

LA PLAQUE TOURNANTE MONTREALAISE : LE CENTRE ANCIEN, LE VIEUX PORT ET LE SECTEUR DES GARES



**Réflexion d'un groupe d'experts
sur un ensemble patrimonial montréalais**

**Document en format PDF tiré d'une présentation
sur le site web du Vieux-Montréal
www.vieux.montreal.qc.ca**

Février 2003

Droits réservés – Société de développement de Montréal

Plan de la présentation

LA PLAQUE TOURNANTE MONTREALAISE :	3
UN POINT DE RUPTURE DETERMINANT	5
TOUR D’HORIZON DES LIEUX	10
LE CENTRE ANCIEN DE MONTREAL	10
LES MAGASINS-ENTREPOTS	13
UN CENTRE-VILLE NORD-AMERICAIN ANCIEN	16
LE VIEUX PORT ET L’ENTREE DU CANAL DE LACHINE	19
LES SILOS A GRAIN	23
HABITAT 67	26
LE SECTEUR DES GARES	28
LA GARE WINDSOR ET SES ALENTOURS VICTORIENS	30
LA GARE CENTRALE ET SON COMPLEXE MODERNE	32
LA PLACE VILLE-MARIE	34
LE CŒUR DU RESEAU PIETONNIER SOUTERRAIN	36
DEUX GARES DU CENTRE ANCIEN	37
LE PONT VICTORIA	38
CONCLUSION	39
GROUPE DE TRAVAIL ET CONTEXTE DE DIFFUSION	41

LA PLAQUE TOURNANTE MONTREALAISE :

LE CENTRE ANCIEN, LE VIEUX PORT ET LE SECTEUR DES GARES

Introduction

Montréal, à cause de sa position géographique stratégique aux portes du continent nord-américain — elle fut fondée au point **précis** de rupture de la navigation fluviale sur le Saint-Laurent —, a joué un rôle clé en tant que **plaque tournante continentale et atlantique**. En témoigne clairement un ensemble patrimonial : **le centre ancien, le vieux port et le secteur des gares**.

Le centre ancien, le vieux port et le secteur des gares de Montréal comprennent un éventail remarquable de bâtiments et d'équipements de transport, de transbordement et de manutention. Ces équipements de transit pour les personnes et les marchandises témoignent d'innovations locales et d'importants échanges d'influence avec d'autres régions d'Amérique et avec l'Europe. Par exemple, les *magasins-entrepôts* bâtis au cours des années 1850-1880 ont préfiguré le mouvement rationaliste du XX^e siècle (à l'instar des *cast-iron buildings* new-yorkais), l'architecture fonctionnelle des silos montréalais a inspiré le modernisme européen, des gares ont reflété avec vigueur des courants architecturaux majeurs en Amérique du Nord, et une autre gare a été à l'origine d'un aménagement urbain d'avant-garde.

Le centre ancien de Montréal — sa « Cité » — constitue, pour sa part, un cas de conservation unique parmi les grandes métropoles d'Amérique du Nord : il donne toujours à voir un centre-ville de la fin du XIX^e siècle et du début XX^e remarquablement préservé, témoin irremplaçable de l'époque où Montréal s'affirme comme métropole du Canada. Le vieux centre a même gardé la trame lisible et des bâtiments de l'ancienne ville fortifiée. Ce centre ancien ayant participé activement au rôle de plaque tournante de Montréal en plus d'en avoir été le lieu de gestion, il témoigne avec force d'un pan entier du développement du continent nord-américain, donc de l'histoire occidentale.

Enfin, et non sans parenté avec l'architecture fonctionnelle des équipements de transit reliés au rôle de Montréal plaque tournante, la ville comprend plusieurs œuvres majeures d'architecture moderne fonctionnaliste, dont certaines font figure d'icone.



Photo : Denis Tremblay

BRÈVE DESCRIPTION

Montréal est fondée en 1642, au bord du fleuve Saint-Laurent, en un lieu fréquenté depuis des millénaires par les Amérindiens et situé juste **au pied** de rapides opposant un premier obstacle majeur à la navigation maritime et fluviale. • Le **cœur ancien** de la ville, tôt fortifié, devient son **centre des affaires au XIX^e siècle**. Effervescent jusqu'en 1929, puis négligé, il sera par la suite protégé et réinvesti. • Indissociables du centre ancien, le **vieux port** et l'**entrée adjacente du canal de Lachine**, lequel contourne les rapides évoqués, donnent toujours à voir des équipements de grande envergure mis en place à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, dans un environnement restauré avec soin. Pour leur part, le **pont Victoria**, tout premier ouvrage à franchir le fleuve Saint-Laurent, immédiatement en aval des rapides, de même que de grandes **gares**, témoignent de la vocation ferroviaire majeure de Montréal au cœur de réseaux transcontinentaux nord-américains. • L'une de ces gares a fourni le noyau d'un remarquable **réseau**

UN POINT DE RUPTURE DETERMINANT OU LORSQUE GEOGRAPHIE ET HISTOIRE SE RENCONTRENT

UN SEUIL CONTINENTAL

Montréal occupe une position géographique unique en Amérique du Nord : elle fut fondée au point précis où, pour les navires arrivant de l'océan Atlantique, la remontée du fleuve Saint-Laurent devient impossible. Les tumultueux **rapides de Lachine**, au sud-ouest de l'île, interdisent en effet toute poursuite de la navigation fluviale en amont. Le passage n'est pas davantage possible au nord de l'île : des rapides ponctuent aussi les rivières des Prairies et des Mille-Îles, autres grands cours d'eau baignant l'archipel montréalais.

Montréal se trouve ainsi vis-à-vis un **seuil continental**, à partir duquel les Amérindiens et les pionniers venus d'Europe se voient contraints à de multiples portages pour pouvoir accéder aux territoires en amont : les régions de la rivière Outaouais et des Grands Lacs, et de là, les réseaux hydrographiques du Mississippi, et ceux des prairies, en direction du Pacifique.



Cartographie : Pascal Dumont



Les rapides de Lachine



Cartographie : Guy Mongrain

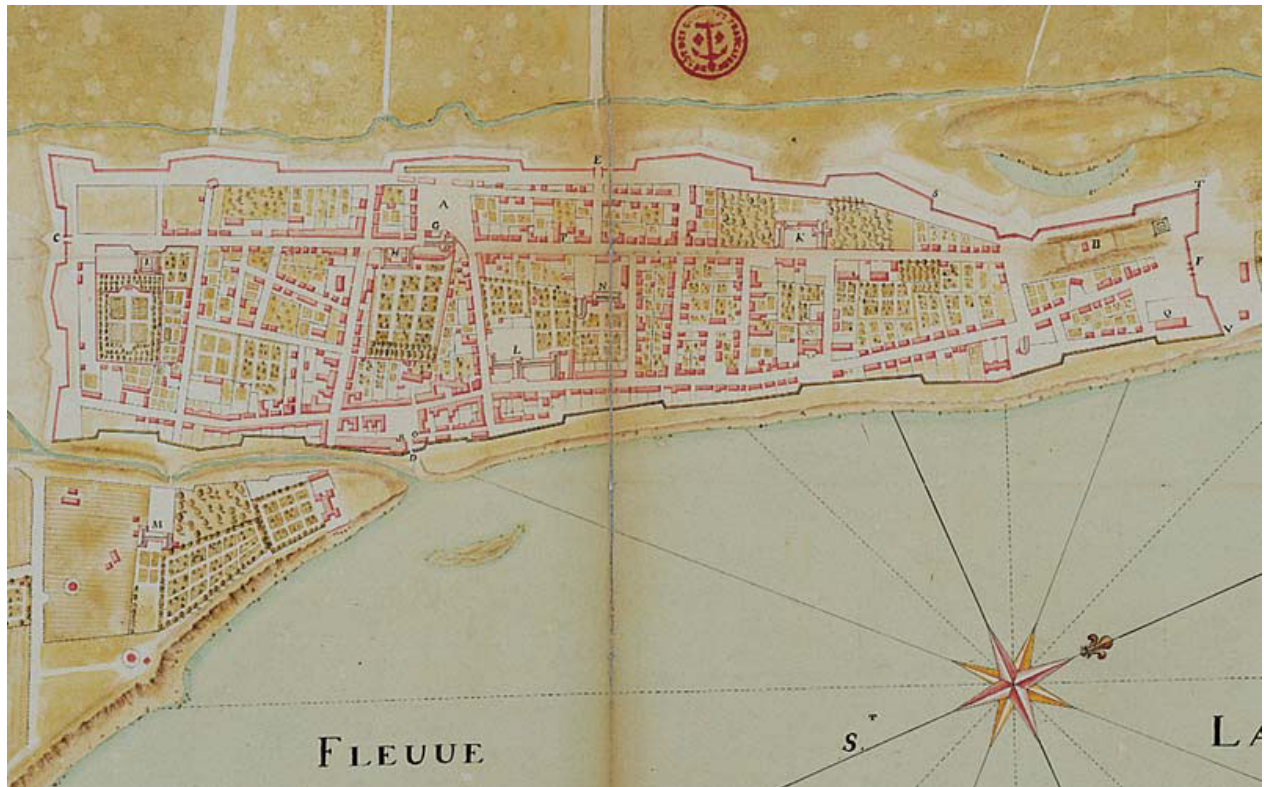
UN HAVRE NATUREL MILLENAIRE, DEvenu LIEU FONDATEUR

En 1642, les Français venus fonder Montréal s'installent au lieu même du point de rupture fluvial, sur une pointe de terre située à l'embouchure d'une petite rivière — dernier havre naturel avant les rapides. Comme en font foi des artefacts archéologiques, le lieu est connu des Amérindiens depuis des millénaires. **Pointe-à-Callière**, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, marque aujourd'hui ce lieu fondateur et en abrite des vestiges *in situ*, accessibles au public.

BIENTOT, UNE TETE DE PONT ENTRE AMERIQUE ET EUROPE

Sitôt fondée, Montréal connaît un fort essor économique grâce au commerce des fourrures préparées par les Amérindiens des « Pays d'en Haut ». Fortifiée au début du XVIII^e siècle, la ville sert aussi de tête de pont **militaire** de l'empire français d'Amérique et de lieu privilégié d'**échanges** pour la fertile région agricole environnante.

Conquise en 1760 par les Britanniques, Montréal maintient son rôle de centre de commerce des fourrures tout en diversifiant ses activités. Comme c'était le cas sous le régime français, tout ce qui circule au nord des colonies anglaises (puis américaines) entre l'intérieur du continent et l'Europe, transite par Montréal.



Plan de la ville de Montréal, en 1731 *Plan de la ville de Montréal dans la Nouvelle-France, 1731*, par Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-mer, Aix-en-Provence

... PUIS UNE PLAQUE TOURNANTE

Les fortifications sont démolies au début du XIX^e siècle, et Montréal, ville par laquelle passent les importations anglaises, devient le principal centre régional d'échanges entre le Bas-Canada (Québec actuel) et le Haut-Canada (Ontario). Ce rôle de plaque tournante s'affirme encore avec l'ouverture du canal de Lachine en 1825 (lequel permet de contourner les rapides du même nom) et peu après, avec l'aménagement du port. La multiplication de bâtiments commerciaux en témoigne.



Plan de Montréal, par John Adams (1825) et Robert Sweeney (1999)
Map of the city and suburbs of Montreal (...), John Adams, 1825;
reproduction informatisée par Robert Sweeney, 1999

... CANADIENNE

S'industrialisant à partir de 1850, Montréal devient rapidement la première ville industrielle canadienne. En outre, de l'Atlantique aux Grands Lacs, elle sert de **centre de distribution** pour tout le Canada fédéré en 1867.

À la même époque, le dragage d'un chenal au fond du fleuve autorise les transatlantiques, au tonnage de plus en plus fort, à se rendre jusqu'au port, lequel connaît un grand *boom*. Le canal de Lachine est élargi pour accommoder, lui aussi, une croissance marquée de la navigation intérieure, et son énergie hydraulique attire de multiples usines sur ses berges.

Navigation océanique et transport intérieur se rencontrent également, grâce aux chemins de fer qui convergent vers Montréal. Pour la première fois, un pont, pour les trains, franchit le Saint-Laurent à hauteur de Montréal. Ce pont Victoria crée un lien direct avec les États-Unis et avec l'Atlantique en hiver (alors que le fleuve gèle), pour le fret comme pour les passagers. La ville devient ainsi le principal centre ferroviaire du Canada. Même le vieux centre, lieu de transit lui-même et de gestion, connaît des changements radicaux.



Le port de Montréal, en 1872
Montreal harbour from Custom House, QC, ca. 1872,
photographe : Alexander Henderson. Archives photographiques
Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal.
MP-0000-1452.53



Le port de Montréal, 1924, par Adrien Hébert.
Musée du Québec, Jean-Guy Kérucac, photographe

...CONTINENTALE, TRANSCONTINENTALE

Au cours des années 1880, les Prairies, puis la côte ouest canadienne sont rejointes par rail à partir de Montréal, laquelle s'affirme maintenant ouvertement comme la métropole du Canada. Deux entreprises montréalaises parviennent même à tisser des circuits ininterrompus jusqu'à la côte du Pacifique : un exploit accompli avant tous les autres réseaux ferroviaires nord-américains du temps, puisqu'aux États-Unis, il faut faire des transferts pour traverser le continent. De grandes **gares** continentales sont bâties à Montréal pour desservir les nouveaux réseaux canadiens.

Au tournant du XX^e siècle, le port est de nouveau réaménagé, avec de gigantesques équipements servant notamment à l'exportation des céréales de l'Ouest.

Tout près de là, dans le vieux centre, une **Wall Street** canadienne formée progressivement au cours du XIX^e siècle, la rue Saint-Jacques ou St. James, prend une ampleur considérable au tournant du XX^e — tandis qu'un nouveau centre-ville se développe suite à l'avancée des rails jusqu'au secteur huppé de la ville haute, près du Mont-Royal.

Le Canadien Pacifique, propriétaire du premier vrai transcontinental nord-américain, y installe son siège social. À compter de 1903, cette compagnie possède une flotte de navires transatlantiques et une autre sur le Pacifique, devenant ainsi la seule entreprise ferroviaire en Amérique du Nord à se doter d'un réseau transcontinental. L'Europe, l'Amérique et l'Asie sont désormais réunis par Montréal.

... ET MODERNE

À Montréal comme ailleurs, l'après-guerre voit un boom de développement sans précédent, d'ailleurs perceptible dès la fin des années 1930 dans le nouveau centre-ville, avec la construction d'une gare moderne : le rail, de nouveau, se révèle un actif moteur de développement et d'innovation. En 1967, cette modernité s'affirme tout aussi fortement à proximité du port, avec l'aménagement de l'Exposition universelle sur le fleuve.



Le complexe du CN en cours de formation, en 1946
Montréal's Central Station, looking north, Montréal, Québec, 1946,photographe : inconnu.
Collection du Canadien National, no. CN000148, Musée des sciences et des Technologies

Témoin éloquent du rôle de Montréal comme plaque tournante continentale, ce spectaculaire concentré de patrimoine urbain se démarque par sa compacité, unique parmi les métropoles nord-américaines et qui tient à deux raisons. Tout d'abord, l'emplacement de la ville correspond exactement au point de rupture de navigation, ce qui n'est pas le cas à New York, Boston, Philadelphie ou Baltimore. Par ailleurs, Montréal n'est pas devenue une mégapole comme New York, de sorte que ses grands équipements ont été construits dans un espace relativement restreint.

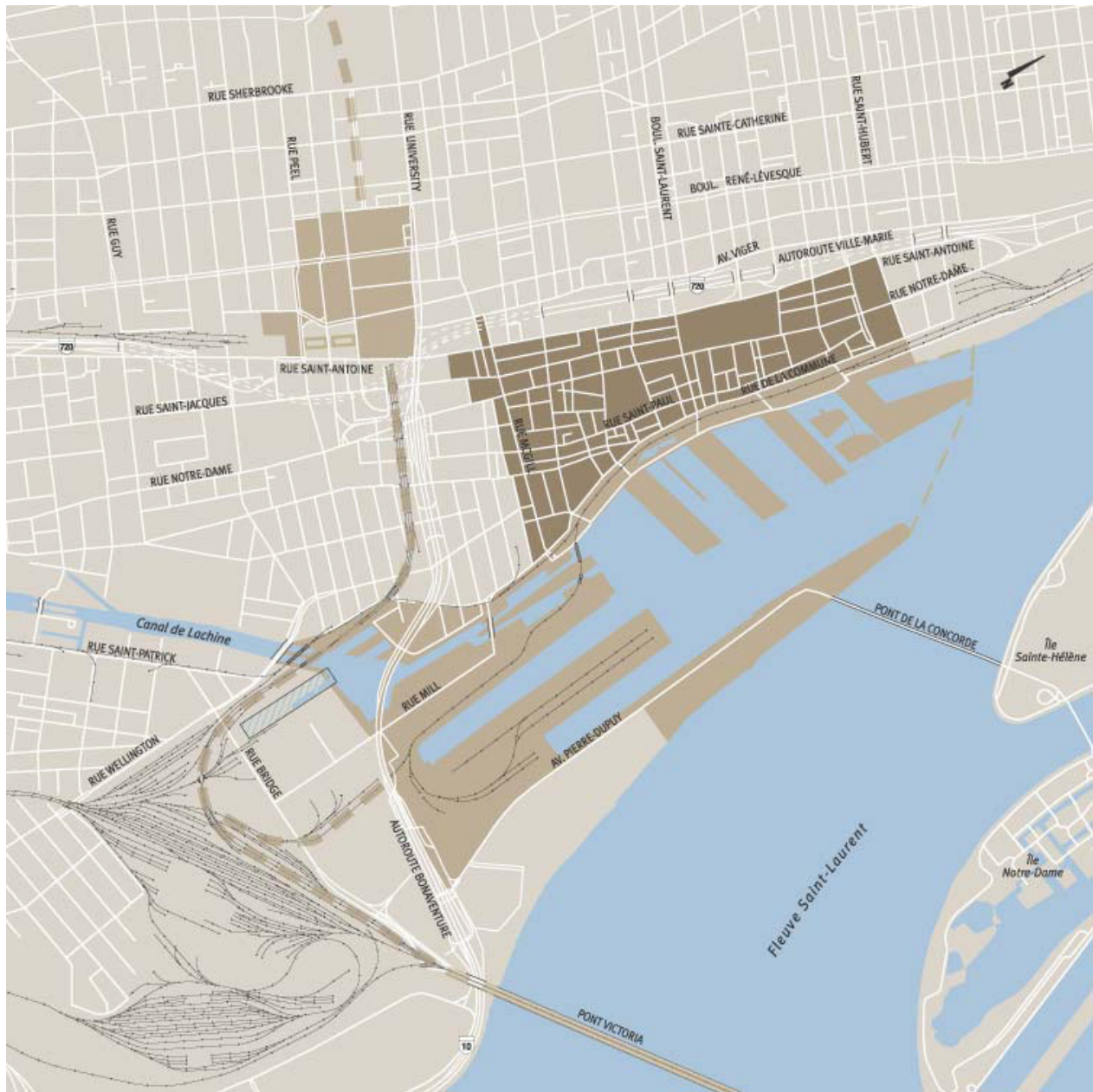
Nous décrivons de façon succincte, dans un tour d'horizon des lieux, les composantes de l'ensemble, en commençant par le **Vieux-Montréal**, arrondissement historique classé par le gouvernement du Québec et correspondant au centre-ville ancien, à l'emplacement même de la ville fortifiée du XVIII^e siècle.



Photo : Denis Tremblay

TOUR D'HORIZON DES LIEUX

LE CENTRE ANCIEN DE MONTREAL



Cartographie : Dimension DPR, communication urbaine inc.

Depuis ses origines, le Vieux-Montréal a connu plusieurs vagues de transformation, largement reliées à son rôle de plaque tournante en constante évolution. Fait rare et remarquable en Amérique du Nord, le centre-ville ancien de cette métropole nord-américaine demeure bien visible aujourd'hui, gardant même des traces de ses époques antérieures.



Photo aérienne du Vieux-Montréal, Ville de Montréal



La Presse, photographe : Pierre McCann

DE L'OCCUPATION PREHISTORIQUE AU TRANSIT PRE-INDUSTRIEL

Plusieurs traces témoignent encore de ce que l'emplacement choisi par les fondateurs de la ville est depuis fort longtemps pour les Amérindiens un lieu de passage et de séjour sporadique. Dans des cryptes des musées du Vieux-Montréal, des pointes de flèches en silex et des outils de pierre, entre autres artefacts, démontrent l'usage et l'échange de biens matériels, eux-mêmes souvent transportés sur de longues distances. À Pointe-à-Callière, des vestiges archéologiques du premier cimetière catholique français et un pan des fortifications du début du XVIII^e siècle sont exposés au public. Au Champ-de-Mars, une longue section des bases des mêmes fortifications est visible : la ville fortifiée offrit à la France puis à l'Angleterre une importante base logistique continentale. Les voûtes du château Ramezay, bâtiment utilisé par la Compagnie des Indes occidentales pour ses exportations de fourrures, rappellent aussi la Montréal du XVIII^e siècle.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

Témoignant de la Montréal pré-industrielle, les *maisons-magasins* (le magasin est au rez-de-chaussée et l'habitation, à l'étage) du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e, des entrepôts, la douane de 1836 et le marché Bonsecours inauguré en 1847, font écho à de multiples échanges entre la Grande-Bretagne et Montréal, son hinterland canadien. De telles installations et bâtiments liés au transit et à l'échange ne correspondent évidemment qu'à une partie des fonctions urbaines : les grands bâtiments institutionnels des XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles sont toujours là pour nous le rappeler.



Montage : Claire Senneville, graphiste

LES MAGASINS-ENTREPÔTS

La construction des *magasins-entrepôts* au cours des années 1850-1880, alors que Montréal est devenue ville industrielle, représente sans doute la plus spectaculaire mutation urbaine vécue par le cœur ancien de la ville. Ces grands bâtiments commerciaux multifonctionnels et à plusieurs étages comprennent tout à la fois des espaces d'entreposage, des salles de montre, des ateliers et des bureaux. Il en subsiste **plus de deux cents unités** dans le Vieux-Montréal, souvent regroupées en ensembles.

La présence massive de ces bâtiments illustre le rôle joué alors par Montréal comme principal centre de distribution canadien : les importations transitent par la ville, et une très large partie des nouveaux produits industriels locaux passe par ces magasins-entrepôts. On y fabrique même des produits : chaussures, bijoux, produits chimiques, etc. La rue Notre-Dame, qui traverse le vieux centre et sur laquelle plusieurs d'entre eux se dressent, devient l'artère commerciale de pointe pour les Montréalaises et les Montréalais friands des produits industriels mis en montre dans ces nouveaux lieux de vente au détail.



Rue McGill vers 1870
McGill Street looking north from St. Paul, Montreal, QC, 1870-71,
photographe : Alexander Henderson. Archives photographiques
Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. MP-1984.47.30



Rue des Récollets, 1868
Alexander Ramsay's paint store, Recollet Street, Montreal,
QC, 1868,
photographe : William Notman. Archives photographiques
Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. I-33462

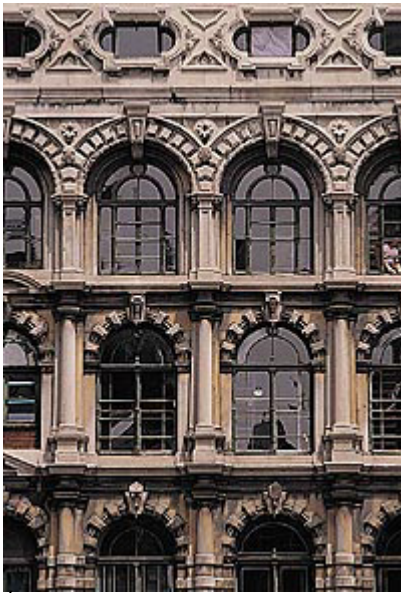


Montage : Claire Senneville, graphiste

... PRECURSEURS VICTORIENS DU FONCTIONNALISME

Bâtiments des plus fonctionnels, les magasins-entrepôts montréalais offrent tout à la fois une grande flexibilité intérieure, grâce à leurs structures de poutres et de colonnes en fonte, et de larges ouvertures grâce aux fines ossatures des fenêtres — pour lesquelles on utilise la traditionnelle pierre grise locale, découpée en sveltes blocs monolithiques. Par ce mode de construction, ils préfigurent, à l'instar des *cast iron buildings* de New York ou de Saint-Louis (dont les façades *entières* sont en fonte, toutefois), le courant rationaliste du XX^e siècle, selon lequel la forme doit simplement exprimer la fonction — la beauté architecturale découlant de cette simplicité. Les historiens de l'architecture parlent là de **proto-rationalisme**. À Montréal comme à New York, cette approche structurale sera maintenue pendant plusieurs décennies. Cela dit, les ossatures de façade tiendront de plus en plus un exubérant discours architectural inspiré de la Renaissance et tout à fait dans l'esprit victorien. Le Vieux-Montréal en possède de superbes exemples.

Même pour les magasins-entrepôts les plus épurés, les architectes savent moduler ces façades et leurs couronnements de façon à faire participer l'immeuble au spectacle victorien de la rue et du quartier.



Édifice Caverhill, 1866. Photo : Pierre McCann, La Presse



Édifice Urquhart, 1855. Photo : Denis Tremblay

... ET ACTEURS DIRECTS DES LIENS COMMERCIAUX ENTRE VILLE ET PORT

La plupart des magasins-entrepôts qui forment le « front de fleuve » du vieux port de Montréal ont une autre façade publique, sur la rue Saint-Paul. Cette façade « côté ville » étant destinée à attirer les clients, détaillants et grossistes venus du Canada entier pour voir les nouveautés, elle est toujours beaucoup plus élaborée que celle du port, conçue pour la réception et l'expédition des marchandises.



Photos du haut : Denis Tremblay
Vue aérienne du Vieux-Montréal,
Ville de Montréal



Photo : Denis Tremblay

Comme on le constate, ces ensembles de magasins-entrepôts, aussi concentrés que bien conservés, constituent des témoins exceptionnels des **transformations que connaît le commerce en Amérique du Nord** — et à Montréal en particulier — **au cours des années 1850-1880**.



Montage : Claire Senneville, graphiste

UN CENTRE-VILLE NORD-AMÉRICAIN ANCIEN UNE RARETE EN AMERIQUE DU NORD

Contrairement à la plupart des grandes villes nord-américaines ayant vu leur centre ancien effacé après la Seconde Guerre mondiale, Montréal va bénéficier d'un destin différent pour son « Vieux-Montréal » : le nouveau centre-ville, en gestation dès la fin du XIX^e siècle, à distance du vieux centre (vers le nord-ouest, en direction du mont Royal), va absorber la grande majorité des transformations modernes d'après-guerre, contribuant ainsi à la conservation du centre ancien. La désignation d'arrondissement historique en 1964 jouera également un rôle de protection important à cet égard.

Il suffit de déambuler dans le Vieux-Montréal pour constater que la trame des rues **héritée du XVII^e siècle** est restée presque intacte, tout comme de larges pans du bâti pré-industriel antérieur à 1850. La vaste majorité des grands bâtiments des années 1850-1880 sont toujours visibles, de même que les édifices construits entre 1880 et 1930. Subsiste ainsi, au cœur de Montréal, **le seul témoin quasi intégral de ce qu'était le centre-ville d'une métropole nord-américaine au début du XX^e siècle.**



Vue du Vieux-Montréal
La Presse, photographe : Pierre McCann



Les sièges sociaux du Grand Tronc et du Canadien Express, en 1924
Canadian National Railways Headquarters building, McGill College Ave.,
Montréal, Québec, ca. 1924, photographe : inconnu.
Collection du Canadien National, no. CN000667,
Musée des sciences et des Technologies

...CONCENTRE DANS L'ESPACE

Ce centre-ville ancien, ou cette Cité, comme on dirait en Europe, est historiquement indissociable du port et, plus généralement, du rôle de Montréal comme **plaque tournante**. En témoignent très explicitement de nombreux édifices destinés à l'origine à la gestion des entreprises de transport et de communication : par exemple, l'ancien siège social de la compagnie ferroviaire du Grand Tronc, et l'édifice de sa filiale, le Canadien Express. Le Canadien Pacifique est également présent, bien sûr, notamment avec sa messagerie, sa télégraphie et ses deux gares situées à l'extrémité est du quartier, dont nous reparlerons plus loin.

Le vieux centre-ville comprend un impressionnant ensemble d'édifices bancaires, d'immeubles de compagnies d'assurances, de fiducies et de sièges sociaux : Banque Royale, Banque de Montréal, compagnie d'assurances Sun Life, etc. Aujourd'hui encore, ces bâtiments reflètent l'importance des entreprises financières dont le champ d'action, très large, correspondait à celui de Montréal, plaque tournante à l'échelle pancanadienne, voire bien au-delà parfois.



Montage : Claire Senneville, graphiste

L'importance de la ville s'exprime également par le nombre d'industries présentes dans plusieurs quartiers et par la multiplicité des autres activités urbaines. Les édifices administratifs présents dans le vieux centre renvoient à ces dernières, tout comme aux activités de transit.



La rue Saint-Jacques et la Banque Royale, en 1930
Archives de la Banque Royale, photographie, studio S.J. Hayward



Photo : Denis Tremblay

... ET PEU TOUCHE PAR LA MODERNITE

En 1964, le territoire de l'arrondissement historique désigné comme « Vieux-Montréal » ne couvre pas entièrement celui du centre ancien : l'actuelle portion nord, entre Notre-Dame et Saint-Antoine, n'y est pas incluse. Deux projets modernistes vont donc pouvoir s'y réaliser au cours des années 1960, dans l'esprit de ce que l'on construit alors dans le secteur des gares du nouveau centre-ville — c'est relativement peu en comparaison de ce que les centres anciens des autres grandes villes d'Amérique connaissent alors. Notons aussi, comme présence moderne manifeste et cette fois juste à l'ouest de la vieille Cité, la tour de la Bourse, dont la remarquable structure signée Pier Luigi Nervi crée en 1966 une sorte de pont moderniste entre le vieux centre et le nouveau.



Montage : Claire Senneville, graphiste



LE VIEUX PORT ET L'ENTRÉE DU CANAL DE LACHINE

Le vieux port et l'entrée du canal de Lachine, avec leur vaste et spectaculaire ensemble d'équipements de transit au point de rencontre de la navigation océanique et de la navigation intérieure, constituent la clé de voûte de Montréal, plaque tournante continentale.



Cartographie : Dimension DPR, communication urbaine inc.

LE VIEUX PORT DE MER

Le port de Montréal s'étend aujourd'hui sur des kilomètres. Comme dans le cas du centre ancien, son expansion ne s'est pas faite au détriment de sa vieille partie. C'est de cette dernière, qui longe le centre ancien de la ville, dont il sera question ici.

Le vieux port est bordé par le « front de fleuve » du Vieux-Montréal — reflet de l'articulation quasi organique existant entre ville et port au XIX^e siècle, comme nous l'avons vu avec les magasins-entrepôts. Du côté sud, la Cité du Havre protège le vaste bassin portuaire du courant fluvial puissant et des glaces. Cette jetée, d'abord nommée Mackay, date de la toute fin du XIX^e siècle, alors qu'on amorce la construction des grands quais.



Plan du port de Montréal en 1930 (détail).
Archives du Port de Montréal



Le vieux port, vers 1945
Aerial view of Montreal harbour, QC, ca. 1945,
photographe : inconnu. Archives photographiques Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. MP-1985.47.1

Le Vieux-Port **actuel** correspond à l'ensemble remodelé entre 1896 et 1914. Ses grands quais, ses hangars encore utilisés ou autrement recyclés, ses élévateurs mobiles sur rails, ses silos et convoyeurs, et même ses vestiges mis en valeur, témoignent tous de l'ampleur et de la diversité des équipements de l'un des **plus grands ports mondiaux de la première moitié du siècle**. Les silos et convoyeurs toujours présents aujourd'hui, comptent parmi les éléments « mécanistes » les plus visibles de l'époque. Nous en reparlerons plus loin.



Montage : Claire Senneville, graphiste



Le vieux-port en 1999. Ville de Montréal,
photographe : Denis Labine



Montage : Claire Senneville, graphiste

Au cours des années 1980, la population montréalaise et le gouvernement fédéral, responsable de ces équipements, ont choisi de réaménager le vieux port pour le rendre accessible au public tout en y conservant le maximum possible d'activités portuaires. Une simple promenade à pied ou sur l'eau permet à quiconque de pressentir la signification du lieu.

L'ENTREE DU CANAL DE LACHINE

Inauguré en 1825, le canal de Lachine constitue dès lors une composante essentielle du réseau de navigation entre Montréal, l'Outaouais et les Grands Lacs. Ce réseau concurrence son rival new-yorkais : le long canal Érié qui, à partir de la ville d'Albany, relie le fleuve Hudson au lac Érié.

Fait remarquable, l'entrée du canal de Lachine fait partie intégrante du port de mer de Montréal : à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les cargos océaniques peuvent en franchir les écluses d'entrée pour se rendre jusqu'aux premiers bassins dont l'un, en forme de triangle, leur permet de pivoter sur eux-mêmes. On peut ainsi faire transiter les produits entre navigation maritime et navigation intérieure, en les transbordant entre bateaux transatlantiques et lacquiers. On peut aussi, bien sûr, y transborder les produits dans des wagons.

On répare les navires à l'entrée du canal, comme l'y révèle encore un atelier de pièces de navires du début du XX^e siècle, récemment recyclé avec soin pour les bureaux d'une entreprise de haute technologie.



L'entrée du canal de Lachine, en 1931.
Archives nationales du Canada



L'entrée du canal de Lachine, en 2001
Ville de Montréal, photographe : Denis Labine

UN VASTE SITE HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE

Dans les années 1960, après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent (de l'autre côté du fleuve), le canal de Lachine est fermé et son entrée, remblayée. À l'occasion des fêtes du 350^e anniversaire de la fondation de Montréal (célébré en 1992), les écluses et les composantes récupérables les plus anciennes des années 1840 ou 1870 sont restaurées et offertes au public, en même temps que la promenade du Vieux-Port.

Ces travaux de restauration du canal se poursuivent en 2001, alors qu'on s'affaire à dégager la majeure partie des bassins autour de la section triangulaire : une sorte de mise en valeur archéologique *in situ*, réalisée dans le cadre de l'ouverture de tout le canal à la navigation de plaisance. De nombreuses études, et des efforts de mise en valeur, sont d'ailleurs faits afin de tirer avantage des nombreuses ressources archéologiques : infrastructures du canal, conduites d'eau industrielles, équipements ferroviaires...



Montage : Claire Senneville, graphiste

LES SILOS À GRAIN

Situés au point de contact de la navigation lacquière et océanique, les grands silos visibles à l'entrée du canal de Lachine, avec leurs élévateurs mobiles sur rail et leurs convoyeurs, forment une gigantesque machine conçue pour recevoir et réexpédier les grains de l'Ouest, par bateau ou par chemin de fer. Cette machine est encore à l'œuvre : si le grand silo n° 5 est maintenant inutilisé, plusieurs silos voisins fonctionnent toujours.



Photo : Denis Tremblay

UN EXEMPLE DE MODERNITE AU SEUIL DU CONTINENT

De section carrée et en acier, la plus vieille partie du silo n° 5, construite de 1903 à 1906 pour la compagnie ferroviaire du Grand Tronc, est conçue par la John S. Metcalf de Chicago (note : l'ingénieur Metcalf est originaire de Sherbrooke, au Québec), un leader mondial de l'époque en ce domaine. La même entreprise obtient ensuite du port le contrat du silo n° 2, silo en béton armé à la fine pointe de la technologie de 1910 et structure gigantesque dont les vestiges sont mis en valeur après sa démolition en 1978.



La plus vieille partie du silo no. 5, en 1920
« *Cornish Point* » and « *Admiral Cochrane* », *Montréal harbour*, QC, 1920,
photographe : William Notman et fils. Archives photographiques Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. VIEW-19569

En 1923, alors que Montréal devient le **principal port céréalier du monde**, l'architecte Le Corbusier, à l'instar d'autres grands modernistes, s'émerveille des silos nord-américains dans son ouvrage *Vers une architecture*, et cite le silo n° 2 de Montréal en exemple. Quant au silo n° 5, des ajouts et agrandissements, réalisés en 1913-1914, 1922-1923 et 1958-1959, complètent sa structure — dont toutes les composantes essentielles, internes et externes, sont encore en place aujourd'hui. S'il existe bien d'autres silos, celui-là offre un exemple particulièrement impressionnant et complet de ce type d'architecture fonctionnelle, au lieu même du seuil continental montréalais.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

DES RAILS PRES DE L'EAU

Les premiers grands silos à grains de Montréal, des structures de bois recouvertes d'acier, sont construits pour le Canadien Pacifique entre 1885 et 1887. Vingt ans plus tard, le Grand Tronc (*Grand Trunk* qui sera intégré ensuite au Canadien National), construit les siens. Ces initiatives d'entreprises ferroviaires s'inscrivent au cœur d'une activité traditionnelle, et première, du port de Montréal.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

Les rails de ces grandes compagnies ferroviaires s'appuient aux silos, passant même dessous, et dans le silo n° 2, des mécanismes permettent de basculer les wagons afin d'en extraire le contenu.

Les infrastructures ferroviaires deviennent omniprésentes sur les quais du port et en bordure du canal. Les rails et leurs équipements connexes, ponts, butoirs, aiguillages et autres, sans être toujours remarquables en soi, font partie intégrante du paysage urbain et de la « machine » de transit portuaire.

Aujourd'hui, des rails désaffectés et des vestiges archéologiques rappellent cette bruyante activité. Mais il faut surtout noter que des rails **fonctionnels** parcourent toujours le vieux port de part en part et longent encore le grand silo n° 5 désaffecté, cette voie majeure passant ensuite sous les convoyeurs. Cette voie permet de rejoindre, à l'ouest du port, la voie principale transcontinentale du CN ou le pont Victoria, et à l'est, la ligne transcontinentale originelle du CP.

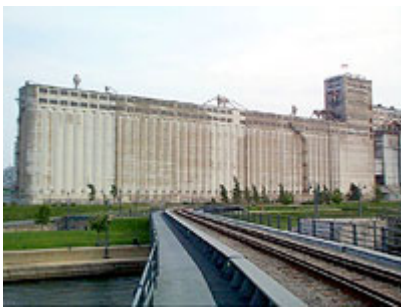


Photo : Denis Tremblay

HABITAT 67

Face au vieux port, dans les eaux du fleuve Saint-Laurent sur la jetée de la Cité du Havre, découvrons un ensemble architectural moderne d'une exceptionnelle qualité.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

Créé pour l'Exposition universelle de 1967 à partir d'une idée proposée aux organisateurs par l'industrie canadienne du ciment, ce projet novateur est confié à Moshe Safdie, jeune architecte formé à l'Université McGill. Celui-ci, pour en assurer la réalisation, va travailler avec d'autres architectes de Montréal et avec plusieurs firmes d'ingénieurs.



Habitat 67 en construction.
Bâtiment, juin 1967



Habitat 67 aujourd'hui
Normand Rajotte, photographe

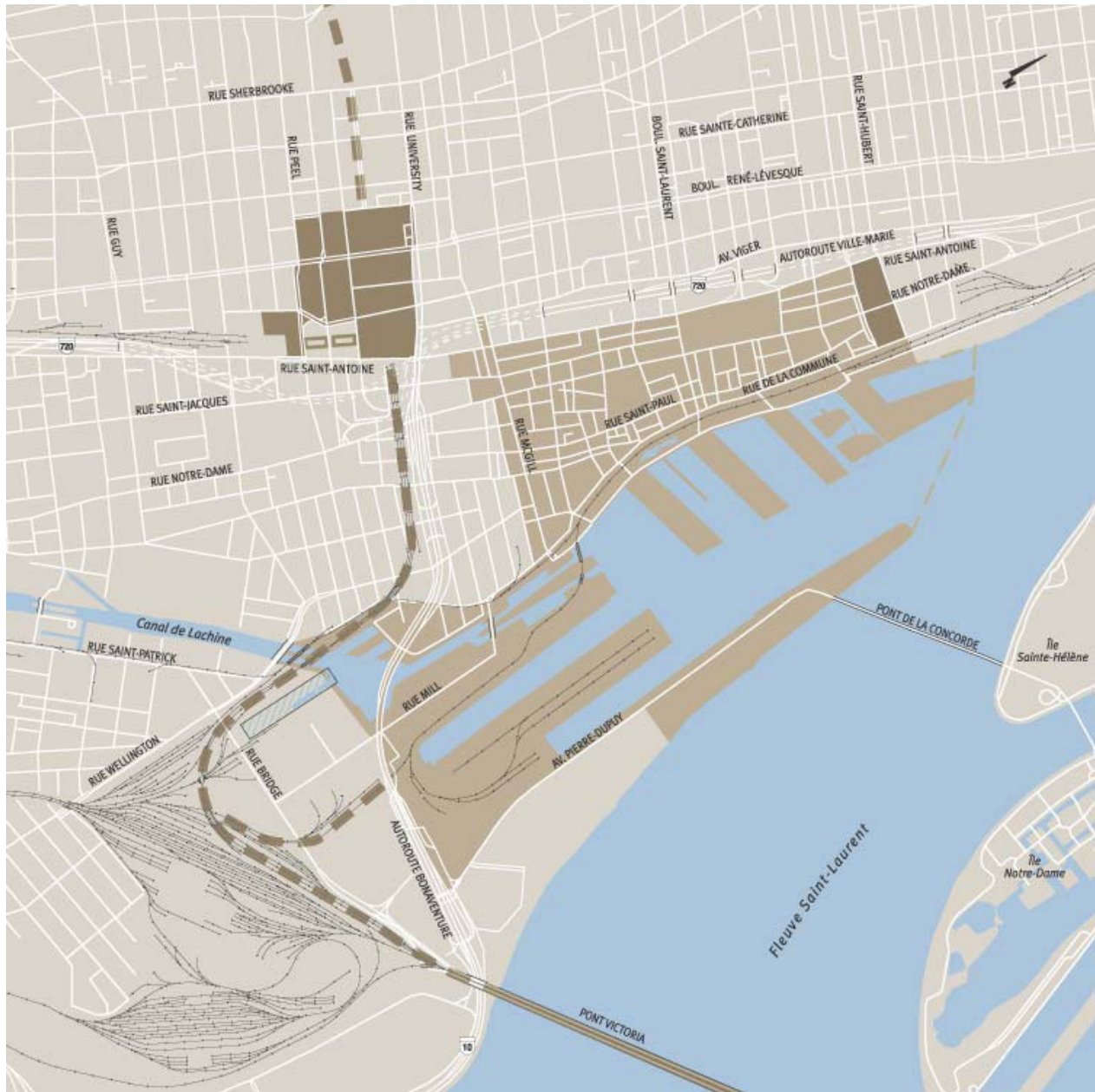
Les travaux, débutés en 1965, se terminent en 1967. Le résultat final représente une incontestable prouesse d'architecture et d'ingénierie, reconnue mondialement. Habitat 67 consiste en un empilement complexe de boîtes de béton préfabriquées en usine et assemblées sur le site. En tout, 354 boîtes de formes différentes y composent 158 unités d'habitation. Des rues piétonnes au 6^e et au 10^e étage, dotées d'ascenseurs apparents, jouent également un rôle structural.

Projet porté dès ses débuts par une forte volonté d'**innovation**, tant dans la façon de construire que dans la façon d'habiter, Habitat 67, pour reprendre l'expression de Le Corbusier, constitue une « machine à habiter » d'un type sans équivalent. Ce projet est d'ailleurs très vite devenu une **figure emblématique** de l'architecture moderne. Par ses boîtes de béton à l'allure de conteneurs autant que par son implantation dans le port face au centre ancien et au nouveau centre-ville de Montréal, il confirme la contribution au modernisme d'une ville depuis toujours liée à son fleuve.



Photo : Denis Tremblay

LE SECTEUR DES GARES



Cartographie : Dimension DPR, communication urbaine inc.

Tout à la fois témoin et acteur de la création d'un nouveau centre-ville au nord du centre ancien, le « secteur des gares », avec ses deux gares et leurs environnements urbains respectifs, combine de façon étonnamment harmonieuse les deux univers *a priori* antagoniques du victorien et du moderne.



Le secteur des gares en 1961.
Ministère de la Culture et des Communications du Québec,
Direction de Montréal



Photo : Denis Tremblay

La construction de la gare Windsor amorce à la fin du XIX^e siècle une expansion des infrastructures de transport et du centre des affaires vers le secteur huppé de la ville haute : jusqu'alors, tous les grands équipements du genre se retrouvaient au pourtour du vieux centre, dans la partie basse. Pour desservir cette haute ville, on fait d'abord suivre aux rails un escarpement. Puis, au XX^e siècle, d'autres voies ferrées passent sous le mont Royal, par un tunnel construit à cette fin. Enfin, un long viaduc urbain, qui enjambe plusieurs rues, permet d'amener des voies à partir du sud-ouest de la ville, où demeurent concentrées les installations du Grand Tronc que le Canadien National a reprises. Ainsi, seulement quelques minutes de trajet séparent les passagers des océaniques, des trains continentaux : les immigrants arrivant par milliers au port et les riches touristes voyageant en première classe, qui débarquent de paquebots appartenant au CP ou à ses concurrents, n'ont qu'à se rendre aux gares pour y prendre des trains des mêmes compagnies.

Un nouveau centre-ville se construit ainsi autour de deux gares, l'une victorienne, l'autre moderne.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

LA GARE WINDSOR ET SES ALENTOURS VICTORIENS

En 1887, le Canadien Pacifique, juste après avoir complété le premier chemin de fer transcontinental du pays, entreprend de construire la gare Windsor dans la ville haute : il souhaite disposer dans ce nouveau centre d'une gare qui rendra compte de son importance et où il installera son siège social. (Cela dit, le CP relogé demeurera très présent dans le port et dans le centre ancien, avec ses édifices à bureaux occupés par des filiales, et sa gare-hôtel Viger.)

La conception de la gare Windsor est confiée à l'architecte américain Bruce Price. Celui-ci adopte un style inspiré de l'architecture romane médiévale, dont son compatriote Henry Hobson Richardson est devenu le grand maître. Par la suite, le CP fera de nouveau appel à Price, lui donnant l'occasion de créer le style *château* qui deviendra la marque architecturale de la compagnie, appliquée notamment à la gare-hôtel Viger. Complétée en 1889, la gare Windsor est considérablement agrandie en 1900-1903 et en 1910-1913 par des architectes canadiens. La firme des frères Edward et William Maxwell s'occupe de la troisième phase, laquelle comprend une tour de quinze étages, en sachant garder à l'ensemble sa superbe unité.



Photo : Denis Tremblay



La gare Windsor, en 1933
View of Windsor Station from dome of Saint-Jacques cathedral in 1933,
Archives du Canadien Pacifique

Parmi la trentaine de grands terminus ferroviaires métropolitains d'Amérique du Nord ayant survécu, la gare Windsor est la plus ancienne dont le bâtiment soit demeuré intact, y compris sa lumineuse salle des pas perdus de 1913. Les rails, s'ils suivent le même escarpement qu'en 1889, s'arrêtent désormais plus à l'ouest et ne sont reliés à la gare que par un corridor. Le bâtiment n'en demeure pas moins un joyau du patrimoine canadien — c'est l'un des meilleurs exemples « richardsonniens » au pays — et une composante essentielle de la plaque tournante montréalaise.



Photo : Denis Tremblay



Montage : Claire Senneville, graphiste

...ET SES GRANDS VOISINS METROPOLITAINS

La gare Windsor est construite à l'extrémité sud-ouest du **square Dominion** (aujourd'hui Dorchester), créé dans la décennie précédente. Ce lieu privilégié de spectacle urbain, victorien par excellence, compte

plusieurs monuments commémoratifs d'envergure, dont ceux consacrés aux anciens premiers ministres canadiens John A. Macdonald et Wilfrid Laurier.

...RELIGIEUX

Avant que la gare ne s'installe sur le square, une nouvelle cathédrale catholique est érigée à deux pas de là. D'architecture néo-baroque, cette réplique à échelle réduite de Saint-Pierre de Rome, mise en chantier en 1875 mais qui ne sera complétée qu'après la gare, est conçue par Victor Bourgeau, un architecte montréalais majeur. Spécialisé dans les édifices religieux, Bourgeau conçoit aussi à Montréal des magasins-entrepôts particulièrement remarquables.

Tandis que la cathédrale accueille des gens de tout le pays lors des grandes occasions, la délicate église anglicane St. George lui donne discrètement la réplique pour le culte local. Église néo-gothique, elle a été conçue par l'architecte W. T. Thomas (lui aussi signataire de magasins-entrepôts) à l'issue d'un concours tenu en 1869.

En 1881, l'écrivain Mark Twain, en regardant les environs du square du haut de sa chambre d'hôtel (cet hôtel Windsor dont il subsiste une partie datant du début du XX^e siècle), observe de nombreuses églises montréalaises, protestantes pour la plupart — ce qui l'amène à affirmer en boutade, lors d'une conférence, qu'on ne peut lancer une brique dans cette ville sans briser un vitrail.



Le square Dominion vu de la gare Windsor, en 1922
Dominion square from Windsor Station, Montréal, QC, 1992,
photographe : William Notman et fils. Archives photographiques
Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. VIEW-6436



Photo : Denis Tremblay

... ET FINANCIERS

De 1914 à 1918, la puissante compagnie d'assurances Sun Life, installée dans le vieux centre, fait construire un nouveau siège social sur le square Dominion. Le bâtiment, qui prend la forme d'un gigantesque temple antique, est agrandi en 1922-1925 puis, dans le même esprit, rehaussé en 1929-1931 en un gratte-ciel tourné vers le passé par son style et vers l'avenir par son envergure. Pour un temps, cet immense bâtiment métropolitain devient le symbole du nouveau centre-ville. Voisin de la gare Windsor, il se trouve plus près encore du chantier du complexe de la gare Centrale, entrepris en même temps que le sien.



Montage : Claire Senneville, graphiste

LA GARE CENTRALE ET SON COMPLEXE MODERNE

D'une sobriété résolument moderne — le bâtiment est tout entier tourné vers l'intérieur et entouré sans façons par d'autres —, la gare Centrale, pour être appréciée à sa juste valeur, doit être revisitée à travers ses ramifications et jusqu'à ses origines.



Montage : Claire Senneville, graphiste

Au début du XX^e siècle, le Canadien Nord (*Canadian Northern*) crée un réseau ferroviaire transcanadien concurrent de celui du CP, pour lequel il lui faut disposer d'une entrée au centre de Montréal. Ces accès lui sont toutefois bloqués. Mais en 1911, coup de théâtre : la compagnie annonce le percement d'un tunnel de cinq kilomètres sous le mont Royal. Elle prévoit aussi construire un long viaduc dans le sud-ouest de la ville, avec voies se prolongeant en tranchée jusque dans la ville haute et, au point de jonction des voies du tunnel et du viaduc (au-dessus de la tranchée, donc), ajout d'une gare qu'accompagnera un énorme complexe d'édifices à bureaux.

Le tunnel est ouvert en 1916, mais à cause de difficultés financières, seule une gare temporaire est construite, tandis que le reste du projet est laissé en plan. En 1918, l'État prend possession du Canadien Nord, et en 1923, du Grand Tronc. Le Canadien National (CN) ainsi créé décide alors de prendre le relais du projet du Canadien Nord, et même, d'en augmenter la taille. Une énorme excavation est faite, mais la crise économique déclenchée en 1929 repousse les projets immobiliers. Le viaduc d'accès est néanmoins complété, ainsi qu'une nouvelle gare (de 1938 à 1943), qui surplombe les rails. Voitures et camions y disposent de rampes d'accès distinctes, une approche résolument moderniste. À l'intérieur, les passagers rejoignent les quinze voies par des escaliers mobiles qui ponctuent la salle des pas perdus.



La gare Centrale vers 1945. C.N.R. freight station, Dorchester Street, Montreal, QC, ca. 1945.
photographe : inconnu. Archives photographiques Notman, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. MP-1976.262.30

Si d'autres gares, en Amérique, sont desservies par un tunnel ou par un viaduc, la gare Centrale est la seule qui **combine ces deux types d'accès** et une **organisation fonctionnelle** conséquente. Cette dernière-née des grands terminus métropolitains d'Amérique du Nord est aussi la seule à être **de facture moderne**. Notons au passage qu'elle fonctionne toujours, à l'échelle régionale et nationale.

Peu à peu, des édifices à bureaux sont construits autour de la gare Centrale. En 1956, le CN accepte un nouveau plan d'ensemble, dont le premier élément d'importance est un hôtel de 1200 chambres, le Reine-Elizabeth, mis en chantier en 1957 et complété l'année suivante. Ses architectes, qui appartiennent eux-mêmes au personnel du CN, lui donneront une facture très sobre : l'accent est mis sur la fonctionnalité, le confort et la décoration intérieure. Ainsi, on le climatise — une première pour un hôtel canadien.



Photos : Denis Tremblay

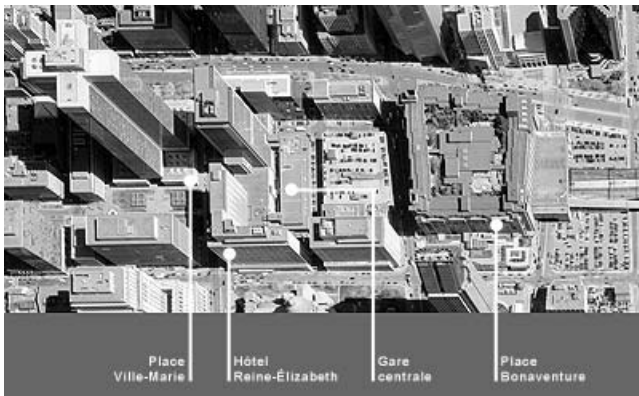
Partie intégrante du concept, un lien intérieur mène directement de l'hôtel à la salle des pas perdus de la gare Centrale. C'est là le premier fragment du **réseau piétonnier souterrain de Montréal**. Les autres bâtiments avoisinant l'hôtel, et qui entourent progressivement la gare tel que prévu en 1911, sont eux aussi de facture sobre, voire minimaliste : siège social du CN, siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, stationnement étagé desservant le complexe.

UN SOMMET DU MODERNISME



Montage : Claire Senneville, graphiste

Dès la fin des années 1950, la gare Centrale est enclavée. Toutefois, deux grands vides restent à combler au-dessus des tranchées ferroviaires : au nord du boulevard Dorchester créé en 1944 (aujourd'hui René-Lévesque), et à l'extrémité opposée, au sud. Du côté nord, on construira la Place Ville-Marie, autour d'une nouvelle place publique surélevée. Du côté sud, la Place Bonaventure, construite en 1966-1967, enjambera le viaduc. Dans ce dernier cas, c'est à l'intérieur qu'une « place » urbaine se cache. Vaste cube recouvert de panneaux de béton bouchardé, l'édifice renferme des galeries marchandes, de grandes salles d'exposition, des salles de montre, des bureaux et, au sommet, un hôtel de 450 chambres — le tout relié au réseau piétonnier souterrain (Place Ville-Marie, gare Centrale, métro...) et placé au-dessus de rails dont le trafic n'a jamais été interrompu par le chantier. **On ne saurait trouver en Amérique plus pur exemple d'une architecture urbaine fonctionnaliste indissociable des réseaux de transport.**



Vue aérienne du secteur des gares
Ville de Montréal



LA PLACE VILLE-MARIE

Sommet du complexe amorcé en 1911, la Place Ville-Marie, avec son édifice cruciforme caractéristique et ses vastes galeries marchandes souterraines, est érigée entre 1959 et 1962. Des bâtiments périphériques viennent s'y ajouter en 1963-1964, dont l'un sera rehaussé en 1980.

Les architectes de cette œuvre moderne remarquable — soutenue par un promoteur américain — sont la firme new-yorkaise leoh Ming Pei et associés, qui se fera connaître mondialement avec la pyramide du Louvre, et la firme montréalaise Affleck, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud et Sise, à laquelle sera confié, en outre, le dossier de la Place Bonaventure. Tout le projet s'articule autour d'une place publique offrant une vue en perspective du campus de l'Université McGill et du mont Royal — perspective proposée dès 1952 —, dont peuvent profiter les piétons ainsi qu'une large partie des clients de l'hôtel Reine-Elizabeth.



L'édifice principal de la Place Ville-Marie, en 1961.
Architecture, Bâtiment, Construction, octobre 1961



Place Ville-Marie aujourd'hui
Ministère de la Culture et des Communications du Québec,
Direction de Montréal,
photographe : Normand Rajotte

Édifice de 42 étages et de style international, la Place Ville-Marie adopte une forme qui, tout en ayant été utilisée ailleurs, demeure peu courante : cette « croix moderne », retenue pour des considérations fonctionnelles et économiques, deviendra rapidement un symbole de Montréal. De la même manière, les rayons lumineux qui, du sommet, balayent la ville nocturne tel un phare, sont aujourd'hui inséparables de l'imaginaire montréalais, en même temps qu'ils rappellent l'imagerie futuriste. La forme du rez-de-chaussée, pour sa part, vient satisfaire d'élégante façon les besoins fonctionnels de la Banque Royale, laquelle a profité du chantier pour déplacer son siège social du vieux centre-ville vers le nouveau. Notons enfin les galeries marchandes qui, reliées sous la place à l'hôtel Reine-Elizabeth et à la gare Centrale, vont vraiment lancer la ville souterraine.

Aujourd'hui, des rails passent toujours sous les galeries de la Place Ville-Marie pour s'engager ensuite dans le tunnel du mont Royal, percé en 1911 pour faire entrer une voie transcontinentale.



Photo : Denis Tremblay



Photo : Normand Rajotte



Montage : Claire Senneville, graphiste

LE CŒUR DU RÉSEAU PIÉTONNIER SOUTERRAIN

Le système piétonnier souterrain de Montréal, initié sous le complexe de la gare Centrale, se voit véritablement implanté dans les années 1960, par l'aménagement de la Place Ville-Marie.



Photo : Denis Tremblay



Plan du réseau piétonnier souterrain. Quartier international de Montréal

Ce noyau initial, la construction de la Place Bonaventure va nettement l'élargir. Le métro, ouvert en 1966, va le doter de ramifications bien plus nombreuses encore.

Là aussi, les infrastructures de transport s'interpénètrent et se répondent. La station Place-Bonaventure, par exemple, fort élégamment conçue par l'architecte montréalais Victor Prus, relie le complexe du CN au reste de la ville, tout en offrant aux piétons un lien avec la gare Windsor.



La station de métro Bonaventure. Photos : Denis Tremblay

D'autres villes ont voulu se doter de réseaux mettant la circulation piétonnière à l'abri des intempéries. Mais le réseau de Montréal, le plus étendu et reconnu avec ses kilomètres de corridors et de galeries marchandes a, de toute évidence, su particulièrement bien réunir les conditions d'un succès populaire.

La ville souterraine continue aujourd'hui de s'étendre. Ces dernières années, un lien a été ajouté entre la Place Ville-Marie et des galeries marchandes situées plus au nord, elles-mêmes reliées à une autre ligne de métro. Un autre lien récent donne accès au sud-est, à la tour de la Bourse et à un ensemble urbain nouveau, et même, à une entrée du centre ancien de la ville, d'où l'on peut parcourir les étroites rues — extérieures, cette fois.



Montage : Claire Senneville, graphiste

DEUX GARES DU CENTRE ANCIEN

En dehors du secteur des gares du nouveau centre-ville, une compagnie créée à Montréal, le **Canadien Pacifique**, possède des installations en bordure du fleuve, à l'extrémité est du Vieux-Montréal.

LA GARE DALHOUSIE

Ouverte en 1884, la gare Dalhousie est la plus ancienne de Montréal qui subsiste. En 1886, son quai voit le premier départ d'un train du CP à destination de Vancouver. En Amérique du Nord, il s'agit du premier voyage de train transcontinental, sans transfert, entre un port océanique de l'est et la côte du Pacifique.



La gare Dalhousie, en 1885
Archives du Canadien Pacifique



...aujourd'hui.
Photo : Denis Tremblay

LA GARE-HOTEL VIGER

Propriétaire d'un immense réseau ferroviaire, de cargos, de paquebots et d'hôtels prestigieux, le très puissant Canadien Pacifique, après avoir fait construire la gare Dalhousie (1884), les silos voisins (1885-1887) et la gare Windsor (1887-1889), fait ériger la gare-hôtel Viger (1896-1898) dans le style « château » caractéristique de ses plus beaux hôtels — dont le célèbre château Frontenac, à Québec. Cette gare, avec ses onze voies (maintenant disparues), constitue le dernier-né des grands hôtels-gares en Amérique du Nord.



La gare-hôtel Viger, en 1901
Place Viger, C.P.R. hotel and station, Montreal, QC, ca. 1901,
photographe : William Notman et fils. Archives
photographiques Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. VIEW-3175



... aujourd'hui.
Photo : Normand Rajotte

LE PONT VICTORIA

Au milieu du XIX^e siècle, l'emplacement de Montréal aurait perdu de sa valeur s'il n'avait été doté d'un lien ferroviaire permanent, hiver comme été, avec la côte atlantique. Le Grand Tronc, une compagnie britannique formée avec le support du gouvernement du Canada afin de relier les Grands Lacs à l'Atlantique, va réaliser l'exploit d'y faire bâtir un premier pont, ferroviaire, sur le fleuve Saint-Laurent.



Le pont Victoria en construction, en 1859
Centre tube and no. 13 pier, Victoria Bridge, Montreal, QC, 1859,
photographe : William Notman. Archives photographiques Notman,
Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal. VIEW-7013.0

Construit de 1854 à 1859 et inauguré par le prince de Galles en 1860, le pont Victoria est la clé de voûte du « plus long chemin de fer au monde appartenant à une seule compagnie », comme se le font vanter les actionnaires du temps (les autres réseaux sont constitués de petits tronçons autonomes). Long de trois kilomètres, ce pont comprend 24 piles brise-glace : on craint avec raison les dégâts des glaces, lesquelles ralentiront d'ailleurs les premières années du chantier. Le tablier est un long tube métallique structural fait de pièces préfabriquées (en Angleterre), dont on doit la conception à l'ingénieur anglais Robert Stephenson, fils du créateur de la célèbre locomotive *Rocket*.

En 1897-1898, le tube de métal de 1860 est remplacé par des structures d'acier en treillis, courantes en cette fin de siècle. Afin de minimiser la durée d'interruption du trafic, le treillis est assemblé autour du tube dans lequel continuent de passer les trains. Le tube sera ensuite démoli.

Les piles de pierre de 1860, peu modifiées en 1897, témoignent encore de la prouesse d'ingénierie initiale. Pièce maîtresse historique et **toujours utilisée** du système ferroviaire canadien, voire nord-américain, le pont Victoria demeure une composante majeure de la plaque tournante montréalaise.



Montage : Claire Senneville, graphiste

CONCLUSION

Acteurs et témoins du rôle historique de Montréal, plaque tournante continentale, le centre ancien, le vieux port et le secteur des gares forment un remarquable ensemble patrimonial, lui-même issu du fait que Montréal se trouve précisément au point de rupture de navigation du fleuve Saint-Laurent, porte d'entrée majeure du continent nord-américain. Mieux encore, l'échelle de Montréal, devenue métropole mais jamais mégapole, fait en sorte que cet ensemble patrimonial est concentré dans l'espace. En somme, nulle part ailleurs en Amérique du Nord ne trouve-t-on, dans tous ses éléments, une plaque tournante continentale aussi bien conservée et concentrée.

DES EQUIPEMENTS DE TRANSIT REMARQUABLES

Le Vieux-Montréal, centre ancien de la ville, représente depuis toujours un lieu de transit, comme en témoignent aujourd'hui des traces préhistoriques, historiques et préindustrielles. L'industrialisation de la ville à partir de 1850, et la grande période métropolitaine de Montréal, de 1880 à 1930, ont aussi laissé abondance de traces tangibles et éloquentes : magasins-entrepôts des années 1850-1880, pont Victoria, infrastructures portuaires avec silos à grains, grandes gares métropolitaines. L'époque moderne, ensuite, en plus d'avoir su conserver une très large part de ces témoins du passé, a légué le dernier grand terminus ferroviaire nord-américain du XX^e siècle, et introduit un tout nouveau type d'équipement de transit urbain : un réseau piétonnier souterrain.



Photos : Denis Tremblay

Un tel amalgame d'équipements de transit n'aurait pu se créer en vase clos : Montréal a constamment, et intensément, **échangé idées et tendances**, en matière d'architecture et de génie notamment, avec les autres régions d'Amérique et avec l'Europe. Les magasins-entrepôts montréalais, par exemple, ont offert une approche originale, tandis qu'en retour, les innovations américaines et britanniques ont été tôt diffusées et exploitées à Montréal. On ne saurait davantage oublier la contribution des silos montréalais au mouvement moderne en architecture, pas plus que l'exemple international du réseau piétonnier souterrain. **Montréal s'est tenue à la fine pointe des innovations internationales en matière d'équipements portuaires, ferroviaires et de transit, en même temps qu'elle a souvent pris les devants en ces questions.**

UN CENTRE-VILLE ANCIEN UNIQUE EN AMERIQUE DU NORD

Le rôle de Montréal comme plaque tournante continentale demeure lisible dans son centre ancien. Mais l'intérêt de la vieille ville tient également à son **niveau de conservation sans conteste exceptionnel** parmi les grandes villes nord-américaines. Si les bâtiments du XIX^e siècle et du début du XX^e témoignent du transit des personnes et des marchandises dans le passé, la Cité historique reflète tout autant la gestion de tous les aspects du développement d'un pays à partir de sa principale porte d'entrée — comme en fait foi, notamment, son centre financier du début du XX^e siècle.



Photo : Denis Tremblay

Historiquement, d'autres grandes villes nord-américaines ont joué un rôle semblable, et à une échelle bien plus grande parfois — New York ou Philadelphie, par exemple. Mais le Montréal d'aujourd'hui, à la différence des autres métropoles, se démarque par le fait que le boom moderne d'après-guerre a peu affecté le vieux centre et le vieux port, le centre-ville et le port s'étant tous deux déplacés en les laissant en place. La ville a aussi su conserver quatre de ses cinq grands terminus ferroviaires.

DE GRANDS EXEMPLES DE MODERNISME ARCHITECTURAL ET URBAIN

Habitat 67, qui domine le vieux port de sa modernité tout en s'y inscrivant parfaitement, représente un **exemple international incontournable** d'architecture fonctionnaliste moderne — tel que voulu dès l'élaboration d'un projet abondamment débattu, et tel que confirmé, depuis, par de très nombreuses publications internationales. Pour sa part, le réseau souterrain de Montréal, développé de façon plus progressive et « organique », puisque sans conception unique initiale, représente une autre œuvre urbanistique moderne remarquable, dont le noyau initial, issu d'un projet ferroviaire lancé dès 1911, mérite une attention particulière. Enfin, plusieurs bâtiments d'envergure illustrent à merveille le **modernisme architectural des années 1960**.



Photo : Denis Tremblay

Rappelons-le une dernière fois, un ensemble nord-américain aussi rare n'aurait pu exister (et ne saurait être compris) n'eut été de la situation géographique si particulière de la ville, moteur premier et indissociable du rôle historique et toujours bien vivant de **Montréal, plaque tournante continentale et atlantique**.

GROUPE DE TRAVAIL ET CONTEXTE DE DIFFUSION

Montréal possède un riche patrimoine culturel, qu'il importe de conserver et de mettre en valeur afin que les générations actuelles et futures puissent se l'approprier et en faire un usage éclairé. La Société de développement de Montréal, forte d'une expertise dans le domaine du patrimoine et d'une expérience de plusieurs années dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, a réuni un groupe de travail qui a cerné un ensemble patrimonial spécifique sous le thème de *Montréal, plaque tournante continentale et atlantique*. L'ensemble ainsi défini ne couvre qu'une partie du patrimoine montréalais, mais sa cohérence et son unicité plaident en faveur d'une large diffusion des résultats de cette réflexion. La tenue à Montréal en mai 2003 du congrès nord-américain de la *Society for Industrial archeology*, sous le thème « *Montréal, plaque tournante continentale et trans-océanique, 1850-2000* », fournit l'occasion idéale pour une telle diffusion. Le Vieux-Montréal faisant partie intégrante de l'ensemble considéré, le site « www.vieux.montreal.qc.ca » offre le véhicule privilégié.

Le groupe de travail, qui s'est réuni durant la deuxième moitié de l'année 2001, était composé des personnes suivantes.

Sylvie Blais, historienne de l'art, ministère de la Culture et des Communications du Québec, Direction de Montréal

Dinu Bumbaru, diplômé en architecture et en conservation, directeur des programmes d'Héritage Montréal

Anne Marie Collins, muséologue, Société de développement de Montréal

Yvon Desloges, historien, Agence Parcs Canada, centre de services de Québec

Jacques Des Rochers, historien de l'art, consultant en patrimoine et en aménagement

Jean-François Gravel, architecte, Service du développement économique et urbain de la Ville de Montréal

David B. Hanna, géographe, professeur à l'Université du Québec à Montréal

Gilles Lauzon, historien et bachelier en architecture, Société de développement de Montréal

Jean-Claude Robert, historien, professeur à l'Université du Québec à Montréal et directeur du département d'histoire

Brian Young, historien, professeur à l'Université McGill

Le groupe de travail a été mis en place à l'instigation de Gilles Morel, de la Société de développement de Montréal