

LA FALAISE SAINT-JACQUES

Survol historique



Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise

Mai 2008

Montréal 

ÉTUDE RÉALISÉE PAR LE SERVICE DE LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE ET DU PATRIMOINE

Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise

Céline Topp, directrice

Gilles Dufort, chef de division

Denise Caron, historienne

Recherche, texte, conception et mise en page

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise

La falaise Saint-Jacques est une bande de terrain de plus de quatre kilomètres. Elle est formée d'un escarpement d'une trentaine de mètres de dénivellation dans ses points les plus élevés et elle est située aux limites des arrondissements Le Sud-Ouest et Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. La crête de la falaise constitue la ligne de démarcation entre les deux arrondissements.

Cette falaise s'allonge d'est en ouest, entre l'échangeur Turcot – dont le ministère des Transports du Québec a annoncé un projet de reconstruction – et l'intersection de la rue Pullman et du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. La rue Saint-Jacques, située au sommet du talus, et la rue Pullman, à sa base, en constituent les limites nord et sud (iii. 1).

Dans le cadre de la préparation d'un plan de protection et de mise en valeur de l'Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, la Direction des grands parcs et de la nature en ville a demandé au Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise de préparer un bref historique de la falaise Saint-Jacques. Ce document s'inscrit dans le mandat du comité technique de l'écoterritoire. Il présente les grandes lignes de l'évolution de la falaise Saint-Jacques et de son territoire environnant. Il se veut surtout visuel.



1

La falaise Saint-Jacques
7 octobre 2003
Ville de Montréal

Joseph Bouchette. 1815. Extrait de *Description topographique de la Province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut Canada, et sur les relations des deux provinces avec les Etats-Unis de l'Amérique.*

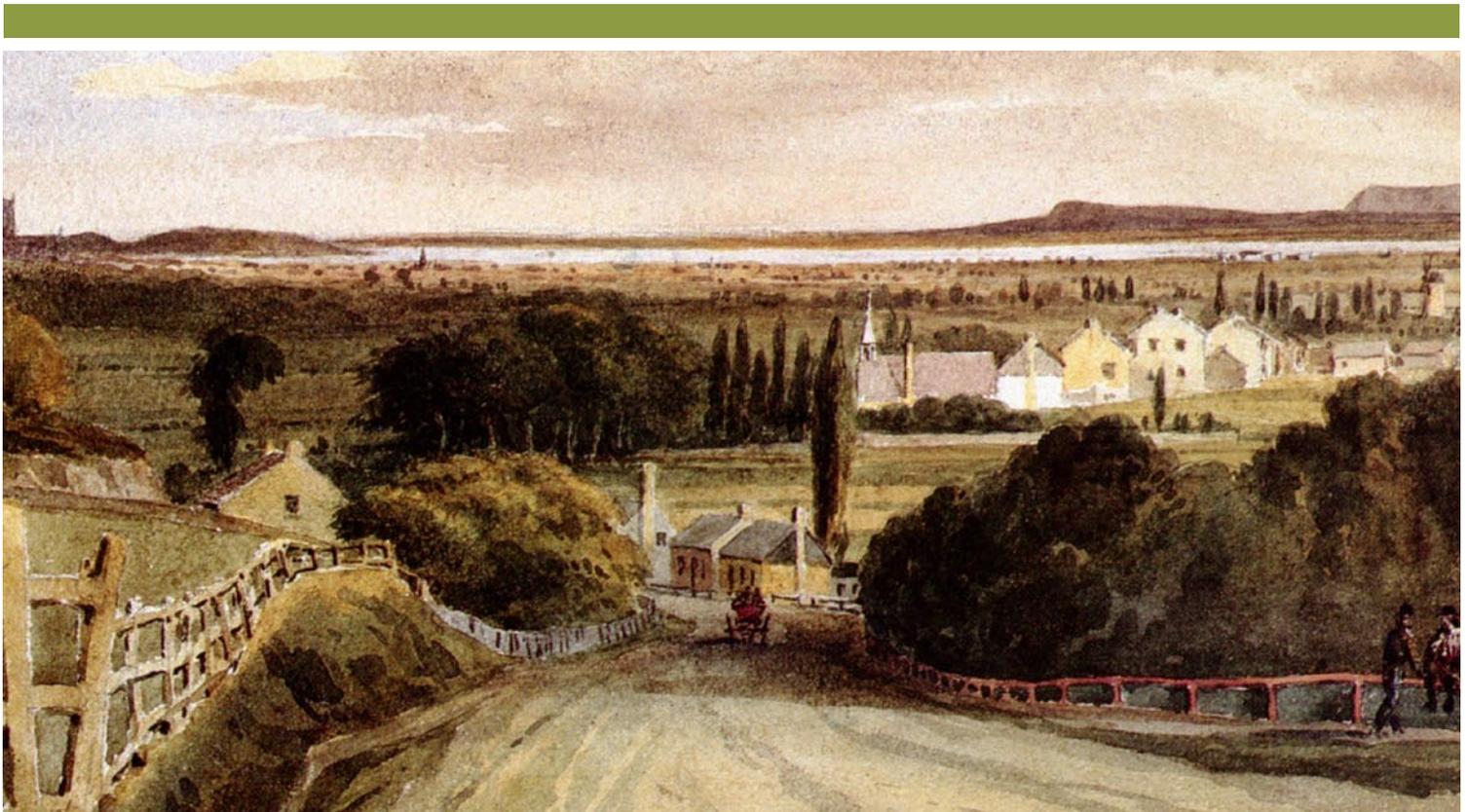
Cet espace présente une grande variété et des points de vue très romantiques à un mille ou deux de la ville, près des tanneries (ill.2), la route monte sur une colline escarpée et se prolonge sur une chaîne élevée pendant plus de 3 mi. De cette hauteur on a une vue superbe des champs cultivés qui sont au-dessous du rapide de Saint-Louis, des îles du Saint-Laurent et des différents bois qui sont sur la rive opposée; descendant ce cette hauteur, la route parcourt un pays plat jusqu'à ce qu'elle arrive à La Chine. Cette route était autrefois mauvaise, tortueuse, et coupée par de grandes masses de rochers, tellement qu'il fallait près d'une journée aux charrettes. Les autres articles destinés pour les magasins du roi, situés un peu au-delà du rapide, sont envoyés par une autre route qui passe le long de la rivière (i.e. cette route appelée « Lower Lachine Road »).

Source : Cité dans *En ces lieux que l'on nomma «La Chine»...*, p. 124-125

2

Aquarelle attribuée à Philip John Bainbrigg, 1840.

Musée McCord d'histoire canadienne tiré de *Mont-Royal – Ville-Marie. Vues et plans anciens de Montréal*, p. 22



Deux éléments principaux dominent le relief de l'île de Montréal : le mont Royal et les terrasses marines qui suivent l'axe du fleuve Saint-Laurent du côté sud de l'île. C'est ainsi que la rue Notre-Dame, dans le Vieux-Montréal, et la rue Sherbrooke, sur une partie de son parcours, longent la crête de deux de ces terrasses. Ces deux rues, associées au développement de la ville, sont depuis longtemps densément construites ainsi que les rues perpendiculaires situées dans la pente. Toutefois, quelques éléments de la topographie « naturelle » subsistent encore à quelques rares endroits. C'est le cas de la falaise Saint-Jacques, située dans le prolongement de la terrasse de la rue Sherbrooke (III. 3).

3

La falaise
Saint-Jacques
7 octobre 2003.



Les toponymes d'origine

En 1702, les Prêtres de Saint-Sulpice, propriétaires de la seigneurie de l'île de Montréal, produisent un plan terrier intitulé *Description générale de l'isle de Montréal Divisée par Coste*. Ce plan situe et identifie toutes les côtes ouvertes à la colonisation sur l'île de Montréal à ce moment-là, ainsi que les principaux accidents géographiques (la montagne, les coteaux), les installations des seigneurs (les moulins) et le type de végétation qui s'y trouve (cédrière et frênière, bois franc). Cette précieuse carte de l'île de Montréal indique les nombreux toponymes donnés et utilisés par les Sulpiciens.

Dans le secteur actuel de la falaise Saint-Jacques, trois réalités fort différentes portent le toponyme de Saint-Pierre à cette époque : le coteau nomme la dénivellation, la côte le territoire et le lac aujourd'hui disparu (**ill. 4**).

Le coteau

Le coteau Saint-Pierre désigne la dénivellation même. Elle est indiquée sur le plan de 1702 par des lignes hachurées. La Commission de la toponymie du Québec définit un coteau comme suit : versant d'une colline ou d'une terrasse. L'appellation *falaise*¹ *Saint-Jacques* n'est apparue que depuis quelques décennies sans n'avoir jamais été officialisée. On peut penser que son usage commence au moment où le chemin *Upper Lachine* prend le nom de rue Saint-Jacques en 1964 et que l'autoroute Décarie est construite.

¹ La Commission de la toponymie du Québec donne la définition suivante au mot falaise : escarpement ou abrupt façonné par la mer.

4

Description générale de l'isle de Montréal Divisée par coste (détail), 1702.

Bibliothèque de la Compagnie de Saint-Sulpice, tirée de *Atlas historique de Montréal*, p. 43



La côte

Dès le XVII^e siècle, les Sulpiciens nomment côte¹ un ensemble de terres contiguës. Ces terres, concédées par les seigneurs, sont longues et étroites. Un chemin les dessert et porte généralement le même nom que la côte. Les habitations et leurs dépendances sont construites le long de ce chemin.

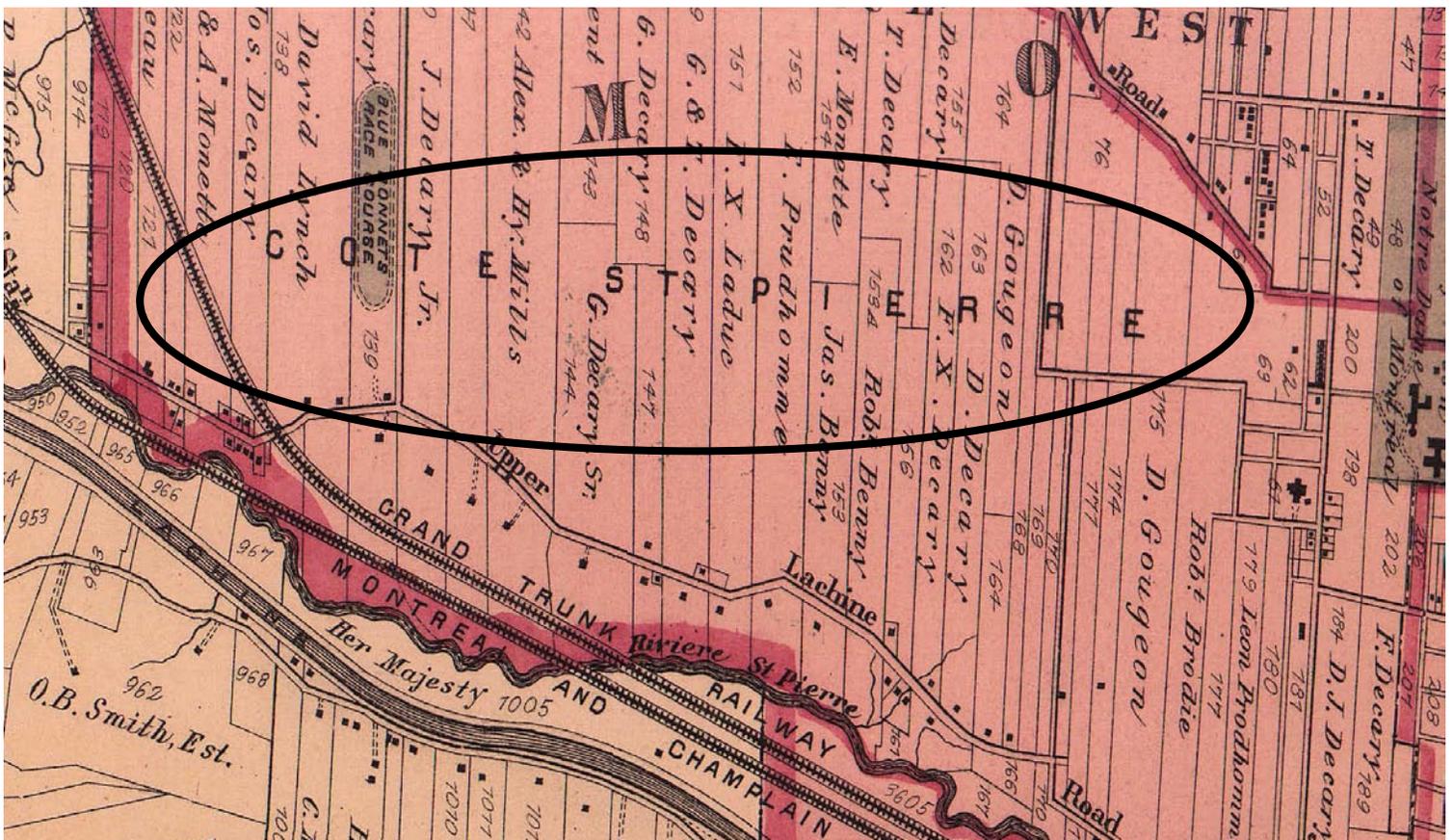
En 1702, les 25 côtes qui sont ouvertes à la colonisation couvrent tout le sud de l'île de Montréal en rive du fleuve Saint-Laurent, le centre et la partie extrême est donnant sur la rivière des Prairies. La côte Saint-Pierre, située sur la crête du coteau du même nom, fait partie du nombre.

Pour la côte Saint-Pierre, le générique *côte* glisse vers l'appellation *coteau* qui semble d'usage courant dès le XVIII^e siècle. En 1781, le terrier des Sulpiciens utilise *coteau Saint-Pierre* plutôt que *côte Saint-Pierre* pour désigner ce territoire. Les plans de 1867 confirment cette appellation presque cent ans plus tard (iii. 24). Par ailleurs, un plan de 1879 reprend l'appellation *Côte Saint-Pierre* pour désigner ce territoire (iii. 5). Tous ces toponymes historiques successifs créent une certaine confusion quant à la compréhension de la réalité territoriale désignée. Dans le texte qui suit, seul le générique *côte* sera utilisé pour désigner le territoire et coteau pour la dénivellation.

¹ Il ne faut pas confondre ce mot avec d'autres sens donnés à *côte* comme une rive ou une pente.

5

La côte Saint-Pierre
Atlas of the city and island
of Montreal, (détail), H.W.
Hopkins, 1879
BAnQ, Collection numérique,
G/1144/M65G475/H6/1879
CAR

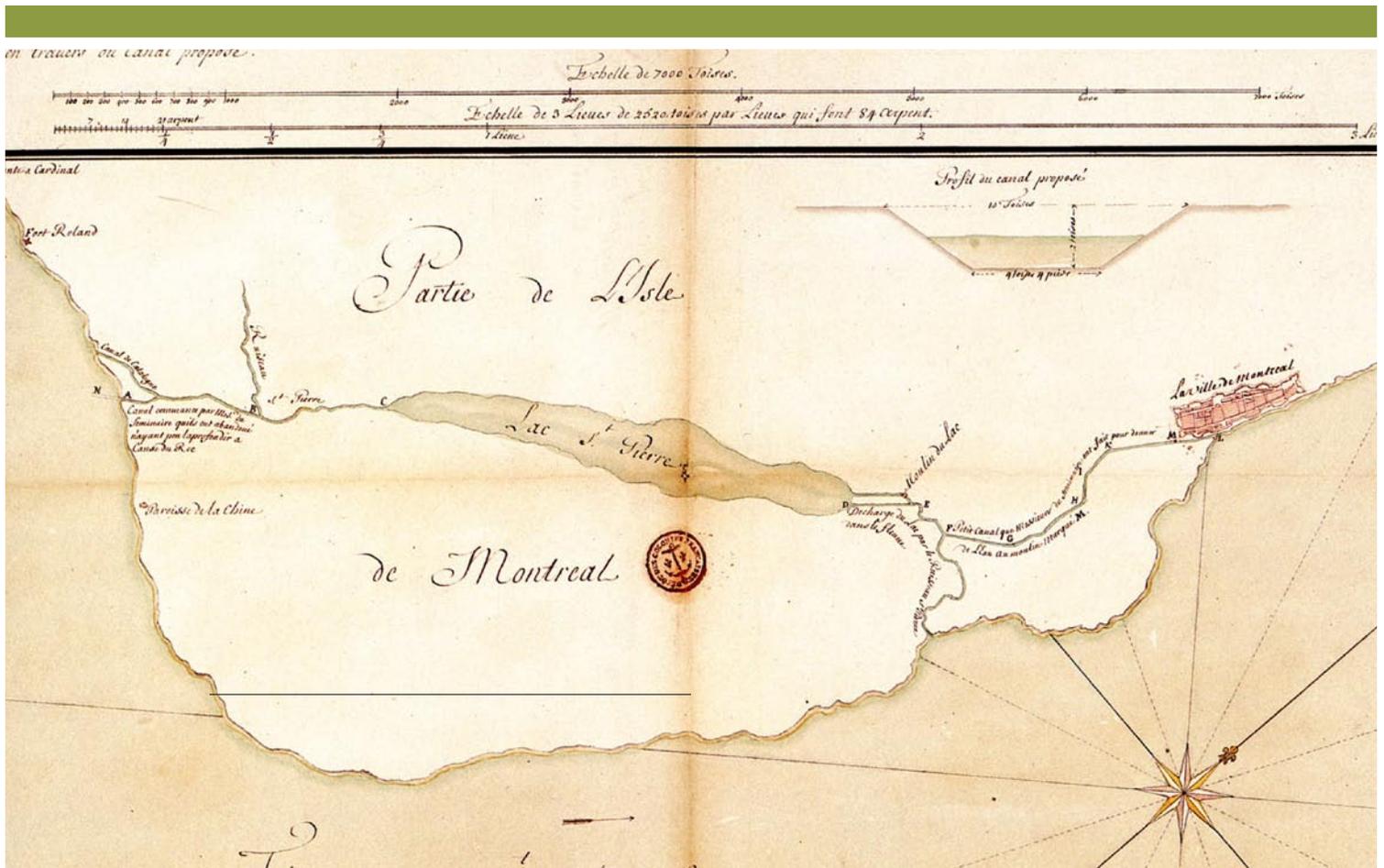


Le lac

Le lac Saint-Pierre, aujourd'hui disparu, couvre approximativement le territoire de l'ancienne cour de triage Turcot. Ce toponyme est d'usage courant dès 1670 et il est le seul utilisé sur les plans anciens. Le plan de 1702 indique que le lac Saint-Pierre est entouré par deux coteaux : le coteau Saint-Pierre et le coteau Saint-Paul. Ce dernier coteau est situé aux limites de la côte Saint-Paul et du lac Saint-Pierre (III. 4).

Certains auteurs récents identifient ce lac comme étant le *lac à la Loutre*. Historiquement, le toponyme *lac à la Loutre* n'a été utilisé que rarement et ce, pendant un court laps de temps au XVII^e siècle. L'archéologue Pauline Desjardins dans *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au 19^e siècle*, souligne l'exceptionnalité de cette appellation, s'appuyant sur les actes notariés du XVII^e siècle dans le secteur. Elle émet l'hypothèse que ces deux toponymes – lac à la Loutre et lac Saint-Pierre – correspondent à des réalités territoriales différentes plutôt qu'à un changement de nom de lieu. Elle n'identifie toutefois pas les lieux potentiels. L'utilisation de *lac à la Loutre* pour désigner l'ancien lac Saint-Pierre contredit les sources, autant manuscrites qu'iconographiques.

6
Projet du canal entrepris par les sulpiciens pour contourner les rapides de Lachine. Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1733. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence tiré de *Atlas historique de Montréal*, p. 67



De lac à cour de triage

À l'arrivée des Français à Montréal, le lac Saint-Pierre, bien que peu profond, constitue la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal. Les plans du XVII^e et XVIII^e siècles ne sèment aucun doute quant à sa taille. Les plans de 1702 et 1733 de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry sont éloquentes à cet égard (iii. 5 et 6). Ce lac est borné par le coteau Saint-Paul au sud et le coteau Saint-Pierre au nord au sommet duquel s'allongent les terres de la côte Saint-Pierre (iii. 5).

Malgré les informations qui nous sont parvenues, surtout des plans anciens, l'évolution du lac Saint-Pierre est à peine connue. Comment et quand est-il passé de lac à marécage à zone asséchée? Les réponses restent à venir. Toutefois, ce qu'on en connaît nous laisse croire qu'il a été un sujet de préoccupations de la part des propriétaires de la seigneurie de l'île de Montréal. Sur le plan de 1702, un moulin est mentionné à l'embouchure du lac et, très tôt, les seigneurs désirent creuser un canal pour contourner les rapides de Lachine : les projets anciens incluent le lac Saint-Pierre.

À la fin du XVIII^e siècle, deux mentions différentes décrivent cet endroit comme suit dans le livre terrier : le lac Saint-Pierre et le Petit Lac Saint-Pierre (Perrault : 221 et 218). Toutefois, quelques décennies plus tard, ce lac ne semble plus être qu'un marécage. On peut estimer que ce marécage a été un sujet de préoccupations lors de la construction du canal de Lachine même. A-t-on remblayé ce marécage avec la terre excédentaire fournie par les excavations successives du canal? Il n'est pas possible de répondre à cette question pour le moment,

Les plans indiquent aussi à quel point le résidu du lac que constitue la rivière Saint-Pierre au XIX^e siècle évolue. Le plan d'André Jobin de 1834 indique que le lac est «actuellement asséché» (iii. 7). En 1867, la rivière très sinueuse qui passe à ce moment à cet endroit est un vestige du lac. Elle est identifiée, dans les plans des *Fortification Surveys* de 1868-1869, comme la rivière du *Petit Lac Saint-Pierre* (iii. 8). Par la suite, une partie de la rivière est canalisée (iii. 9 à 12). Dans le *Livre des propriétés*, les plans indiquent le lieu où se trouvait la rivière même si elle n'est plus apparente. Elle est aujourd'hui complètement canalisée dans l'égout collecteur Saint-Pierre.

7
Carte de l'île de Montréal. (détail)
André Jobin. 1834.
BAnQ. Collection numérique,
G/3452/M65/1834/J63 CAR



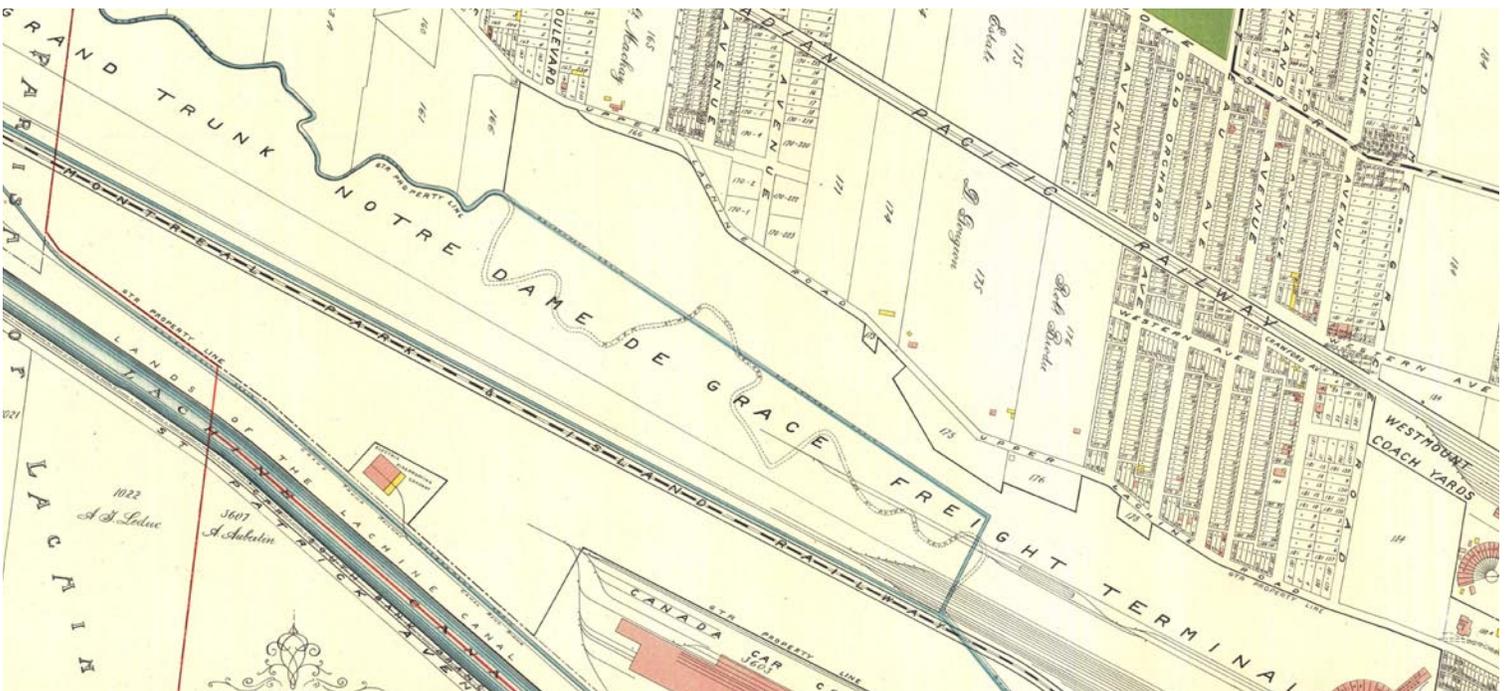
Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, le secteur du lac asséché devient progressivement une importante zone ferroviaire – voies ferrées multiples, importante cour de triage avec carrousel (*round house*) – et ce, jusqu'à tout récemment. En 2003, le site de la cour de triage est vendu au gouvernement du Québec qui projette d'y construire une nouvelle autoroute. Malgré toutes ces modifications en surface, la composition des dépôts meubles du sol constitue la principale trace de l'ancien lac (iii. 13).

8
Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868-1869,, (V-VI).

ANC. NMC-135700



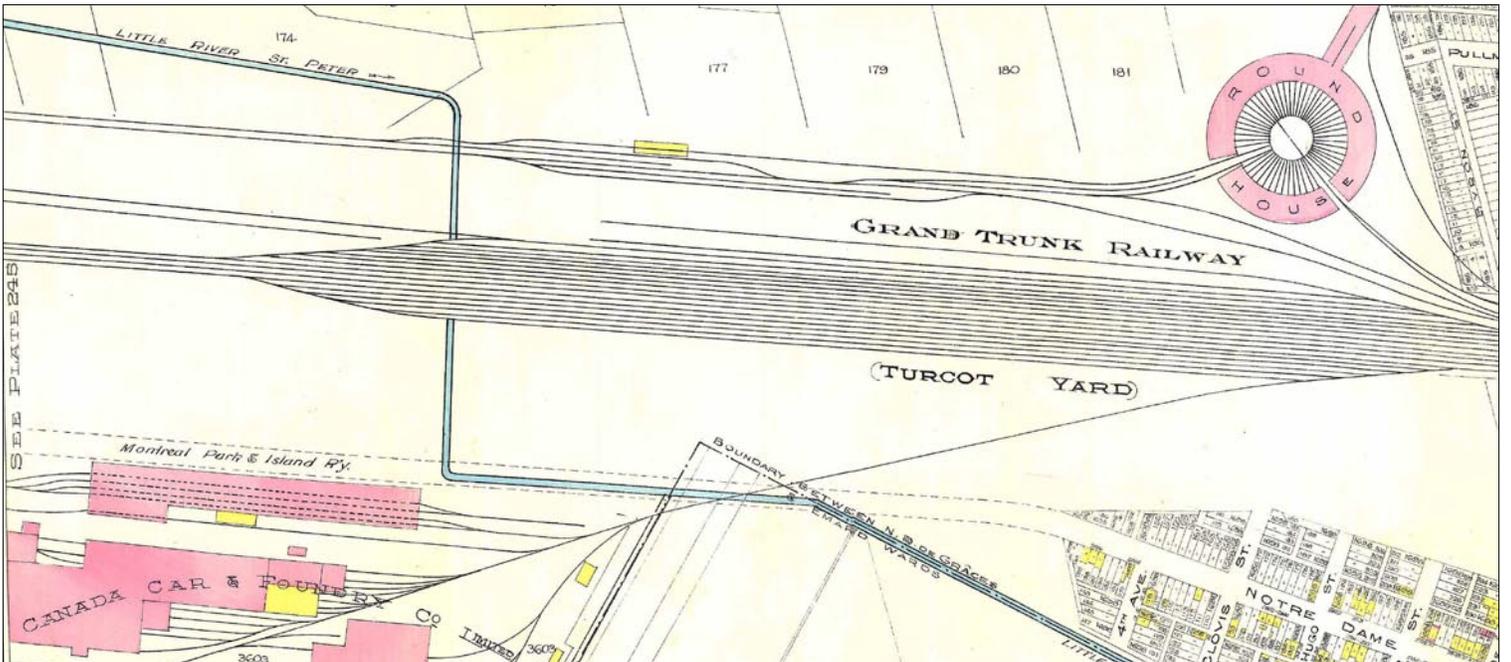
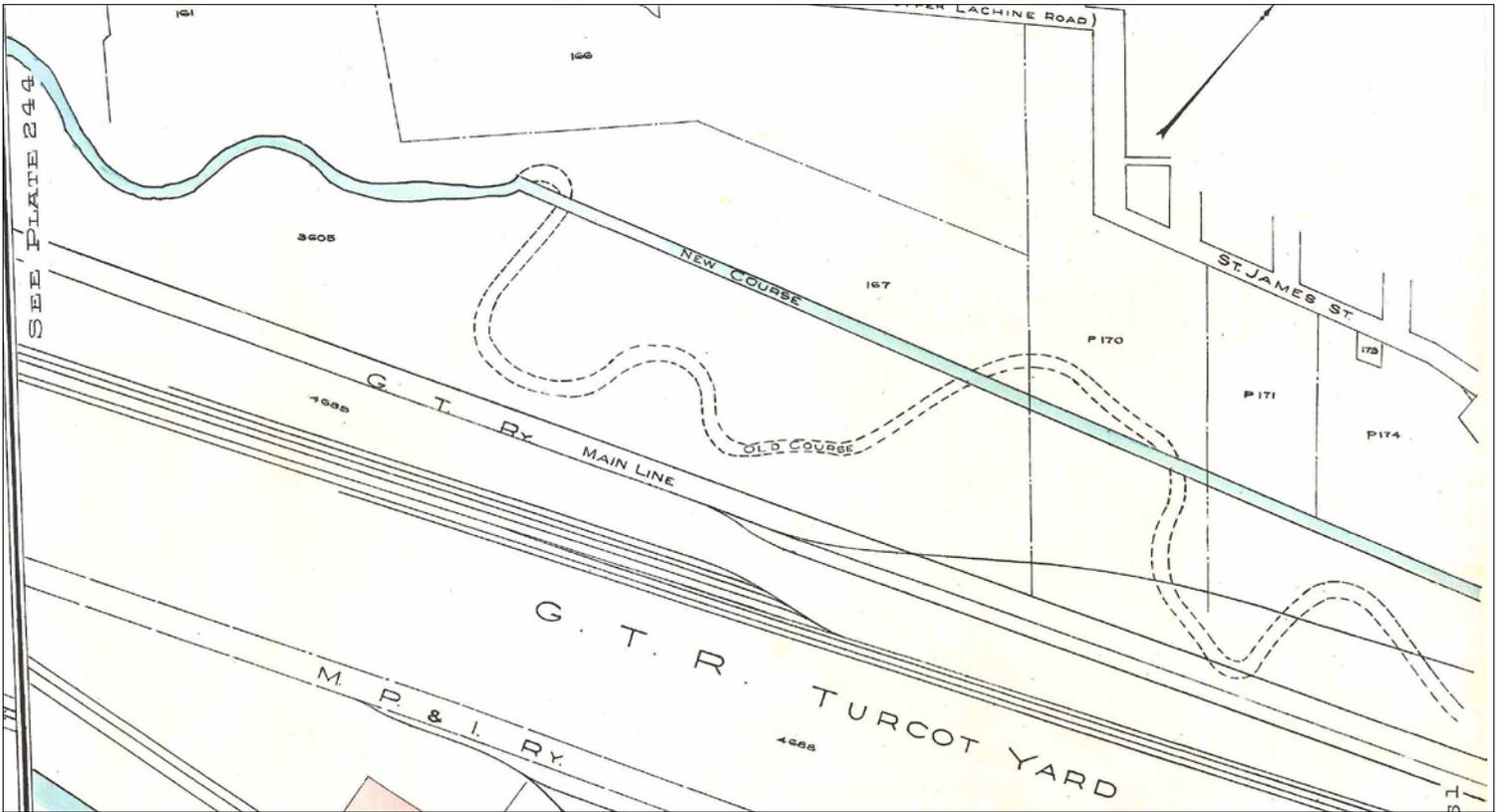
9
Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard. (détail) Pinsoneault, A.R., 1907. Planche 40.
BAHQ. Collection numérique,



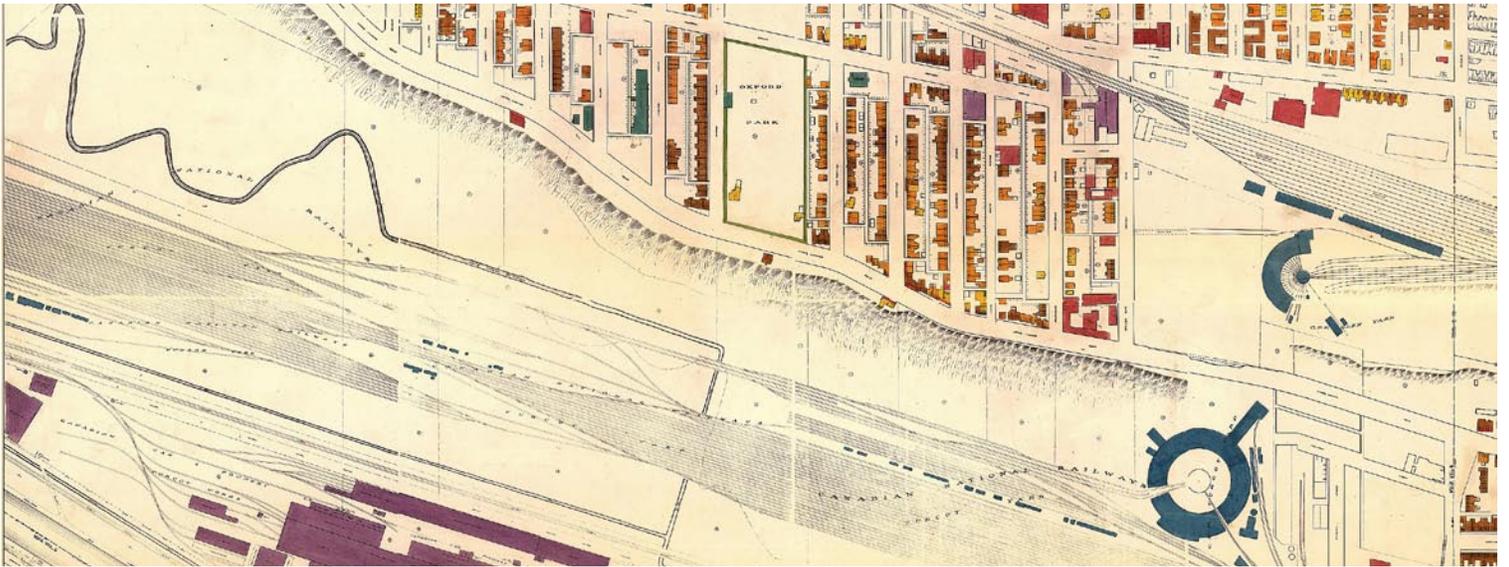
10 et 11

*Atlas of the City of Montreal and vicinity (détail),
Chas.E.Goad 1913,
Planche 40.*

BAnQ. Collection numérique.



12
 Ville de Montréal,
 (détail), 1949, planche
 44-68.
 Ville de Montréal

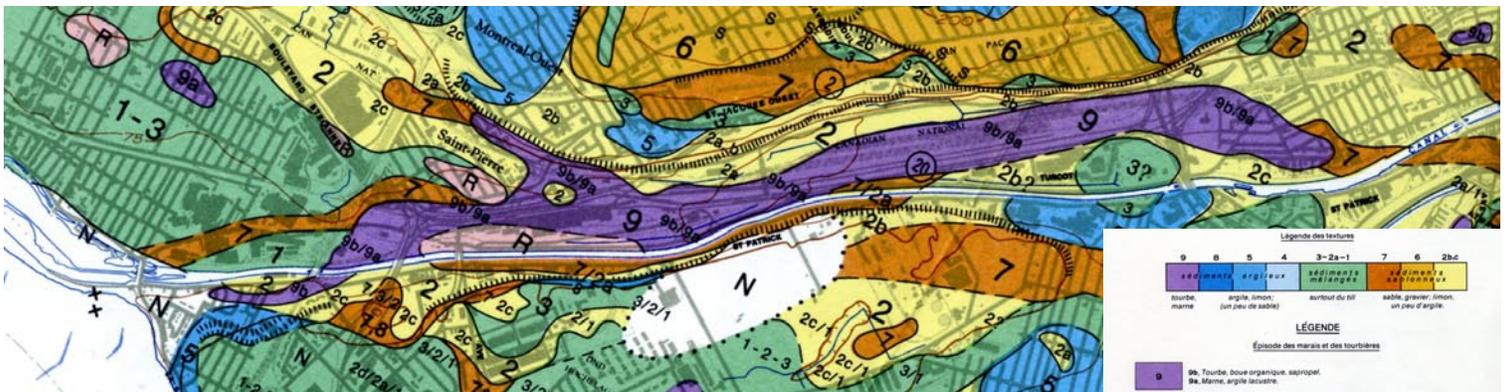


Description des dépôts meubles sous la cour Turcot

« Les eaux fluviales s'étant retirées (il y a 4 000 ans) de ce qui est aujourd'hui l'île de Montréal, des eaux stagnantes et des marais ont donné naissance à des dépôts d'algues et de coquillages. Ces derniers ont fait place à la sphaigne qui forme les dépôts de tourbe. C'est ce genre de dépôt que l'on retrouve compacté sous les lourds remblais de la cour Turcot. Au centre de ce marais coulait, en méandres, la rivière Saint-Pierre canalisée aujourd'hui dans l'égout collecteur du même nom. » Ces dépôts de tourbe atteignent en certains endroits plus de 6 mètres de profondeur.

Source : André CAMPEAU et al. *Aménagement de la falaise Saint-Jacques. Étude géotechnique*, p. 9-10

13
 Géologie des dépôts
 meubles (détail)
 1975.
 Commission
 géologique du
 Canada.



Les routes

Dans la première moitié du XIX^e siècle, trois routes majeures sont mises en service en parallèle de part et d'autre de la falaise. Elles relient la ville de Montréal à Lachine, contournant les rapides de Lachine. Ce sont la *Upper Lachine Road* de la *Montreal Turnpike Trust* (1805), le canal de Lachine (1825) et la première voie ferrée *Montreal and Lachine Railway* (1847) (ill. 14).

Voie de terre : la plus ancienne au haut du talus

Le tronçon de la rue Saint-Jacques qui longe le sommet de la falaise du même nom se superpose sur l'ancien tracé du chemin de la côte Saint-Pierre. Il s'agit d'une très ancienne route sur l'île de Montréal, faisant partie des tracés fondateurs.

À l'origine, ce chemin dessert les premiers colons qui défrichent et exploitent leurs terres. Toutefois, cette route occupe une position stratégique dans l'axe est-ouest et son rôle change dans le réseau routier dès le début du XIX^e siècle. En 1805, elle devient une route à barrière ou à péage (*turnpike*), suivant un modèle emprunté à l'Angleterre. Payée par les usagers, elle relie alors Montréal à Lachine et constitue une voie terrestre de contournement des rapides de Lachine. La *Lachine Turnpike Road*, plus connue sous le nom de *Upper Lachine Road*, devient une voie importante de transport de marchandises, participant alors à un vaste réseau de communications qui mène du Bas-Canada, à partir de Montréal, vers le Haut-Canada.

14
Environs of Montreal, (détail), George Horatio Smith, 1851.
Tiré de *Atlas historique de Montréal*, p. 99



Des trois routes qui relient Montréal à Lachine -- *Upper Lachine, Middle Lachine et Lower Lachine* --, celle de la côte Saint-Pierre est de loin la plus achalandée, la plus carrossable et la plus rapide entre les deux points. Toutefois, le canal de Lachine, ouvert en 1825, lui fait concurrence et la tarification sur la *Upper Lachine Road* est alors abandonnée.

En 1840, Charles Edward Poulett Thomson, 1^{er} baron Sydenham, gouverneur en chef de l'Amérique du Nord britannique depuis l'année précédente, confie la gestion des grandes routes à péage, dont la *Upper Lachine Road*, au *Montreal Turnpike Trust* (MTT) composé de cinq à neuf syndicats. Les autres routes sont sous la responsabilité de la municipalité. Trois ans plus tard, tous les chemins du MTT sont refaits et ils deviennent des routes carrossables de 18 pieds de largeur par neuf pouces de pierre concassée, construites suivant le modèle de McAdam, alors la fine pointe dans ce domaine. Pour payer et entretenir cette importante voie de liaison interprovinciale, la MTT reprend le système des postes de péage comme elle le fait sur tous les chemins qui tombent sous sa juridiction. La *Upper Lachine Road* devient alors un des plus longs de ce réseau sur l'île de Montréal. Ce système continue jusqu'en 1911, moment où les postes de péage sont abolis. En 1922, la responsabilité de ces chemins est confiée aux municipalités et au ministère de la Voirie.

En 1964, la portion du chemin *Upper Lachine* située au nord de la falaise Saint-Jacques prend le nom de rue Saint-Jacques. C'est l'époque où de nouvelles infrastructures routières comme le boulevard Décarie et l'échangeur Turcot (1967) (iii. 15) sont mises en place et deviennent les nouvelles grandes voies de transit, surtout avec la construction de l'autoroute Ville-Marie qui longe le canal de Lachine. La rue Saint-Jacques devient alors une route beaucoup plus locale. Depuis, des entrepôts, des commerces et des industries

15

L'échangeur Turcot en construction en octobre 1966.

Ville de Montréal.



Voie d'eau : l'important canal de Lachine

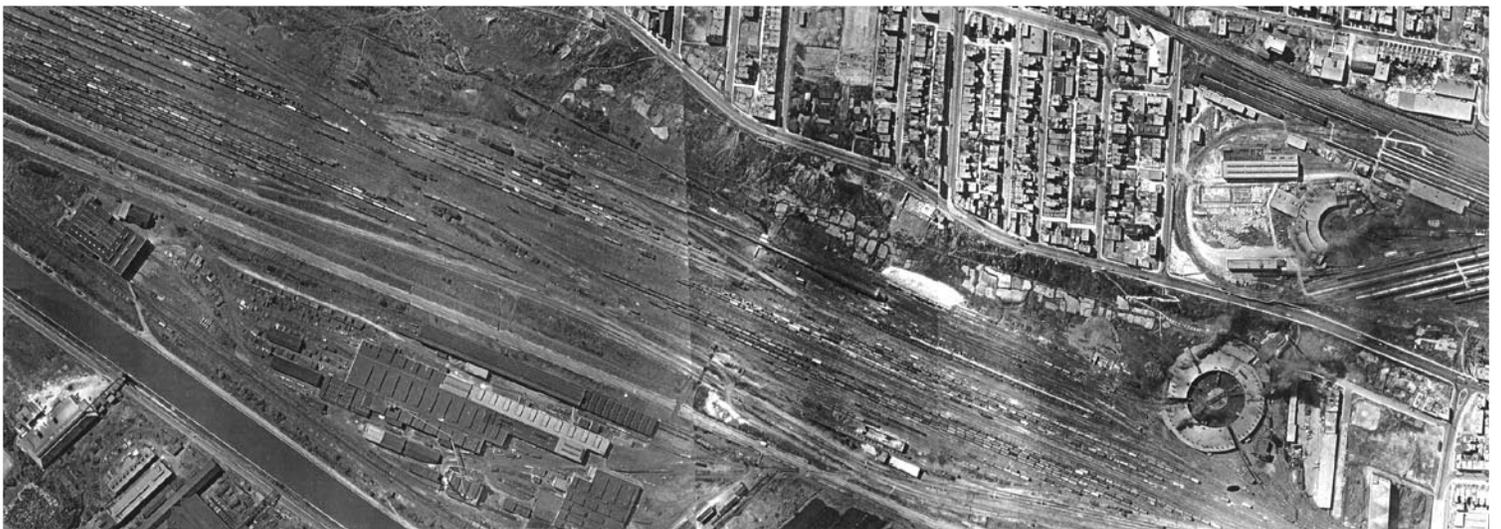
C'est un lieu commun de parler de l'importance du canal de Lachine dans le développement de Montréal. Ouverte dès 1825, cette nouvelle route passe au sud de ce qu'était le lac Saint-Pierre. À ce moment, le canal ajoute à la voie terrestre, la *Upper Lachine Road*, une voie de navigation majeure donnant accès à l'intérieur du continent. Entre 1825 et 1841, la circulation maritime se multiplie par sept et le nombre de passagers qui transitent par le canal en direction des Grands Lacs quintuple. Élargi à deux reprises par la suite, le canal attire des industries très diversifiées qui s'installent et se développent par centaines de part et d'autre du canal. Ce dynamisme industriel permet aujourd'hui de considérer que le canal de Lachine est le berceau de l'industrialisation canadienne. Dans les années 1970, après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal est désaffecté. Aujourd'hui, après un effort important de revitalisation, le canal est ouvert aux activités de plaisance.

Voie de fer : de Montréal à Lachine

En 1847, la *Montreal and Lachine Railway* passe sur le territoire du lac Saint-Pierre alors asséché. Seule y sillonne la rivière. Ce chemin de fer relie Montréal, à partir de la place Chaboillez, à Lachine. Il devient la troisième route à unir ces deux points mais, contrairement au canal, il est ouvert en toutes saisons. Par la suite, la compagnie ferroviaire le *Grand Trunk*, fondée en 1852, fait passer sur ce territoire sa ligne principale (*main line*). À la fin du XIX^e siècle, le terrain devient une cour de triage importante connue sous le nom de cour Turcot et, à l'est de ce terrain, un carrousel est construit, montrant l'ampleur de l'activité ferroviaire sur ce site (ill. 16). Ce carrousel disparaît lors de la construction de l'échangeur Turcot. Le territoire du lac asséché conserve sa vocation ferroviaire jusqu'à tout récemment. En 1923, le *Grand Trunk* est fusionné à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN).

16

La cour de triage
Turcot.
Photos aériennes,
1949.



Les photos et les plans anciens permettent de voir l'étendue de l'activité reliée au transport ferroviaire au pied de la falaise. En 2003, le ministère des Transports achète ce terrain de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, mettant définitivement fin à la vocation ferroviaire des lieux.

La cour de triage Glen

En 1904, la compagnie de chemins de fer *Ontario & Quebec Railway* aménage, au haut de la falaise, une grande cour de triage. Le site comprend plusieurs voies ferrées aménagées en épi, une rotonde, des entrepôts et une centrale de gaz (iii. 17). Cette cour de triage sert d'atelier de réparation et d'entretien des trains de passagers. En 1913, ces installations deviennent la propriété du Canadien Pacific Railway. Les années 1990 sonnent le glas pour plusieurs de ces bâtiments qui sont alors démolis.

17

La cour Glen
Photos aériennes,
1949.

Ville de Montréal



De coteau Saint-Pierre à falaise Saint-Jacques

On sait peu de l'évolution de la topographie ancienne du coteau Saint-Pierre. Illustré en lignes hachurées sur le plan de 1702 (iii. 4), ce dernier ne nous donne toutefois que des indications générales: rien sur les courbes de niveau ou encore sur un tracé précis du talus. Il est difficile de dire ce qui s'est passé entre le moment où la côte Saint-Pierre est ouverte à la colonisation au XVII^e siècle et 1868-1869, moment où un relevé très précis du secteur est dessiné par H.S. Sitwell. Ce plan donne les courbes de niveau et situe précisément la ligne de la crête (iii. 18). On peut penser que les travaux importants d'infrastructures datant de la première moitié du XIX^e siècle – les constructions d'une route à péage (1805), du canal de Lachine (1825) et du chemin de fer (1847) – peuvent avoir affecté la topographie environnante. Mais de quel ordre est ce changement? Étant donné les moyens techniques de l'époque, on peut croire que la crête du talus a peu bougé. Mais tout ceci n'est pour l'instant que spéculation.

La falaise est divisée en différents lots qui appartiennent à divers propriétaires. En 1914, le CN achète pour son usage des terres situées dans la dénivellation. Les photos datées de 1947-1949 indiquent que le pied de la pente sert surtout à de l'entreposage pour la cour de triage (iii. 19). Malgré cette utilisation industrielle, la végétation est relativement présente sur le talus.

18

Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868-1869, (V-IX) ANC. NMC-135703

19

Photos aériennes, 1949

Source : Ville de Montréal



Si on peut penser que la topographie a été peu modifiée dans le passé, il en va tout autrement pour la période récente. Une étude géotechnique de la Ville de Montréal datée de 1993 souligne des changements significatifs entre la topographie ancienne de 1868-1869 et aujourd'hui. Cette étude établit l'importance de remblais réalisés à partir du haut du talus. La crête du coteau s'est déplacée. « Une importante couche de remblai couvre toute la falaise. À la crête, l'épaisseur du remblai atteint sa valeur maximale variant de 6,2 m à plus de 29,8 m. » (Campeau : 9-10). D'où proviennent ces importants remblais? Les photos de 1966 de la construction de l'autoroute Décarie et de l'échangeur Turcot montrent que la végétation du talus, visible sur les photos aériennes de 1949, est disparue en plusieurs endroits. Des coulées ponctuelles de terre sont visibles et semblent de fraîche date. Étant donné les quantités importantes de terre déplacées par le creusement de la tranchée de l'autoroute Décarie, on peut émettre l'hypothèse que la terre ainsi générée a pu être déversée du haut de la falaise à cette période (iii. 20). Par ailleurs, dans les années 1970, on constate un changement d'appellation du lieu. Pour la première fois, le nom de *falaise Saint-Jacques* désigne la dénivellation à l'ouest de l'autoroute. Malgré cette utilisation courante du nom, ce n'est pas un toponyme officiel.

Au début des années 1980, la falaise est dans un état déplorable. Étant devenue un lieu de déversements sauvages, elle offre alors un paysage désolant à partir de l'autoroute. Cette situation amène la Ville en mai 1985 à acheter de la compagnie de chemins de fer Canadien National une partie des terrains du talus pour fins de parc. La Ville souhaite ainsi freiner les déversements et renaturaliser la pente. Elle procède alors à des travaux de stabilisation et de végétalisation de la falaise. De plus, elle aménage le parc Terry-Fox et installe une clôture de deux kilomètres au sommet pour éviter les déversements. Malheureusement, les travaux de réaménagement sont interrompus et les déversements sauvages recommencent.

20
Échangeur Turcot en construction.
Octobre 1966.
Ville de Montréal.



Malgré cette triste constatation, 8 500 arbres sont recensés sur la falaise lors d'un inventaire arboricole en 1990. Il s'agit d'une jeune forêt constituée d'érables à Giguère, de peupliers deltoïdes, de robiniers faux-accacia, d'ormes d'Amérique et de saules. Quelques années plus tard, la Ville renaturalise certaines sections de la falaise qui posent des problèmes de stabilité. En 2004, le secteur de la falaise devient un des dix écoterritoires de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de Montréal. Ces écoterritoires sont alors reconnus par le Plan d'urbanisme de la Ville (ill. 21 et 22).

21 et 22
La falaise
Saint-Jacques
7 octobre 2003
Ville de Montréal



Le développement urbain (bref survol)

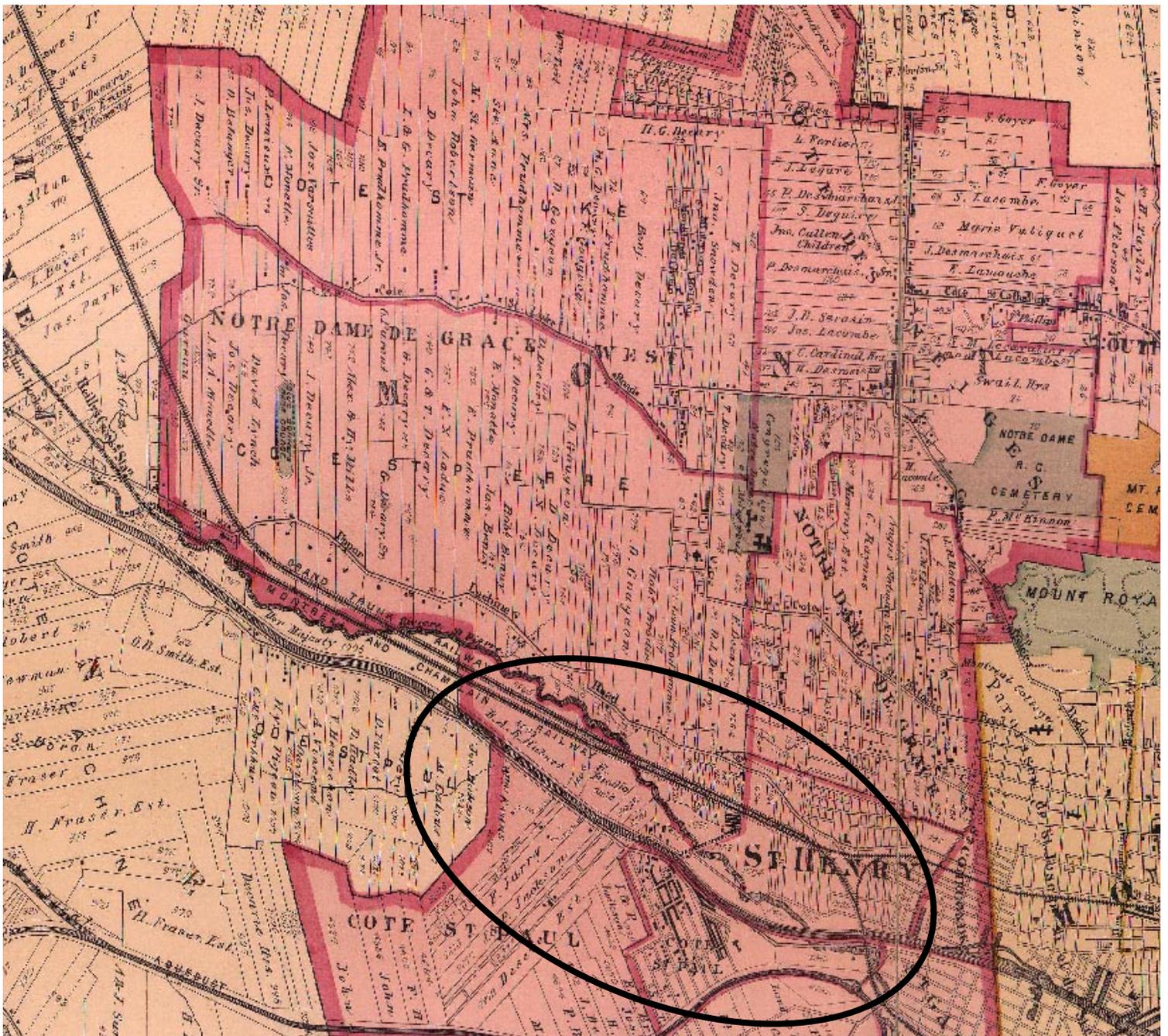
À travers le temps, la falaise Saint-Jacques ne fait l'objet d'aucun développement urbain. Toutefois, les territoires qui l'entourent - Saint-Henri, Côte-Saint-Paul, Notre-Dame-de-Grâce - se développent à des époques et à des rythmes différents.

23

La rivière Saint-Pierre sert de limite à la municipalité de Notre-Dame-de-Grâce Ouest en 1879.

Atlas of the city and island of Montreal, (détail), H.W. Hopkins, 1879

BAAnQ, Collection numérique



La côte Saint-Pierre

Le territoire de la côte Saint-Pierre est situé au sommet de l'escarpement de la falaise Saint-Jacques. Les terres de cette côte sont concédées dès le XVII^e siècle. Vouées à l'agriculture dès les premières concessions, les terres de la côte Saint-Pierre sont reconnues au XIX^e siècle pour leurs vergers (ill. 24) et la culture du melon de Montréal. En 1876, le grand territoire de la municipalité de Notre-Dame-de-Grâce Ouest est constitué et inclut toute la côte Saint-Pierre (ill. 23). Malgré la création de cette nouvelle municipalité, la vocation agricole se poursuit jusqu'au milieu du XX^e siècle, au moins pour certains secteurs, en particulier le long du coteau (ill. 24 et 25).

24

Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868-1869, (V-V)

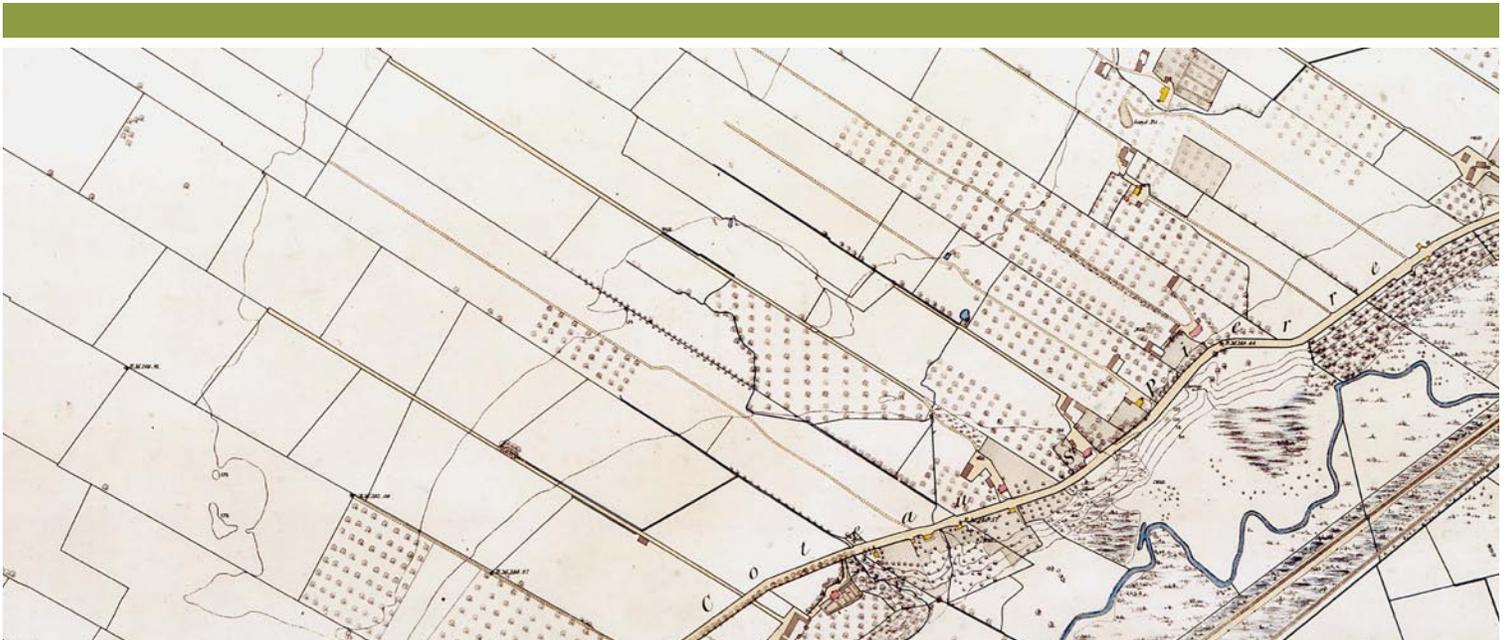
ANC. NMC-135699

25

Terres agricoles en exploitation.

Photos aériennes, (détail) 1949

Ville de Montréal



Saint-Henri

L'agglomération la plus ancienne dans le secteur est celle de Saint-Henri. Elle est située alors au pied de la falaise (ill. 26 et 27), à proximité du ruisseau Glen. Cette source d'eau favorise l'implantation de tanneries. La première se serait installée à Saint-Henri dès le XVII^e siècle, traçant le chemin pour plusieurs autres à venir et devenant un centre important du travail du cuir. Le village est souvent identifié sous le nom de Saint-Henri-des-Tanneries.

« La déclaration du fief et seigneurie de l'Isle de Montréal (...) de 1791 nous révèle la présence (...) d'un petit regroupement de onze maisons avec leurs dépendances. Le petit bourg se trouve sur le chemin qui relie l'ouest de l'île à la ville, à l'endroit précis où la route quitte le plateau de la côte St. Pierre pour descendre vers les basses terres. (...) Si elles y étaient encore, ce qui n'est pas le cas, la plupart des 11 maisons de 1781 se trouveraient aujourd'hui sur la rue Saint-Jacques, entre les rues Courcelles et Saint-Rémi, sous l'échangeur Turcot. »

Source : Gilles LAUZON. 1875 Saint-Henri, p. 4

26

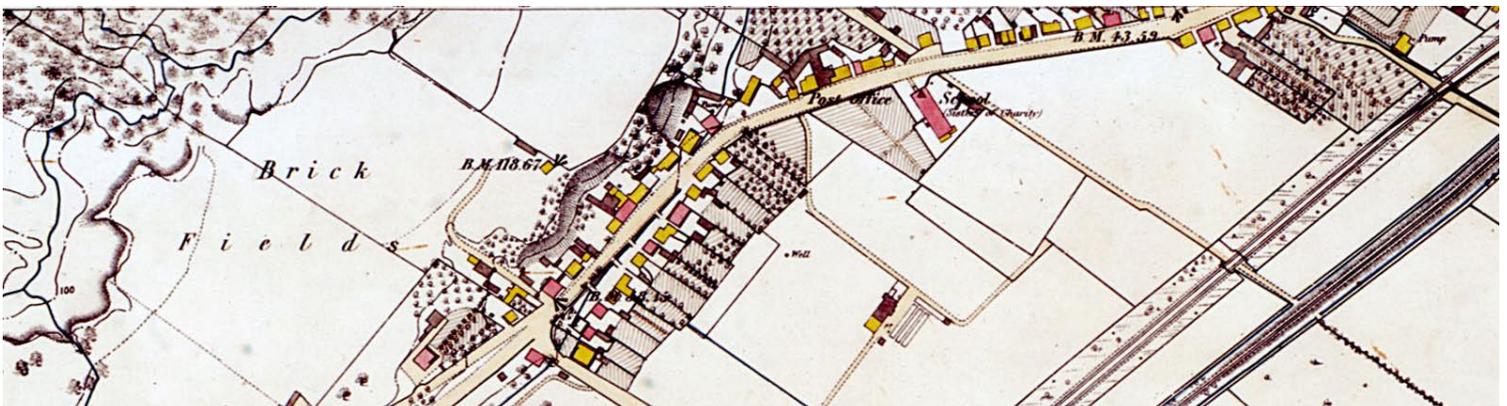
Aquarelle attribuée à Philip John Bainbrige, 1840 (détail). *Montreal from the Hill behind the Village of the Tanneries on the Road to Lachine.*

tiré de *Mont-Royal - Ville-Marie. Vues et plans anciens de Montréal*, p. 22
Musée McCord d'histoire canadienne

27

Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1868-9 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868-1869, (V-VI)

ANC. NMC-135700



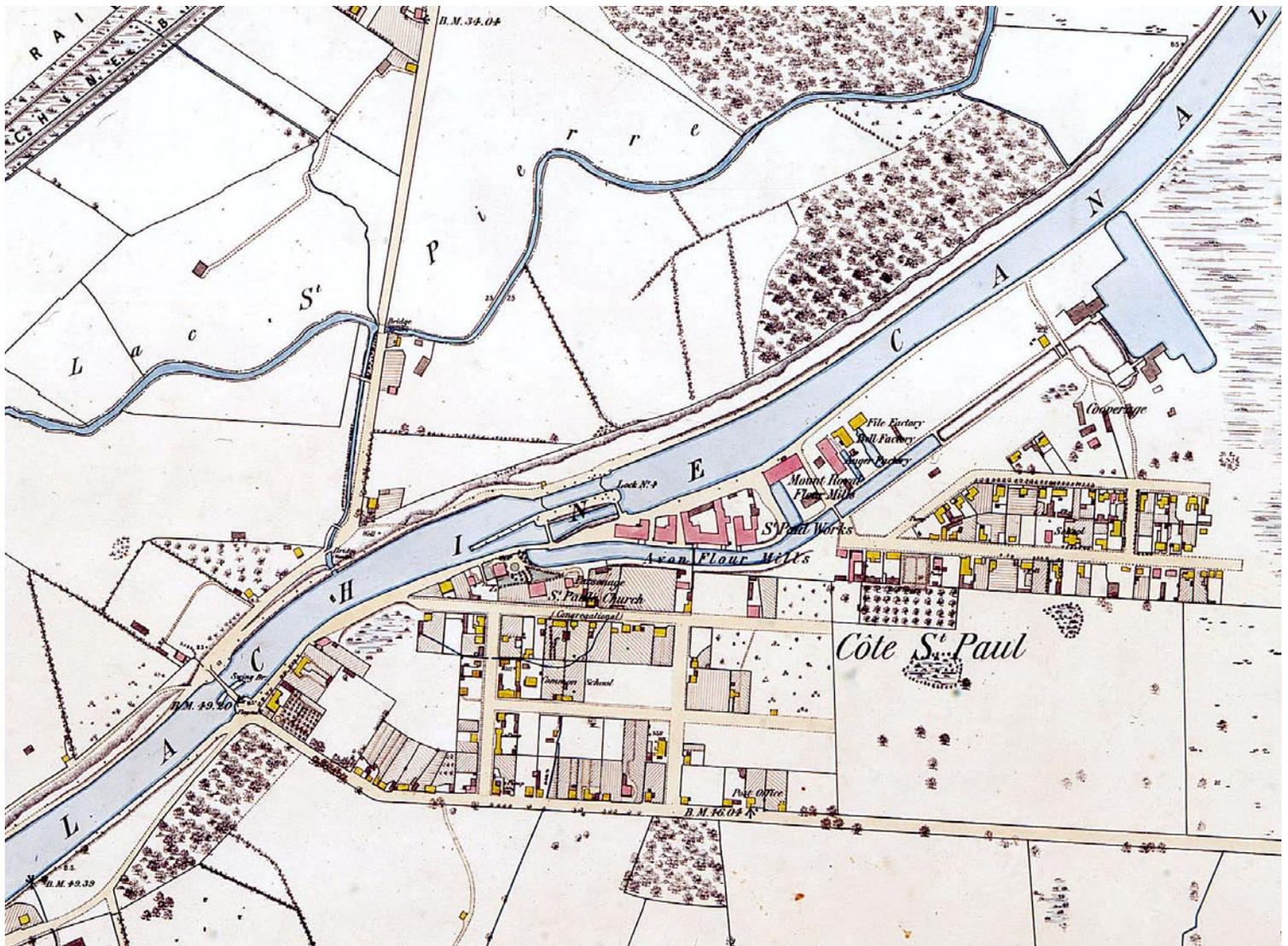
La côte Saint-Paul

Dès le XVII^e siècle, la côte Saint-Paul est un territoire agricole situé sur la rive sud du lac Saint-Pierre, en face de la falaise. Sur l'ensemble de ce secteur, cette vocation se maintient jusqu'au début du XIX^e siècle, moment où elle est perturbée par la construction du canal de Lachine. La présence d'une des écluses du canal y favorise l'installation d'industries et entraîne le développement d'un village. Toutefois, cette agglomération n'est desservie par aucun chemin de fer, ralentissant ainsi son développement (iii. 28).

L'écluse de la Côte-Saint-Paul permet l'utilisation de l'eau comme source d'énergie. Un canal d'amenée est construit à cet endroit. Des entreprises reliées à l'industrie du fer choisissent Côte-Saint-Paul. La plus connue est la fonderie Frothingham et Workman qui s'y installe dans les années 1870. Érigée en municipalité autonome en 1875, Côte-Saint-Paul est alors sous le contrôle de cette compagnie. En 1910, le territoire de Côte-Saint-Paul est annexé à Montréal et il devient un quartier montréalais.

28

Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868-1869, (V-VI) ANC. NMC-135700



Notre-Dame-de-Grâce

Le quartier Notre-Dame-de-Grâce a été formé essentiellement par le territoire de la côte Saint-Pierre. Établi au sommet du coteau, ce territoire se développe depuis la fin du XIX^e siècle autour du village Snowdon situé au carrefour des actuels chemin Queen-Mary et boulevard Décarie.

Entre 1910, moment de l'annexion à Montréal, et 1930, le quartier Notre-Dame-de-Grâce connaît un boom immobilier et démographique important et devient un des quartiers résidentiels les plus peuplés de Montréal. C'est à ce moment que les terrains lotis au nord de l'actuelle rue Saint-Jacques commencent à se construire. Un plan de 1949, nous indique que presque tous ces lots sont alors occupés. Le sud de la rue pour sa part reste vacant et des photos aériennes nous indiquent que plusieurs lopins de terre y sont encore en culture (iii. 25), formant un contraste saisissant avec l'activité industrielle liée au Canadien National au pied du talus et le Canadien Pacifique au sommet (iii. 29).

29
Quartier Notre-Dame-de-Grâce.
Ville de Montréal,
1949. Planche 44-64.
Ville de Montréal



Depuis quelques décennies, ces terrains au sud de la rue Saint-Jacques sont occupés par des entrepôts, des industries, des commerces à grande surface qui se sont installés de ce côté, comblant les terrains vacants (III. 30 à 33).

30 à 33
La falaise Saint-Jacques
7 octobre 2003.



La falaise Saint-Jacques est une dénivellation qui n'a jamais fait l'objet de développement, contrairement au reste de la terrasse. Les secteurs environnants de la falaise, surtout en contrebas, ont été au cœur de l'économie montréalaise. Des voies de transport concurrentes et majeures les ont traversés et ont modifié radicalement, dans certains cas, l'utilisation des lieux. Tel est le cas du canal de Lachine - la plus importante voie maritime qui reliait Montréal à l'intérieur du continent -, ou encore du chemin de fer et des activités de la cour de triage Turcot. La *Upper Lachine Road* est, au début du XIX^e siècle, la plus importante voie terrestre de transport qui mène de Montréal à Lachine. Toutefois, il a peu influencé le développement du secteur au haut de la colline. Toutes ces voies ont contribué au développement économique de Montréal.

Historiquement, ce talus sert de zone tampon entre le développement urbain relié à l'industrie en contrebas du talus (Saint-Henri, Côte-Saint-Paul, la cour Turcot) et le développement urbain surtout résidentiel à son sommet (Notre-Dame-de-Grâce, Westmount, Montréal-Ouest). Doit-on considérer ces deux aspects comme deux facettes d'une même médaille, ou comme deux mondes qui s'ignorent ou s'opposent? Ou doit-on chercher une autre interprétation? La question reste entière.

L'évolution et le sort du lac Saint-Pierre sont sans doute les éléments les moins connus et étudiés du secteur, tout en étant parmi les plus intéressants. Dès le XVII^e siècle et pendant le régime français, divers projets de canalisation proposent des façons de contourner les rapides de Lachine. Le lac Saint-Pierre, cette grande étendue d'eau peu profonde, fait toujours partie de ces projets. Toutefois, ce lac se dessèche sans que l'on ne sache trop quand ni pourquoi. Au moment où le canal de Lachine est ouvert à la navigation en 1825, le lac est devenu une zone marécageuse en marge du canal. En 1847, une voie ferrée traverse le territoire de l'ancien lac. La compagnie de chemins de fer du *Grand Trunk* y installe une cour de triage. Le lac, puis le marécage, ont cédé la place à un vaste espace industriel. L'histoire de cette installation ferroviaire est encore mal connue et reste à faire.

La falaise Saint-Jacques est aujourd'hui un des rares témoins de la topographie montréalaise encore relativement intacts et toujours visibles sur plusieurs kilomètres. Malgré les modifications apportées à sa ligne de crête, la Ville de Montréal considère cet élément topographique comme un lieu important de ses espaces verts. C'est pour cela qu'en 2004 le secteur de la falaise devient un des dix écoterritoires de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de Montréal et est reconnu par le Plan d'urbanisme.

Abréviations

ANC.	Archives nationales du Canada
BAnQ.	Bibliothèque et archives du Québec
MJ-BPD.	Ministère de la justice. Bureau de la publicité et des droits
VM-GDA.	Ville de Montréal. Gestion des documents et archives

Bibliographie

Plans

BAnQ. Collection numérique

VILLE DE MONTRÉAL. *Livre des propriétés*

COMMISSION GÉOLOGIQUE DU CANADA. *Surfical Geology – Géologie des dépôts meubles. Montreal Island – Île de Montréal*, 1975.

Sources

MJ-BPD. *Actes notariés*.

VM-GDA. *Dossiers de presse*

Documents

« Aveu et dénombrement de messire Louis Normand, prêtre du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, au nom et comme fondé de procuration de messire Charles-Maurice Le Pelletier, supérieur du séminaire de Saint-Sulpice de Paris, pour la seigneurie de l'île de Montréal. (1731) », dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec pour 1841-1942*, Québec, Rédempti Paradi, Imprimeur de Sa Majesté le Roi, 1942, p. 1 à 163

BEAUREGARD, Ludger. « Géographique historique des côtes de l'île de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, nos 73-74, avril-septembre 1984, pp. 47-62.

BELLAVANCE, Yves, Marie-France LEBLANC, Claude OUELLET et Louise CHOUINARD. *Portrait d'une ville Saint-Henri 1875-1905*, Montréal, La Société historique de Saint-Henri, 1987.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON. *Pignon sur rue*, Montréal, Guérin, 1991.

BLACKBURN, Jean et Martin GAUDET. *La renaturalisation de la falaise Saint-Jacques*, Ville de Montréal. Service des parcs, jardins et espaces verts, 1994.

BLANCHARD, Raoul. *L'ouest du Canada français. Tome premier. Montréal et sa région*, Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1953.

BLOUIN FAUCHER AUVERTIN BRODEUR GAUTHIER PLANTE. *Le canal Lachine et ses abords*, Montréal, Ministère des Affaires culturelles et la Société d'Habitation et de Développement Urbain, 1991.

BONIN, R. « Le canal Lachine sous le régime français », *Le bulletin des recherches historiques*, Vol. XLII, no 5, mai 1936, pp. 265-299.

CAMPEAU, André, Michel CHAYER, Josée SAMSON et Martin TREMBLAY. *Aménagement de la falaise Saint-Jacques. Étude géotechnique*, Ville de Montréal, Service des travaux publics. Module du génie de l'environnement. Division du laboratoire. 1993.

DESJARDINS, Pauline. *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au 19^e siècle*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae (Ph.D.) en Anthropologie, 1999.

DESLOGES, Yvon et Alain GELLY. *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*, Montréal Septentrion, 2002.

ETHNOSCOP. *Opération solidarité 5000 logements. Étude de potentiel et inventaire archéologiques, rue Saint-Ambroise, MTL03-23-1, Montréal 2003*, Montréal, Ville de Montréal, 2005.

ETHNOSCOP. *Centre universitaire de santé McGill. Le site de la cour Glen. Étude de potentiel archéologique*, Montréal, Ville de Montréal, février 2005.

ETHNOSCOP. *Griffintown. Arrondissement sud-ouest de Montréal. Étude de potentiel archéologique et planification d'interventions archéologiques au terrain*, Montréal, Ville de Montréal, septembre 2007.

LAUZON, Gilles. *1875 Saint-Henri*, Montréal, Société historique de Saint-Henri, mai 1985.

LEGENDRE, PIERRE. *Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Historique des interventions de la Ville de Montréal*, Ville de Montréal, Direction des grands parcs et de la nature en ville, 2007.

MOUSSETTE, Normand. *En ces lieux que l'on nomma «La Chine»...* Lachine, Cité de Lachine, 1978.

PERRAULT, Claude. *Montréal en 1781*, Montréal, Payette Radio Limitée, 1969.

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

ROBERT, Jean-Claude. « Réseau routier et développement urbain dans l'île de Montréal au XIXe siècle », *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado / développement urbain comparé*, Publicacions Univeritat de Barcelona, 1998, p. 99-113.

VIGER, Jacques. *Observations en amélioration des lois des chemins telles qu'en force dans le Bas-Canada, en 1825*, Montréal, John Lovell, 1840

En ligne

BAnQ. Collection numérique des cartes et plans, <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil>

Ministère des transport. Répertoire des autoroutes du Québec: <http://www1.mtq.gouv.qc.ca>