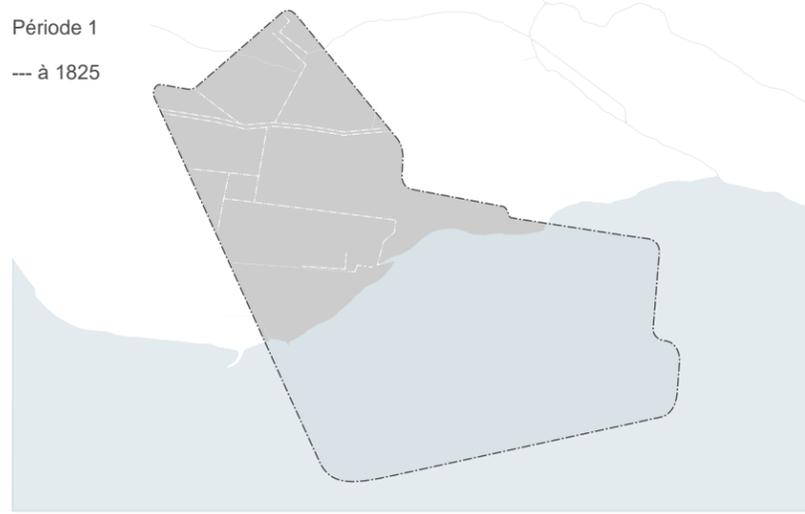


ÉVOLUTION DU PARCELLAIRE

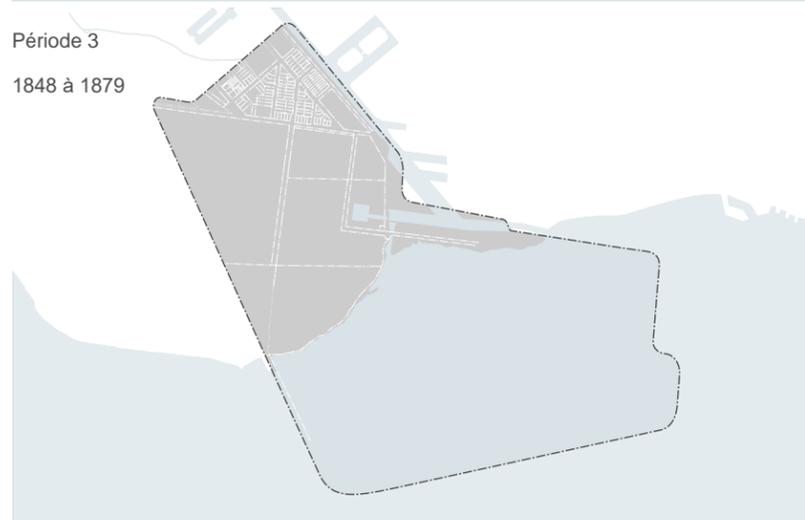
Période 1
--- à 1825



Période 2
1825 à 1848



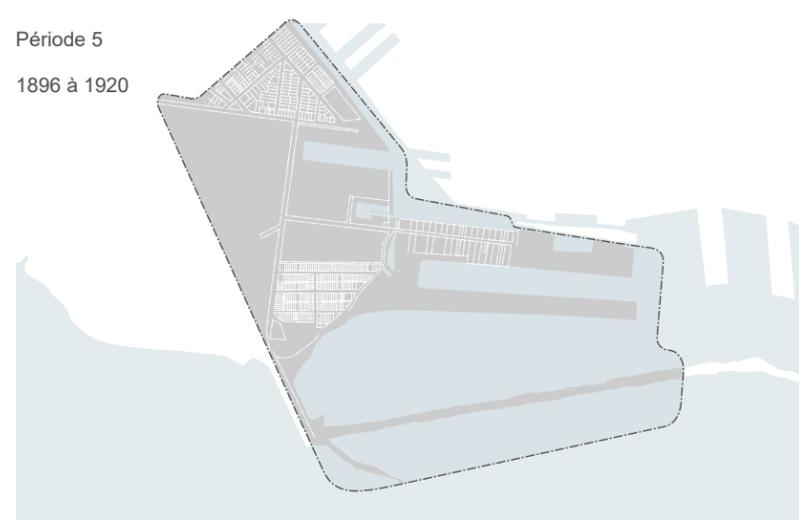
Période 3
1848 à 1879



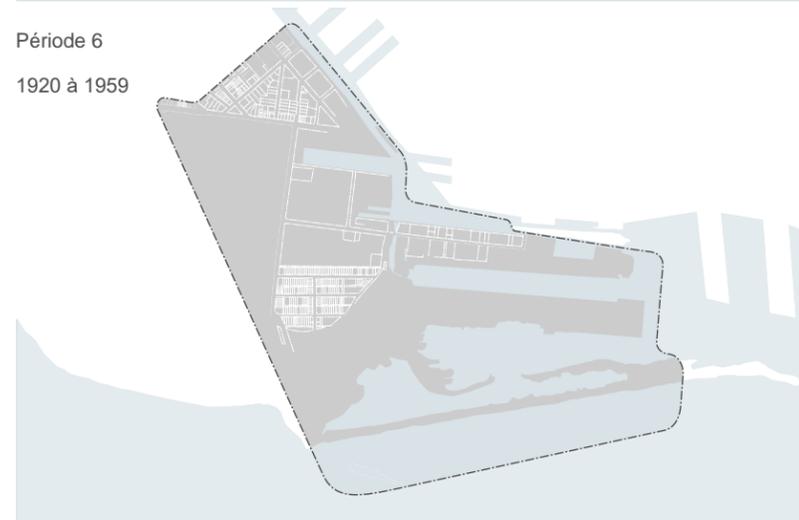
Période 4
1879 à 1896



Période 5
1896 à 1920

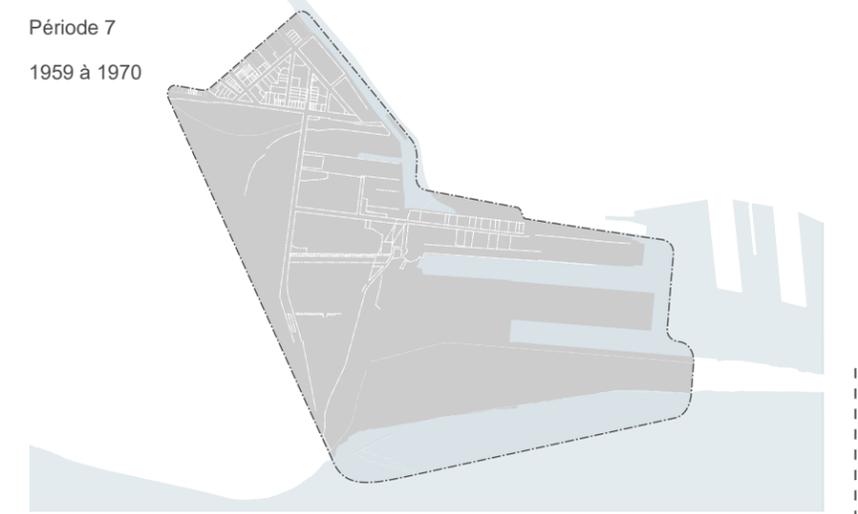


Période 6
1920 à 1959



CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE ANALYSE DE LA SÉQUENCE PAR THÈME

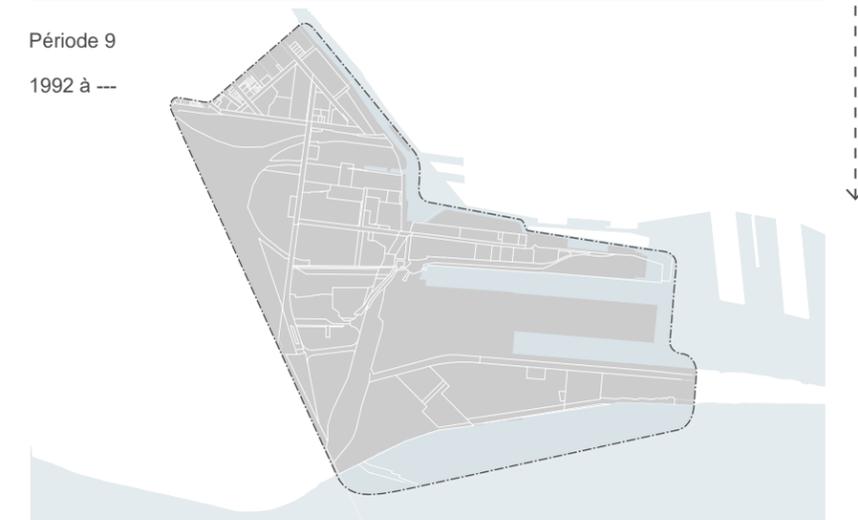
Période 7
1959 à 1970



Période 8
1970 à 1992



Période 9
1992 à ---



CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE

ÉVOLUTION DU PARCELLAIRE

Le territoire à l'étude, tel qu'il nous est parvenu, présente la singularité d'être en partie le résultat de remblayage. Son parcellaire est de forme et dimensions variées, étant donné l'occupation mixte du secteur, principalement industrielle. Bordé de voies d'eau, il comportera également des lots dits hydrauliques, limitrophes au canal de Lachine, offrant une source d'énergie puissante aux manufacturiers riverains.

Ce sont les abords des rues Wellington et Mill qui connaissent un premier découpage, compte tenu de leur tracé qui mène à la Cité. La Ferme Saint-Gabriel est également l'objet d'une importante campagne de lotissement. D'abord résidentiel, les lots de ce secteur intéressent d'avantage l'industrie qui procède à des remembrements de sorte à augmenter leur dimension.

Sur la pointe sud, enclavé entre la rive du fleuve, le port et l'industrie, le quartier de Victoriatown présente un lotissement propre à l'implantation d'habitation urbaine. Démoli dans la foulée des travaux de Rénovation urbaine et l'avènement d'Expo '67, le parcellaire de ce secteur a évolué vers une organisation davantage propice à l'établissement d'équipement métropolitain.

Périodes 1 à 3 (... à 1879)

Concédé dès le début de la colonie, le territoire de la pointe Saint-Charles appartient principalement aux communautés religieuses fondatrices qui l'exploitent à des fins agricoles ou le donnent en louage. Ce lotissement originel, de grandes dimensions, perdurera durant deux siècles avant de connaître ses premiers morcellements significatifs.

En 1825, le creusage du canal de Lachine scinde la ferme Saint-Gabriel appartenant aux Sulpiciens. À partir de 1848, elle sera subdivisée en petits lots à bâtir. Quant aux autres grandes propriétés, elles servent de site de campement aux ouvriers du canal, aux ambulances pour les immigrants et aux baraquements des constructeurs du pont Victoria.

L'acquisition progressive des anciennes terres agricoles, notamment par la compagnie du Grand-Tronc, contribuera au maintien de vastes terrains. Le remblai, obligé par la nature marécageuse du sol et l'aménagement de l'ancrage au sol du pont Victoria, viendra modifier le rivage et augmenter la superficie du territoire.

Période 4 à 6 (1879-1959)

Parmi les opérations cadastrales orchestrées dans la seconde moitié du XIXe siècle, la plus importante est sans contredit le lotissement du Village aux oies ou Victoriatown. Quartier ouvrier, il comporte des lots réguliers, dédiés à des constructions résidentielles contiguës.

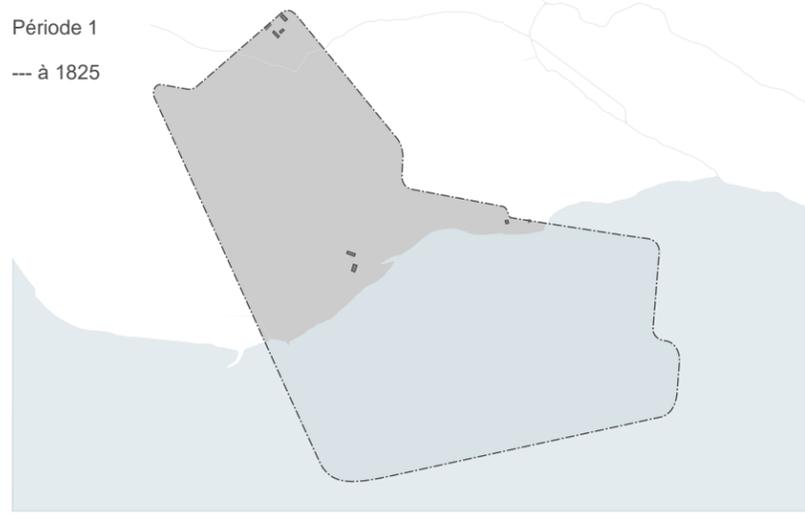
Une digue, l'actuelle jetée McKay est aménagée afin de protéger la ville des inondations dues aux embâcles sur le fleuve. Ce remblai modifie une seconde fois le profil de la rive naturelle du fleuve

Périodes 7 à 9 (1959 à nos jours)

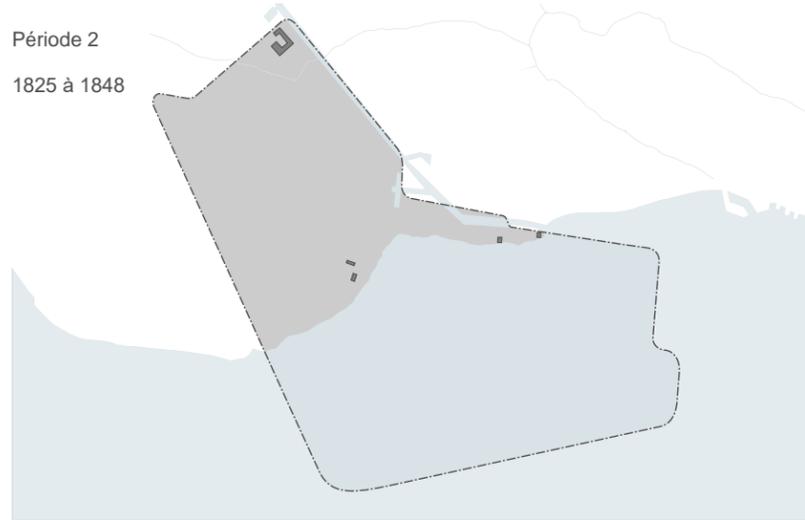
Suivant les recommandations du plan Dozois, la démolition de Victoriatown est entreprise. Bâtiments, lotissement et réseau viaire ont disparus. D'importants remembrements cadastraux sont effectués. On procède par ailleurs au remblayage supplémentaire de la rive et on aménage la péninsule artificielle de la Cité du Havre.

ÉVOLUTION DU CADRE BÂTI

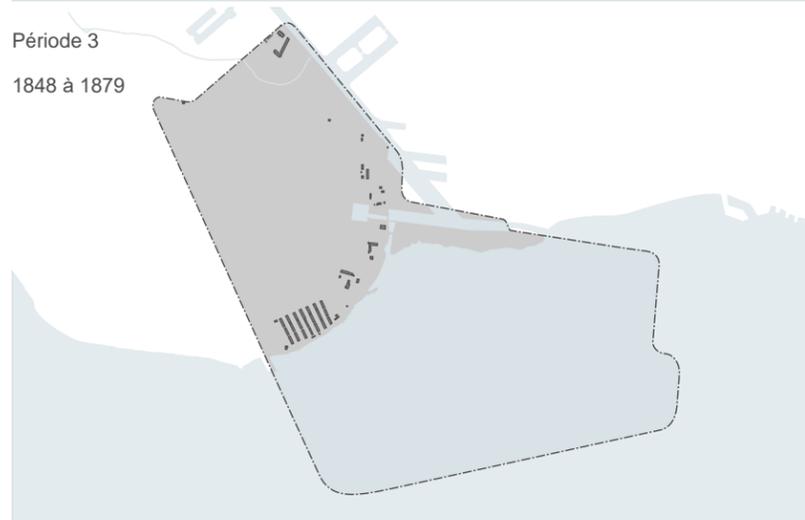
Période 1
--- à 1825



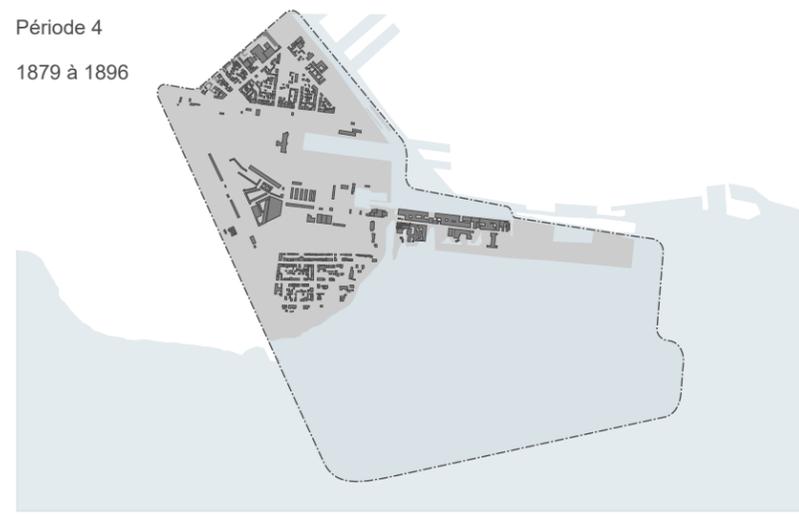
Période 2
1825 à 1848



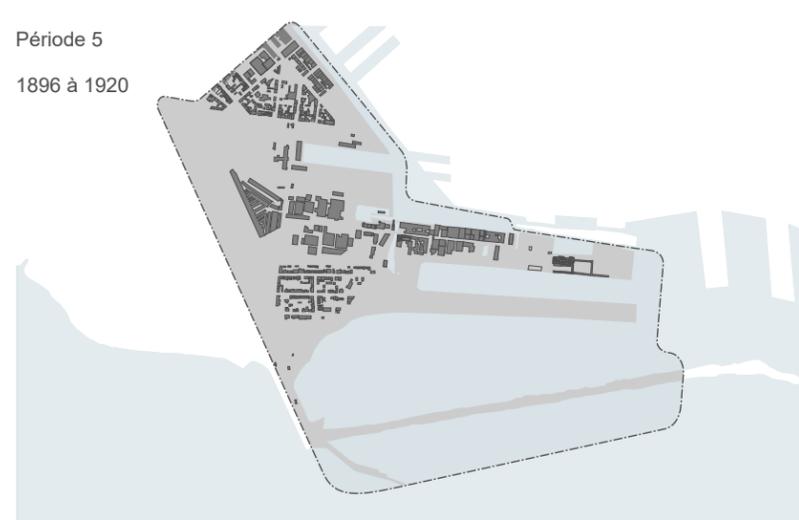
Période 3
1848 à 1879



Période 4
1879 à 1896



Période 5
1896 à 1920

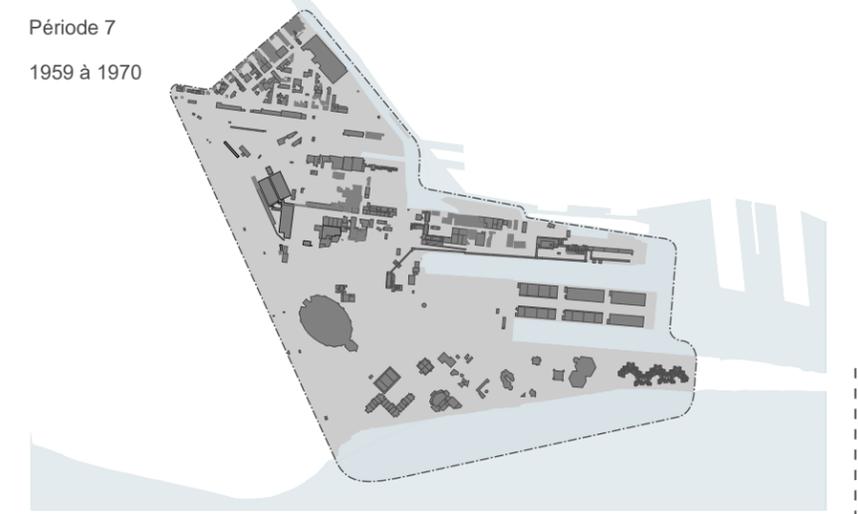


Période 6
1920 à 1959

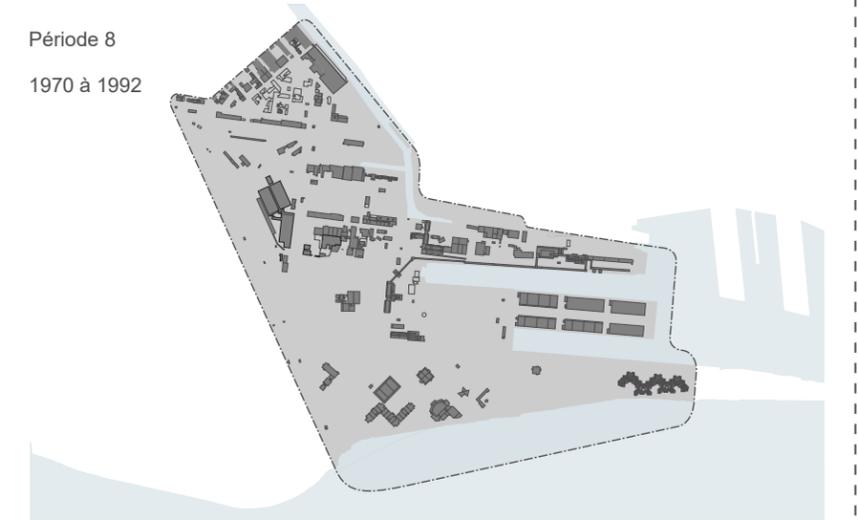


CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE ANALYSE DE LA SÉQUENCE PAR THÈME

Période 7
1959 à 1970



Période 8
1970 à 1992



Période 9
1992 à ---



CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE

ÉVOLUTION DU CADRE BÂTI

Passant de territoire agricole à site industriel, le cadre bâti de cette partie de la pointe Saint-Charles connaîtra de nombreuses variations dans le temps. L'industrie lourde et l'entreposage y perdurent d'ailleurs encore de nos jours. Les constructions rurales originelles ont toutes disparues. Certains de leurs vestiges sont néanmoins répertoriés et documentés. Les habitations ouvrières qui partagent le territoire ont été remplacées, exception faite des maisons de la rue de Condé et ses alentours.

Le transit d'animaux vivant (live stock) marquera le secteur durant plusieurs décennies, tant par ses installations extérieures que par ses abattoirs et l'odeur qui en émane. L'entreposage et le transbordement de grains dominant toujours le paysage, particulièrement sur la Pointe-du-Moulin avec ses silos imposants.

Quelques structures, héritées de l'Exposition universelle de Montréal de 1967, ont été maintenues et recyclées à d'autres fins. À la Cité du Havre, deux nouveaux complexes d'habitation juxtent dorénavant Habitat '67, monument moderne du patrimoine bâti montréalais.

Enfin, les constructions les plus récentes sont des immeubles d'entreposage ou de grandes surfaces commerciales implantées de manière indifférenciée sur le parcellaire.

Période 1 À 3 (... à 1879)

Le caractère champêtre et fluvial de la pointe Saint-Charles, au début de la colonie, offre à voir de grandes fermes, aux corps de bâtiment en pierre, et leurs dépendances. Quelques maisons rurales, en maçonnerie ou en bois, ponctuent également le paysage. Sur la pointe dite du Moulin et aux alentours, des moulins à vent, puis à farine sont exploités.

La construction du canal de Lachine mobilise une équipe d'ouvriers importante qu'il faut loger. Des campements et des ateliers d'usinage sont implantés. Graduellement, de nouveaux noyaux de peuplement se forment. Profitant de cette nouvelle voie d'eau, des industries diverses sont érigées sur le bord du canal. Le paysage se transforme au fur et à mesure du processus d'urbanisation. Le cadre bâti est varié par sa dimension et sa forme. L'industrie requiert des volumes rationnels, répondant aux fonctions pour lesquels ils sont conçus.

L'épidémie de typhus qui frappe la population immigrante, principalement irlandaise, commande la construction de baraques qui servent d'abord d'ambulances aux malades puis sont transformées en logements pour les ouvriers affectés à la construction du pont Victoria. Elles seront démolies pour faire place à la construction de Victoriatown.

Période 4 à 6 (1879-1959)

Plusieurs établissements du secteur sont tributaires des ateliers du Grand-Tronc, limitrophes au site à l'étude. Pourvoyeur d'emplois, les ouvriers qui y travaillent logent dans des habitations modestes des quartiers de Victoriatown et de Saint-Gabriel. En outre, le transport des animaux vivants, par chemin de fer ou par bateau, requiert des abris pour les bêtes. Des enclos, écuries et étables, ainsi qu'une piste de course attenante à l'hôtel Exchange, aujourd'hui disparu, sont construits. Au tournant du XXe siècle, une partie de ses installations seront remplacées par des abattoirs et une usine de transformation de la viande.

Aux alentours de la rue De Condé, l'industrie a remplacé une partie des maisons en rangée. Sur les berges du canal, davantage d'ateliers d'entretien sont construits. On assiste au renouvellement du bâti industriel, tel le silo no.5 qui, maintenu sur son site, offre une construction à l'efficacité accrue.

Des immeubles de fonction publique, banque, station de pompage, école ou caserne de pompier sont construits au fur et à mesure de l'urbanisation du territoire.

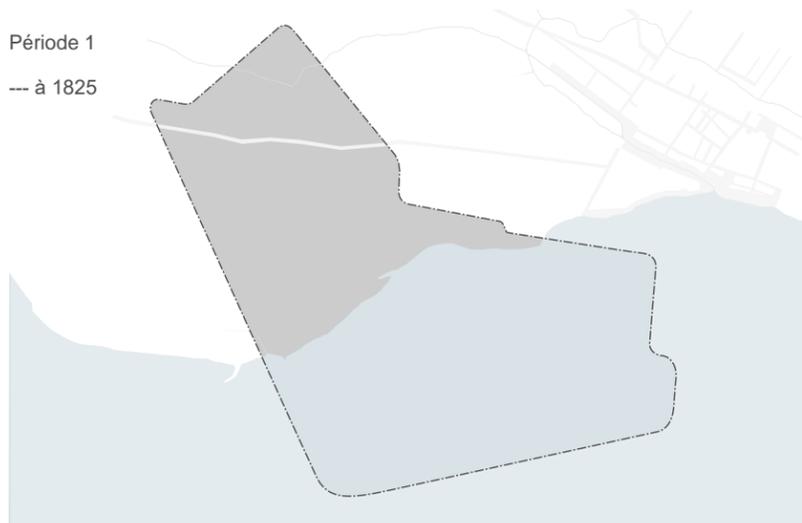
Périodes 7 à 9 (1959 à nos jours)

La démolition de Victoriatown, suivant les recommandations du plan Dozois, marque particulièrement cette période par la disparition des maisons ouvrières qui feront notamment place aux installations associées à l'Expo '67. La fin des activités aux ateliers du CN, à l'usine Maple Leaf et au silo no.5 accentue la désaffectation d'une partie du territoire et l'abandon de nombre d'édifices.

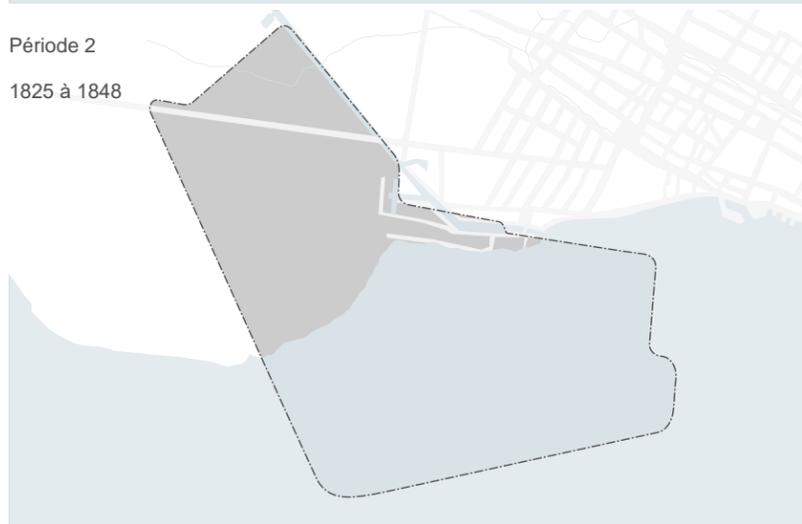
La construction du poste Viger, et enfin celle de grandes surfaces d'entreposage ou de commerces, constituent les dernières campagnes de développement que connaît le secteur.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX VIAIRE ET FERROVIAIRES

Période 1
--- à 1825



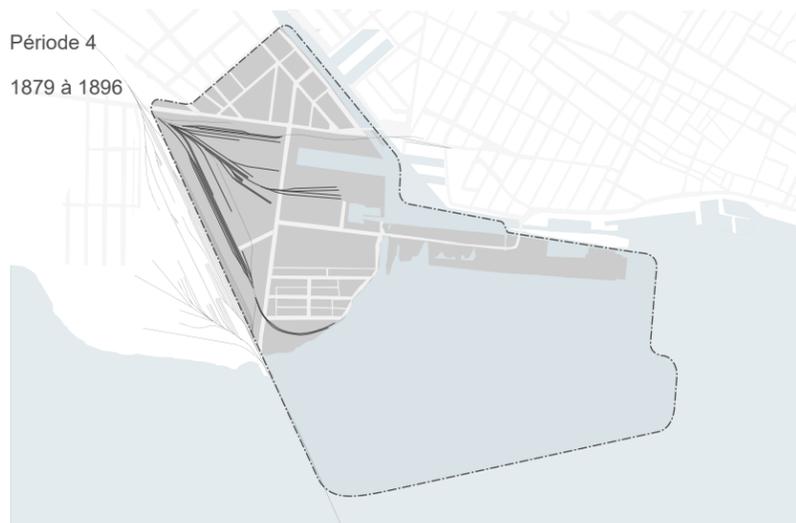
Période 2
1825 à 1848



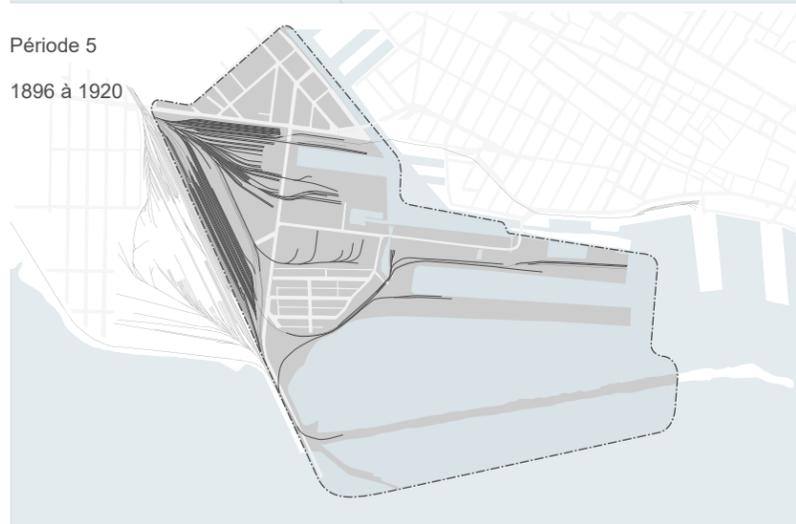
Période 3
1848 à 1879



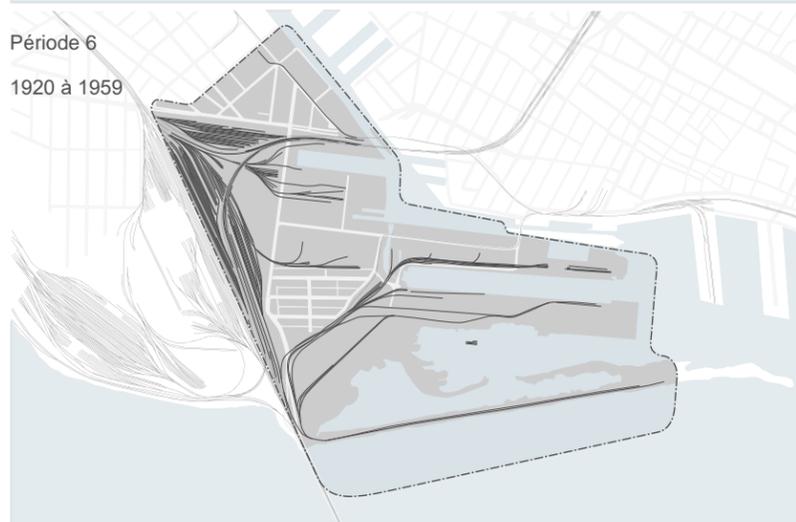
Période 4
1879 à 1896



Période 5
1896 à 1920

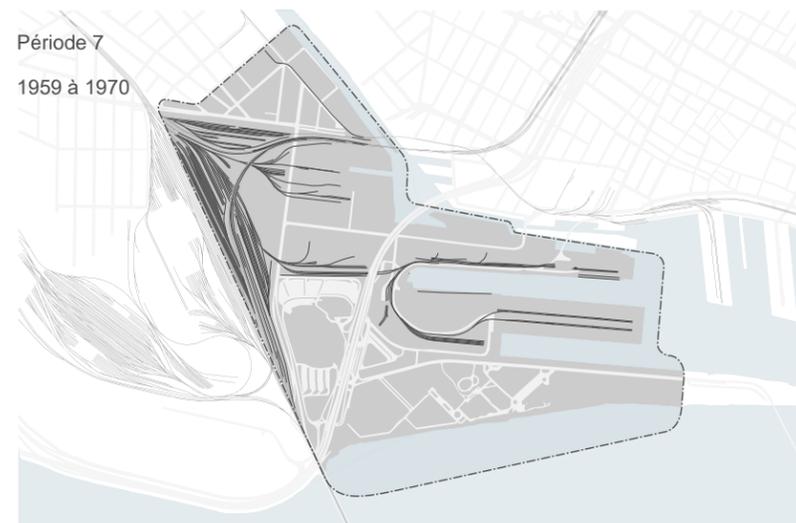


Période 6
1920 à 1959

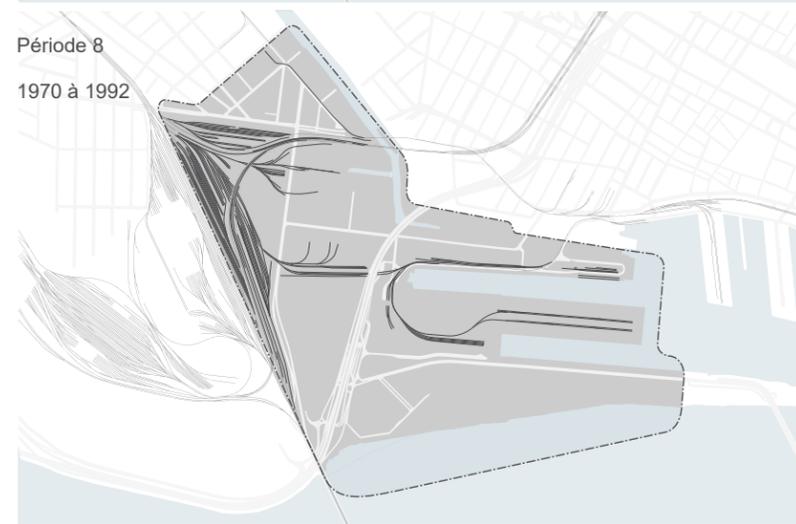


CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE ANALYSE DE LA SÉQUENCE PAR THÈME

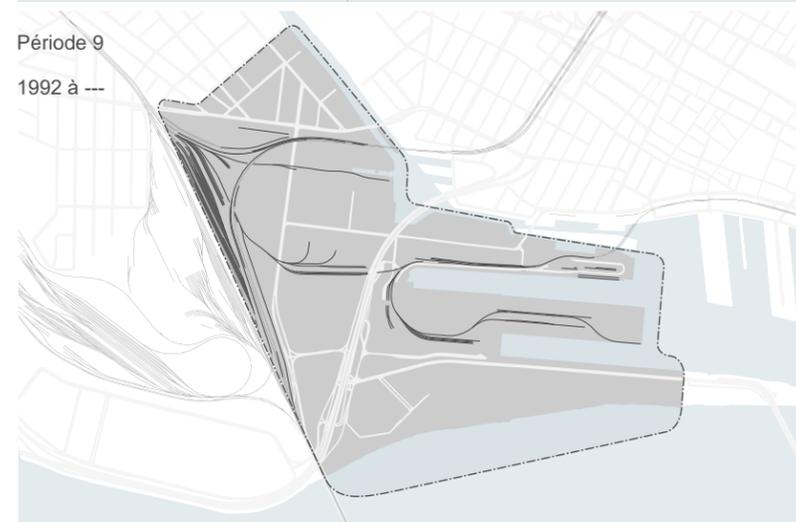
Période 7
1959 à 1970



Période 8
1970 à 1992



Période 9
1992 à ---



CARTOGRAPHIE SYNCHRONIQUE

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX VIAIRES ET FERROVIAIRES

Si le viaire est généralement associé aux voies de circulation routière, dans le secteur qui nous occupe, le fleuve et la rivière Saint-Pierre sont à l'origine de la circulation humaine et des marchandises. Avec le creusage du canal de Lachine, principale voie de transit, c'est l'intérieur du continent nord-américain qui sera désormais rendu accessible.

Sur la terre ferme, ce sont d'abord des chemins de traverse qui desservent le territoire. Avec l'ouverture du canal, ces chemins sont formalisés et de nouvelles rues sont tracées afin d'y donner accès. Outre la rue Wellington, tracé fondateur de l'île de Montréal, le développement industriel et urbain du secteur générera différents types de voies publiques, allant de la route régionale à la rue locale.

L'implantation du réseau de chemin de fer et son prolongement, le pont Victoria, occupe une large part du territoire et conditionne l'occupation du sol du quartier. Les installations du Grand-Tronc, ateliers, dépendances et voies ferrées, de même que ses diverses antennes ferroviaires, présentent une emprise imposante.

Enfin, l'autoroute Bonaventure, en provenance du pont Champlain, principal pont en achalandage au Canada, est une route provinciale majeure et une entrée de ville nationale. Elle surplombe le territoire depuis une cinquantaine d'années et fait actuellement l'objet d'importants travaux de révision.

Période 1 à 3 (... à 1879)

Première voie de communication avec l'ouest de l'île, la rivière Saint-Pierre (aujourd'hui canalisée) est longée par son chemin éponyme. Quelques rues sont tracées mais il s'agit d'avantage de chemins de traverse ou d'allées (rues Riverside, De la Ferme). L'ancien chemin de la rivière Saint-Pierre, l'actuelle rue Wellington, s'affirme comme route principale reliant la Cité au village de Lachine.

Après l'adoption du plan des Commissaires et le démantèlement des murs des fortifications, la rue Mill se présente comme seconde voie d'accès vers la ville centre en provenance de la pointe Saint-Charles. L'ouverture du canal de Lachine, puis son élargissement et la construction de bassins, nécessiteront de nouvelles voies de desserte. Les rue Oak, Saint-Patrick et Saint-Étienne viennent compléter la première trame urbaine du secteur. Quant au lotissement de la Ferme Saint-Gabriel, qui n'est pas encore bâti, il présente un réseau viaire local, avec des rues étroites et des îlots de petites dimensions.

La construction du pont Victoria marque également cette période. Premier pont à franchir le Saint-Laurent, il permet au chemin de fer de relier le port de Montréal (intérieur) à celui de Portland, dans le Maine, qui s'ouvre sur l'océan Atlantique.

Période 4 à 6 (1879-1959)

Le déploiement du réseau de chemin de fer se poursuit. On implante de nouvelles voies ferrées, des voies de triage et des ponts tournants, érigés afin d'enjamber le canal de Lachine qui est élargi une seconde fois.

Le tracé des rues de Victoriatown est complété. Il présente les caractéristiques typiques des voies de desserte d'un quartier résidentiel dense. Quelques espaces publics sont aménagés, tel les squares Tansey et Saint-Patrick. Le développement urbain du secteur commande également un réseau de transport en commun et des lignes de tramway sont ouvertes. Dans le cadre des Travaux de crise, on perce le tunnel Wellington sous le canal de Lachine.

Périodes 7 à 9 (1959 à nos jours)

Après l'annonce de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, inaugurée en 1959, le canal de Lachine est fermé à la navigation. Cette période est particulièrement marquée par les Travaux de Rénovation urbaine entrepris après la Seconde Guerre. Le quartier de Victoriatown est arasé. Les lots sont remembrés et les rues éliminées. Dans la foulée des aménagements requis à la tenue de l'Exposition universelle de Montréal, on aménage l'avenue Pierre-Dupuis, à la Cité du Havre afin de relier la ville au site de l'Expo. On construit l'autoroute Bonaventure, en partie surélevée, et de grandes aires de stationnement. Cette nouvelle entrée de ville présente une double échelle avec le réseau viaire existant du secteur.