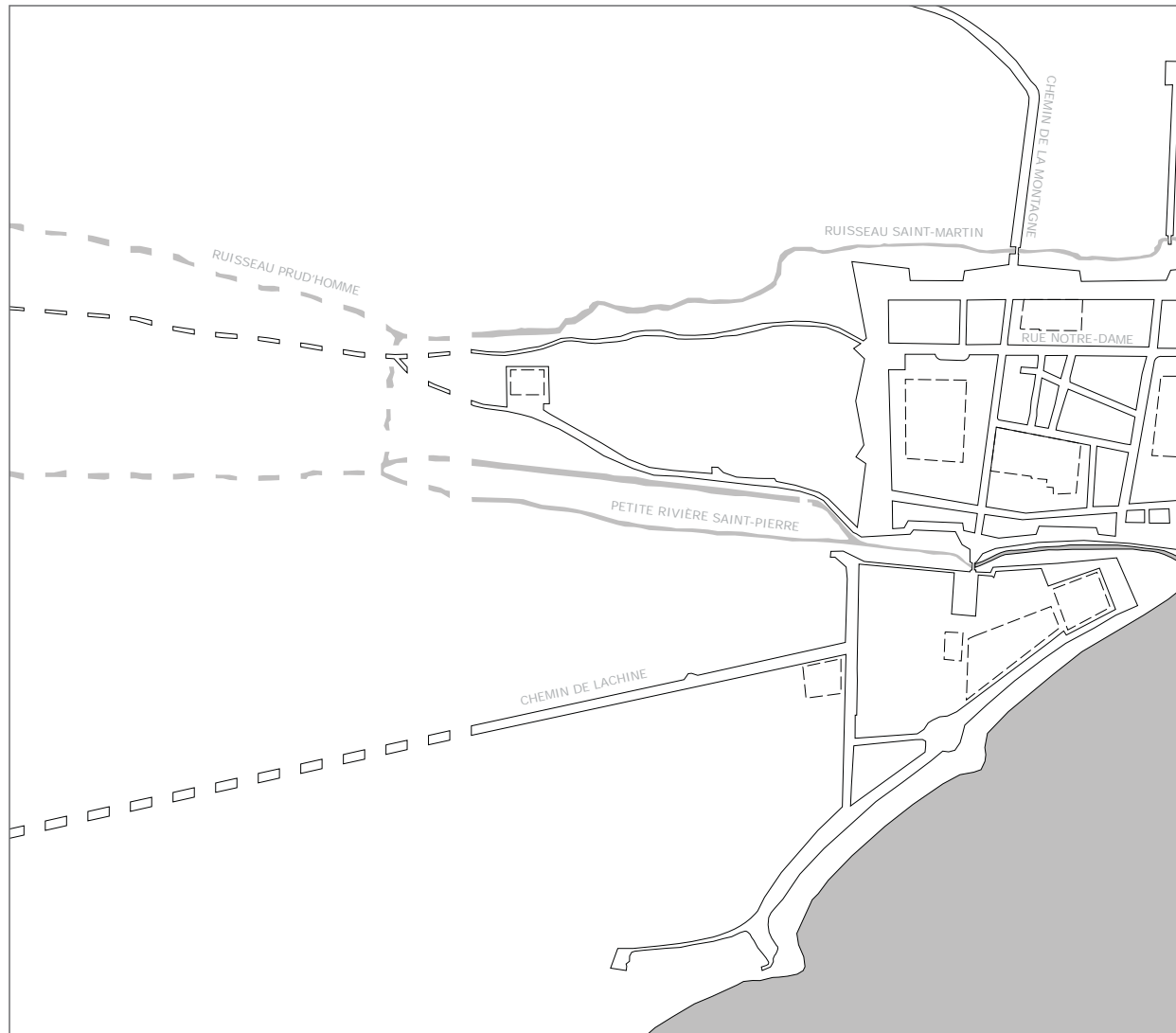


C'est à Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, ingénieur du Roi nouvellement arrivé dans la colonie, que l'on doit la réalisation des premières fortifications de Montréal. Il s'agira d'une enceinte dite à la Vauban érigée entre 1717 et 1744.

À la suite de l'incendie de 1721, qui détruit presque la moitié de la ville, une ordonnance oblige à construire en maçonnerie à l'intérieur des fortifications. Puisque seuls les plus fortunés en ont les moyens, plusieurs habitants n'ont d'autre choix que de s'établir à l'extérieur de l'enceinte. Cette législation engendre la création des premiers faubourgs montréalais.

Fortifications de Montréal en 1760.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Albums E.-Z. Massicotte.



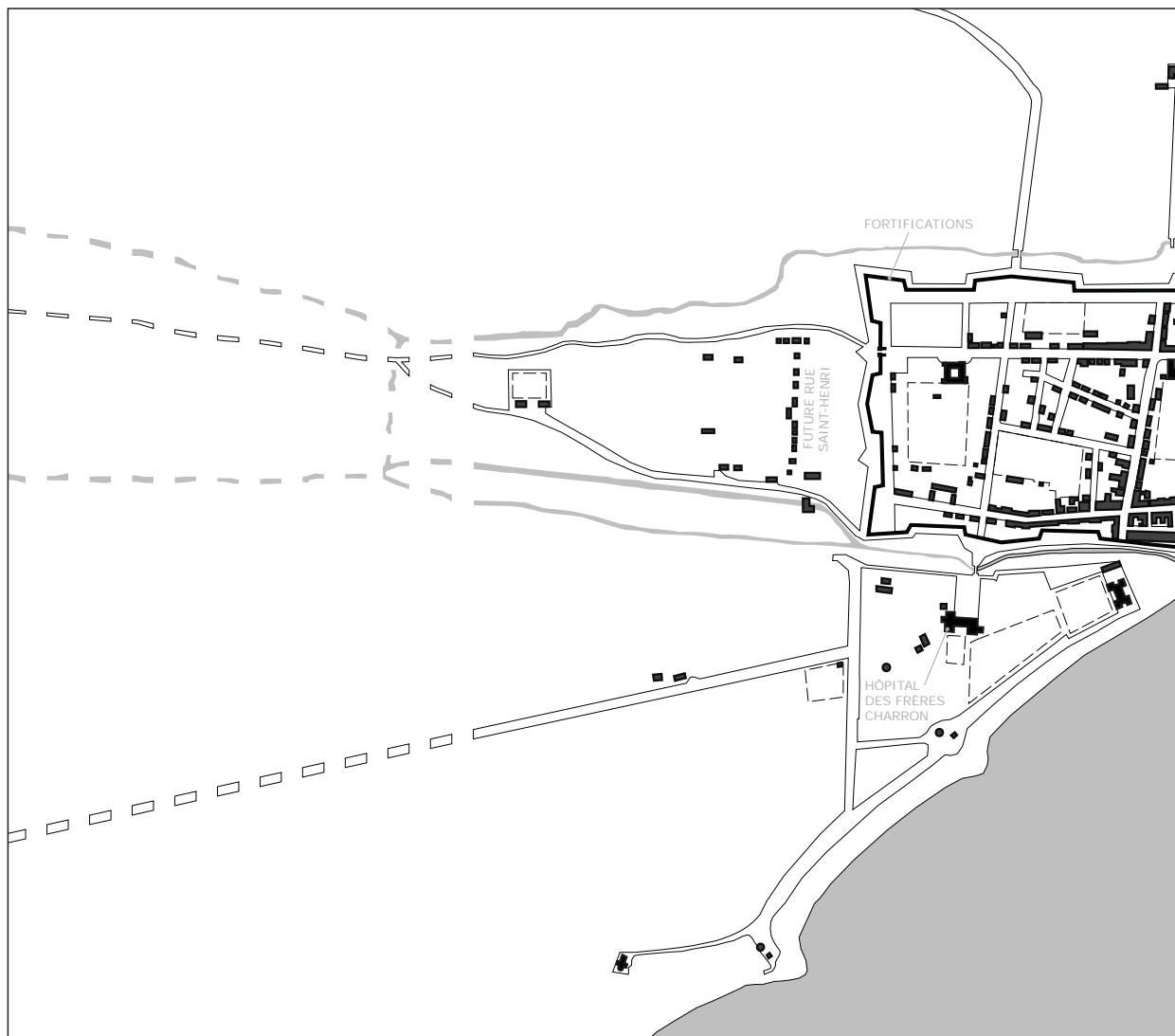
Représentation de la trame du secteur en 1731.

Archives nationales de France / Christian Thiffault Architecte

En 1731, le réseau de voirie est encore très peu développé à l'extérieur de la ville fortifiée.

À l'ouest, le faubourg des Récollets (ou faubourg Saint-Joseph) se constitue à la confluence du ruisseau Saint-Martin (à la hauteur de l'actuelle rue Saint-Antoine) et de la rivière Saint-Pierre (entre les actuelles rues Saint-Paul et William). Il ne compte que deux voies principales dont l'une se situe dans le prolongement de la rue Notre-Dame et du chemin du Roy.

Au-delà des cours d'eau de ceinture, deux voies majeures desservent le secteur et le relie aux villages de l'île : le chemin de la montagne et le chemin bas de Lachine, qui deviendra plus tard la rue Wellington.



En 1731, on dénombre une vingtaine de maisonnettes de bois dans le faubourg des Récollets, construites principalement le long des actuelles rue Notre-Dame et Saint-Henri.

Au sud de la rivière Saint-Pierre, le fief de Nazareth, essentiellement agricole, est constitué de terres basses régulièrement envahies par les glaces du fleuve et inondées au printemps. On y trouve notamment l'hôpital des frères Charron (1693) et quelques moulins à vent.

Autour de la ville, les fortifications tiennent lieu de barrière et sont bordée d'une zone non aedificandi utilisée comme réserve militaire.

Représentation de la trame du secteur, du cadre bâti et du tracé des fortifications, en 1731.

Archives nationales de France / Christian Thiffault Architecte

La ville « dégagée » – Première moitié du XIXe siècle



Extrait du Plan de la ville de Montréal par Joseph Bouchette. 1815.
Bibliothèque et Archives Canada.



Vue de la Place d'Armes en 1828.
Musée McCord.



Montréal en direction Est vers 1800, par Richard Dillon.
Musée McCord.



Vue de la plage boueuse du port de Montréal, vers 1825.
Estampe de William Henry Bartlett.
Musée McCord. Fonds William Henry Bartlett.



Vue de l'ancien canal de Lachine. Photo non datée.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Albums E.-Z. Massicotte.

Au début du XIXe siècle, les deux tiers de la population montréalaise (soit 6000 personnes) se concentrent dans les faubourgs lorsqu'on ordonne la démolition des fortifications. Les travaux, qui visent à dégager la ville et à faciliter la libre circulation des biens et des personnes, s'échelonnent de 1801 à 1817.

La démolition de l'enceinte est suivie de la réalisation du plan des commissaires, un plan d'aménagement des vastes surfaces libérées dont le but est de réparer les fractures laissées par les fortifications, d'embellir la ville, d'assainir les ruisseaux qui l'entourent et de réaliser certains travaux d'infrastructure et de canalisation destinés à contrer les inondations.

Dès lors, la ville s'ouvre vers ses faubourgs, qui sont graduellement intégrés au noyau urbain central, en plus de connaître une expansion significative le long de certains axes principaux : le chemin Saint-Laurent vers le nord, le chemin du Roy (rue Notre-Dame) vers l'est et l'ouest ainsi que le long du chemin bas de Lachine, le long des rives du fleuve.

À l'époque, au moment où le commerce du bois et du blé supplante celui des fourrures, le canal de Lachine devient un impératif pour les marchands britanniques de Montréal dont l'ambition est de faire de leur ville la principale porte d'entrée vers l'intérieur du continent. La construction de ce premier canal s'échelonne de 1821 à 1825. Il ouvrira la voie aux activités commerciales et de transbordement, tout en accueillant sur ses berges quelques-unes des premières manufactures d'envergure de la ville. Les quelque 500 ouvriers qui travaillent sur le chantier sont, pour la plupart, des Irlandais fraîchement débarqués à Montréal. Il s'agit de la première vague d'immigration massive dans l'histoire de la ville. Les Irlandais s'installent dans Griffintown, dans le faubourg des Récollets et dans le nouveau quartier Sainte-Anne qui jouxte le précédent à l'ouest, formant à la fois des ghettos ethniques et ouvriers.

Enfin, avec la création de la Commission du havre de Montréal en 1830, le secteur entre dans une nouvelle phase de développement. Au cours des décennies suivantes, de multiples travaux viennent métamorphoser le visage du port alors qu'au pied de la rue des Commissaires (actuelle rue de la Commune), la plage boueuse fait place à un ensemble de quais et de jetées qui se prolongent jusqu'à l'embouchure du canal de Lachine.



Représentation de la trame du secteur en 1815.
Bibliothèque et Archives Canada / Christian Thiffault Architecte

Suite à la démolition de l'enceinte, la rue McGill est tracée à l'ouest (Rue Saint-Augustin sur le plan). Toutefois, le canal qui doit relier la rivière Saint-Pierre à la rivière Saint-Martin et qui doit passer au milieu de la nouvelle rue, ne sera pas réalisé. Au nord, on voit apparaître le tracé de la future rue Craig (actuelle rue Saint-Antoine).

Au début du XIXe siècle, on procède au lotissement du fief de Nazareth, au sud de la rivière Saint-Pierre. Le mandat est confié par Mary Griffin à l'arpenteur Louis Charland, déjà associé à la réalisation du plan des commissaires. L'ensemble est baptisé Griffintown et ses rues reçoivent les noms de membres de l'aristocratie britannique (rues est-ouest) et de leurs titres (rues nord-sud). Premier lotissement planifié à Montréal, le plan ne prévoit pas de ruelles, un concept qui ne sera développé qu'à partir de 1880.

C'est immédiatement au sud de ce secteur que sera percé le canal de Lachine, entre 1821 et 1825.



Représentation de la trame du secteur, du cadre bâti et du tracé de la future rue McGill, en 1815.

Bibliothèque et Archives Canada / Christian Thiffault Architecte

Au cours de cette période, les Sulpiciens érigent le Petit Séminaire (1806) au nord de la rivière Saint-Pierre, sur un marécage remblayé avec les débris des fortifications.

Pendant toute la première partie du XIXe siècle, mis à part l'implantation de la brasserie Dow au square Chaboillez (1843) et l'aménagement d'un vaste marché au foin à la limite nord-est du faubourg (le futur square Victoria), le secteur demeure essentiellement résidentiel.

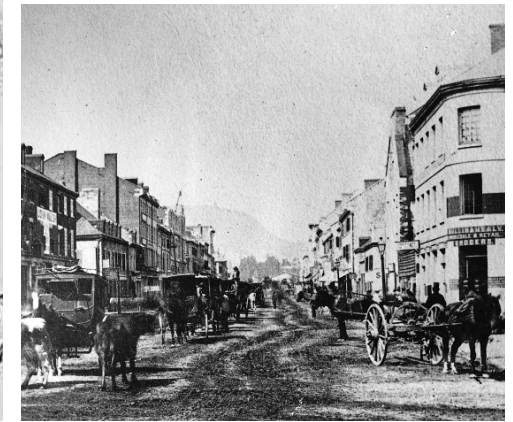
La ville en construction – Seconde moitié du XIXe siècle



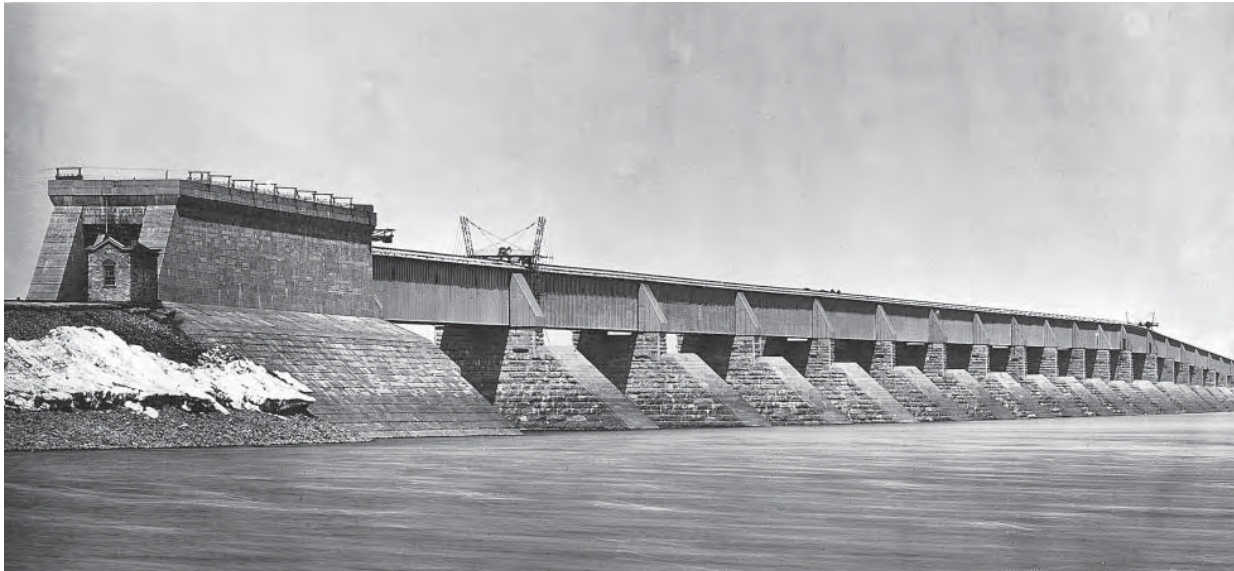
Extrait de la Carte topographique de la ville de Montréal par James Cane. 1846.
Musée McCord.



Vue de l'intersection des rues McGill et Saint-Jacques en 1858.
Musée McCord.



Vue de la rue McGill vers le nord, en 1859.
Musée McCord. Collection William Notman.



Le pont Victoria en 1873.
Musée McCord.

Au milieu du XIXe siècle, l'abolition du système commercial colonial et de la politique commerciale protectionniste du gouvernement britannique amènent le Canada à se tourner vers le marché américain pour développer son économie. La bourgeoisie montréalaise saisit alors rapidement les avantages du chemin de fer qui, contrairement à la voie fluviale, permet le transport des personnes et des biens à longueur d'année.

Une première ligne, propriété de la compagnie du Grand Tronc (GTR), relie Sarnia à Rivière-du-Loup et au port américain de Portland, libre de glace à l'année. La réalisation de ce projet s'accompagne de l'installation d'ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles (1854) et de la construction du pont Victoria (1854-1859).

Au niveau des aménagements portuaires, la seconde moitié du XIXe siècle est marquée par la construction du quai et du bassin Windmill Point (ou Pointe-du-Moulin) (1863) ainsi que par l'introduction du chemin de fer sur les terrains du port (1871).

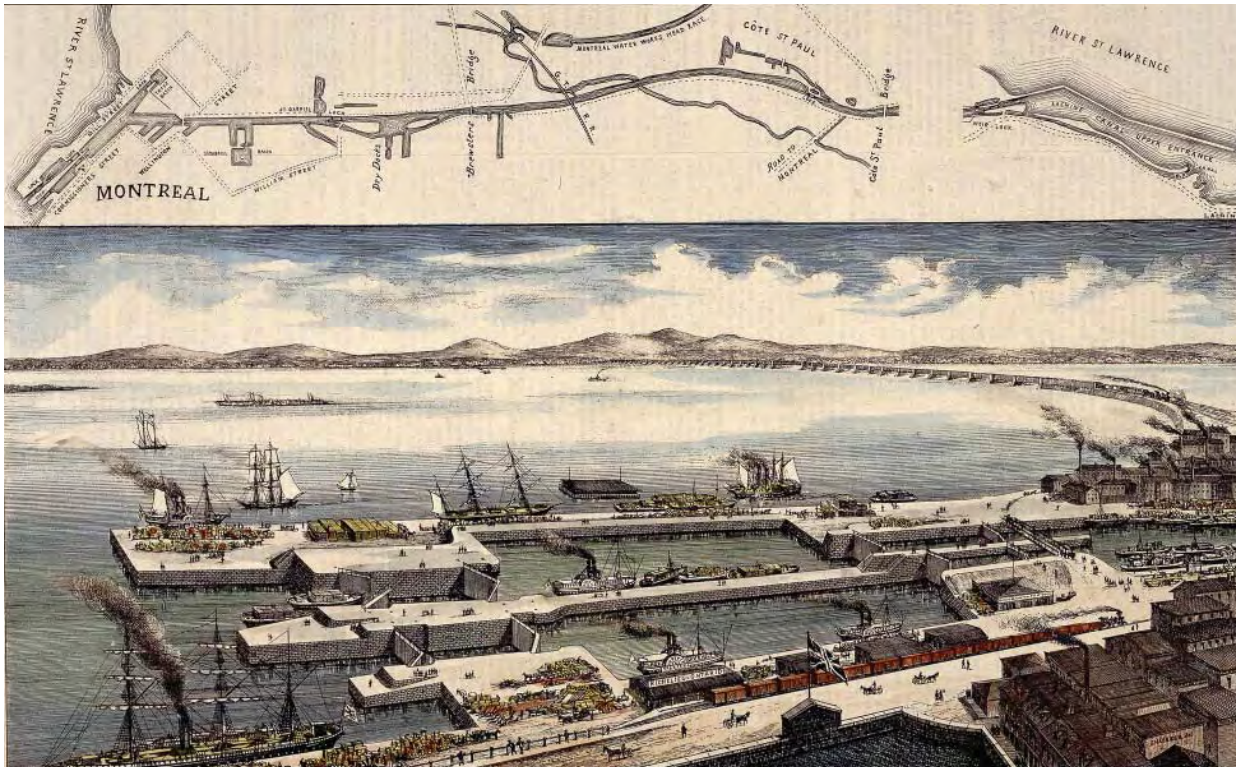
À partir de 1860, l'étroite convergence rail/navigation qui caractérise Montréal assure à la ville le titre de métropole du Canada pendant plus de 100 ans.



Le marché au foin (devenu le Square Victoria), en 1858.
Musée McCord.



Le marché Sainte-Anne, en 1839 (actuelle Place d'Youville). Le bâtiment, qui accueille le parlement du Canada Uni, est incendié en 1849. Musée McCord.



Améliorations au canal de Lachine, 1877. Illustration de Eugene Haberer. Musée McCord.

Entre 1843 et 1848, le canal de Lachine est élargi afin de permettre le passage de navires plus gros et d'atteindre un débit suffisant pour l'exploitation de l'énergie hydraulique à des fins industrielles. La voie devient le premier maillon d'une chaîne de canaux reliant l'océan Atlantique et les Grands Lacs. Son potentiel d'énergie hydraulique, jumelé à ses facilités de transport exceptionnelles, attire sur ses berges nombre d'usines, faisant rapidement du sud-ouest montréalais, et cela jusqu'à 1945, la plus grande concentration industrielle au Canada.

Entre 1873 et 1884, le canal est agrandi pour une deuxième fois et un grand plan d'eau baptisé bassin Peel est aménagé dans le principal coude du canal, entre les écluses 2 et 3 (Saint-Gabriel). À l'ouest du bassin Peel, on excave le bassin Wellington, le plus imposant du canal. Pour assurer le transport ferroviaire, le Canadien National (CN) construit le pont du Port, en 1879. Ce pont transforme le secteur en créant une barrière physique et psychologique le long de la berge ouest du bassin Peel.



Le canal de Lachine vers 1850 par James Duncan. Musée McCord.



Travaux aux écluses Saint-Gabriel du canal de Lachine, en 1877. Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Réparation de bateaux au canal de Lachine, en 1876. Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Au XIXe siècle, les inondations printanières dues aux embâcles sont monnaie courante dans la basse-ville. Afin de remédier à la situation, on surélève la rue de la Commune et l'on érige deux stations de pompage (station Craig, au pied de l'actuel pont Jacques-Cartier, et station Riverside, près de la rue Mill, 1887). Toutefois, la principale solution au problème réside dans le Guard Pier (jetée Mackay, 1891-1896), réclamé par les commissaires du havre depuis 1833. Cette digue de protection, longue de 1,6 kilomètre, permettra enfin de faire circuler les glaces du fleuve qui s'agglutinaient auparavant dans le port.



Inondation au Marché Sainte-Anne en 1870.

Musée McCord.



Scène d'inondation dans le Griffintown, 1873.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Albums E.-Z. Massicotte.



Inondation au square Chaboillez vers 1886.
Photographie de George Charles Arless.

Musée McCord.



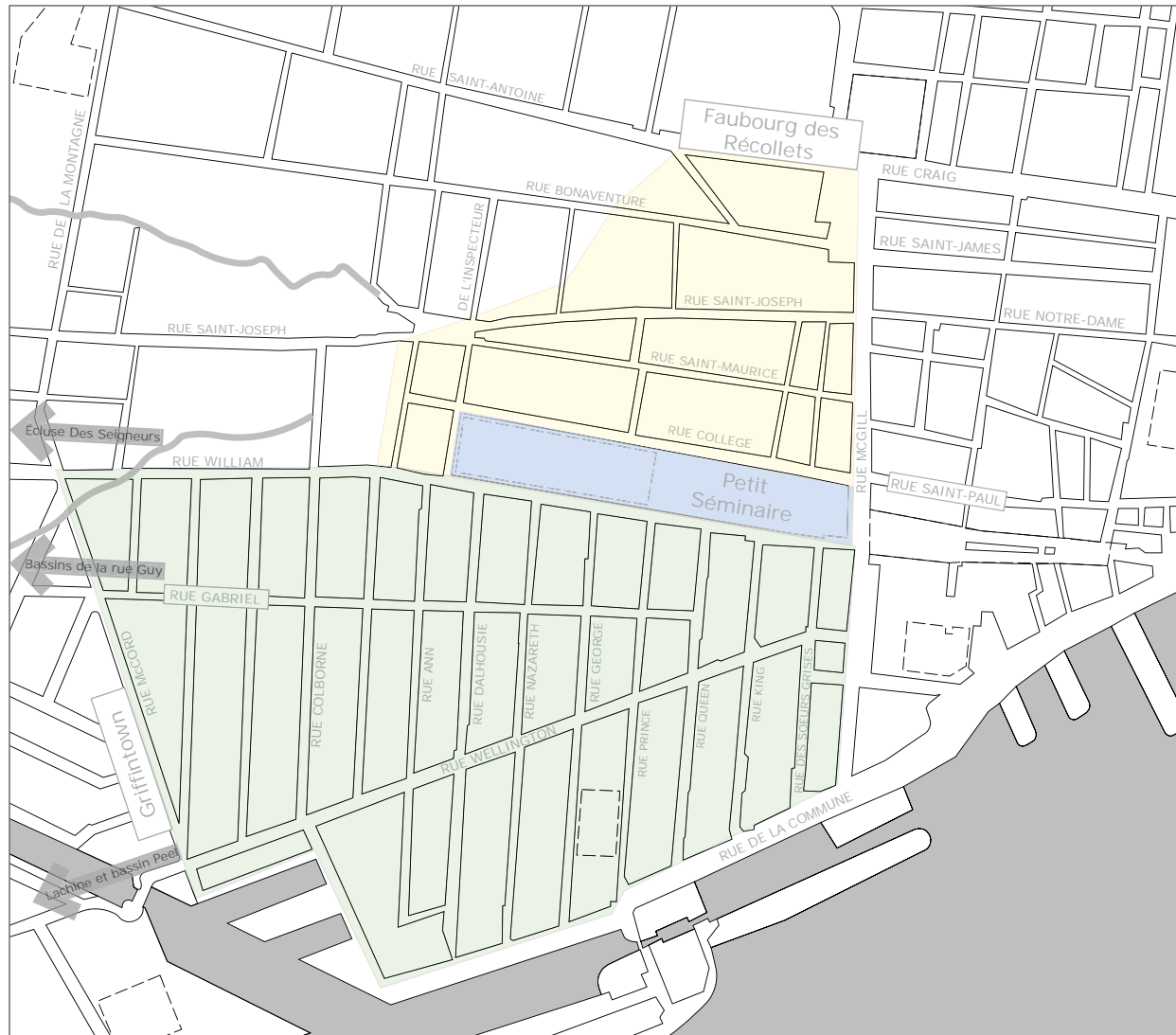
Inondation au square Chaboillez, 1888.
Photographie de George Charles Arless.

Musée McCord.



Inondation sur la rue de l'Inspecteur, face à l'église St. Stephen, en 1887.

Musée McCord.



Représentation de la trame du secteur en 1846.
(En couleur, les limites approximatives des secteurs, avant la création du Quartier Saint-Anne en 1845.)
Musée McCord / Christian Thiffault Architecte

Au milieu du XIXe siècle, une part importante des aménagements proposés dans le plan des commissaires ont été réalisés. On remarque notamment que les rivières Saint-Pierre (sous l'actuelle place d'Youville) et Saint-Martin (sous la rue Saint-Antoine) ont été canalisées, d'abord en surface, puis en souterrain.

Le réseau de voirie des faubourgs est complété. Bien que l'orientation du faubourg des Récollets et du Griffintown diffèrent, l'ensemble se présente essentiellement comme une trame peu hiérarchisée dans le sens Nord/Sud. Les rues principales (Wellington, William, Saint-Paul, Notre-Dame, etc.) expriment l'importance des liaisons Est/Ouest entre la vieille ville, les faubourgs et les éléments constitutifs du canal de Lachine (les bassins et les écluses).



Représentation de la trame du secteur et du cadre bâti en 1846.

Musée McCord / Christian Thiffault Architecte.

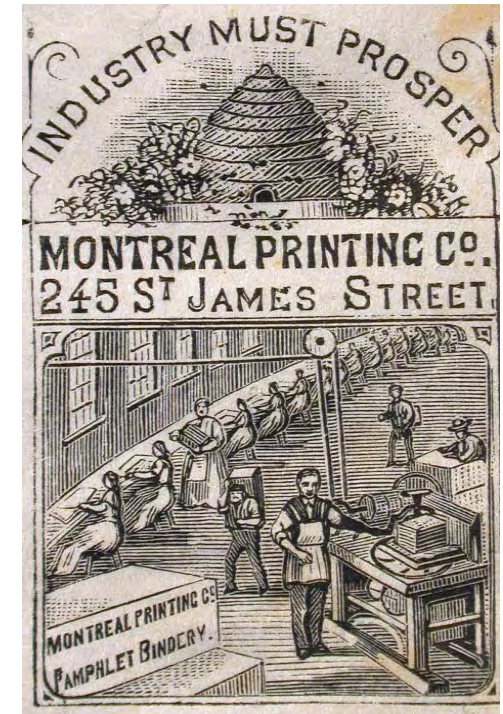
En 1845, l'ancien faubourg des Récollets, le terrain du Petit Séminaire ainsi que le fief de Nazareth (Griffintown) sont regroupés et intégrés au nouveau quartier de Sainte-Anne, lequel inclut également une partie de Pointe-Saint-Charles. Situé de part et d'autre du canal de Lachine et adjacent aux installations portuaires, le quartier se développe au rythme de l'industrialisation, des grands chantiers et de la mise en place d'un réseau ferroviaire continental.

Par ailleurs, suite à l'adoption du plan des commissaires, les lots expropriés jadis pour les fins de l'érection des fortifications sont rétrocédés aux descendants et aux ayants droit des anciens propriétaires, ce qui permet la consolidation du cadre bâti de part et d'autre de la rue McGill.

La ville industrielle - 1880 à 1930



Extrait de l'Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard par A.R. Pinsoneault. 1907.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Publicité de la Montreal Printing Co. à la fin du XIXe siècle.
Musée McCord.



La H.R. Ives & Co sur la rue King, dans le faubourg des Récollets. Dessin de 1874.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Vue à vol d'oiseau de la ville industrielle, en 1888. Anonyme.
Musée McCord.

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, et de façon marquée à partir de 1880 avec le second élargissement du canal de Lachine, Montréal devient une ville industrielle, propulsée par le développement important des installations portuaires et ferroviaires.



Fonderies du faubourg des Récollets.
Dessin de 1891.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



La Eagle Foundry sur la rue King, dans le faubourg des Récollets. 1905.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Vue vers l'ouest de la rue des Commissaires et des installations portuaires, en 1895.
Archives du Port de Montréal. Collection Archives nationales du Canada.



Rue de la Commune, près de la rue d'Youville, vers 1910.
Musée McCord.



La rue McGill vers 1910.
Musée McCord.



Le silo no 1 en 1915.
Archives du Port de Montréal.

À cette époque, le paysage portuaire est transformé par la construction de jetées, de silos à grain et d'entrepôts en hauteur. Les premiers silos en bois, érigés par le Canadien Pacifique en 1885, sont remplacés par des constructions d'acier reposant sur des piliers de béton. Le silo no 1, érigé devant la place Royale en 1904 (et démolé en 1982), ainsi que la partie centrale du silo no 5, érigé pour le Grand Tronc en 1906, sont de ce type.

En 1912, une autre révolution s'opère avec la construction, face au marché Bonsecours, du tout premier silo au monde entièrement fait de béton, cité par Le Corbusier dans l'ouvrage « Vers une architecture » (silo no 2, démolé en 1978). Grâce à ces équipements, le port de Montréal devient, à la fin de la Première Guerre mondiale, le plus grand port céréalier d'Amérique du Nord.



Vue Nord-est depuis la cheminée de la centrale de la Montreal Street Railway, en 1896. Au centre, la gare Bonaventure et au sud, la rue Notre-Dame.
Musée McCord.



Vue Est du faubourg des Récollets, entre les rues Notre-Dame et William, et de la partie nord du Griffintown, en 1896.
Musée McCord.



Vue de la ville, du pont Victoria, du canal de Lachine et du port, en 1892.
Musée McCord.

Principaux quartiers industriels et ouvriers de Montréal, les anciens faubourgs connaissent des transformations radicales dans la seconde partie du XIXe siècle. Le Griffintown et le faubourg des Récollets accueillent des industries très variées dont d'importantes fonderies telles que la Ives and Allen (1864-1872) et la fonderie Darling (1909).

La vocation commerciale s'intensifie dans la partie nord du faubourg des Récollets qui devient, au tournant du XXe siècle, le lieu privilégié des grossistes et des marchands.

Les conditions de vie difficiles dans les anciens faubourgs, aggravées par le voisinage des usines, incitent rapidement les résidents à délaisser le secteur au profit de quartiers plus salubres, un mouvement qui est facilité par l'arrivée du tramway électrique en 1892. Les familles ouvrières sont repoussées à la périphérie, notamment vers les communautés de Sainte-Anne, Saint-Gabriel, Sainte-Cunégonde et Saint-Henri-des-Tanneries.



Le canal de Lachine dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, en 1920. L'énergie hydraulique permet l'implantation de la raffinerie de sucre Redpath et de la meunerie Ogilvie.

Musée McCord.



L'industrialisation aux abords du canal de Lachine, vue depuis la cheminée de la centrale de la Montreal Street Railway, en 1896.

Musée McCord.



Vue du Square Chaboillez en 1911.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Albums E.Z. Massicotte.



Vue Sud dans l'axe de la rue McCord (future rue De la Montagne), à la limite Est du Griffintown, en 1896. En arrière-plan, le pont Victoria.

Musée McCord.

Tout au long du XIXe siècle, Montréal brise de tristes records en matière de salubrité publique parmi les pays industrialisés. Les conditions sanitaires y sont déplorables pour les ouvriers et leurs familles. Le service de collecte des ordures demeure déficient, l'eau potable se fait rare, sans compter que la plupart des logements bâtis au sud de la rue Saint-Antoine n'ont toujours pas de salle de bains en 1895.

Dans Griffintown, l'un des pivots de l'industrialisation montréalaise, entrepôts, manufactures, fonderies et voies ferrées sont implantés parmi les habitations. Logements insalubres, fumée des usines, odeurs nauséabondes, inondations et épidémies (choléra, typhus, variole) caractérisent alors le quartier. À cette époque, l'assainissement des faubourgs devient l'une des principales préoccupations du conseil de ville.



Maison de la rue Barré, Griffintown, en 1903.
Musée McCord.



Maison ouvrière en piteux état et dépourvue de cour.
Musée McCord.



Maison de fond de cour, typique des quartiers ouvriers de Montréal entre 1880 et 1920. Photo de 1903.
Musée McCord.



Maison ouvrière du quartier Sainte-Anne. Photo de 1903.
Musée McCord.



Maison de bois abritant un commerce. Photo de 1903.
Musée McCord.



Représentation de la trame du secteur en 1907.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec / Christian Thiffault Architecte

L'époque industrielle fait place à une présence accrue du ferroviaire le long du port et près du canal de Lachine (voir plan page ci-contre). De nombreuses voies ferrées longent désormais la rue De la Commune et vont desservir les nouveaux quais. Dans le sud du Griffintown, les îlots situés entre les rue Ann et Prince sont désormais traversés par la rue Brennan, qui devient le lien ferroviaire entre le port de Montréal et le pont Victoria à compter de 1871.

Au nord, entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine, la trame est reconfigurée pour accueillir la gare Bonaventure. Construite en 1888, la gare sera incendiée le 1er mars 1916.

Le port et le canal de Lachine sont à leur apogée et leur développement transforme le paysage. C'est notamment à cette époque qu'on donne au bassin Peel sa configuration actuelle et qu'on creuse le bassin Wellington. Au sud de la rue De la Commune, l'immense quai Windmill est construit.



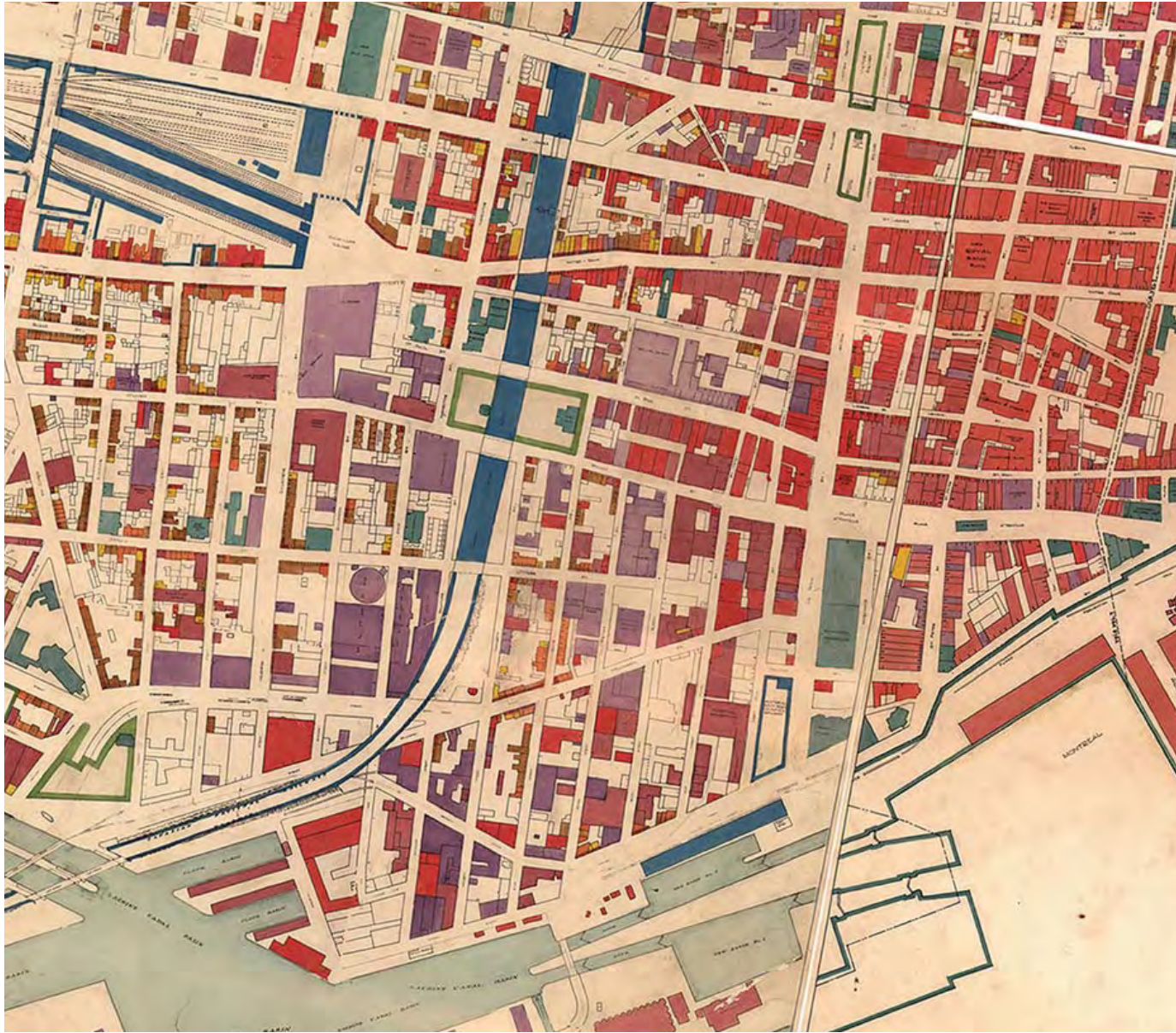
Représentation de la trame du secteur, du cadre bâti et des principales voies ferrées en 1907.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec / Christian Thiffault Architecte

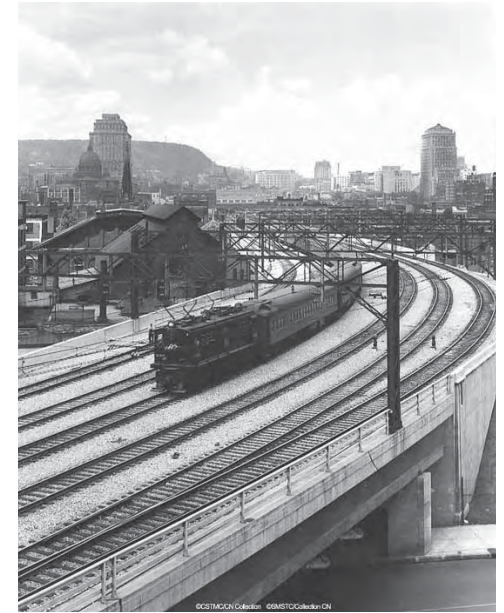
Au tournant du XX^e siècle, la densification des quartiers ouvriers marque le changement de vocation des anciens faubourgs. Les implantations de type résidentiel sont de plus en plus rares et font plutôt place à de vastes complexes industriels qui occupent la totalité des îlots.

Parmi ces développements intensifs, quelques espaces publics font figure d'exception. Au nord de la rue William, sur l'ancien terrain du Petit Séminaire, on trouve un marché au foin (en jaune sur le plan) alors qu'au niveau de la rue Craig, le Square Victoria est aménagé (en vert). Le long de la rue Notre-Dame, à l'ouest de la rue de l'Inspecteur, le Square Chaboillez dessert la gare Bonaventure (en orangé).

La ville classique - 1930 à 1950



Extrait du Plan d'occupation du sol de 1949.
Ville de Montréal



Vue d'une locomotive électrique tirant un train de voyageurs, au-dessus de la rue Wellington. Photo non-datée.
Archives du Canadien National.



Vue vers l'Est du bassin Peel, des installations portuaires, d'une partie des anciens faubourgs et de la construction du viaduc ferroviaire du CN, vers 1940.
Archives d'Hydro-Québec.

La crise boursière de 1929, qui allait engendrer une crise économique et sociale pendant les dix années suivantes, aura un impact considérable sur le secteur comme sur l'ensemble du monde occidental. Les autorités du port se poseront des questions sur l'acheminement des immenses réserves de nourriture entreposée dans le havre aux populations d'Amérique qui crient famine. Ces mêmes autorités devront décider du sort des milliers de personnes en détresse qui fuient l'Europe hitlérienne en direction du Canada et des États-Unis. L'heure est aux décisions d'envergure nationale.

Afin de créer des emplois pour les milliers de chômeurs montréalais issus de la crise, le maire de la métropole canadienne, Camillien Houde, entreprend des travaux municipaux qui auront un impact durable sur la ville (le Jardin botanique, plusieurs bains et marchés publics).



Vue du terminus de la Montreal & Southern Counties Railway, le long de la rue des Soeurs Grises, au sud de la rue Wellington.
California State Railroad Museum. Tiré de la publication «Montreal & Southern Counties Railway Co.» par J.R. Thomas Grumley (2003).

Le Canadien National (CN), né en 1923 de la fusion de plusieurs compagnies ferroviaires, entretient de grands projets pour Montréal. À la fin des années 1920, il amorce la construction d'un viaduc ferroviaire devant relier le pont Victoria et l'ancienne cour de triage du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles, à un vaste complexe Art déco au centre-ville, semblable au Rockefeller Center de New York. Le projet comprend un hôtel et plusieurs tours à bureaux qui sont localisés au point de jonction du viaduc et des voies du tunnel sous le mont Royal.

La crise force cependant l'interruption des travaux et, à l'époque, seuls le viaduc et la gare incluse dans le concept original sont réalisés (1938-1943). La construction nécessite la démolition de tous les bâtiments entre les rues Nazareth et Dalhousie. Dès lors, la rampe d'accès ferroviaire surélevée divise Griffintown et l'ancien faubourg des Récollets, sans toutefois briser complètement la continuité du tissu urbain, comme en témoignent les photos d'époque présentées ci-contre.



Vue aérienne du faubourg des Récollets pendant la construction du viaduc ferroviaire du CN. Photo de 1941. Canadian Airways Limited.



Passage du viaduc ferroviaire au-dessus des rues Saint-Antoine, St-James et Notre-Dame. Archives du Canadien National.



Vue aérienne des anciens faubourgs, du canal de Lachine, du bassin Peel, du viaduc ferroviaire du CN et de la jetée Pointe-du-Moulin, en 1949.

Archives du Port de Montréal.



Représentation de la trame du secteur en 1949.

Ville de Montréal / Christian Thiffault Architecte

Entre les années 1930 et 1950, l'intervention physique la plus marquante pour le secteur est sans contredit la construction, au coeur des faubourgs, du viaduc ferroviaire du CN.

Au sud du Griffintown, la rue Wellington est déplacée vers le nord entre les rues McCord et Nazareth, dans l'axe de l'ancienne rue Smith (voir plan de 1907). Entre la rue Wellington et William, la trame demeure inchangée, l'ouvrage ferroviaire étant érigé au centre des îlots existants, entre les rues Dalhousie et Nazareth. Enfin, au nord de la rue William, l'impact en terme de morcellement de la trame est plus important dû à l'orientation Est/Ouest des îlots du faubourg des Récollets (voir page ci-contre).



Représentation de la trame, du cadre bâti et des principales voies ferrées du secteur, en 1949.
Ville de Montréal / Christian Thiffault Architecte

La construction du viaduc ferroviaire nécessite la démolition d'îlots entiers du Griffintown, au sud de la rue William. Au nord, dans le faubourg des Récollets, il scinde l'îlot du marché au foin, s'insérant entre la zone de marché et le nouveau bain public de la rue Duke. Entre les rues Saint-Paul et Saint-Maurice, la construction entraîne plusieurs démolitions mais épargne de justesse deux églises situées le long de la rue de l'Inspecteur.

Cependant, malgré son impact important sur le cadre bâti du secteur, le fait que l'ouvrage enjambe la trame existante et qu'il comporte une sous-structure habitée contribue à maintenir une certaine continuité urbaine le long des axes Est/Ouest.

Par ailleurs, notons la présence, dans l'emprise de l'ancien tracé de la rue Wellington et le long de la rue Brennan, des voies ferrées empruntées par la Montreal Southern Counties Railway (M&SC). Devenue une filiale du CN en 1923, la M&SC (1910-1956) offrait un service de train de banlieue entre Montréal et la Rive-Sud (Saint-Lambert, Longueuil, Greenfield Park, etc.) ainsi qu'une liaison régionale vers Granby. Les trains empruntaient le pont Victoria et terminaient leur itinéraire au terminus de Montréal, sur la rue McGill.

La ville en mutation – 1950 à aujourd'hui



Photographie aérienne du secteur en 2005.
Ville de Montréal



Vue vers le Sud des travaux de construction de l'autoroute Bonaventure.

Archives La Presse



Graffiti sur un mur du Griffintown, vers 1970. Photo de David Wallace Marvin.
Musée McCord.



Vue vers l'Est du Griffintown, d'une partie du faubourg des Récollets et du canal de Lachine en 1962, quelques années avant la construction de l'autoroute Bonaventure et de l'île Notre-Dame.
Archives du Port de Montréal.

L'élection de Jean Drapeau à la mairie (1954-1957 et 1960-1986) secoue la ville, figée dans un certain immobilisme depuis 1930. La plus grande réalisation de cette période est sans contredit la tenue de l'Exposition universelle de 1967, un événement de première importance à l'échelle planétaire qui a attiré plus de 50 millions de visiteurs entre le 28 avril et le 27 octobre 1967.



Vue aérienne de la construction de l'autoroute Bonaventure, des accès à l'autoroute Ville-Marie et de la Place Bonaventure, en 1966. Ville de Montréal. Gestion de documents et archives.

Les pressions considérables visant à doter le Midwest industriel d'un meilleur accès à l'océan Atlantique vont déboucher sur la création de la titanesque Voie maritime du Saint-Laurent (1954-1959), dont la construction sera financée à la fois par les États-Unis et le Canada. Devant la taille de plus en plus imposante des bateaux, le canal de Lachine devient dès lors un couloir de navigation obsolète. En 1970, il ferme complètement, et une partie de ses bassins et écluses sont remblayés.

À la même période, les travaux entrepris en prévision de l'Expo 67 (autoroute, rampes d'accès, métro, etc.) entraînent la démolition de deux cents bâtiments dans le Griffintown et le faubourg des Récollets. L'implantation de l'autoroute Bonaventure vient alors accentuer l'effet de rupture déjà créé par le viaduc du CN, rendant difficile toute continuité de l'activité urbaine. Dès lors, l'appellation faubourg des Récollets désigne le secteur situé à l'est de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Saint-Jacques au nord, McGill à l'est et de la Commune au sud.

À partir de 1975, la plupart des activités portuaires sont relocalisées à l'est du Vieux-Montréal, ce qui permettra d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve. C'est en 1992, à l'occasion des festivités du 350e anniversaire de Montréal, que sont inaugurés les nouveaux aménagements du Vieux-Port de Montréal, conçu comme un parc urbain en rives, voué à la promenade et à la détente.

Le canal de Lachine est intégré au réseau des lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada dès le milieu des années 1970. Une piste cyclable est aménagée sur les berges et les deux premières écluses sont partiellement excavées (1984). En 1997, le gouvernement fédéral et ses partenaires s'engagent dans



L'entrée du canal de Lachine remblayée, au niveau du pont de la rue Mill.



Construction de la traversée du bassin Peel en 1966. Archives La Presse.



Construction de la traversée du bassin Peel et du passage au-dessus de la rue Brennan. Archives La Presse.



Vue de l'entrée du canal de Lachine et de la partie ouest du Vieux-Port à partir du Silo no 5, en 2005.

Société du Havre de Montréal.



La phase 8 de la Cité Multimédia, à l'angle des rues Brennan et Duke.

Marc Cramer / Société de Développement de Montréal.



Immeubles et aménagements publics du QIM, le long de la rue University.

Jonathan Picard, QIM.

un ambitieux projet de revitalisation du canal dont la première phase de réalisation est marquée par l'excavation du bassin Peel (2001), la restauration des écluses et le retour de la petite navigation de plaisance, au printemps 2002.

Au cours des années 1990, la revitalisation du Vieux-Montréal et du canal de Lachine, le déplacement des activités portuaires vers l'est et le réaménagement du Vieux-Port produisent des effets d'entraînement dans les faubourgs.

Dans un premier temps, les stratégies immobilières et économiques incitatives de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec conduisent à la création de la Cité Multimédia, un projet qui a pour effet de requalifier une partie importante du faubourg des Récollets. Contrairement aux nombreux plans directeurs précédemment proposés pour le secteur, le projet mise sur le maintien

de la trame de rue existante et la conservation de bâtiments. Cette revitalisation s'accompagne de plusieurs projets de développement résidentiel prestigieux : Quai de la Commune, Nouvel Europa, McGill Ouest, M9, etc.

Au nord du faubourg des Récollets, la construction du Centre de commerce mondial ainsi que le déménagement du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, organisme de l'ONU) et de celui de l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) marquent la naissance du projet Quartier International de Montréal (QIM). Les investissements réalisés dans ce secteur, notamment dans les aménagements d'espaces publics, ont par ailleurs favorisé le développement de nombreux projets résidentiels dans le secteur tels que le Unity 2 et le Southam Mosaïque.

Enfin, le secteur Griffintown, délimité à l'est par l'autoroute Bonaventure et à l'ouest par la rue De la Montagne, au nord par l'autoroute Ville-Marie et au sud par le canal de Lachine, est également en phase de requalification. Bien que toujours truffé de stationnements, le secteur a bénéficié, au cours de la dernière décennie, de l'arrivée de l'École de technologie supérieure (ETS) et de ses résidences d'étudiants et de la réalisation d'un projet résidentiel de 1500 unités de logement au nord du secteur (Les Cours Chaboillez, la Terrasse Windsor et les lofts Lowney's). De plus, il profite désormais d'un nouveau lien entre le centre des affaires, le bassin Peel et le Vieux-Port, rendu possible par le raccord récent des rues Peel et De la Commune.

Le Griffintown est présentement dans la mire d'un promoteur qui souhaite y développer un vaste ensemble immobilier constitué d'unités résidentielles et de surfaces commerciales (1,3 milliard\$).

En 1967, l'autoroute Bonaventure était la principale voie d'accès au site de l'exposition universelle et constituait une voie d'accès majeure au centre-ville pour les automobilistes en provenance de l'ouest de Montréal (via l'autoroute 20, achevée en 1967), du nord (via l'autoroute Décarie, 1959-1967) ou de la Rive-Sud (via le pont Champlain, 1957-1962).

Avec l'ouverture de l'autoroute Ville-Marie au cours de années 1970, son rôle est devenu moins crucial mais encore à ce jour, l'autoroute Bonaventure représente une voie d'approche privilégiée au pont Champlain ainsi qu'une importante voie d'entrée de ville.



L'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, en 2005.

Société du Havre de Montréal.



Vue vers l'Est du Griffintown, du faubourg des Récollets et de l'emprise occupée par le viaduc ferroviaire et l'autoroute Bonaventure.

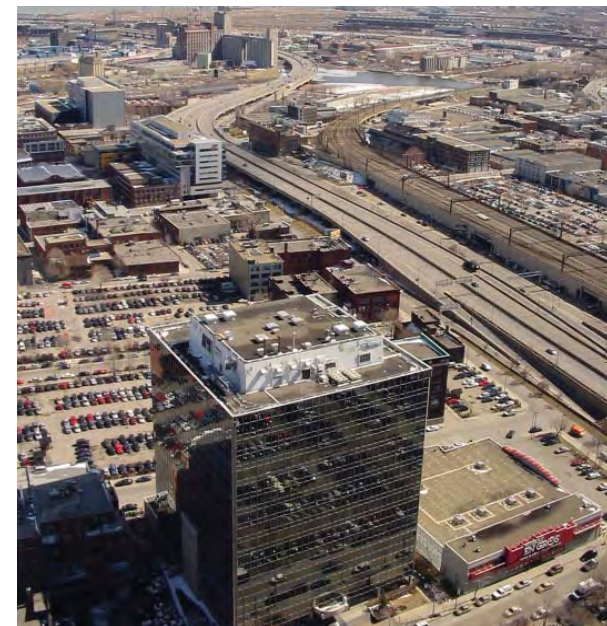
Société du Havre de Montréal.

Lorsqu'elle était aggravée par la rencontre de cofres bien garnis, la fièvre moderniste dont ont souffert la plupart des administrations municipales nord-américaines au cours des années d'après-guerre menait inexorablement à la destruction de pans de ville entiers au nom de la sacrosainte modernité. Les autoroutes urbaines, élevées ou en tranchée, constituent probablement le principal héritage de cette époque progressiste. Mises au service du désengorgement des centre-villes et du développement des nouvelles banlieues, ces infrastructures de béton étaient érigées sans considération pour l'échelle humaine et ont dans la plupart des cas mené à une déstructuration du tissu urbain et à un isolement des secteurs riverains (waterfronts).

Force est de constater que, plutôt que de régler les problèmes de congestion dans les quartiers centraux, ces autoroutes ont probablement contribué à les amplifier en facilitant un étalement urbain qui participait à l'accroissement du parc automobile.

La plupart de ces autoroutes ont été construites au cours des années 1960 et sont maintenant dans un état lamentable, après avoir supporté le passage de millions d'automobiles et avoir été recouvertes de tonnes d'abrasifs. Face à la décision de procéder aux onéreux travaux de réhabilitation qui s'imposent, plusieurs villes font aujourd'hui le choix de déplacer ces autoroutes, de les démanteler et de les transformer en boulevards, ou de les recouvrir et de reconstruire les îlots créés. En éliminant les fractures créées par les autoroutes, en retissant le tissu urbain et en reconnectant les villes à leurs cours d'eau, les administrations municipales ont désormais placé le respect de l'échelle humaine au rang de leurs priorités.

Vestige d'une époque révolue, l'autoroute Bonaventure est l'une des dernières autoroutes surélevées construites en Amérique du Nord.



Vue vers le sud des vastes stationnements du faubourg des Récollets, en 2003.

Société du Havre de Montréal.



Vue du *no man's land* créé par l'emprise de l'autoroute, au sud de la rue Saint-Jacques.

Société du Havre de Montréal.



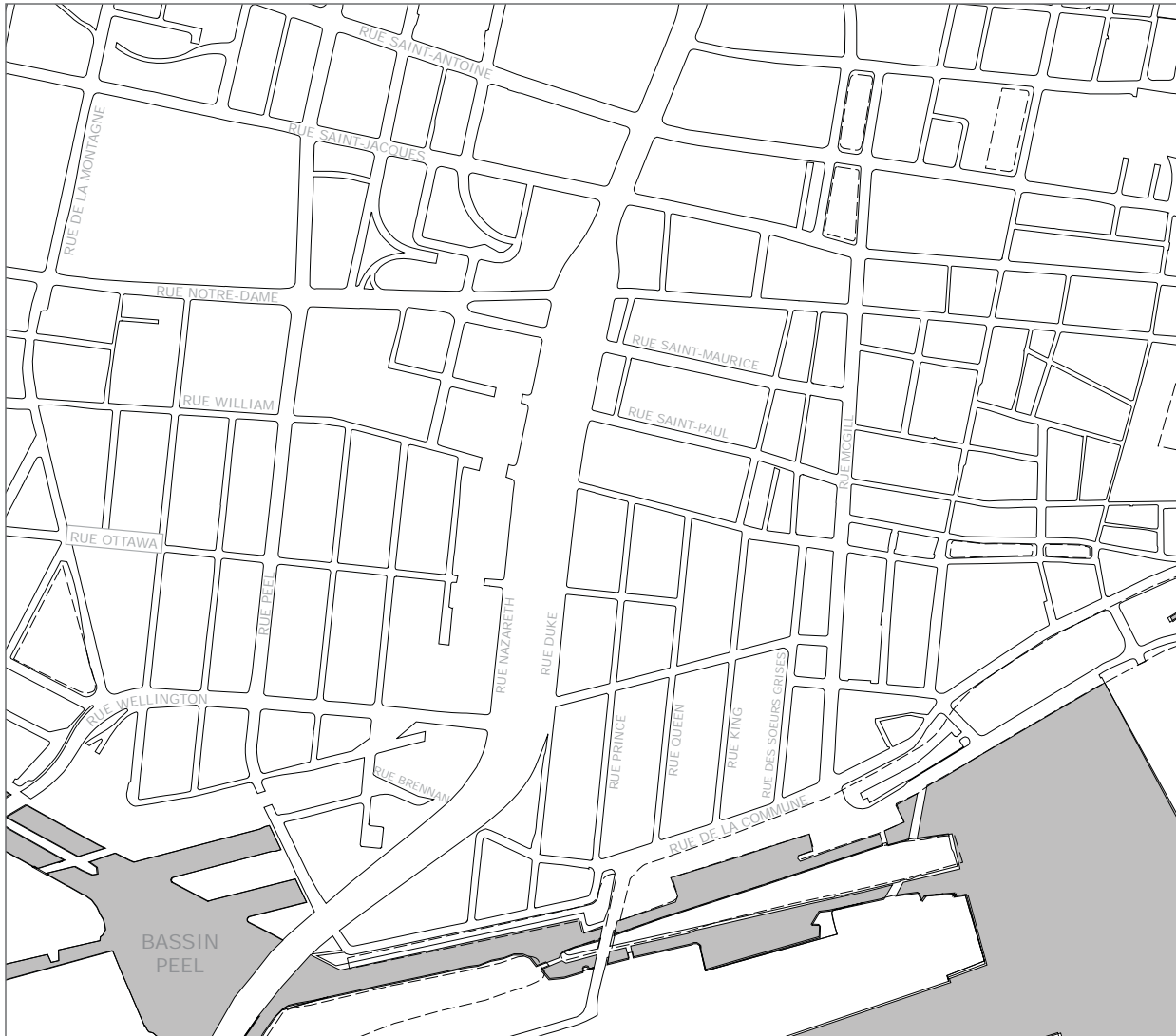
Vue vers le nord de la structure élevée de l'autoroute, à l'intersection des rues Brennan et Nazareth.

Société du Havre de Montréal.



Le passage sous les structures, au niveau de la rue

Banque d'images Annie Laurin.



Représentation de la trame du secteur en 2005.

Ville de Montréal / Christian Thiffault Architecte

Le plan de la trame actuelle du secteur illustre bien l'envergure de la brisure causée par la présence de l'autoroute Bonaventure. Il témoigne également de la déstructuration causée par l'enchevêtrement de voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie, au nord-est du Griffintown.

Au sud de Notre-Dame, de part et d'autre de l'autoroute, la trame demeure relativement inchangée, si ce n'est l'ajout de deux petits tronçons d'orientation Nord/Sud dans la partie nord du faubourg des Récollets. De façon générale, on reconnaît bien la configuration des anciens faubourgs, désormais scindés en deux.

À noter qu'au nord, dans le Quartier International, les travaux d'embellissement du domaine public et de reconfiguration de la voirie ont permis, au début des années 2000, de redonner au Square Victoria sa configuration originale (voir plan de 1907.)



Représentation de la trame, du cadre bâti et des principales voies ferrées du secteur ainsi que de l'emprise du viaduc ferroviaire et de l'autoroute Bonaventure, en 2005.

Ville de Montréal / Christian Thiffault Architecte

Le portrait du cadre bâti (2005) permet de percevoir l'échelle des zones déstructurées qui affligent le Griffintown et la partie nord du faubourg des Récollets depuis le départ des industries. Au sud du faubourg, le développement de la Cité Multimédia a récemment permis de consolider une partie du secteur.

Par ailleurs, la représentation des espaces habitables sous le viaduc ferroviaire permet de déceler une certaine continuité bâtie le long des axes Est/Ouest, malgré la brisure.

À noter qu'au Sud-Est du faubourg des Récollets, les installations de la défunte Montreal Southern Counties Railway (gare et voies ferrées) ont fait place à un complexe immobilier qui longe la rue McGill (Le Nouvel Europa).

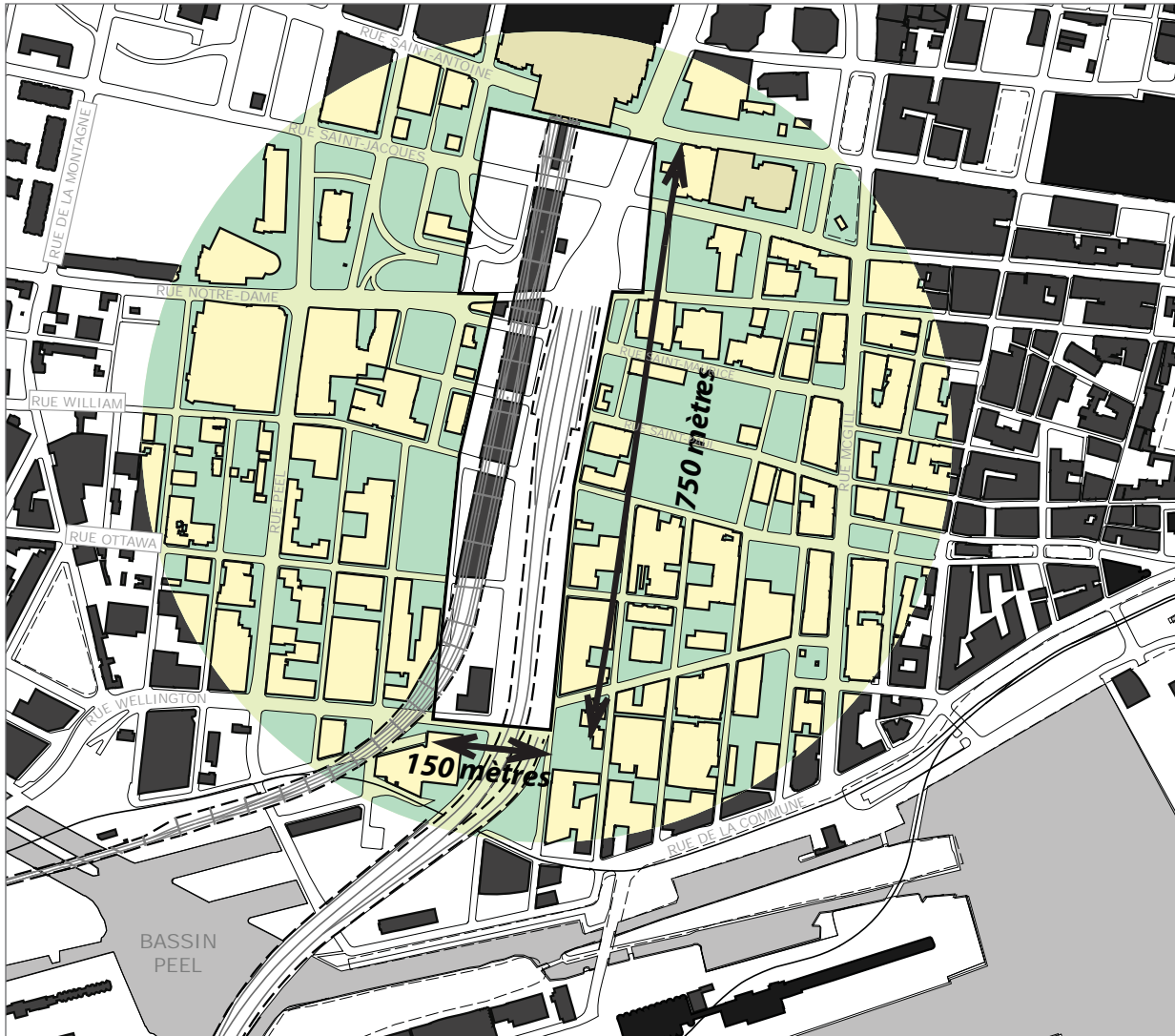


Le faubourg des Récollets au début des années 1990, avant le développement de la Cité Multimédia
Société de développement de Montréal

3. PRINCIPES DE RECONSTRUCTION URBAINE



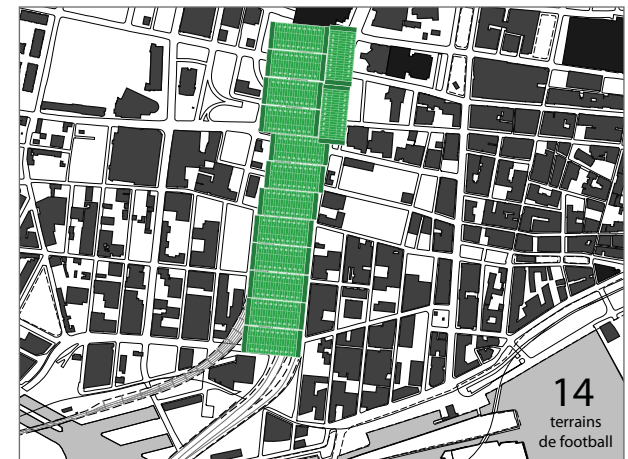
La problématique actuelle



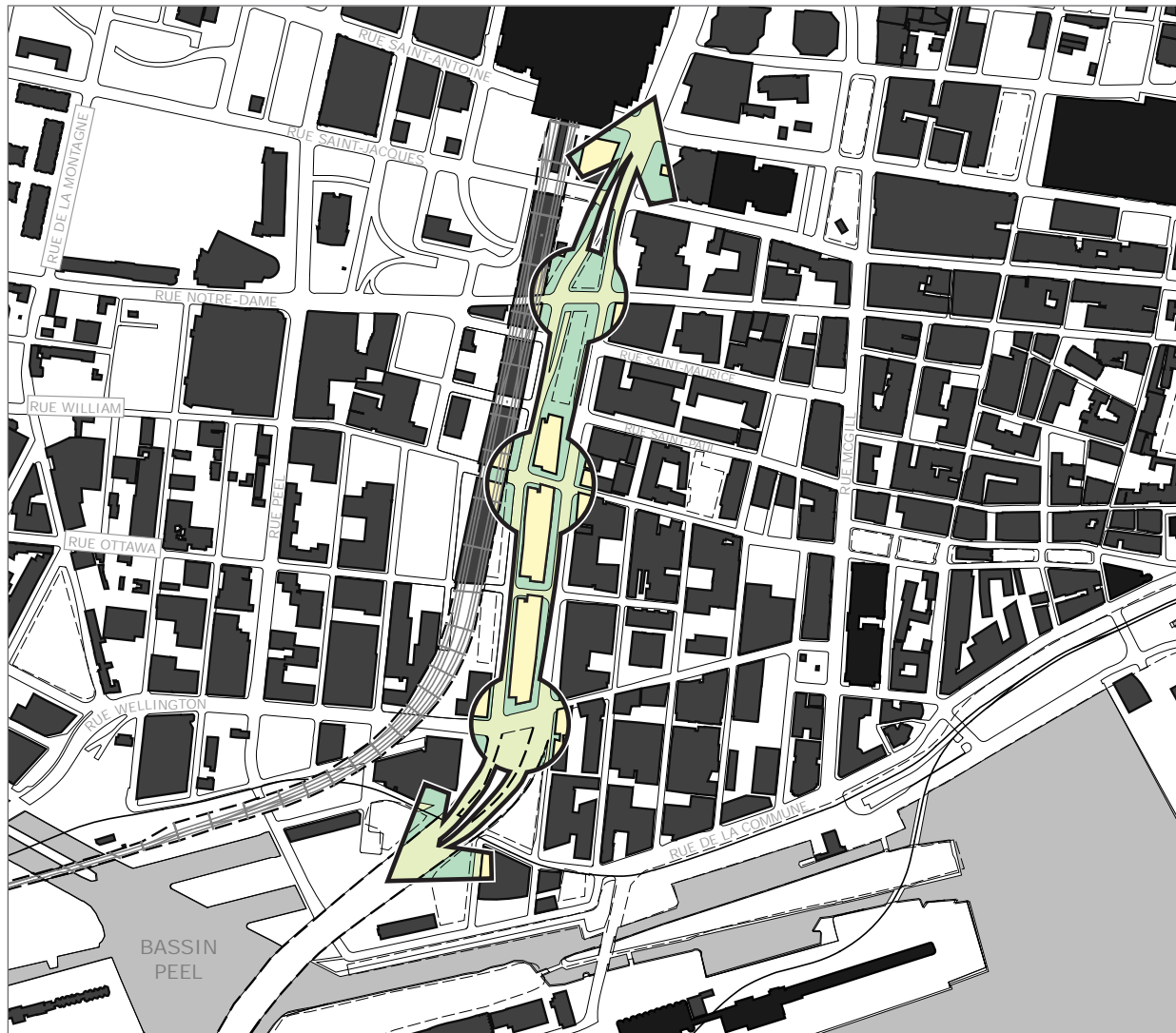
Représentation du vaste *no man's land* créé par la présence de l'autoroute Bonaventure et du viaduc ferroviaire du Canadien National.
Christian Thiffault Architecte.

Entre la rue Wellington et la Place Bonaventure, le viaduc ferroviaire et l'autoroute Bonaventure occupent conjointement une emprise d'environ 150 mètres de largeur par 750 mètres de longueur, essentiellement dédiée au transport régional. Aux heures de pointe du matin et du soir, automobiles, autobus et trains de banlieue s'engouffrent dans le corridor, transportant des milliers de personnes à destination ou en provenance du centre-ville. Pour répondre aux besoins des travailleurs, visiteurs et autres clientèles de transit, le corridor est desservi par de vastes parcs de stationnement à ciel ouvert aménagés au coeur des faubourgs. La présence de ces deux importantes infrastructures de transport crée, au pied du centre des affaires, un *no man's land* d'une superficie équivalente à ... 14 terrains de football!

La proposition de réaménagement de l'autoroute Bonaventure vise essentiellement à recréer un morceau de ville à cet endroit stratégique, en misant sur certains grands principes de reconstruction tels que la création d'intersections et l'établissement de liens transversaux et longitudinaux. Ces principes sont présentés ci-après.



Les intersections



Représentation du principe de création d'intersections, destiné à discipliner la circulation automobile et à favoriser les transports actifs.

Christian Thiffault Architecte.

Dans la proposition de réaménagement du corridor Bonaventure, l'autoroute ramenée au sol permet de créer des intersections et de discipliner la circulation automobile.

En misant sur l'équilibre de la cohabitation piétonnière et véhiculaire, l'aménagement des nouvelles intersections vise d'abord à favoriser la qualité et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes, tout en maintenant une bonne fluidité de circulation.

Au nombre des interventions envisagées figurent l'aménagement de larges trottoirs, la définition de traverses piétonnières sécuritaires, l'animation du domaine public (activités commerciales, transparence des rez-de-chaussée, etc.) ainsi que l'implantation d'un mobilier urbain de qualité.

Les liens longitudinaux



Représentation du principe de création de liens longitudinaux permettant de créer, le long des faubourgs, un lien manifeste entre le centre-ville, le Quartier International et le canal de Lachine.

Christian Thiffault Architecte.

La nouvelle configuration de boulevard créé un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel, le long de deux larges avenues qui mettent en relation le Quartier International, le nord du faubourg des Récollets, la Cité Multimédia, le Vieux-Port et le canal de Lachine.

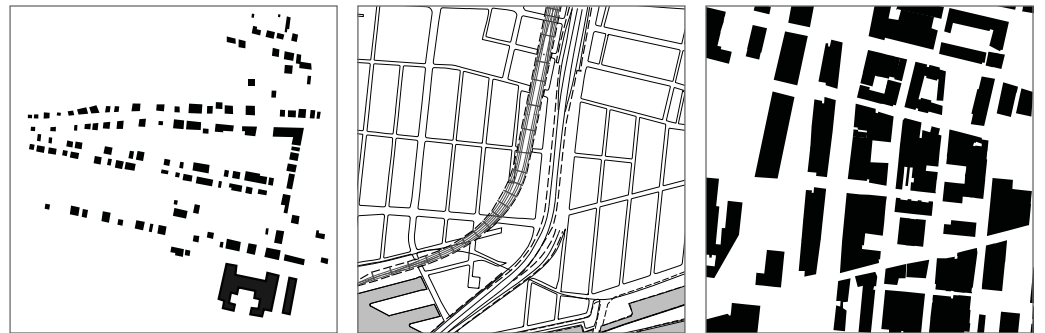
Le réaménagement du domaine public, la consolidation du cadre bâti et la réappropriation du viaduc ferroviaire permettent d'améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons dans l'axe nord-sud et de créer une cohérence visuelle le long des parcours d'arrivée (rue Duke-vers le centre-ville) et de départ (rue de Nazareth vers le bassin Peel et le fleuve).



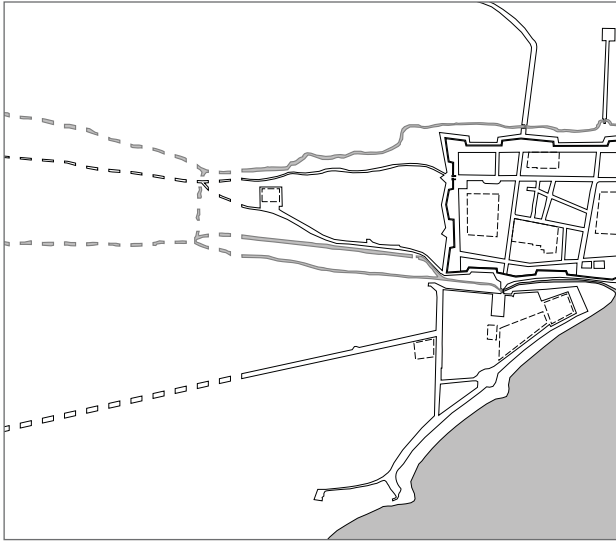
Modélisation de la rue De Nazareth, au sud de la rue Saint-Maurice.
(Étape de faisabilité, printemps 2007).
Groupe Cardinal Hardy.

Modélisation de la rue Duke réaménagée, au nord de la rue Wellington.
(Étape de faisabilité, printemps 2007).
Groupe Cardinal Hardy.

4. PLANS SYNTHÈSES



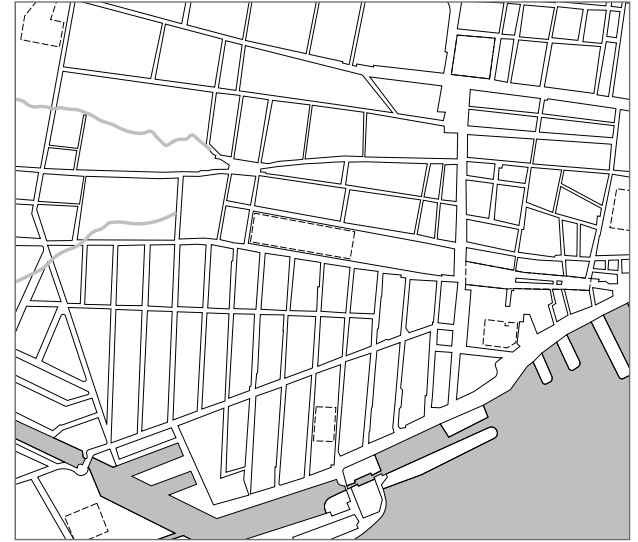
Évolution de la trame et des barrières - 1731 à 2012



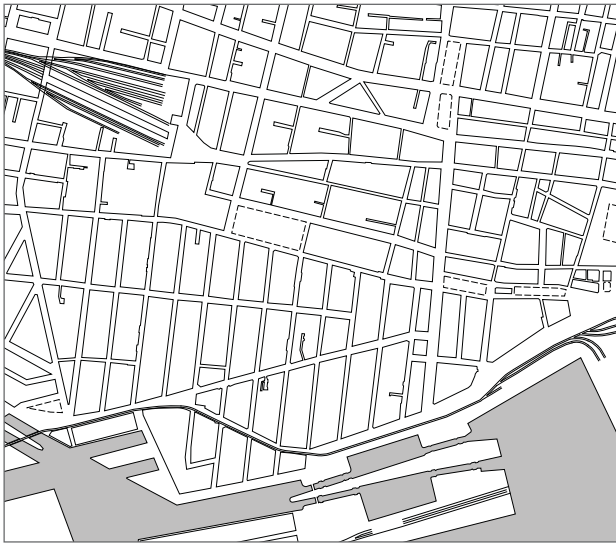
1731



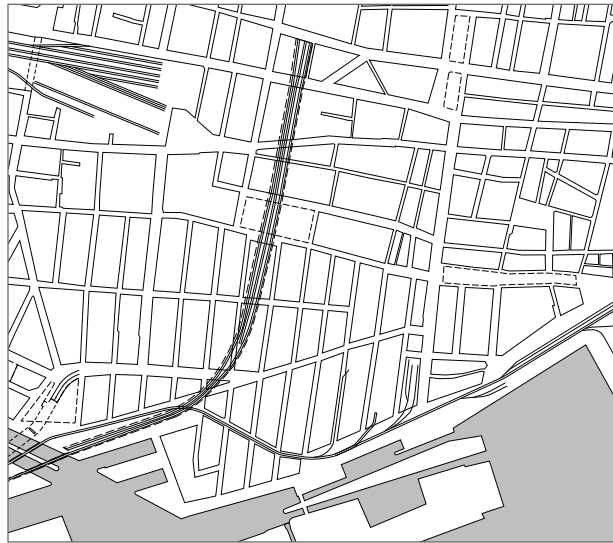
1815



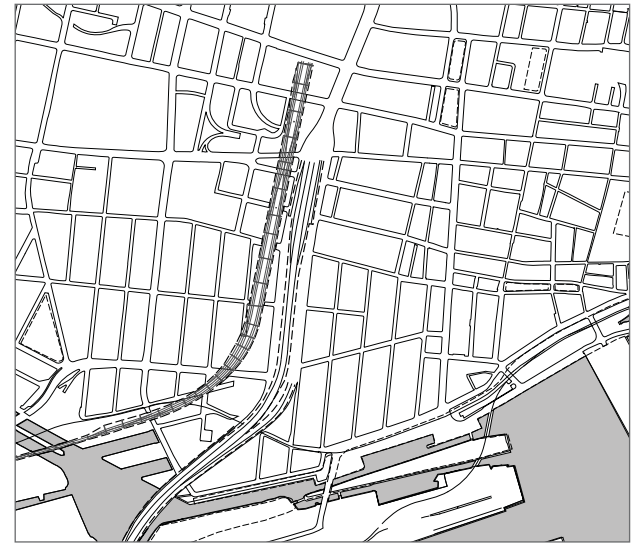
1846



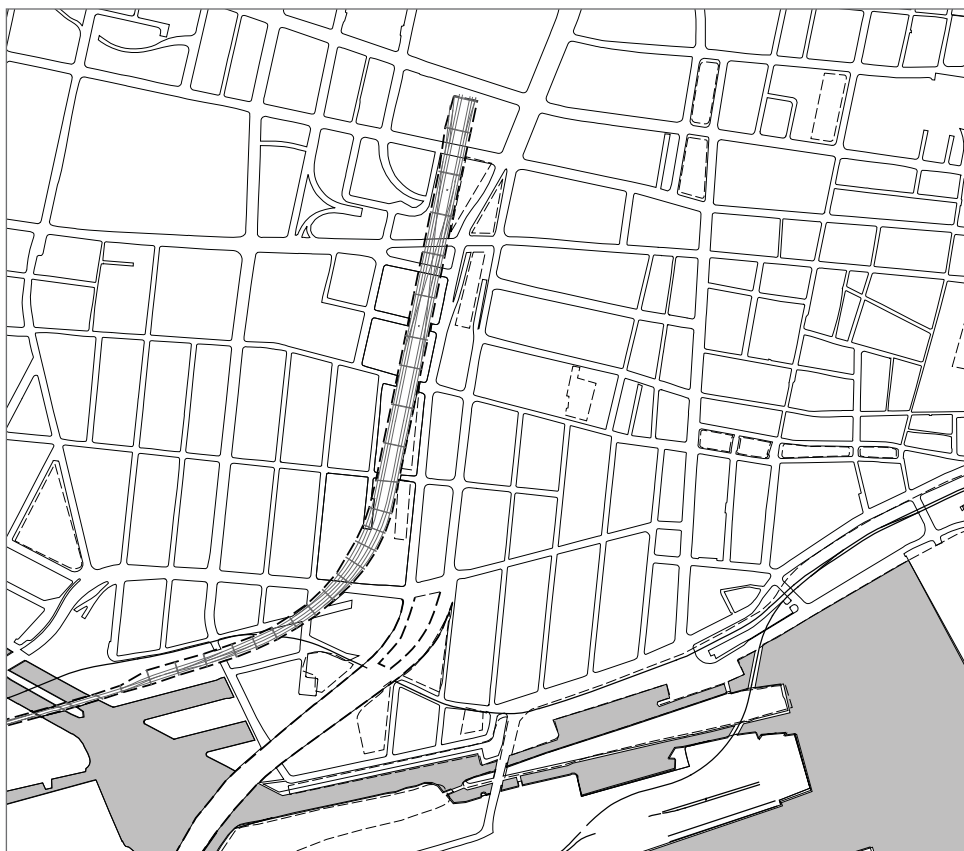
1907



1949



2005



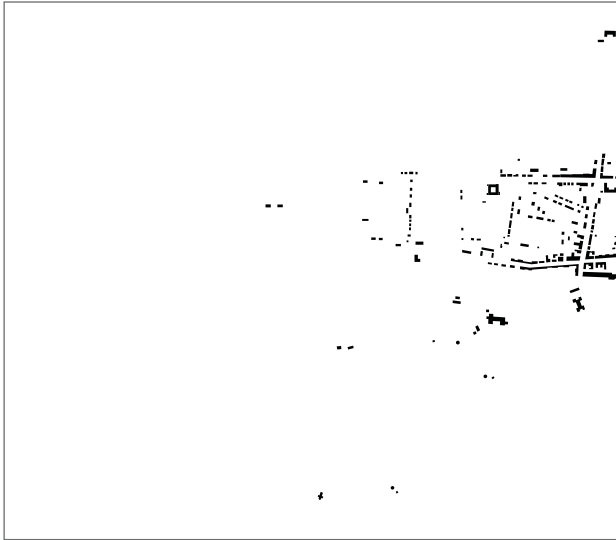
2012

L'analyse de l'évolution morphologique du secteur depuis 1731 permet de réaliser l'impact important des barrières sur la trame mais également leur caractère provisoire dans l'histoire d'une ville. Tôt ou tard, ces spectaculaires ouvrages d'ingénierie perdent leur légitimité fonctionnelle et commencent à être perçus comme des aberrations dans le paysage urbain. Dès lors, la ville reprend ses droits et impose sa cohérence.

Ainsi, plus d'un siècle aura séparé le début de la construction des fortifications de la fin de la vaste opération de requalification urbaine qui a conduit à l'unification de la ville et de ses faubourgs. Sur le plan de 1846, la barrière est effacée et la trame est constituée. À l'ouest, la nouvelle rue McGill devient une limite perméable qui structure et unifie l'ensemble.

De la même façon, plus de quarante ans après sa construction, l'autoroute Bonaventure est devenu un vestige dont on peine à justifier le maintien. Le plan de 2012 illustre le potentiel qui sommeille présentement sous le tablier de cette muraille moderne. En prolongeant la trame vers l'ouest, le projet propose d'effacer la déchirure et de participer à la réunification des anciens faubourgs, dans une quête de reconstitution de la cohérence morphologique des villes industrielle et classique.

Évolution du cadre bâti - 1731 à 2012



1731



1815



1846



1907



1949



2005



La représentation en plan de l'évolution du cadre bâti depuis 1731 permet de reconstituer la formation de la ville en termes de hiérarchie et de spécialisation des axes, suivant l'implantation et le gabarit des bâtiments. L'analyse permet notamment de bien percevoir l'importance des axes Est/Ouest dans les anciens faubourgs, et cela de façon particulièrement marquée avant le milieu du XIXe siècle. Par la suite, la consolidation de la rue McGill suite à la démolition des fortifications témoigne de l'émergence d'une logique Nord/Sud complémentaire.

L'évolution du cadre bâti permet également de mesurer l'incidence des changements de vocations du secteur sur l'échelle moyenne des constructions. Ainsi, dès la fin du XIXe siècle, l'implantation d'usines, de fonderies et d'entrepôts dans les faubourgs entraîne la disparition progressive des petits gabarits résidentiels au profit de bâtiments plus imposants qui occupent la quasi-totalité des îlots. Bien que les usines aient aujourd'hui été remplacées par des espaces de bureaux et des immeubles à caractère institutionnel (établissement universitaire, centres d'artistes, galeries,...), le gabarit des bâtiments et leur architecture contribuent à perpétuer le caractère ancestral de ce qui fut le berceau de l'industrialisation du pays.

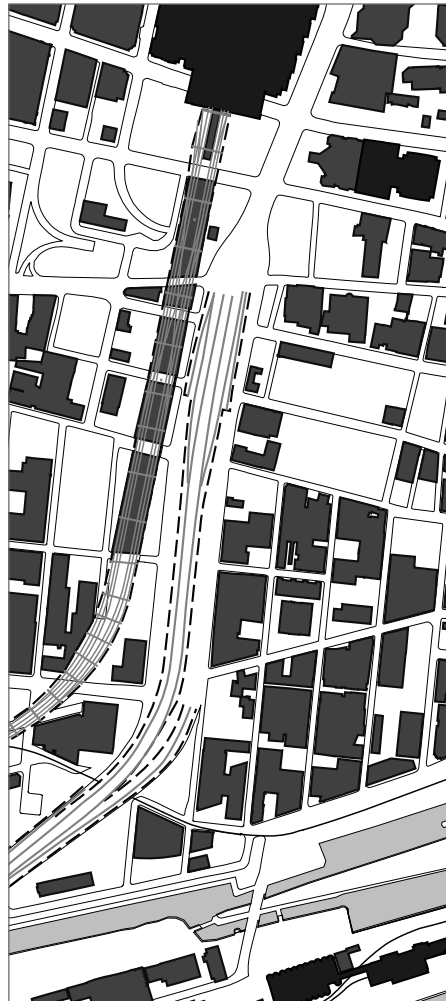
Le plan de 2012 illustre le potentiel de densification et de consolidation associé au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Il démontre notamment comment la construction des îlots centraux et l'aménagement de vastes espaces publics permet d'élargir le faubourg des Récollets et de réduire la fracture due à la présence des infrastructures de transport.

2012

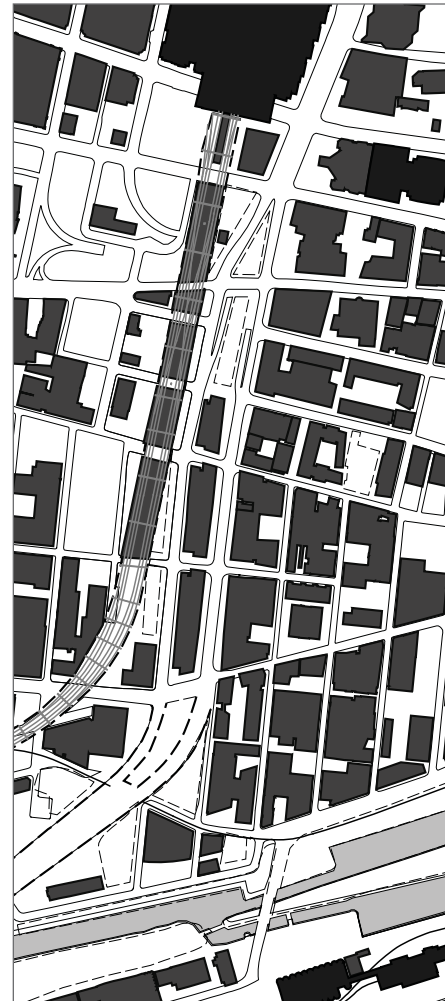
Évolution morphologique du secteur - 1949 à 2012



1949



2005



2012



2012

En permettant la création et le développement de nouveaux îlots, la consolidation de la partie nord du faubourg des Récollets et l'appropriation des espaces qui longent le viaduc ferroviaire du CN, la proposition de réaménagement de l'autoroute Bonaventure recrée un morceau de ville qui tend à reconstituer la cohérence urbaine de la ville classique (1930-1950).

Réalisation de l'étude

Ont collaboré à la réalisation de cette étude :

AGENCE CHRISTIAN THIFFAULT ARCHITECTE

Christian Thiffault, architecte MOAQ et designer urbain
Annie Laurin, urbaniste-stagiaire
Wassili Dudan, architecte EPFL
Sylvie Peguiron, architecte EPFL
Jozef Pozdech, technicien en architecture

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

Pierre Malo, directeur du projet Bonaventure
Nancy Dubé, chargée de projet

Les textes relatifs à l'évolution du secteur ont été en partie tirés des publications suivantes :

Société du Havre de Montréal/Arteau, Richard. *Le havre de Montréal, l'état des lieux : la ville et son fleuve, analyse du territoire et enjeux d'aménagement*. Montréal, 2004.

Société du Havre de Montréal. *L'autoroute Bonaventure : vision 2025 : synthèse des études du projet de réaménagement*. Montréal, 2005.

Laurin, Annie. *L'aménagement d'un boulevard urbain : Étude du cas de l'autoroute Bonaventure*. Travail dirigé, Université de Montréal, Institut d'urbanisme, 2006.

Pour la recherche iconographique, les sources suivantes ont été utilisées :

Bibliothèque et Archives nationales du Québec
www.banq.qc.ca

Bibliothèque et Archives Canada
www.collectionscanada.gc.ca

Musée McCord
www.mccord-museum.qc.ca