



Mémoire

NOTRE-DAME

**Une approche historique et patrimoniale
pour une revitalisation durable**

par Sarah Bernardin

Histoire

*L'Histoire est une galerie de tableaux où
il y a peu d'originaux et beaucoup de copies.*

Charles Alexis Clérel de Tocqueville

Humanité

*Toute aventure humaine,
quelque singulière qu'elle paraisse,
engage l'humanité entière*

Jean-Paul Sartre

Imagination

L'imagination est plus importante que la connaissance.

Albert Einstein

Progrès

*Les vrais hommes de progrès sont ceux qui ont
pour point de départ un respect profond du passé.*

Ernest Renan

Urbanité

n.f. (lat. urbanitas)

*Caractère de mesure humaine et de convivialité conservé
ou donné à une ville.*

Introduction

La rue Notre-Dame suit un tracé historique ; traverse des ensembles urbains significatifs qui, au fil des ans, ont subi des altérations importantes au contact de cette artère de plus en plus fréquentée et qui, en conséquence, fait l'objet de projets et de chantiers de modernisation depuis le début du XX^{ème} siècle.

Il va sans dire que l'aspect de la rue Notre-Dame est le résultat de plus de 400 ans de transformations dans le décorum urbain de Montréal. De parcourir cet axe revient à revoir une grande portion de l'histoire de Montréal...

Les transformations d'infrastructures qu'elle a subies durant la révolution industrielle du siècle dernier s'avèrent être une problématique de prérogatives portuaires (l'emprise portuaire industrielle s'étend sur plus de 80% de l'axe Est-Ouest) qui la cloisonnent aux seuls enjeux d'autoroute ; une image de désolation, privant des quartiers entiers de l'accès au fleuve St-Laurent et aux bienfaits que la nature apporte à la santé d'une ville.

L'intérêt manifesté à l'égard de la rue Notre-Dame reflète les enjeux d'une ville à l'aube d'une nouvelle ère. Cet axe qui longe le fleuve St-Laurent d'Est en Ouest et qui traverse l'île de Montréal dans sa totalité se doit d'être à la hauteur de ses possibilités et non de répondre fonctionnellement à des besoins autoroutiers.

Montréal traverse une période cruciale pour son avenir ; une période de réflexion est nécessaire pour assurer l'avenir de cette artère vitale qui joue un rôle prépondérant pour la santé des générations futures.

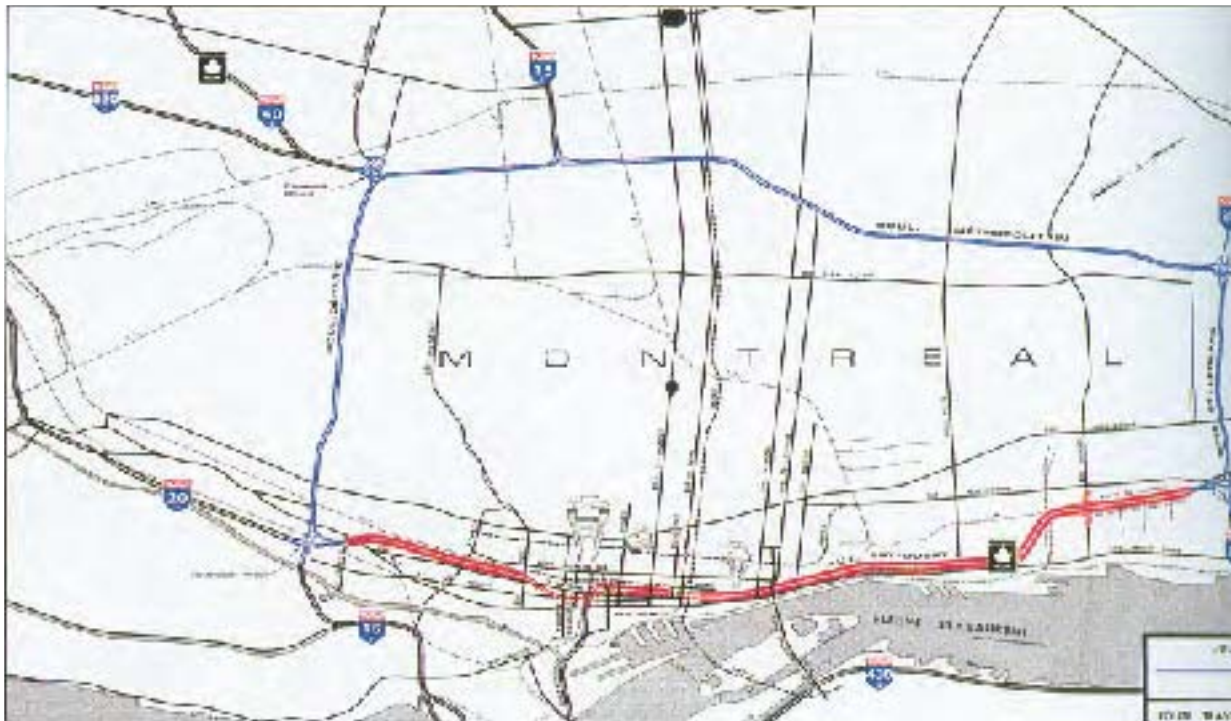
Le présent ouvrage se répartit en trois volets. D'abord, nous verrons l'histoire de l'axe destiné à traverser l'île de Montréal d'est en ouest en indiquant les projets qui ont sous-tendu son évolution ; nous découvrirons ensuite le corridor de la rue Notre-Dame et les caractéristiques urbaines et architecturales qui font d'elle une personnalité historique autonome ; puis nous projeterons nos réflexions afin d'envisager un avenir revitalisé en toute urbanité et durabilité.

Notre-Dame ; Personnalité Historique

D'emblée on peut affirmer que le corridor de la rue Notre-Dame a une personnalité historique schizophrène ; tout se passe en effet comme si le long corridor flanqué du port au sud et du parc linéaire au nord n'avait pas d'histoire remontant au-delà des années 1970, époque qui a donné naissance à cette tranchée urbaine et au parc linéaire qui en a cautérisé les cicatrices.

Toutefois, l'analyse découvre une mémoire riche dont les travaux de 1970 ont fait table rase, niant même les acquis culturels par l'édification d'une interface non signifiante entre le corridor et les plages urbaines traversées.

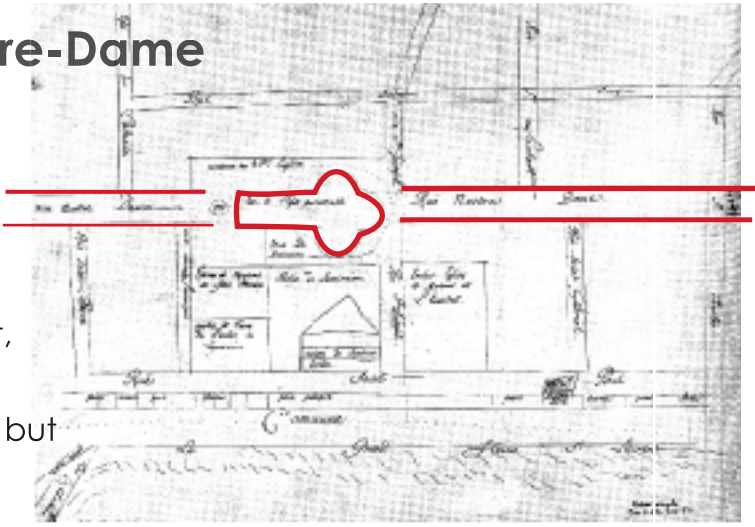
En suggérant de faire de l'histoire un intrant du projet, notre interprétation a en effet pour objet de permettre la réinscription du génie du lieu dans le corridor réaménagé, afin que celui-ci, investi de signification, fasse preuve d'une convivialité nouvelle qui célèbre la mémoire retrouvée parallèlement à la fonctionnalité accrue et l'urbanité durable.



Plan de l'autoroute projetée en 1963 document mis à jour en 1971
(L'ingénieur, nov.1971, no272)

Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame

Le 12 mars 1672, Dollier de Casson, accompagné entre autres de Bénigne Basset, arpenteur et greffier de la justice, se transporte sur le coteau Saint-Louis dans le but d'y tracer les premières rues de Ville-Marie.



Transcription du plan de Ville-Marie en 1672, montrant le tracé des premières rues déterminé par François Dollier de Casson, avec l'aide de Bénigne Basset.

Sur l'arrête dominante du coteau, dans le sens de sa longueur - ce qui correspond à peu près à la direction sud-ouest nord-ouest, il détermine l'alignement d'une première rue, la rue Notre-Dame, à l'aide de huit bornes aux estampilles du séminaire. Par sa position dominante comme par sa largeur de 30 pieds (français).

Notre-Dame est la plus importante des rues projetées pour sa petite ville. Il n'est pas douteux que Dollier de Casson l'ait voulu ainsi car cette rue doit mener de part et d'autre à une église paroissiale (Église Notre-Dame) que le sulpicien projette d'ériger en plein centre du coteau et en plein milieu de la rue Notre-Dame.



Vue de la rue Notre-Dame vers l'ouest en 1830, montrant le premier emplacement de l'église Notre-Dame au centre de l'artère (dessin de Robert Auchmaty Sproule)

La rue Notre-Dame ne sera prolongée que plus tard, dans les années 1820, après le nivellement des hauteurs de la citadelle, rocher hostile contre lequel elle butait jusqu'alors.

C'est la création du square Dalhousie - en fait, un place triangulaire dominée par l'édifice de la citadelle - qui permet aux rues Saint-Paul et Notre-Dame de se rejoindre, pour former la rue Sainte-Marie, dans le faubourg du même nom. Ce n'est qu'en 1882 que le conseil municipal adopte le nom de << rue Notre-Dame >> pour l'ensemble du tracé formé par les anciennes rues Saint-Joseph (faubourg des Récollets), Notre-Dame (Vieux-Montréal) et Sainte-Marie (faubourg Ste-Marie).

Au lendemain de la Conquête, le chemin du Roy est ainsi en piètre état

Première route entre Québec et Montréal,
le chemin du Roy se distingue par sa piètre qualité :
plusieurs voyageurs, dont Louis Franquet en 1753,
ont laissé des descriptions peu flatteuses d'un
chemin boueux et cahoteux, insuffisamment large
pour atteler deux chevaux, surtout praticable en hiver,
lorsque le sol est gelé.

(Louis Franquet. Voyages et Mémoires sur le Canada 1753)



Vue orientale de Montréal,
d'après un dessin de Thomas Patten, 1762

Le gouvernement britannique, conscient de la valeur
économique et stratégique de cet axe de communications, ne reste pas indifférent :

...gouverneur général du Canada de 1778 à 1786, Frederick Haldimand engage l'arpenteur général
Samuel Holland en vue d'assurer l'amélioration des transports qui lui tient à coeur. Techniquement,
l'intervention du gouvernement britannique se limite au maintien des ordonnances et des
règlements du Régime français, en rappelant :

(...) que tous les occupants de terres, soit propriétaire ou fermier, joignant à des chemins royaux, communément
appelés chemins de front, feront et entretiendront en bon état lesdits chemins royaux et fossés d'iceux sur largeur
de leurs dites terres respectives et feront, entretiendront et répareront les ponts sur les fossés et ruisseaux et sur les
côtes d'icelles qui ne seront pas reconnus ponts ou côtes d'entretien public par les procès-verbaux des grands
voyers ou de leurs députés respectivement.

(Cité par Jacques Lacoursière, Histoire populaire du Québec. De 1791 à 1841, Sillery, Septentrion, 1996,p.48)



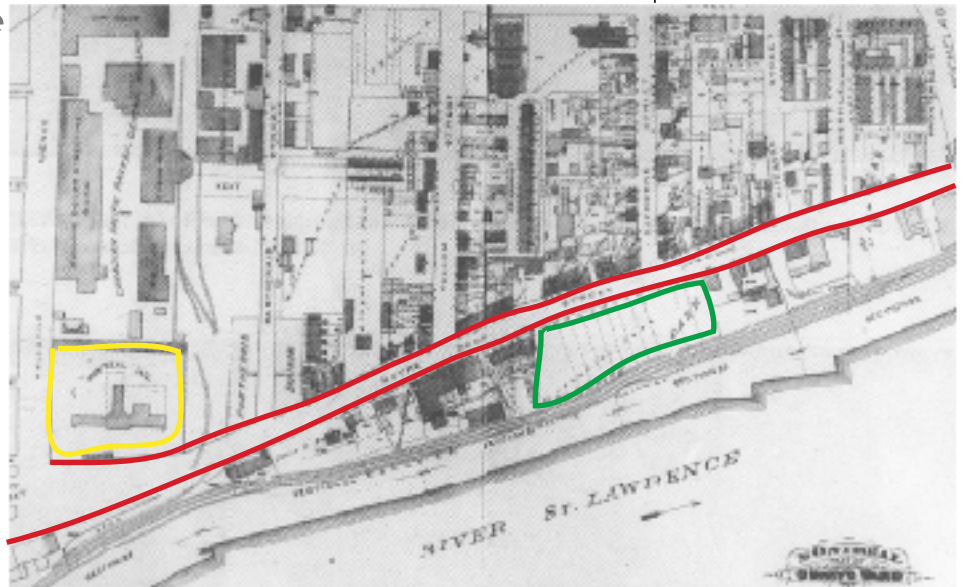
Plan de la ville de Montréal en 1761
d'après Paul Labrosse, avec additions de E.Z. Massicotte (1914)

Notre-Dame au 19^{ème} siècle ;

métamorphose

plan des assureurs 1890

Rien ne permet d'affirmer que le tracé du chemin du Roy est resté immuable. Les mentions de réparations et de corrections de tracé sont considérables, surtout au 19^{ème} siècle puisque le premier tracé datant du régime français a été détruit par une inondation.



Avec l'instauration du régime des juges de paix en 1792, on voit l'apparition des inspecteurs de chemins et des premières barrières à péage dévolus à l'entretien des chemins des paroisses.

Dès après la Conquête la vaste zone de villégiature longeant le St-Laurent se métamorphose graduellement en zone portuaire et industrielle, de 1875 à 1940, de l'avenue Papineau jusqu'à Longue-Pointe, en assumant de façon intérimaire une fonction récréotouristique puisque des parcs d'amusement d'abord (parc Sohmer, parc Riverside, parc Dominion), des parcs naturels ensuite (parc Bellerive, parc Champêtre, parc Viau), sont aménagés sur son parcours. Ces lieux d'amusement et espaces verts forment pour un certain temps autant de fenêtres sur le fleuve, retardant en quelque sorte l'édification de l'écran que déploreront amèrement l'architecte Marcel Parizeau, ses contemporains de même que ses successeurs.



Parc Bellerive

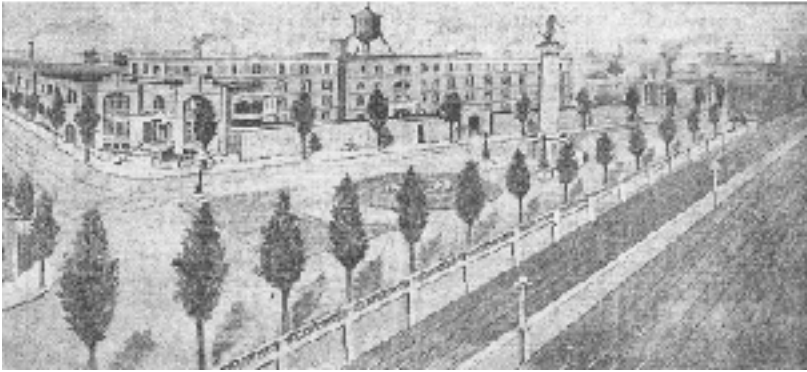


Les réservoirs à mélasse



Vue aérienne du Parc Dominion 1927

Au coeur de la rue Notre-Dame : La Place des Patriotes



Projet d'aménagement Place des Patriotes 1923



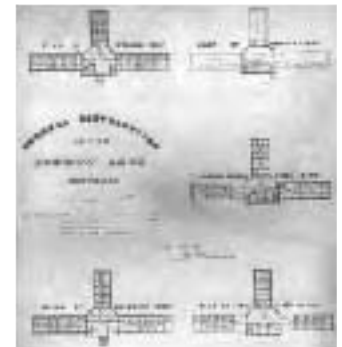
Place des Patriotes vue vers l'ouest et brasserie Molson vers 1900

Le futur axe de la rue Notre-Dame Est devient plus effectif dans les années 1850, quand les rues Craig (aujourd'hui St-Antoine) et Ste-Marie se rejoignent devant la prison du Pied-du-Courant, érigée de 1831 à 1836 ; là, elles forment une place qui deviendra, à partir de 1923, la place des Patriotes. La fluidité du trafic exige bientôt que le mur d'enceinte de la prison, le portail historique qui donne accès à l'enclos et le corps de garde qui le flanque soient reculés de 18 m, aux frais de la municipalité.

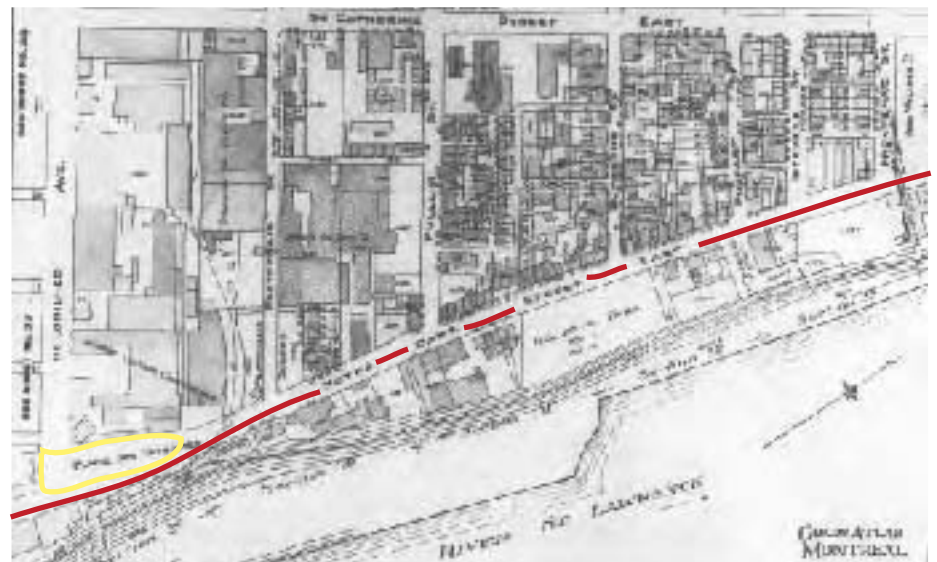
Dès lors, tout le trafic quittant la ville se rejoint sur cette place qui devient le carrefour industriel de l'Est montréalais, fonction qu'appuie le développement du port de Montréal.



La prison de Montréal en 1839



Plan 1907



plan Quartier Ste-Marie 1929

Hochelaga ; développement des voies de communications

Au-delà des limites de la cité s'étend la ville d'Hochelaga née du village nommé en l'honneur de l'établissement amérindien visité et décrit par Jacques Cartier dans ses Voyages. Le secteur au paysage industriel a marqué des générations de Montréalais :

<< (Les enfants) ...ont l'habitude des quais d'Hochelaga. Des cargos sans couleur y déchargent leur charbon en hautes pyramides noires...ils jouaient souvent sur le quai Laurier...>>

Dans Hochelaga, l'effort d'industrialisation se concentre d'abord dans Hochelaga Yards, "nomansland" marécageux situé entre Sainte-Marie et Hochelaga Barracks. La New City Gas Co. (par la suite Montreal Gas Works) s'y installe en 1873, rejointe trois ans plus tard, par la ligne ferroviaire de la Québec, Montreal, Ottawa & Occidental (QMO&O) qui y construit son terminal, la gare Moreau (gare Hochelaga).



(gare Hochelaga)

Notre-Dame Est devient, autour de 1880, la plaque tournante du transport métropolitain. La situation extra-urbaine du site est responsable du développement de ce premier secteur industriel dense, aujourd'hui largement en friche.

Très tôt cependant, ce noeud << intermodal >> se dilue, avec la circulation qui y croît.

Le Canadien Pacifique, créé en 1881, s'établit dans les Hochelaga Yards avec une vaste cour de triage, que domine sa célèbre rotonde; cependant, la voie ferrée du QMO&O, acquise du gouvernement du Québec, est alors prolongé vers le port, notamment pour y rejoindre la nouvelle gare inaugurée en 1882 au Square Dalhousie, à l'angle des rues Notre-Dame Est et Berri, dont le chantier a d'ailleurs achevé l'arasement de la butte de la citadelle. D'autre part, vers l'est, l'annexion du village d'Hochelaga à Montréal, en 1883, donne une impulsion supplémentaire au développement de la ville au-delà des Hochelaga Yards.

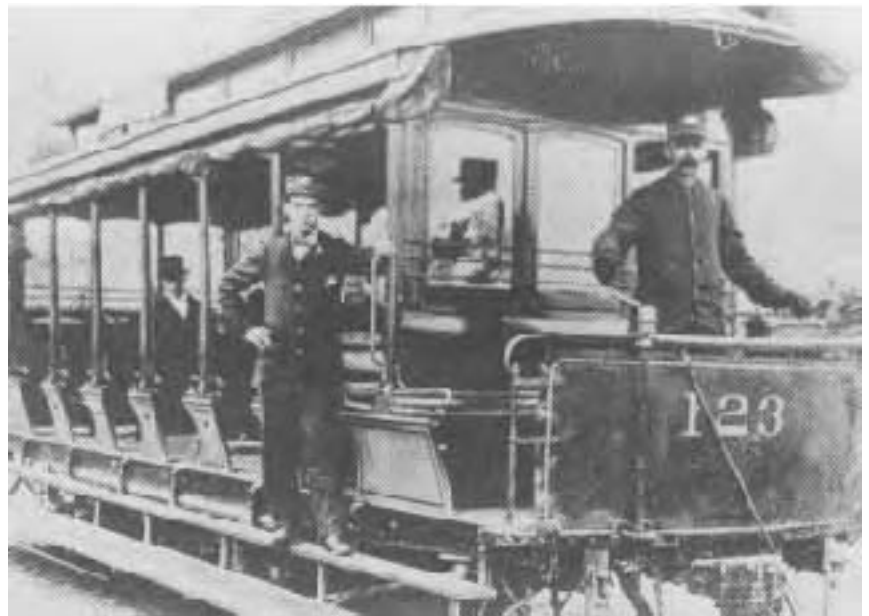


secteur des Hochelaga Yards Atlas Pinsonneault 1907

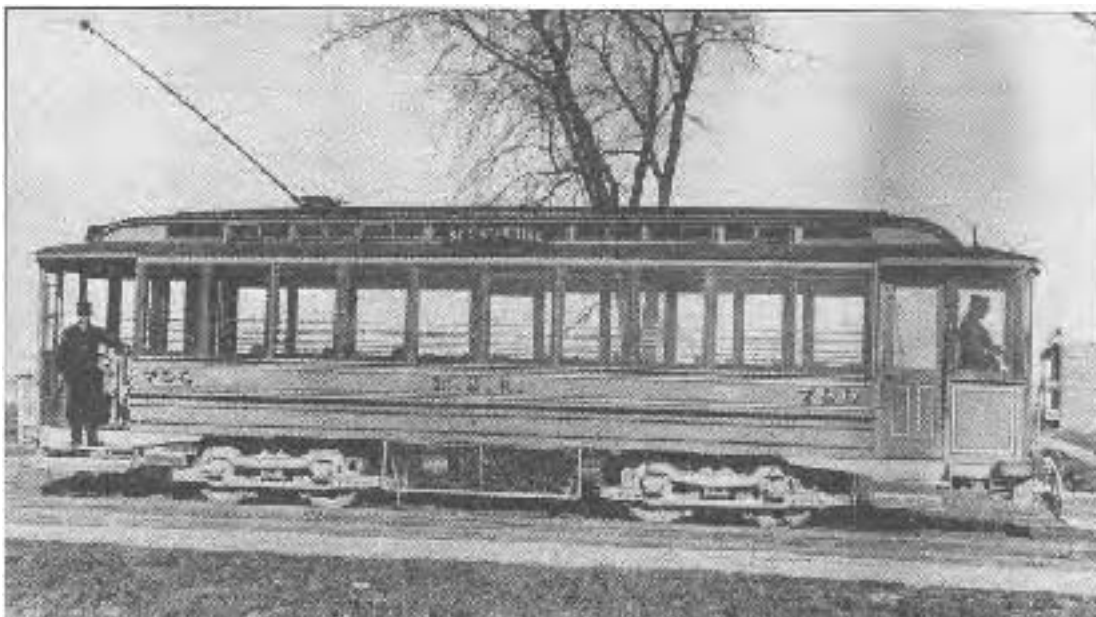
Intensifiée avec le développement du port dans cette partie orientale de la ville, la circulation rue Notre-Dame Est devient alors d'autant plus lourde dans le secteur d'Hochelaga que de grandes entreprises industrielles attirent dorénavant trafic et habitations ouvrières.

Dès lors, les rues Sainte-Catherine, Ontario et Sherbrooke prennent le relais en tant qu'axes Est-Ouest. En marge de cette urbanisation, le parcours de la rue Notre-Dame Est reste difficile et la rue fait l'objet de nouveaux travaux d'élargissements au lendemain de l'incendie, en 1904 ; l'élargir à quelque 18 m, emprise qu'elle a conservée jusqu'en 1971.

Peu à peu définie essentiellement comme axe de l'industrie, dont elle portait l'expansion vers l'Est, la rue Notre-Dame Est dut en effet compter, à partir de 1901, avec l'attraction de la nouvelle voie ferrée du *Chateauguay & Northern Railway* (intégré en 1903 au *Canadien National*) ; celle-ci, au départ de la gare Moreau, reliait Montréal à Joliette en traversant le nord du territoire d'Hochelaga et de Maisonneuve ouvrant là le second axe d'industrialisation qui déterminerait le développement de la Cité de Maisonneuve.



Le Tramway de la ligne # 123, rue Notre-Dame Est, 1910



Le Tramway de la ligne #790, rue Notre-Dame Est, 1904

Maisonneuve

C'est l'annexion d'Hochelaga, en 1883, qui crée en quelque sorte la Cité Maisonneuve.

La rue Notre-Dame Est, qui se rétrécit à 15 m dès qu'elle franchit les limites de la Cité, se compose en une véritable <<Porte de Maisonneuve>> aux abords de la *St-Lawrence Sugar Refining Co.* (aujourd'hui sucrerie Lantic), où elle perd en largeur les aires de débarquement de la raffinerie (au sud) et de la tonnellerie (au nord) qui freinent son passage.

La vue à vol d'oiseau qui représente la Cité Maisonneuve à l'orée de la Première Guerre mondiale montre bien ce statut d'interface entre le port et la ville acquis par la rue Notre-Dame Est, à l'instar de la rue de la Commune. Tout au plus, dans le paysage urbain, l'axe de la rue Notre-Dame sert-il de base à la composition graphique des deux grands axes monumentaux, soit l'avenue Morgan et le boulevard Pie-IX ;

l'un perspectif et l'autre circulatoire, ils se constituent en butant, justement, contre la rue Notre-Dame Est - et non au-delà. Dans cette optique, le parc Champêtre qui prolonge aujourd'hui la coulée de l'axe de l'avenue Morgan - dont il dilue, ce faisant, la définition de << City Beautiful >> - apparaît comme une incongruité. L'élan originel de la Cité de Maisonneuve ne consacre donc pas plus d'urbanité de l'axe de la rue Notre-Dame Est que ne l'avait fait l'établissement d'Hochelaga : le développement oriental de la rue freine d'ailleurs dans les années 1890, laissant, au-delà de l'avenue Létourneux, les fermes Morgan et Bennett non loties. C'est ainsi dans sa portion Maisonneuve, et, plus précisément, autour du boulevard Pie-IX, de l'avenue De LaSalle et de l'avenue Létourneux, que la rue Notre-Dame Est a connu un état urbain achevé, avec quelques édifices publics et des immeubles commerciaux. (voir caserne Létourneux)



Vue à vol d'oiseau de la cité de Maisonneuve, vers 1910



Silo #3 - Miron - Quais Laurier - dock Vrac Solide



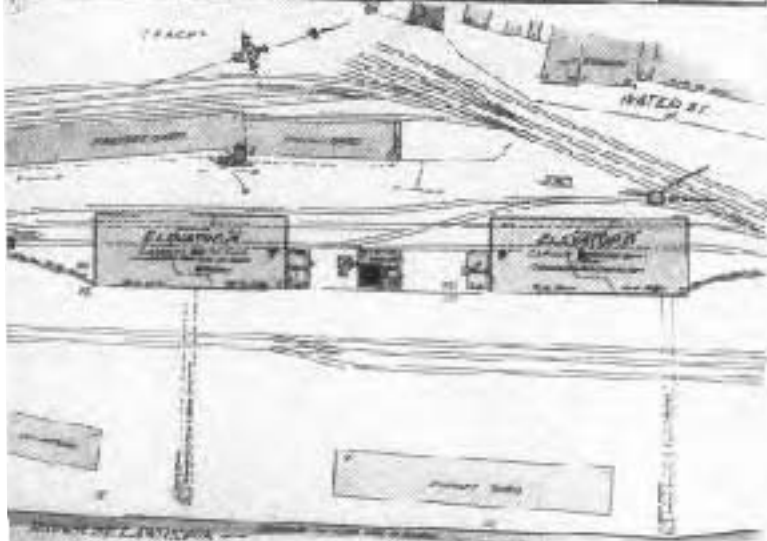
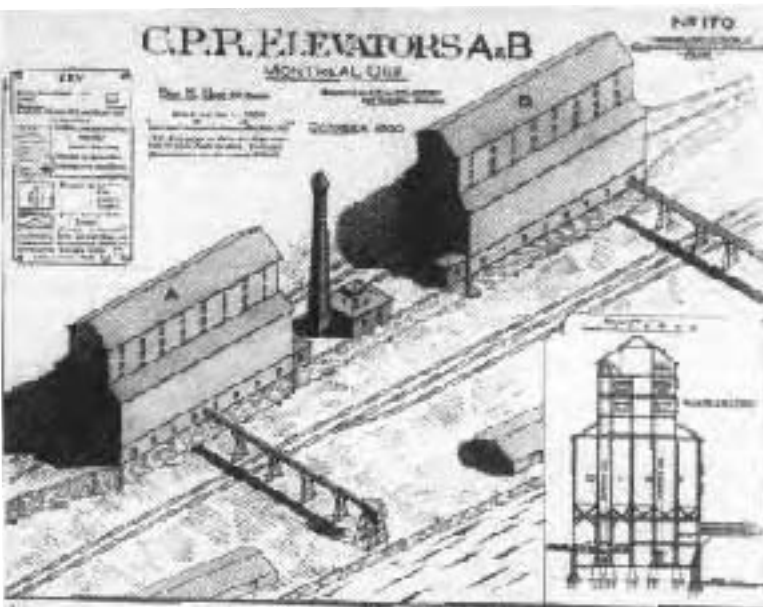
La caserne Létourneux, ancien poste de pompiers # 1 de Maisonneuve

Longue-Pointe / Mercier

Plus à l'est, le village de Longue-Pointe reste, quelques temps, bien dissocié de Montréal, dont il est séparé par un deuxième couloir industriel équivalent à celui des Hochelaga Yards, établi autour de l'ancien ruisseau de la Grande Prairie. Le village de Longue-Pointe, né d'une redoute destinée à protéger Ville-Marie, est rejoint par l'urbanisation en 1897 quand le tramway de Montréal se rend au Bout-de-L'île et au débarcadère pour Repentigny. Le secteur demeure agricole pendant plusieurs années mais l'urbanisation y apparaît certes avec le parc Dominion, vaste parc d'attractions voisin de <<Limoilou>> - l'ancienne résidence de George-Etienne Cartier - auquel le Montréal Street Railway (la compagnie des Chars urbains de Mtl) s'associe pour rentabiliser son expansion rue Notre-Dame Est.



Le Tramway de Maisonneuve, en hiver 1895



Détail des éleveurs à grain A&B du CPR, 1900

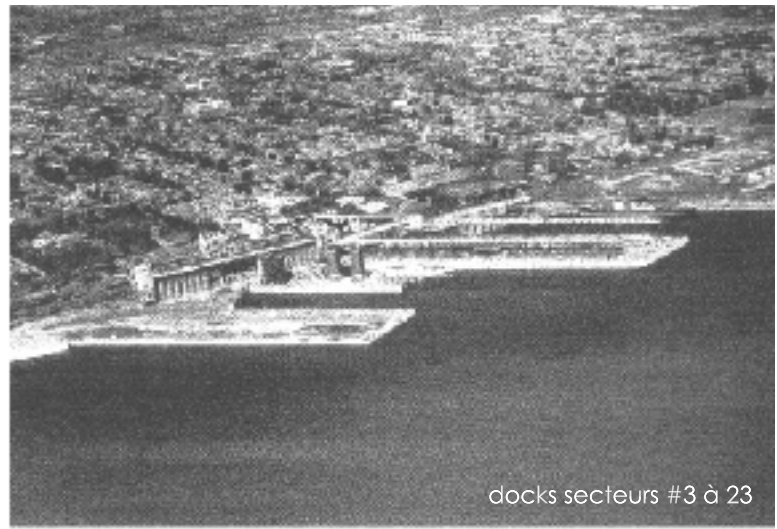
Dans la portion de l'avenue Papineau à la rue Dickson, sont les éleveurs à grains #3 et #4 ; le premier est apparu en 1924, le second, en 1961.



Élévateur à grain #4

L'expansion du port

La rive sud de la rue Notre-Dame offre aujourd'hui l'image globale d'une paroi continue: celle du port de Montréal. La zone portuaire elle-même est formée d'une ligne continue de quais avec des infrastructures d'accostement, de transbordement, d'entreposage et de transport par camion et voie ferrée. Par endroits, cette ligne est doublée d'un site industriel actif, d'un site en friche, ou dans des cas plus rares, d'un parc. La topographie originelle du site est un des facteurs clés qui explique la configuration du port et de sa relation avec la périphérie:



<<Par ordre des intendants et des grands voyers, le chemin du Roy avait été tracé sur le coteau et non directement sur les berges du Saint-Laurent. Et là où les premiers tronçons de chemin étaient trop près de l'eau, on avait pris soin de les reculer pour les remettre à l'abri des inondations et des dommages causés par les glaces. De ce fait, le chemin originel était à une certaine distance de la ligne des eaux. Or, le port exigeait des quais nivelés sur l'eau, implantés selon un tracé régulier, des remblais considérables ont été nécessaires pour, au fil des ans, récupérer les berges de l'Est montréalais à des fins portuaires. Ainsi, la voie ferrée, comme pour profiter de l'assise naturelle, oppose le tracé organique du chemin du Roy, auquel elle correspond, à la ligne géométrique des quais encaissés dans le béton, dont le profil rigide paraît faire écho, de ce côté de la rue, au nord.>> (Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame, Luc Noppen)

L'expansion du port de Montréal est l'une des grandes épopées de la métropole au XIX^{ème} siècle. La ville étant située sur le fleuve, entre deux rapides - les rapides de Lachine à l'ouest et le courant Sainte-Marie à l'est - le Pied-du-Courant devient très tôt un lieu d'accostage facile en amont des rapides du même nom puisqu'il évite le détour par le chenal au sud de l'Île Sainte-Hélène.

Dès les années 1840, les autorités du port constatent l'insuffisante capacité d'accueil du bassin principal devant la rue de la Commune et l'entrée du canal de Lachine. Plusieurs ambitieux projets de port avec bassins intérieurs sont alors mis en avant, tant pour réguler le niveau des eaux que pour accroître la capacité d'arrimage des navires. Surtout, la navigation à vapeur et ses navires de grand tonnage nécessitent -toujours pour éviter le courant Ste-Marie - soit le dragage du chenal au large, soit le creusage d'un canal de contournement, sorte d'équivalent oriental du canal de Lachine. C'est, semble-t-il, l'architecte John Ostell qui, le premier, perçoit le potentiel que recèle le développement du port dans l'Est montréalais, en proposant d'utiliser le vallon du ruisseau Migeon pour creuser un canal qui longerait ensuite le pied du coteau vers l'ouest et donnerait accès à des quais intérieurs (des docks), au pied du champ de Mars. Ce projet ne voit pas le jour ; il en résulte cependant quelques projets de bassins intérieurs dans Hochelaga, dont la rumeur a laissé des traces. (Paul-André Linteau, Maison neuve...p.94)

Le relevé très précis des berges permet à l'arpenteur de proposer des lignes de remblai qui, évidemment, mettent en péril l'intégrité des grands domaines établis le long du coteau qui domine le St-Laurent. En 1875, l'arrivée de John Kennedy au poste d'ingénieur en chef du port de Montréal permet la mise en oeuvre de ce projet qui métamorphose l'est de la ville.

Le nouveau port se développe à partir du pied de la rue Berri, à l'arrière de la nouvelle gare Dalhousie. Là, le Canadien Pacifique fait ériger en 1886 deux monumentaux élévateurs à grains, en bois. Puis les quais continuent de s'étendre le long du courant Ste-Marie jusqu'à Hochelaga où les ingénieurs proposent d'abord des quais perpendiculaires au fleuve, pour augmenter la capacité d'accueil. Ils se ravissent cependant quant à la forme et quant au nombre de ces quais : << En bas d'Hochelaga, là où le fleuve est plus large, les quais ont été construits perpendiculaires au fleuve et inclinés de manière à faciliter l'approche des navires au sortir du chenal.>> C'est ainsi qu'ont été construits les quais Sutherland (de 1889 à 1891), Laurier (de 1900 à 1908). Le grand plan s'est terminé par la construction de hangars modernes.

Les structures qui dominent aujourd'hui le port, dans la portion de l'avenue Papineau à la rue Dickson, sont les élévateurs à grains #3 et #4 ; le premier est apparu en 1924, le second, en 1961. Aujourd'hui, alors que la mondialisation de l'économie a délocalisé des centres de production et modernisé les transports, favorisant le vrac et les conteneurs, le port de Montréal se métamorphose à nouveau. Les entreprises industrielles qui tiraient parti de sa proximité (quais et entreposage) ont pour la plupart fermé leurs portes et bon nombre de lots industriels imbriqués dans la trame du port sont en friche. Tout se passe dès lors comme si les parcs du XIX^{ème} siècle attendaient de reprendre leur droit de cité au bord du majestueux Saint-Laurent.

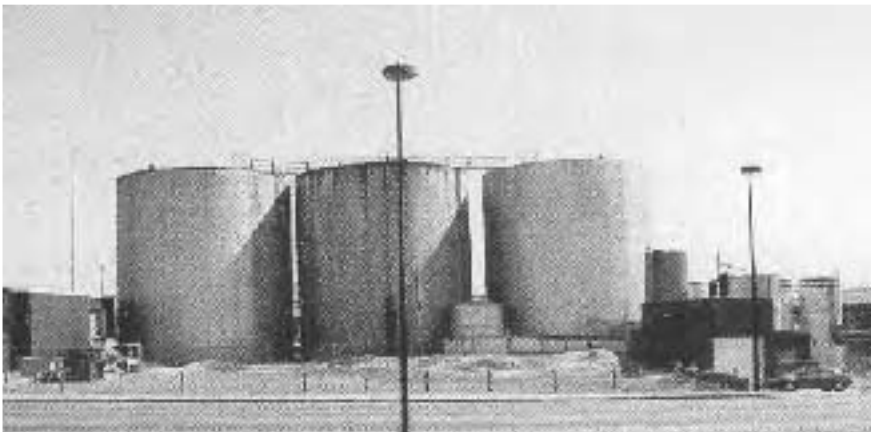
Travaux récents - Post-Industrialisation - 1900...

Le premier chantier d'importance qui a métamorphosé le quartier Sainte-Marie a été, sans aucun doute, celui du pont du Havre (Harbour Bridge) en 1930. Renommé << **Pont Jacques-Cartier** >> en 1934, lors des célébrations du 400^{ème} anniversaire de voyage de Cartier, cet ouvrage mastodontique s'est avéré l'élément déterminant pour l'avenir de l'île de Montréal. Situé au carrefour Papineau dans le <<faubourg à la m'lasse>>, le pont reste, depuis ce jour, l'élément signal dans le quartier Ste-Marie et vient transfigurer l'organisation future de la ville et du port.

Le Pont Jacques-Cartier en construction en 1929



Les trois réservoirs à mélasse qui occupent la portion est du parc Bellerive ont été érigés en 1955, sans permis, par la société Ernest Carrière inc. Leur apparition a fait les manchettes et leur intrusion dans le parc industriel, sous rapport municipal, donne preuve du chaos organisationnel se déroulant dans la zone portuaire



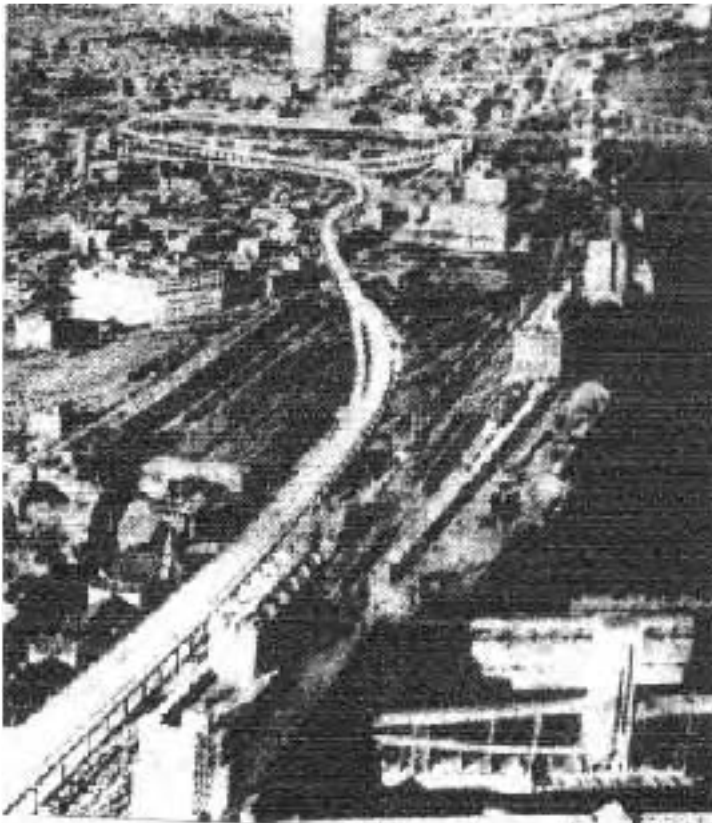
1960 L'exemple de l'urbanisme Américain ?

Au-delà, vers l'est, plusieurs projets de boulevards et de voies rapides se sont succédés, depuis le début du 20^{ème} siècle pour relier le centre de Montréal au Bout-de-l'Île. La rue Sherbrooke, initialement prolongée jusqu'à Pointe-aux-Trembles pour cette raison, est rapidement apparue inappropriée à ce titre ; " **Urban Renewal Étasunien**", qui déferle sur Montréal dans les années 1960, apporte de nouvelles solutions pour cet axe mais les exemples de chez nos voisins du sud ne semblent pas être assez convaincants en terme d'efficacité urbanistique comme modèle d'approche pour la modernisation de Notre-Dame.

The **Georges Washington Bridge** approaches looking south. The complex and "beautiful" interchange has been reduced almost to a minimum by lowering the speed on spiral ramps. Further reduction could have been made if it had been possible to use linear ramps rather than circular loops.



Le Projet de Bretelle d'arrimage au Pont Jacques-Cartier
non réalisé.
Journaux MTL 1960.



Le Projet d'autoroute est-ouest
non réalisé.
Journaux MTL 1960.

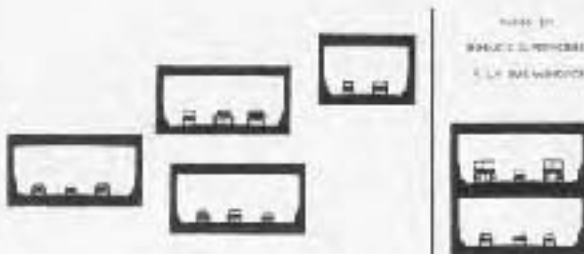


ROUTE TRANSCANADIENNE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Autoroute "EST-OUEST"

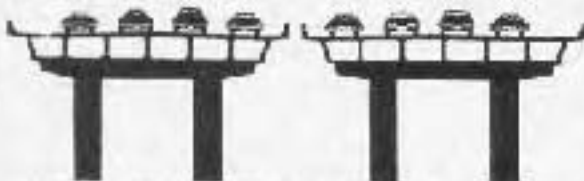


VOIES EN CHARPENTE DE L'ÉCHANGEUR TURCOT À LA RUE GUY



VOIES EN
BOUTE-À-LANCÉE
À LA SAUVAGEOYE

VOIES EN TUNEL À LA RUE SÉBASTIEN



VOIES EN CHARPENTE DE LA RUE PELLERIN À LA RUE MOREAU



VOIES A NIVEAU DE LA RUE MOREAU À LA RUE VIAU



VOIES EN CHARPENTE DE LA RUE VIAU À L'AVE. ST-LÉONARD

- Propriétaire : Gouvernement du Québec**
- 1) Section Échangeur Turcot — Rue Fallu
 (projets conceptuels)
 Lalande, Valois, Lamonde, Malin & Desrosiers
 (PROJETÉ)
- OIR 30 Échangeur Turcot (travaux complétés)
 Entrepreneur général : John Construction Ltd
 - OIR 31 Viaduc University (travaux complétés)
 Entrepreneur général : Entreprise conjointe
 Aéro, Dubois, Poir
 - OIR 32 Rue de la Sauvegarde (travaux complétés)
 Entrepreneur général : Bernard Desrosiers Inc.
 - OIR 33 Échangeur Turcot à la rue Guy (travaux en cours)
 Entrepreneur général : John Construction Ltd
 - OIR 34 Rue Guy à la rue Pellerin (travaux en cours)
 Entrepreneur général : Francis Emille
 - OIR 35 Rue Pellerin à la rue de la Montagne (travaux en cours)
 Entrepreneur général : Atcor Ltd
 - OIR 36 Rue de la Montagne à la rue University (travaux en cours)
 Entrepreneur général : Desrosiers Construction Ltd
 - OIR 37 Pont à viaduc des tunnels (travaux complétés — réduction du coût de 30%)
 - OIR 38 Rue University à la rue Steurs (travaux en cours)
 Entrepreneur général : John Construction Ltd
 - OIR 39 Rue Steurs à la rue Sauvegarde (travaux en cours)
 Entrepreneur général : Entreprise conjointe
 Les M. Guzman, Desrosiers
 - OIR 40 Rue Steurs à la rue Pellerin (projet à l'étude)
- 2) Section Rue Fallu — Pont tunnel L.H. Lafontaine
 (projets conceptuels) — Desrosiers, Sirois & Desrosiers
 (PROJETÉ)
- OIR 41 Rue Fallu à la rue Moreau (projet à l'étude)
 - OIR 42 Rue Moreau à la rue Viau (projet à l'étude)
 - OIR 43 Rue Viau au pont tunnel L.H. Lafontaine (projet à l'étude)



VOIES ENCAISSÉES

de Steurs à St-Léonard (10 voies)
 de St-Léonard à Papineau (6 voies)

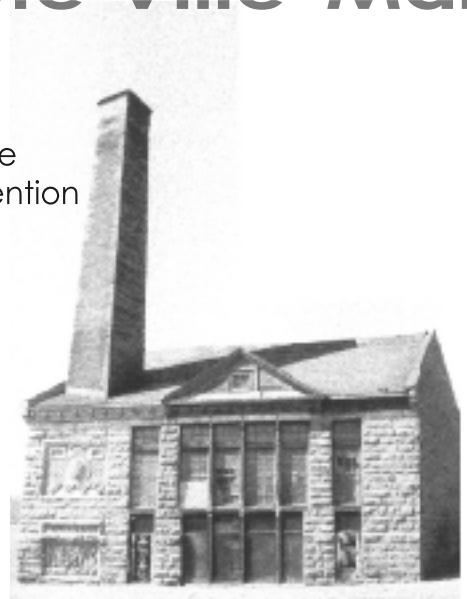
études préliminaires 1962 . non réalisées

1976 : Fin de l'autoroute Ville-Marie

La métropole vit alors à l'heure des grands chantiers : construction du métro, tenue de l'Expo 67', construction de la Maison Radio-Canada définissent un contexte d'intervention propice à la percée d'un nouveau corridor de circulation dont on parle depuis le tout début du siècle :

l'autoroute Ville-Marie.

Cependant ce chantier, destiné à traverser la ville d'est en ouest (tout comme la rue Notre-Dame) s'essouffle en **1976**, se butant aux problématiques de démolition massives dans les quartiers résidentiels qu'appellent son passage et ses généreuses emprises ; emblématique, la conservation in situ de la prison du Pied-du-Courant, dite <<prison des Patriotes>> et la **station de pompage Craig**, met finalement un frein à la poursuite du chantier. Le chantier du tunnel Ville-Marie se termine ainsi mortellement, laissant la lourde tâche d'autoroute à Notre-Dame.



Après l'inauguration du tronçon central - de la rue Guy à la rue Sanguinet , en 1974, le tronçon Papineau-Viau de l'autoroute est mis aux oubliettes. Le ministère des Transports se doit ouvrir un boulevard urbain sur la rue Notre-Dame.

Toujours en vue du parachèvement de ce boulevard urbain, la Ville et le ministère des Transports ont commandé en 1984 l'aménagement d'un parc linéaire sur le flanc nord de l'emprise dégagée, avec piste cyclable, ses plantations, il forme temporairement un écran linéaire mais non-continu, entre la rue Notre-Dame Est et les quartiers maintenant défavorisés limitrophes.

Les accès au fleuve sont quasi-inexistants vu l'emprise du port qui joue un rôle d'écran visuel désolant ; depuis, la population est toujours en attente du *PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME*.

De l'autoroute non réalisée au boulevard urbain : 1970 à aujourd'hui...

La naissance de l'urbanisme fonctionnaliste (XX^{ème} siècle) va plutôt consacrer l'effet centrifuge de la métropole : le centre est occupé par les affaires et l'industrie (travailler), ce qui repousse les fonctions résidentielles (habiter et se recréer) vers une périphérie de plus en plus clairsemée et éloignée (l'effet banlieue). Pour contrer à l'exode temporaire de la population métropolitaine, le gouvernement s'est retrouvé devant la dure décision d'investir dans de nouvelles infrastructures urbaines et d'établir un programme de fusion des municipalités.

Le problème du transport (circuler), que l'on veut, sinon rapide, du moins fluide, décline alors les dimensions esthétiques et symboliques du travail de l'urbaniste, nouveau technicien de la ville. C'est que l'automobile s'impose comme lien obligé entre l'intense activité urbaine et l'isolement des banlieues. Les années 1920 sont ainsi dévolues aux premières études sur le <<trafic>>, que l'on apprend à mesurer et au nom duquel une clameur publique réclame des actions urgentes. Dans ce contexte, les autorités de la Ville de Montréal se trouvent devant trois grandes options : l'autoroute métropolitaine, l'autoroute est-ouest et le métro. Chacun de ces trois équipements est projeté et évalué, mais ils sont posés comme concurrents les uns des autres au lieu de s'insérer dans la vision globale d'un aménagement d'ensemble. C'est ce qui reportera leur réalisation au début des années 1960. (Luc Noppen, de l'autostrade à l'autoroute,p.34)

Depuis l'Expo de 1967, de nombreux projets sont mis de l'avant pour remédier au cancer urbain qui se déploie aux abords du fleuve, dans sa partie Est surtout :

Au printemps de 1970, tout semble donc prêt pour que le projet aille de l'avant. Plus de soixante années ont passé depuis que la première idée d'un axe est-ouest traversant l'île a été émise. Le boul.Métropolitain, première manifestation concrète de cette idée, dont la première portion avait été inaugurée le 24 juin 1960, est déjà utilisé à pleine capacité et faute de lien rapide nord-sud, n'aide en rien à soulager le trafic de plus en plus lourd dans l'axe est-ouest au bas de la ville, avec le redéploiement du port de Montréal vers l'est de l'île. Après une campagne électorale mouvementée sur le thème des <<100 000 emplois>>, au lendemain de la crise d'Octobre, le nouveau gouvernement libéral, élu en mai 1970, met en chantier de grands projets. Aux yeux du premier ministre, le chantier de l'autoroute est de nature à relancer l'activité ; il devrait sortir la métropole de la léthargie dans laquelle elle s'est enfoncée au lendemain de l'Expo 67. Le 18 novembre 1970, le premier ministre Robert Bourassa annonce à l'Assemblée nationale la construction de l'autoroute Ville-Marie, de l'échangeur Turcot au square Viger. Les plans et devis étant fin prêts pour cette portion du corridor, Bernard Pinard, de retour au portefeuille de la Voirie, fait paraître les appels d'offres le même jour. Les événements vont rondement puisque, le 21 décembre, les autorités procèdent à l'inauguration des travaux par une symbolique pelletée de terre dans le secteur de la cour Turcot. (Luc Noppen, L'autoroute en chantier, p.45)

Le projet d'autoroute crée des constations populaires dans les quartiers avoisinants ; quelques notables intellectuels prennent aussi fait et cause contre le projet à cause des nombreuses démolitions et expropriations. S'appuyant sur l'unanimité qui se dégage contre le projet du ministère de la Voirie, la commission fait rapport, le 8 décembre 1971 : elle recommande <<l'arrêt immédiat de tous les travaux de l'autoroute est-ouest.>> En 1975, le climat social est tendu dans le centre-sud et l'Est de la ville. La contestation relative au tracé de l'autoroute va désormais se cristalliser autour de la <<prison des patriotes>>, édifice historique placé en plein centre du corridor qui doit être dégagé. L'immeuble , peu connu du public mais vénéré par plusieurs, est occupé par les installations industrielles de la Société des alcools du Québec (SAQ) et a, depuis l'époque de la prohibition, subi plusieurs altérations.

La décision du gouvernement de ne pas démolir la prison des Patriotes remet en cause tout le tracé de la portion est de l'autoroute Ville-Marie,entre le centre-sud et les quartiers plus à l'est ; elle remet également en cause l'emplacement de l'échangeur avec le pont Jacques-Cartier. Le contexte politique change aussi radicalement : en octobre 1976, le parti québécois remporte les élections et plusieurs des opposants parmi les plus farouches à l'autoroute se retrouvent aux commandes de l'État. La décision tombe sans tarder. Le 10 décembre 1976, le journal Montréal-Matin annonce : <<Autoroute Est-Ouest. Arrêt des travaux>> L'année suivante, le gouvernement décrète un moratoire sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie qui devra faire surface après la rue St-Denis et contourner le square Viger avant de se raccorder à la rue St-Antoine. Enfin, le 31 mai 1978, par arrêté ministériel, le Conseil des ministres décide d'abandonner la construction de l'autoroute Ville-Marie Est et d'établir dans le corridor exproprié un boulevard urbain. Bien que le projet d'un boulevard urbain (en surface) bordé d'habitations nouvelles érigées en tête des îlots précédemment démolis apparaisse à la fin des années 1980 comme une panacée, la nécessité d'une voie rapide, sécuritaire et à grand débit de trafic lourd se pose pour l'Est Montréalais avec plus d'acuité à cette époque que dans les années 1960; nul n'avait en effet prévu le déménagement des activités portuaires vers l'est et la croissance exponentielle du trafic automobile dans les rues du quartier Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve. (Luc Noppen, un boulevard ou une rue Notre-Dame Est <<modernisée>>, p.48)

C'est ainsi que, le 21 avril 1980, Denis de Belleval, alors ministre des Transports, annonce le début des travaux du boulevard Ville-Marie. Tout en conservant la prison des Patriotes et la maison du gouverneur, le Ministère entend procéder en trois phases : le tunnel Ville-Marie sous le square Viger, un boulevard de surface de Lorimier à Viau, puis des voies étagées dans l'est.

Le XXI^{ème} siècle : de l'urbanisme fonctionnaliste vers l'urbanistique de revitalisation durable

De ces débats, grâce auxquels les résidents des quartiers visés et les Montréalais en général ont pu exprimer leur opinion et manifester leurs préférences, il ressort que ni les voies élevées ni le boulevard urbain en surface n'ont été reçues comme des solutions acceptables. Le concept de «modernisation de la rue Notre-Dame Est», mis en avant par les groupes populaires, invitait donc le Ministère et la Ville à unir leurs efforts pour proposer un nouveau projet, plus convivial pour les résidents et plus respectueux envers les quartiers traversés.

Depuis 40 ans, les grands architectes et urbanistes se renvoient la balle à savoir si le plan d'ensemble pourra être enfin dévoilé... La ville semble nécessiter d'un Ministère de l'Aménagement Urbain qui serait composé d'architectes et d'urbanistes...unis...dans un même but...

Faire le fameux plan d'ensemble que Notre-Dame attends si patiemment depuis maintenant un demi-siècle.

Si on se réfère aux grands penseurs de notre époque, nous constatons que la solution de prolongement d'autoroute est une possibilité envisageable mais à certaines conditions très précises : **une infrastructure routière en grande profondeur faisant l'objet de piliers fondamentaux pour une restructuration de surface durable.**

Pour la requalification urbaine routière, une grande transformation des friches urbaines , industrielles et portuaires sont nécessaires, au **péril de la santé de Montréal tout entier.** Une décision qui ne peut passer sous sourdines et qui devra être publiée en grande pompe pour que la population puisse **s'impliquer activement aux travaux.**

Montréal n'est surtout pas à court de moyens pour préserver son identité...**Le Statut Quo** qu'accompagne cette longue période de réflexion au termes de Notre-Dame est à tout point de vues, essentiel à sa remise en condition.

Les points importants à retenir pour revitaliser Notre-Dame

Partout en Amérique du Nord, la tendance principale consiste à ne plus prolonger le réseau routier existant à travers les centres-villes (Vancouver, Winnipeg, Calgary). Tandisqu'à Boston, le réseau routier existant est **enfoui sous terre** pour aménager en surface, au-dessus de la tranchée recouverte, un vaste parc urbain. (Cette tendance s'inspire du développement durable)

Par la qualité de sa vie urbaine, Montréal doit demeurer une métropole exemplaire en Amérique du Nord et compte tenu de la problématique de plus en plus complexe et coûteuse de l'aménagement du territoire québécois et des intérêts nationaux en jeu, **le gouvernement du Québec devrait envisager la création d'un Ministère de l'aménagement qui aurait pour mission de développer une réelle vision de l'aménagement au Québec en concertation avec tous les intervenants.**

(GRUHM, Pour une période de réflexion sur l'autoroute Ville-Marie (A-720),p.5)

Il faut donc éviter une autoroute en surface à cause des forts impacts urbains et environnementaux négatifs mais plutôt **valoriser l'identité et la qualité de vie des résidents du quartier**, implanter un **réseau de transport collectif** et restreindre la coûteuse dispersion urbaine métropolitaine pour **améliorer la santé** et la **qualité de vie** des résidents. Il faut **orienter tout le camionnage** des matières dangereuses vers les zones à faible risque ou bien **créer une alternative reposant sur le réseau de transport ferroviaire** et pipe-lines qui passe déjà sous le fleuve entre Montréal-Est et Varennes, et qui peut s'articuler facilement à l'important réseau routier de la Rive-Sud. Les **activités du port doivent être réévaluées** pour l'établissement de **pôles thématiques urbains et patrimoniaux.**

