

## Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-Ouest



Rapport de synthèse  
(Extrait)



# Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-Ouest

## Rapport de synthèse

Cette étude, commandée par l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal, a été réalisée par la firme de consultants en patrimoine et architecture Patri-Arch.

Chargé de projet	Martin Dubois
Recherche, rédaction, travaux sur le terrain et photographie	Patrick Marmen Martin Dubois Conrad Gallant Eva-Marie Neumann

L'équipe de Patri-Arch tient à remercier Lucie Proulx, Nancy Shoiry, Sylvain Thériault, Sylvain Villeneuve et Jean-François Brisson de l'arrondissement du Sud-Ouest pour leur collaboration et leur disponibilité tout au long du mandat ainsi que toutes les personnes qui ont collaboré, de près ou de loin, à l'élaboration et au suivi de cette étude.

Québec, décembre 2005



## **TABLE DES MATIÈRES**

Approches méthodologiques .....	7
Méthodologie employée.....	7
Bibliographie .....	11
Synthèse du développement.....	17
Avant 1825 : Période agricole.....	19
De 1825 à 1875 : Période d'industrialisation .....	21
De 1875 à 1945 : Période de création des infrastructures municipales.....	27
De 1945 à nos jours : Période de rénovation et de revitalisation urbaine.....	31

Annexe 1 : Cartes polyphasées

Annexe 2 : Tableau synthèse des types architecturaux

Annexe 3 : Carte d'identification des aires et unités de paysage



## APPROCHES MÉTHODOLOGIQUES

---

### Méthodologie employée

L'analyse typomorphologique de l'arrondissement du Sud-Ouest visait à comprendre et à décrire le développement de ce territoire afin d'identifier les unités de paysage homogènes ainsi que les règles d'organisation formelle qui leur sont propres. Pour ce faire, l'étude présente un regard sur le tissu urbain qui puise dans sa dimension historique et qui utilise une conception large de ses composantes, c'est-à-dire comprenant à la fois le réseau des voies, les découpages fonciers et les constructions<sup>1</sup>. L'identification des unités de paysage homogènes repose sur l'étude croisée des phases d'édification du territoire, des caractéristiques du tissu urbain et des types architecturaux qui s'y retrouvent.

Dans le cas qui nous préoccupe, le processus de découpage du territoire s'est déroulé en trois étapes successives :

1. *La détermination de principales périodes de développement selon l'analyse de cartes anciennes et de la littérature historique ;*

Cette étape était en quelque sorte la phase préparatoire au découpage préliminaire du territoire en unités de paysage et aux travaux sur le terrain. Certaines parties du territoire avaient déjà fait l'objet d'étude de ce genre. Ces différentes études se sont avérées très utiles tout au long du mandat. Citons par exemple les analyses du macro-inventaire montréalais (Ethnotech, 1983), l'étude sur le quartier Saint-Henri produite par Gilles Lauzon et Lucie Ruelland (1985) et l'étude historique du développement urbain adjacent au canal de Lachine de Claire Poitras et Harold Bérubé (2004).

En plus des données cartographiques fournies par la Ville de Montréal pour la réalisation de cartes présentées dans ce rapport, une collecte de cartes historiques a été réalisée pour l'analyse de la forme urbaine et des différentes périodes de développement. L'analyse de cartes a permis de réaliser la majeure partie du découpage avant même les travaux sur le terrain. La liste des cartes consultées se trouve également dans ce document.

2. *L'identification des secteurs de développement homogènes (période de développement unique, mode de lotissement similaire) ;*

Dans un premier temps, l'identification des secteurs de développement homogènes s'est basée exclusivement sur l'observation des cartes historiques et des caractéristiques du tissu. Cet aspect de l'étude comprend le type architectural non seulement comme une suite de caractéristiques architecturales mais aussi comme un ensemble de relations entretenues entre le bâti et la forme urbaine. Ainsi, une largeur de parcelle différente ou la présence d'une ruelle entraîne forcément des modifications dans le fonctionnement et l'organisation interne du bâtiment. Par conséquent, à partir de la lecture des cartes

---

1. Définition du tissu urbain donnée par Panerai P. *et al* (1999)

anciennes et contemporaines, il est possible de poser des hypothèses sur l'homogénéité des caractéristiques formelles.

Pour cette étape de l'étude, les critères d'analyse étaient :

- a. Période de développement
- b. Mode d'organisation de la forme urbaine
- c. Organisation des îlots
- d. Dimensions du parcellaire

### 3. *Validation des aires et des unités de paysage en fonction des visites sur le terrain.*

Le ratissage de tout le territoire afin d'observer les caractéristiques urbaines et architecturales des différents quartiers touchés par l'étude a été une étape importante du projet. Les visites sur le terrain ont permis d'associer plus fortement la caractérisation du paysage bâti avec celle de la forme urbaine. L'identification des types architecturaux présents sur le territoire a rendu possible la validation des zones homogènes.

Pour cette étape de l'étude, les critères d'analyse étaient :

- a. Type architectural (maison de faubourg, duplex, triplex, ...)
- b. Gabarit des bâtiments (hauteur, largeur)
- c. Marge de recul avant et latérale

Un relevé photographique afin de documenter la forme urbaine et les témoins bâtis les plus significatifs a également été réalisé. Plus de 3 200 photographies ont été prises sur tout le territoire à l'étude. Les photographies sous format numérique ont été réalisées en bonne résolution. Ces photographies ont permis d'illustrer les fiches d'unités de paysage tout en constituant une base documentaire pour des travaux ultérieurs. Toutes les photographies numériques sont archivées sur un support CD. Un index photographique est présent en annexe de l'étude.

Pour une meilleure compréhension de la forme et du développement du territoire de l'étude, celui-ci a été divisé en deux catégories de secteur. La première, l'aire de paysage, regroupe un ensemble plus vaste, dont le processus de formation et de transformation est similaire même si les caractéristiques architecturales à l'intérieur diffèrent. Le but de l'aire de paysage est principalement de refléter les facteurs de développement. Elles reflètent parfois la présence de limites administratives anciennes. Les aires de paysage correspondent en partie aux anciens villages du Sud-Ouest apparus au XIX<sup>e</sup> siècle. Une aire de paysage supplémentaire a cependant été créée afin de regrouper le tissu urbain industriel de l'arrondissement du Sud-Ouest. En tant que tissu urbain spécialisé pour la fonction industrielle, cette aire de paysage possède des caractéristiques urbaines différentes qui influencent son processus de transformation.

La deuxième catégorie de secteur est l'unité de paysage. Celle-ci est un sous-secteur de l'aire de paysage. Ses caractéristiques architecturales et urbaines sont homogènes. Elles sont souvent composées du terrain appartenant à une seule terre de la division cadastrale d'origine ou d'un regroupement de terres dont le lotissement a été réalisé au même moment et avec les mêmes règles d'édification. L'homogénéité du tissu urbain est présente seulement au niveau de l'unité de paysage.

Il est à noter que dans certains cas, les unités de paysage sont séparées en 2 ou 3 parties distinctes, souvent divisées par des voies structurantes importantes. Nous avons tout simplement ajouté les lettres a, b et c à la suite de leur numéro et de leur appellation pour désigner l'appartenance à la même unité homogène.

#### 4. *Identification et description des types architecturaux*

Cette étape a été effectuée en parallèle aux deux étapes précédentes. La lecture du processus historique de développement ainsi que la description des unités de paysage a permis d'identifier des groupes de bâtiments aux caractéristiques similaires : les types architecturaux. Les principaux critères qui ont servi à identifier les types architecturaux sont :

- Le nombre et le mode d'agglomération des logements;
- Les caractéristiques formelles.

Le mode d'ornementation des bâtiments et l'association à des styles architecturaux n'ont pas été retenus comme critères d'identification car ils sont sujets à de plus grandes variations d'un bâtiment à l'autre.

Les types architecturaux ont été décrits et représentés dans une fiche synthèse en fonction de leurs caractéristiques et de leur période de construction. La représentation graphique de l'évolution des types architecturaux dans l'arrondissement du Sud-Ouest a permis de poser des hypothèses sur les influences des types architecturaux les plus anciens sur les types architecturaux postérieurs. Ces influences soulignent le processus d'évolution des formes architecturales dans l'arrondissement du Sud-Ouest et mettent en évidence les types architecturaux qui sont en rupture avec la tradition historique des modes de construction.



## Bibliographie

ARCHEMI (1995). *Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine*. Rapport soumis à Parcs Canada, 3 volumes.

ATELIER BRAQ et ATELIER IN SITU (2003). *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-Ouest de la Ville de Montréal*. Montréal : Ville de Montréal.

BÉLISLE, Jean (1992). *Square Saint-Henri*. Montréal : Société historique de Saint-Henri.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON (1991). *Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal*. Montréal : Guérin.

COMMISSION DES BIENS CULTURELS DU QUÉBEC (1991). *Les Chemins de la mémoire, tome 2*. Québec : Les Publications du Québec.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1981). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture civile I : Les édifices publics*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1980). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture civile II : Les édifices scolaires*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1980). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture commerciale I : Les banques*. Montréal : CUM

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1983). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture commerciale II : Les hôtels, les immeubles à bureaux*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1985). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture commerciale III : Les magasins, les cinémas*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1987). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture domestique 1 : Les résidences*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1987). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture domestique II : Les immeubles d'habitation*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1987). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture domestique III : Les maisons en rangée*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1982). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture industrielle*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1982). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture militaire*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1981). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture religieuse I : Les églises*. Montréal : CUM.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1984). *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture religieuse II : Les couvents*. Montréal : CUM.

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

DIVISION DU PATRIMOINE ET DE LA TOPONYMIE (2004). *Évaluation du patrimoine urbain*. Montréal : Ville de Montréal – Arrondissement du Sud-Ouest.

DOUCET, Robert, sous la direction de David B. Hanna (1983). *La deuxième bataille de Sébastopol*. Montréal : Centre Saint-Columba.

GAUTHIER, Raymonde et Pierre-Richard BISSON (1990). *1890-1990 Un siècle à bâtir 1990-2090*. Montréal : Les Presses de l'Ordre des architectes du Québec.

GODIN, Colette (2002). *Montréal, la ville aux cent clochers*. Montréal : Fides. Collection « Images de sociétés ».

HÉRITAGE MONTRÉAL (1992). *Patrimoine en Marche*, vol. 2. Montréal : Héritage Montréal.

LANKEN, Dane (1933). *Montreal Movie Palaces : Great Theatres of the Golden Era, 1884-1938*. Waterloo, Ontario: Archives of Canadian Art.

LAROCHELLE, Pierre et Pierre GAUTHIER (2003). *Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine*. Montréal : Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

LAUZON, Gilles et Jane GREENLAW (1991). *Au cœur de la pointe : une histoire illustrée de Pointe-Saint-Charles et de ses activités ferroviaires 1840-1930*. Montréal : s.l. (version préliminaire).

LAUZON, Gilles et Lucie RUELLAND (1985). *1875 / Saint-Henri*. Montréal : Société historique de Saint-Henri.

LINTEAU, Paul-André (1992). *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal.

MAITRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC. Jean Bélisle, Nicole Cloutier (2002). *Rapport préliminaire. Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale. Analyse architecturale, recherches historiques du site industriel d'Alstom (Atelier du Grand Tronc), Canal de Lachine*. Présenté à Parcs Canada.

MALO, Pierre (1994). *Étude de potentiel patrimonial : Village de Saint-Augustin*. Montréal : Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

MARSAN, Jean-Claude (1994). *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

MARTINEAU, Jocelyne (1988). *Les salles de cinéma construites avant 1940 sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal : Analyse, synthèse et évaluation patrimoniale*, vol. 2, cahier 1. Montréal : Ministère des Affaires culturelles.

PANERAI, Philippe, Jean-Charles DEPAULE et Marcelle DEMORGON (1999). *Analyse urbaine*. Marseille : Éditions Parenthèses.

PINARD, Guy (1987). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 1*. Montréal : Les Éditions La Presse.

PINARD, Guy (1988). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 2*. Montréal : Les Éditions La Presse.

PINARD, Guy (1989). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 3*. Montréal : Les Éditions La Presse.

PINARD, Guy (1991). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 4*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

PINARD, Guy (1992). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 5*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

PINARD, Guy (1995). *Montréal, son histoire, son architecture. Tome 6*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

POITRAS, Claire et Harold BÉRUBÉ (2004). *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – partie Sud-Ouest*. Montréal : INRS-Urbanisation.

RÉMILLARD, François et Brian MERRETT (1990). *L'architecture de Montréal : guide des styles et des bâtiments*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

RIOUX, François (1990). *Étude des caractéristiques urbaines et architecturales des abords du canal de Lachine*. Montréal : Ville de Montréal, Service d'urbanisme.

*Une Paroisse qui vit. 75<sup>e</sup> anniversaire. Paroisse Saint-Zotique (1909-1984)*. s.d.

VILLE DE MONTRÉAL (1973). *Les quartiers municipaux de Montréal depuis 1832*. Montréal : Archives municipales.

VILLE DE MONTRÉAL (1983). *Macro-inventaire du patrimoine montréalais*. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL (1990). *Arrondissement du Sud-Ouest : Synthèse des enjeux d'aménagement et de développement*. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL (1991). *État des valeurs patrimoniales. Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal : Service de l'habitation et du développement urbain.

VILLE DE MONTRÉAL (1995). *Les rues de Montréal : répertoire historique*. Montréal : Les Éditions du Méridien.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Évaluation du patrimoine urbain. Ville de Montréal. Arrondissement du Sud-Ouest- 22*. Montréal : Service de la mise en valeur du patrimoine et de la toponymie.

WHITESON, Leon (1983). *Modern Canadian Architecture*. Edmonton : Hurtig.

### **Sites Internet**

Fondation du patrimoine religieux du Québec. *Inventaire des lieux de culte du Québec*. <http://www.lieuxdeculte.qc.ca/>

McGill University, Blackader-Lauterman Library of Architecture and Art, Digital Collections Program. *Hospital Architecture in Montreal : A Digital Resource*. <http://digital.library.mcgill.ca/hospitals/>

McGill University, Blackader-Lauterman Library of Architecture and Art, Digital Collections Program. *Industrial Architecture of Montreal*. <http://digital.library.mcgill.ca/industrial/>

Ministère de la Culture et des Communications du Québec. *Répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec*. <http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/biens-culturels/index.htm>

Ville de Montréal, Direction de l'évaluation foncière. *Extrait du rôle foncier*. <http://evalweb.cum.qc.ca/>

Ville de Montréal, *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>

## Principales cartes consultées

BOXER, Frederick N. *Map of the city of Montreal shewing...*, 1859. Bibliothèque nationale du Québec : G 3454 M65 1859 B68 CAR.

CANE, James. *Topographical and pictorial map of the City of Montreal*, 1846. Bibliothèque et Archives Canada : H2/340/Montreal/1846.

CHARLAND, Louis. *Plan de la ville et la cité de Montréal*, 1801. Bibliothèque nationale du Québec : G3454 M65 1801 C4.

COURVAL, E.-P.-J. *Plan de la cité de Montréal et de ses environs*, 1931. Bibliothèque nationale du Québec : G 3454 M65 1931b C68 CAR.

*Fortification Surveys of the City of Montreal*, 1866. Bibliothèque et Archives Canada.

GOAD, Charles Edward. *Atlas of the City of Montreal from special surveys...*, 1890. Bibliothèque nationale du Québec : 1144 M65 G475 G6 1890 CAR.

GOAD, Charles Edward. *Map of the city of Montreal*, 1903. Bibliothèque nationale du Québec : G 3454 M65 1903 G 63 CAR.

GOAD, Charles Edward. *Atlas of the City of Montreal and Vicinity in four Volumes*, 1914. Bibliothèque nationale du Québec : 1144 M65 G475 C3 1914 CAR.

JOBIN, André. *Map of the city of Montreal*, 1834. Bibliothèque nationale du Québec : G3454 M65 1834 J63 CAR

LIPPE, A W. *Plan de la ferme Knox, propriété de J.-B. Lafleur...*, 1874. Bibliothèque nationale du Québec : G 3454 M65G46 1874 L56 CAR.

PINSONEAULT, A.-R. *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, 1907. Bibliothèque nationale du Québec : G1144 M65 G475 P5 1907 CAR.

SICOTTE, Louis-Wilfrid. *Plans officiels de la Paroisse de Montréal*, 1878. Bibliothèque nationale du Québec : G 1144 M65G46 S53 1878 CAR.

VILLE DE MONTRÉAL. *Cadastre de la ville de Montréal*, 2004.

WALLING, Henry Francis. *City of Montreal and suburbs*, 1875. Bibliothèque nationale du Québec : G 3454 M65 1875 W35 CAR.



## **SYNTHÈSE DU DÉVELOPPEMENT**

---

Préalable à l'établissement d'un découpage du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest en unités de paysage homogènes, cette synthèse du développement vise à identifier l'impact des événements historiques sur la forme urbaine. Nous identifierons donc les principaux événements qui ont jalonné l'histoire de l'arrondissement, de même que l'évolution du mode de composition de la forme urbaine. Pour ce faire, nous avons réalisé un sectionnement de l'histoire de l'arrondissement du Sud-Ouest en quatre périodes :

- Avant 1825 : Période agricole
- De 1825 à 1875 : Période d'industrialisation
- De 1875 à 1945 : Période de création des infrastructures municipales
- De 1945 à nos jours : Période de rénovation et de revitalisation urbaine

Ces périodes de développement ont été établies à partir de diverses sources secondaires ainsi que de cartes anciennes. Nous tenons à spécifier l'utilisation des travaux de Benoît et Gratton (1991) ainsi que de Poitras et Bérubé (2004) pour l'identification des périodes de développement. En raison de la divergence entre les limites des périodes historiques identifiées par ces deux sources, nous avons choisi les dates qui possèdent un impact important sur le développement de la forme urbaine.



## Avant 1825 : Période agricole

### Contexte de développement

L'année 1825 marque l'ouverture du premier canal de Lachine. Ce canal, dont la construction a été amorcée en 1821, marque véritablement l'amorce du développement industriel de l'arrondissement du Sud-Ouest et la fin progressive de l'activité agricole. Avant cette date, l'ensemble du territoire avait une vocation essentiellement agricole malgré la présence de quelques concentrations d'activités artisanales, notamment la présence de tanneries dans le village de Saint-Henri-des-Tanneries.

Le découpage initial des terres de l'arrondissement du Sud-Ouest date de 1663, lorsque Dollier de Casson concède la seigneurie de l'île de Montréal aux Sulpiciens. Ceux-ci découpent progressivement le territoire de l'île en côtes dont les lots étaient à leur tour concédés à des fins de colonisation. Alors que les premières côtes tracées suivent le fleuve Saint-Laurent avec des terres oblongues orientées perpendiculairement à la rive, les côtes plus tardives peuvent avoir une orientation différente afin de s'adapter à la topographie ou à l'hydrographie. Ainsi, la côte Saint-Paul, dont le tracé suit les anciennes rives du lac Saint-Louis, possède une orientation différente de la côte des Argoulets (Verdun) ce qui explique la présence, aujourd'hui, du changement d'orientation du réseau viaire. (Ville de Montréal, 1993)

### Identification des zones développées

(Voir la carte de 1801 en annexe 1)

La période agricole est essentiellement celle qui nous laissera les grands tracés qui influenceront les développements subséquents de l'arrondissement du Sud-Ouest. Par conséquent, peu de bâtiments qui datent de cette époque sont toujours présents. Notons cependant la présence de la maison Saint-Gabriel, seul vestige d'un patrimoine agricole aujourd'hui disparu. Les principales voies de circulation datent également de cette période de développement. Parmi celles-ci, notons la rue Notre-Dame Ouest dont le prolongement s'effectuait sur la rue Saint-Jacques à l'ouest de la rue du Couvent. Ce chemin était nommé le Upper Lachine Road et trouvait sa contrepartie dans le Lower Lachine Road (rue Wellington), ainsi que le Middle Lachine Road (rue Saint-Patrick dans sa portion à l'ouest de l'avenue de l'Église). Les autres chemins existants étaient ceux qui permettaient de lier ces voies principales entre elles, notamment le chemin de la Côte-Saint-Paul et l'avenue de l'Église.



Fig. 1 : Maison Saint-Gabriel, 2140-2146, place de Dublin. SO2356.

Une autre zone dont le développement s'est amorcé à la fin de cette période est le faubourg des Récollets situé au nord-est de l'arrondissement du Sud-Ouest. Cependant, la partie du faubourg alors développée est principalement localisée à l'extérieur des limites actuelles de l'arrondissement du Sud-Ouest. Par conséquent, on peut noter seulement la portion de la rue William à l'est de la rue Peel comme étant alors tracée.

### **Catégories architecturales typiques**

Le type architectural présent durant cette période de développement est principalement la maison de ferme dont la maison Saint-Gabriel (figure 1) est la principale représentante. Cependant, comme ce type architectural est peu présent dans l'arrondissement du Sud-Ouest, aucune description détaillée n'est présentée.

## De 1825 à 1875 : Période d'industrialisation

### Contexte de développement

Cette période de développement est celle de la naissance des faubourgs puis des villages de l'arrondissement du Sud-Ouest. Le principal facteur qui favorise ce développement est l'établissement des infrastructures de transport qui attirent les industries dans le secteur. Le canal de Lachine, ouvert à partir de 1825, est élargi dans les années 1840. Ces travaux marquent le déclenchement réel de l'industrialisation du Sud-Ouest car ils rendent possible l'utilisation du potentiel hydraulique du canal pour l'industrie. Puis, la première ligne de chemin de fer est construite par la Montreal & Lachine Railway en 1847. La mise en service du pont Victoria, en 1859, favorisera le développement du transport ferroviaire.

L'aménagement des lotissements à vocation résidentielle se fera principalement par faubourgs ou villages. Ceux-ci seront principalement l'action de quelques promoteurs qui subdivisent leurs terres en lots à bâtir. Les principaux villages sont : Griffintown, Sainte-Cunégonde, Saint-Augustin, Saint-Henri, village Turcot, Pointe-Saint-Charles, Victoriatown et Côte-Saint-Paul.

#### 2.1.1 Griffintown

Griffintown est le premier faubourg aménagé sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest. Son lotissement tire son origine d'une transaction réalisée entre Thomas McCord et les Sœurs hospitalières pour l'achat du fief Nazareth. Ces dernières transfèrent à McCord, par un bail emphytéotique de 99 ans, l'ensemble des terres du fief en 1792. Cependant, les associés de McCord revendront le fief Nazareth à Robert et Mary Griffin en 1796 et ce, sans son accord. Les Griffin subdiviseront le terrain mais l'ensemble des lots à bâtir ne sera pas occupé avant la construction du canal de Lachine. Le quartier Sainte-Anne qui inclut Griffintown sera constitué en 1832 (Poitras, Bérubé; 2004).

#### 2.1.2 Sainte-Cunégonde

Situé entre l'avenue Atwater et l'ancienne limite de la ville de Montréal, le village de Sainte-Cunégonde doit son origine aux premiers travaux d'industrialisation des rives du canal de Lachine à cet endroit. En 1840, la construction d'un bassin par Benjamin Brewster permet l'implantation d'usines, notamment la scierie de Augustin Cantin construite en 1845 et la Montreal Rolling Mills (Stelco). Les terrains situés au nord de ce secteur et qui appartiennent à F. A. Quesnel seront lotis par la suite. En 1857, Quesnel vend à W. Workman et à A. M. Delisle la partie de sa terre située à l'est de l'ancienne limite de la ville de Montréal. Il vendra, en 1864, à ces mêmes investisseurs la partie de sa terre située à l'ouest de l'ancienne limite de la ville de Montréal (Lauzon, Ruelland; 1885).

#### 2.1.3 Saint-Augustin

Le village de Saint-Augustin est situé en bordure de la rue Notre-Dame Ouest, sur la terre d'Arthur Webster. Celui-ci subdivise en lots à bâtir une partie de sa terre en 1855. La vente des lots sera reprise et terminée par d'autres investisseurs au cours des années 1860 et 1870, notamment Maria Burke. Le développement de ce secteur sera favorisé par la construction, en

1859, d'une tannerie industrielle en bordure du canal de Lachine par l'américain Edward Moseley (Lauzon, Ruelland; 1885).

#### 2.1.4 Saint-Henri

Le village de Saint-Henri s'est d'abord constitué par la construction d'habitations en bordure de la rue Saint-Jacques, à proximité de l'intersection avec le chemin (peut-être l'actuelle rue Lenoir) qui permettait de rejoindre le chemin de la petite côte Saint-Antoine. En 1854, Philippe Turcot lotit sa terre située au sud de la rue Saint-Jacques (rue Saint-Phillippe et Sainte-Marguerite). Le développement des voies ferrées et l'aménagement du prolongement de la rue Notre-Dame Ouest auront comme résultat de diviser ce lotissement en deux parties. Au nord de la rue Saint-Jacques, les premières rues seront aménagées entre 1857 et 1864 sur la terre de Hugh Brodie.

#### 2.1.5 Village Turcot

Ce petit lotissement situé sur la terre de Phillipe Turcot, à l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Paul et de la rue Saint-Jacques, a été planifié en 1860. Il est resté isolé de Saint-Henri jusqu'au lotissement de la terre des Sœurs hospitalières située à l'est du chemin de la Côte-Saint-Paul.

#### 2.1.6 Pointe-Saint-Charles

Le développement résidentiel de Pointe-Saint-Charles est conditionné par deux facteurs distincts. Le premier est la reconnaissance par les Britanniques, en 1840, des droits des Sulpiciens sur leurs terres. Ceux-ci peuvent ainsi mettre en vente librement leurs terrains. Suite à cette décision, les Sulpiciens mandatent l'arpenteur et architecte John Ostell pour subdiviser la ferme Saint-Gabriel. La vente aux enchères des lots débute en 1845. La vente de ces lots est moins prometteuse que prévue. Néanmoins, les Sulpiciens améliorent les conditions d'accès et de circulation à ce secteur afin d'en favoriser le développement. John Ostell et ses associés feront l'acquisition progressive des lots pour les revendre lors d'une seconde série de ventes aux enchères entre 1853 et 1866.

Le second facteur de développement de Pointe-Saint-Charles est la vente d'un terrain par les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame au Grand Tronc qui y construira ses ateliers. Le Grand Tronc aménagera ainsi un complexe industriel et amorcera un lotissement résidentiel, la Sebastopol Row, en 1855. Ce lotissement sera complété par d'autres investisseurs dans les années suivantes.

#### 2.1.7 Victoriatown

Le seul souvenir tangible de Victoriatown est la plaque commémorative installée à proximité du pont Victoria qui souligne les campements d'accueil des immigrants irlandais en quarantaine qui y ont été construits en 1847. Un lotissement voit le jour sur ce site dans les années 1850. Cependant, en 1854, l'acquisition par le Grand Tronc d'un vaste terrain qui appartient aux religieuses de la Congrégation de Notre-Dame pour y construire ses ateliers explique le caractère actuel de ce secteur de Pointe-Saint-Charles. Le lotissement est démoli et le terrain accueillera des activités industrielles.

### 2.1.8 Côte-Saint-Paul

Pendant toute cette période de développement, le secteur de Côte-Saint-Paul demeure principalement à vocation agricole. Le principal développement, tant industriel que résidentiel, est dû à l'aménagement par William Parkin, entre 1853 et 1856, d'un canal d'amenée qui longe la berge sud du canal de Lachine. Le canal d'amenée favorise l'implantation d'usines et quelques lotissements résidentiels sont érigés à l'intersection de la rue Saint-Patrick et de l'avenue de l'Église.



Fig. 2 : Duplex de trois étages à unités superposées sur la rue Young, entre les rues William et Ottawa. SO0090.



Fig. 3 : Duplex avec escalier intérieur situé sur la rue de Châteauguay, à l'intersection de la rue Ropery. SO0148.

### **Identification des zones développées**

(Voir les cartes de 1834 et 1861 en annexe 1)

On peut identifier deux modèles de lotissement pour la période d'industrialisation. Le premier débute dès les premières années de cette période de développement. Il s'agit de l'agrandissement du Vieux-Montréal par la création des premiers faubourgs. Le faubourg des Récollets apparaît d'abord. Situé en majeure partie à l'extérieur de l'arrondissement du Sud-Ouest, la création de ce faubourg conduit à la construction de bâtiments le long des rues Notre-Dame Ouest, Saint-Paul Ouest et Ottawa et ce, au nord-est de la rue du Séminaire. Ensuite il y a Griffintown, ou faubourg Sainte-Anne, ainsi que les rues situées à proximité du square Richmond. De nombreuses transformations et restructurations ont marqué le développement de ces lotissements et par conséquent, les témoins physiques sont principalement représentés par le réseau viaire ainsi que par quelques bâtiments épars.

Le second modèle de lotissement arrive après l'élargissement du canal de Lachine et la construction de la voie ferrée du Grand Tronc. Il s'agit des faubourgs ou villages qui commencent à émerger autour d'industries locales. Parmi ceux-ci on dénote, du côté nord du canal de Lachine, Sainte-Cunégonde, Saint-Augustin, Saint-Henri, Sainte-Marguerite et le village Turcot ainsi que, du côté sud du canal de Lachine, Pointe-Saint-Charles et le village Côte-Saint-Paul.

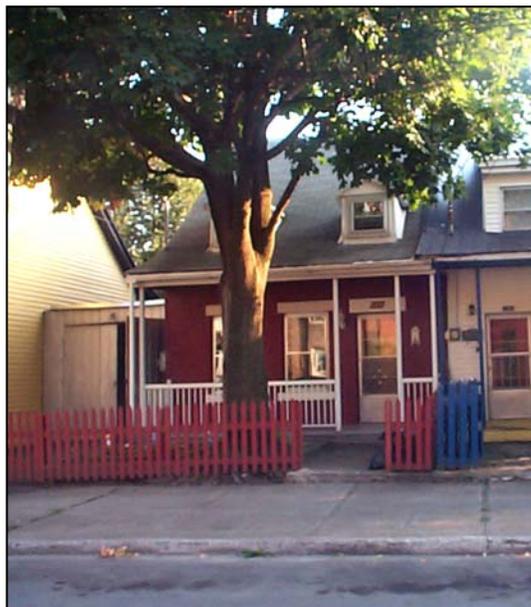


Fig. 4 : Maison de faubourg à pignon, située du côté ouest de la rue Turgeon, entre les rues Sainte-Émilie et Saint-Ambroise. SO0129.



Fig. 5 : Maison de faubourg à mansarde, située du côté est de la rue Sainte-Marguerite, entre les rues Notre-Dame Ouest et Tourville (disparue). SO0146.

## Catégories architecturales typiques

Les types architecturaux représentant cette période de développement correspondent à chacun des deux modèles de lotissement identifiés précédemment. Dans le premier de ces deux modèles – les faubourgs –, on retrouve un habitat dense caractérisé par la présence dominante des duplex à trois étages (type architectural 2.4). On retrouve également d'autres types architecturaux tels les duplex avec escalier intérieur (type architectural 2.1). Les caractéristiques dominantes des paysages urbains ainsi créées sont l'alignement des bâtiments sur rue et l'accès individuel aux logements ce qui multiplie la présence de portes sur la rue. La plupart des zones qui ont connu un tel type de développement ont cependant été restructurées au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans le deuxième des modèles de lotissement identifiés précédemment – les villages, on perçoit la proximité toujours présente de la campagne par l'hybridation des types architecturaux ruraux et urbains. On remarque d'une part que le parcellaire n'est généralement pas homogène ou du moins, que ses caractéristiques, notamment à l'égard de la dimension des parcelles, varient d'un village à l'autre. On peut ainsi lire le manque de standardisation des modèles de logement

qui se corrigera vers la fin de cette période de développement, processus qui s'accélénera dans les années subséquentes. On peut également y percevoir la construction à l'unité des habitations. Les lots sont construits individuellement ce qui permet une plus grande différenciation des modèles de logements construits. Plus on avance vers la fin de la période de développement, plus les types architecturaux construits ont tendance à favoriser la densité. Ainsi, dans les zones construites dans les années 1850 et au début des années 1860, la maison de faubourg (type architectural 1.1) est dominante. Le plus souvent on retrouve la variante principale avec un toit à pignon mais les maisons de faubourg avec toit mansardé ou plat sont également construites durant cette période de développement. Vers la fin de cette période, les habitations multifamiliales commencent à être construites dans les villages et ce principalement sous la forme des duplex avec escalier intérieur (type architectural 2.1).

Bien que les caractéristiques architecturales soient différentes entre ces deux modèles de lotissement, on remarque une certaine constance dans les caractéristiques urbaines des lotissements. La plupart des lotissements sans ruelle datent de cette période de développement. De plus, la répartition des parcelles en tête d'îlot est irrégulière. Ces lotissements sont généralement conçus pour recevoir deux bandes de parcelles dos à dos. Cependant, les parcelles situées sur le coin possèdent un potentiel de densification plus fort et c'est donc progressivement que des bâtiments y sont construits et que parfois des parcelles sont subdivisées en tête d'îlot. Finalement, l'alignement des bâtiments sur la ligne de lot avant est également une caractéristique commune.



## De 1875 à 1945 : Période de création des infrastructures municipales

### Contexte de développement

Bien que cette période soit toujours marquée par le développement croissant de l'industrie et par le lotissement des terres agricoles, la création des municipalités de villages qui débute vers 1874 et, plus tard, l'annexion de ces villages à la ville de Montréal est le plus important facteur de transformation car il favorise le développement des infrastructures municipales. Le village de Saint-Gabriel sera créé en 1874 puis annexé à la ville de Montréal en 1887. La paroisse de Sainte-Cunégonde sera formée en 1875. Elle deviendra un village en 1876 et sera annexée à la ville de Montréal en 1906. Le village de Saint-Henri sera constitué en municipalité en 1875 et sera annexé à la ville de Montréal en 1905. Le village de la Côte-Saint-Paul sera constitué en municipalité en 1875. La paroisse de Côte-Saint-Paul (Émard) se détachera du village de Côte-Saint-Paul en 1878 et sera constituée en municipalité en 1902. Côte-Saint-Paul et Émard seront annexés à la ville de Montréal en 1910.

Parmi les actions favorisées par la présence d'un pouvoir municipal sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, les projets d'aménagement de l'espace urbain sont parmi les plus visibles. Ces projets se traduiront principalement par l'aménagement de places ou de parcs. Le parc Saint-Gabriel sera aménagé en 1874, la place Saint-Henri vers 1880, les squares Alma (Tansey) et Saint-Patrick en 1880, le square Iberville (carré Bonaventure) en 1886, le square Saint-Henri en 1892 et le square Gallery en 1898.

L'apparition d'équipements publics comme l'aqueduc, les bureaux de poste, casernes de pompiers, hôtels de ville, bains publics, marchés apparaissent pendant cette période. C'est en 1879 que le Séminaire abandonne l'occupation agricole sur ses terres de l'arrondissement du Sud-Ouest.

### Identification des zones développées

(Voir les cartes de 1878, 1890, 1907 et 1931 en annexe 1)

À la fin de cette période, la presque totalité de l'arrondissement du Sud-Ouest est lotie et construite. Les terrains libres se trouvent principalement dans les secteurs de Côte-Saint-Paul et Ville Émard, secteurs nommés communément sous le nom d'aire de paysage Côte-Saint-Paul dans cette étude. Jusqu'au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, le développement résidentiel se concentre principalement sur la rive nord du canal de Lachine ainsi que dans Pointe-Saint-Charles. Les différents projets de lotissement combleront les espaces libres entre les anciens villages et en conséquence, la structure urbaine s'unifiera progressivement.



Fig. 6 : Triplex avec escalier intérieur, situés du côté nord de la rue Delisle, entre l'avenue Atwater et la rue Vinet. SO0237.

## Catégories architecturales typiques

Cette période de développement verra la naissance du logement standardisé. Progressivement, les efforts de réglementation de la construction résidentielle qui débutent à Montréal vers 1880 stimuleront la création d'un nouveau mode de lotissement. La présence des ruelles simples ou en « I » puis en « H » permettra de former des îlots avec un parcellaire régulier. De plus, l'obligation de l'implantation avec une marge de recul avant amènera la translation de l'escalier d'accès aux logements des étages supérieurs vers l'extérieur, ce qui donnera la caractéristique si typique des bâtiments des quartiers montréalais de cette époque. Cependant, les bâtiments construits durant toute cette période ne sont pas homogènes. La construction des lotissements sans ruelle ainsi que des bâtiments implantés sans marge de recul ne sera abandonnée que vers la fin des années 1880. Ainsi, il est fréquent d'observer des secteurs datant des premières années de cette période présenter des duplex de trois étages (type architectural 2.4), et des duplex ou triplex avec escalier intérieur (types architecturaux 2.1 et 2.5). Le triplex avec escalier extérieur (type architectural 2.6) fait son apparition principalement à partir de 1900. Il sera accompagné peu après de plusieurs variantes : la première est un duplex avec escalier extérieur (type architectural 2.2) et la deuxième un bâtiment de 3 étages mais à plus de 3 logements ou multiplex (type architectural 2.7).



Fig. 7 : Triplex avec escalier extérieur, situé sur l'avenue Egan, entre le boulevard De La Vérendrye et la rue Laurendeau. SO0254.



Fig. 8 : Duplex avec escalier extérieur, 1903-1905, rue Springland. SO0266.

Il faut noter aussi deux autres types architecturaux qui apparaissent dans la deuxième moitié de cette période de développement. Le premier type est la maison « boom town » (type architectural 1.3). De composition similaire au rez-de-chaussée des plex de cette époque, il se distingue principalement par sa variante implantée en fond de parcelle. Pour le second de ces types architecturaux plus tardifs, son apparition date soit des années 1930 ou au début de la période de développement suivante. Il s'agit de la maison d'appartements (type architectural 3.1).



Fig. 9: Multiplex 6114-6116, rue Hamilton. SO3584.



Fig. 10: La maison « boom town », 6305, rue Jogues. SO3535.



Fig. 11: La maison d'appartements, 6661-6667, rue Hurteau. SO3521.



## **De 1945 à nos jours : Période de rénovation et de revitalisation urbaine**

### **Contexte de développement**

La période d'après-guerre marque, pour l'arrondissement du Sud-Ouest, une restructuration importante de ses structures économiques et urbaines. La croissance du transport de marchandises par camions et l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent diminuent tous deux l'importance du canal de Lachine et des voies ferrées qui le longent. Progressivement, les entreprises imitent la population qui émigre vers les banlieues plus éloignées. De plus, on note un important déclin du secteur manufacturier montréalais. L'ensemble de ces facteurs amène les entreprises à fermer leur porte ou à déménager dans de nouveaux secteurs industriels. Il s'en suit un déclin démographique graduel. Entre 1971 et 2001, la population de l'arrondissement du Sud-Ouest passe de 94 833 à 66 474 habitants.

Cette situation porte la Ville de Montréal à intervenir de façon importante sur la structure du tissu urbain. D'abord, la construction des grands axes autoroutiers dont les autoroutes Ville-Marie, Décarie et Bonaventure conduit à la démolition de certaines zones résidentielles. Ensuite, plusieurs essais d'amélioration de la qualité du logement se traduisent par des projets de rénovation urbaine qui sont souvent entrepris avec une méconnaissance de la structure de la forme urbaine de l'arrondissement du Sud-Ouest.

L'impact des programmes de rénovation sera plus ou moins important selon le lieu d'intervention. Victoriatown, au pied du pont Victoria, sera complètement rasé lors de l'aménagement de l'autoroute Bonaventure. À Griffintown, une vague d'expropriations effectuées par les autorités municipales aura comme résultat de chasser l'ensemble de la population. De plus, les projets d'infrastructures que sont le viaduc ferroviaire d'accès à la gare Bonaventure et l'autoroute Bonaventure isoleront Griffintown du centre-ville de Montréal. Dans Sainte-Cunégonde, les interventions sont réalisées par îlots. La trame de rue est ainsi conservée mais le paysage urbain perd son caractère bâti d'origine notamment par une asymétrie des types architecturaux présents de part et d'autre des rues.

Les vagues d'expropriation et de démolition conduiront toutefois à l'organisation des réseaux communautaires qui entreprendront des luttes contre ces projets de rénovation urbaine. Des stratégies de revitalisation seront ainsi peu à peu entreprises, de même que des stratégies de réhabilitation du cadre bâti. Un des éléments clés de ces stratégies est la reconnaissance du canal de Lachine comme lieu historique national du Canada par Parcs Canada. Les berges du canal de Lachine, sur lequel la navigation s'est arrêtée en 1970, deviendront ainsi une importante zone récréo-touristique dont le développement culminera par la réouverture du canal pour la navigation de plaisance en 2002. Les anciennes usines qui bordent le canal de Lachine sont peu à peu converties en immeubles à logements, ce qui favorise le retour de la population dans le quartier.

## Identification des zones développées

En plus des zones redéveloppées telles Sainte-Cunégonde ou Victoriatown, cette période de développement voit l'arrivée des lotissements à basse densité. Ceux-ci sont particulièrement présents dans certains secteurs de Côte-Saint-Paul.

## Catégories architecturales typiques

Les lotissements de cette période seront marqués par l'abandon de la ruelle. Généralement, la présence plus fréquente des bâtiments isolés ou jumelés, plutôt que contigus, permet l'accès direct à la cour arrière. De plus, on remarque l'aménagement de cul-de-sac. Ce type de rue s'inscrit en rupture avec les trames orthogonales jusque là planifiées. Il est à remarquer toutefois que ce type d'aménagement urbain est relativement rare dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Quatre types architecturaux seront principalement construits durant cette période. Le premier est la maison de vétérans (type architectural 1.4). Ce type d'habitation deviendra à la mode très rapidement après la Deuxième Guerre mondiale. Le deuxième, la maison de ville (type architectural 1.5), sera construite à partir des années 1970. On retrouve, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, plusieurs variantes des maisons de ville qui sont construites de façon homogène par projet d'ensemble. Les troisième et quatrième types architecturaux sont des immeubles multifamiliaux à plus forte densité. Il s'agit de la conciergerie (type architectural 3.2) et de l'immeuble d'appartements (type architectural 3.3). Les bâtiments de ce type sont de différentes natures. Ils imitent parfois les caractéristiques architecturales des ensembles résidentiels plus anciens ou les bâtiments industriels.



Fig. 12 : Maison de vétérans situé sur le boulevard Monk, entre les rues Raudot et Allard. SO3556.



Fig. 13 : Maison de ville située sur la rue Fabien-Laberge, à l'intersection de l'avenue De Monts. SO3549

Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1801

Légende :

—  
Limite de l'arrondissement

—  
Réseau viaire actuel

—  
Réseau viaire existant en 1801

Note :

La rue Saint-Patrick à la hauteur de la côte  
Saint-Paul ainsi que le chemin de la  
Côte-Saint-Paul et l'avenue de l'Église sont  
probablement déjà tracés en 1801 quoiqu'ils  
n'apparaissent pas sur la carte de Charland  
en raison des limites de celle-ci.

Références :

CHARLAND, Louis.  
*Plan de la ville et la cité de Montréal,*  
1801. Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

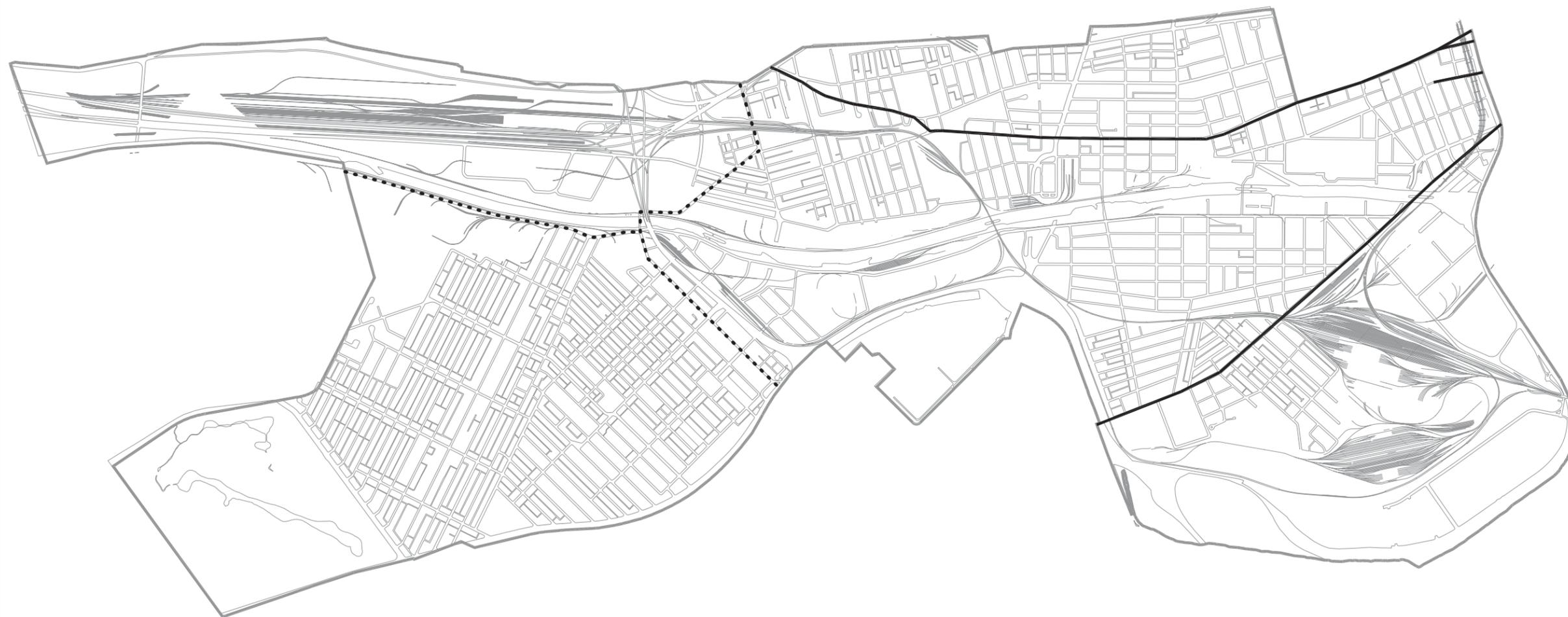
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1834

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant en 1834

Note :

La rue Saint-Patrick à la hauteur de la côte Saint-Paul ainsi que le chemin de la Côte-Saint-Paul et l'avenue de l'Église sont probablement déjà tracé en 1834 quoiqu'ils n'apparaissent pas sur le carte de Jobin en raison des limites de celle-ci.

Références :

JOBIN, André.  
*Map of the city of Montreal,*  
1834. Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

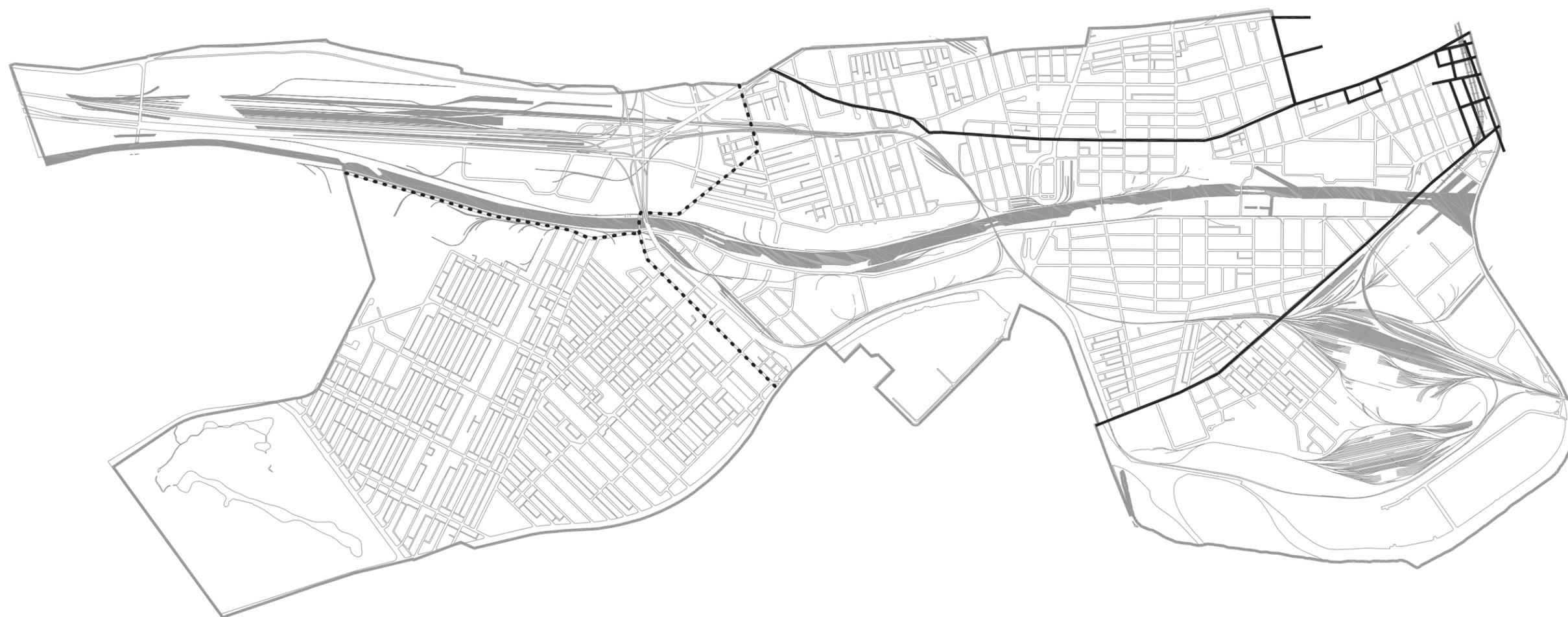
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1868

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant ou planifié  
en 1861

- - - Réseau ferroviaire existant en  
1861

Références :

SITWELL, H. S.  
*Fortification Surveys Canada.  
Contoured plan of Montreal and its  
environs, 1868-1869.*  
Bibliothèque et Archives Canada

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

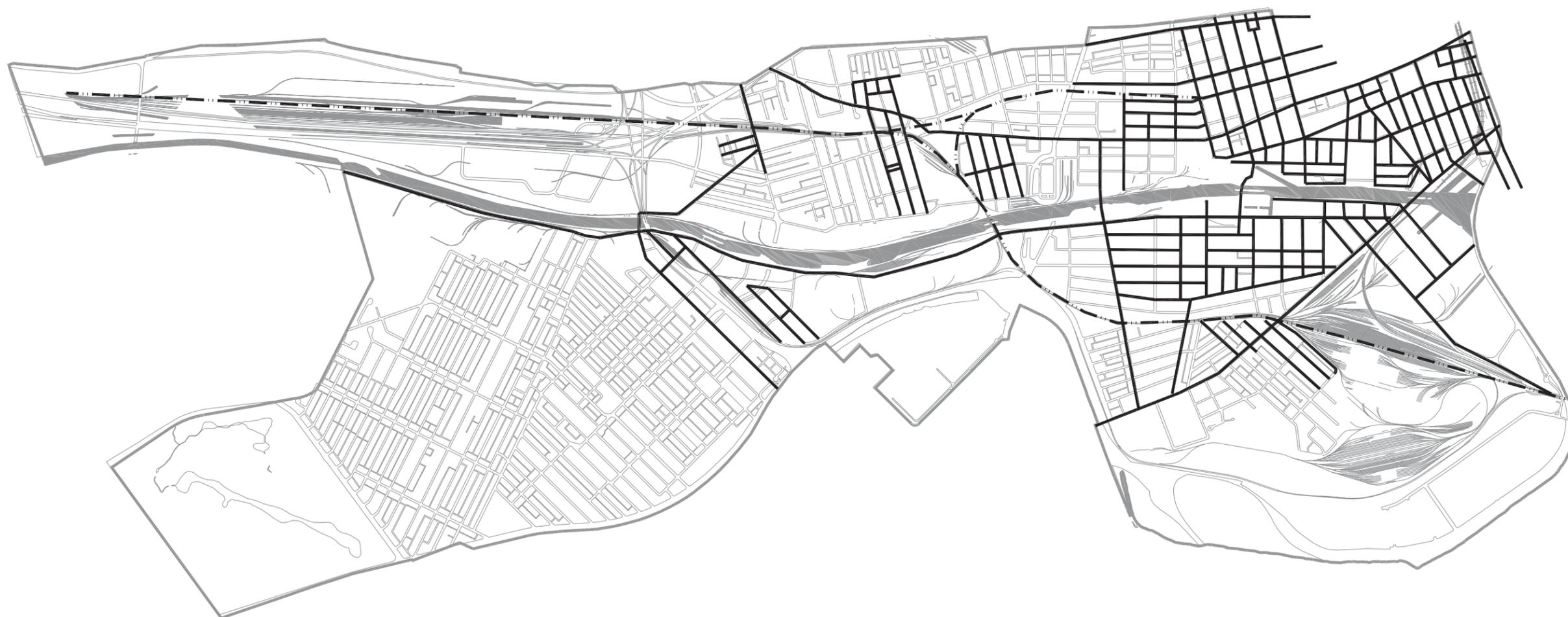
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1878

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant ou planifié  
en 1878

— Réseau ferroviaire existant en  
1878

Références :

SICOTTE, Louis-Wilfrid.  
*Plans officiels de la Paroisse de  
Montréal,  
1878.* Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

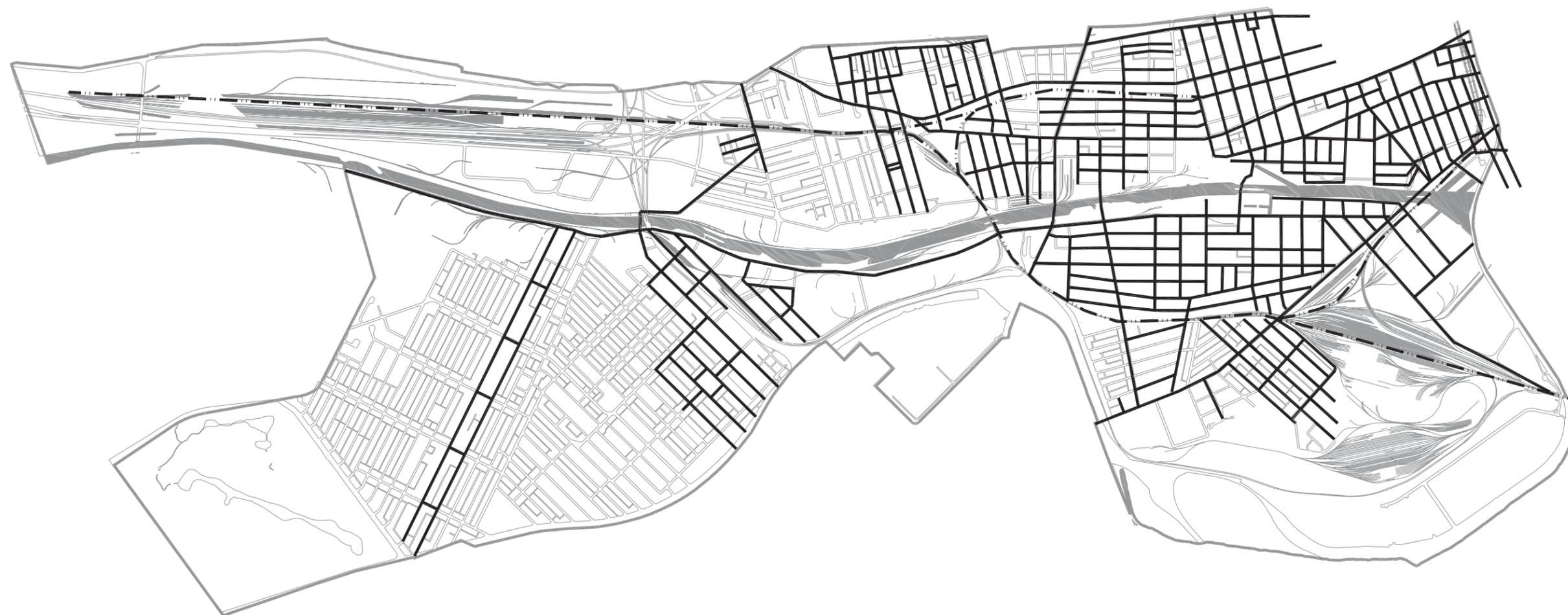
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1890

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant ou planifié  
en 1890

- - - Réseau ferroviaire existant en  
1890

Références :

GOAD, Charles Edward.  
*Atlas of the City of Montreal from  
special surveys...*  
1890. Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

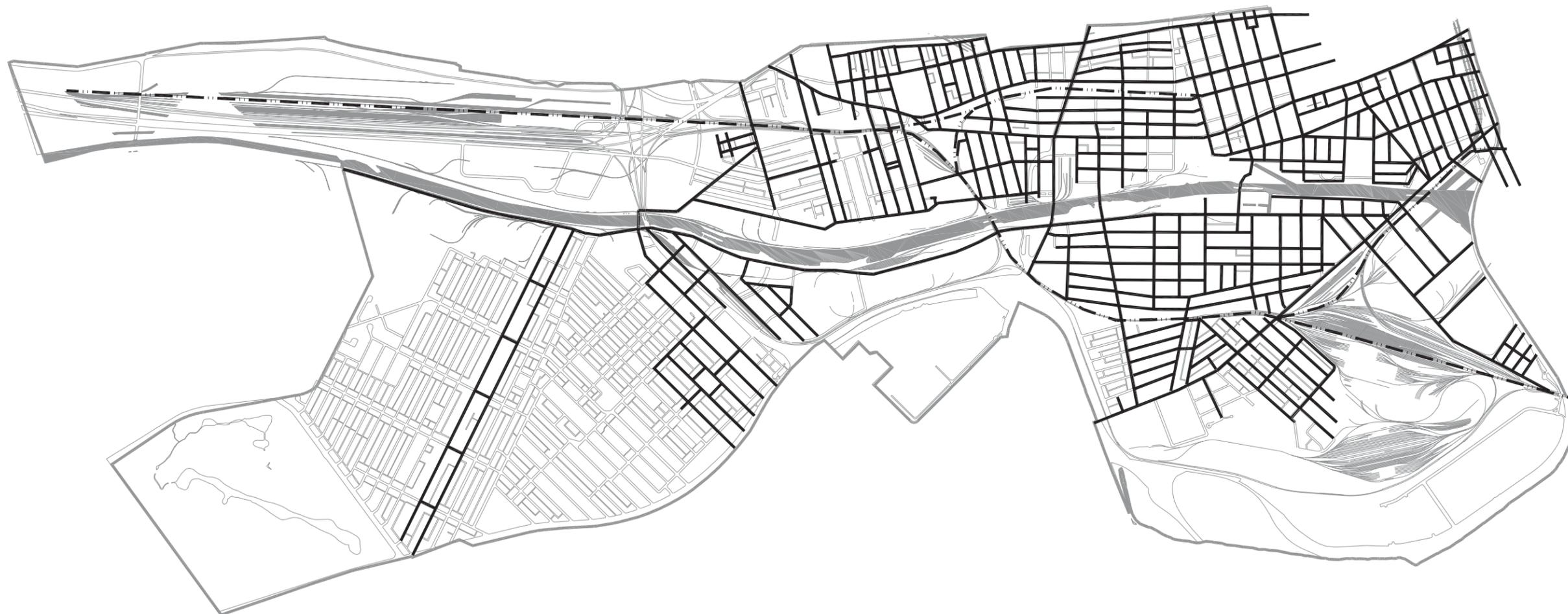
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1907

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant ou planifié  
en 1907

— Réseau ferroviaire existant en  
1907

Références :

PINSONEAULT, A. R.  
*Atlas of the Island and City of  
Montreal and Ile Bizard,*  
1907. Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

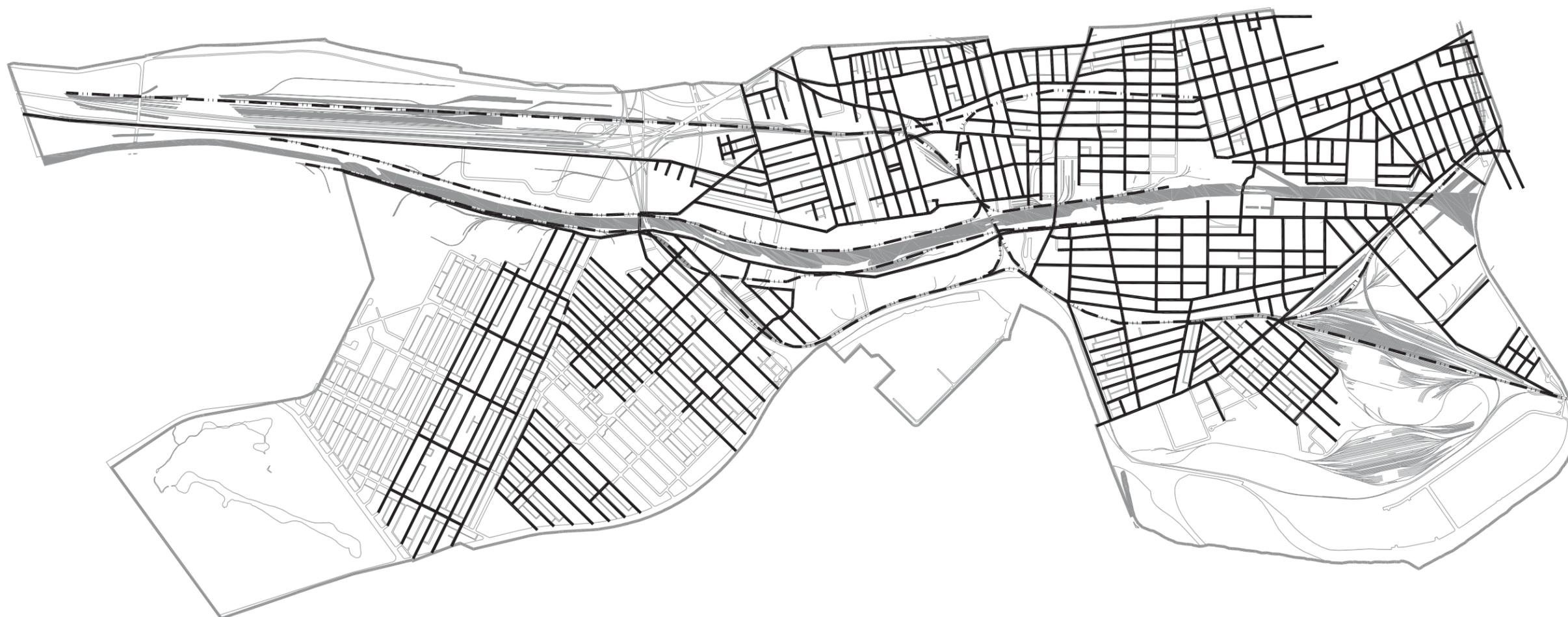
Étude dirigée par Martin Dubois

Dessiné par  
Patrick Marmen

Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg



Projet :  
Étude typomorphologique  
de l'arrondissement du  
Sud-Ouest

Étude polyphasée  
1931

Légende :

— Limite de l'arrondissement

— Réseau viaire actuel

— Réseau viaire existant ou planifié  
en 1931

— Réseau ferroviaire existant en  
1931

Références :

COURVAL, E. P. J.  
*Plan de la cité de Montréal et de ses  
environs*,  
1931. Bibliothèque nationale du  
Québec

Patri ♦ Arch  
Patrimoine et architecture

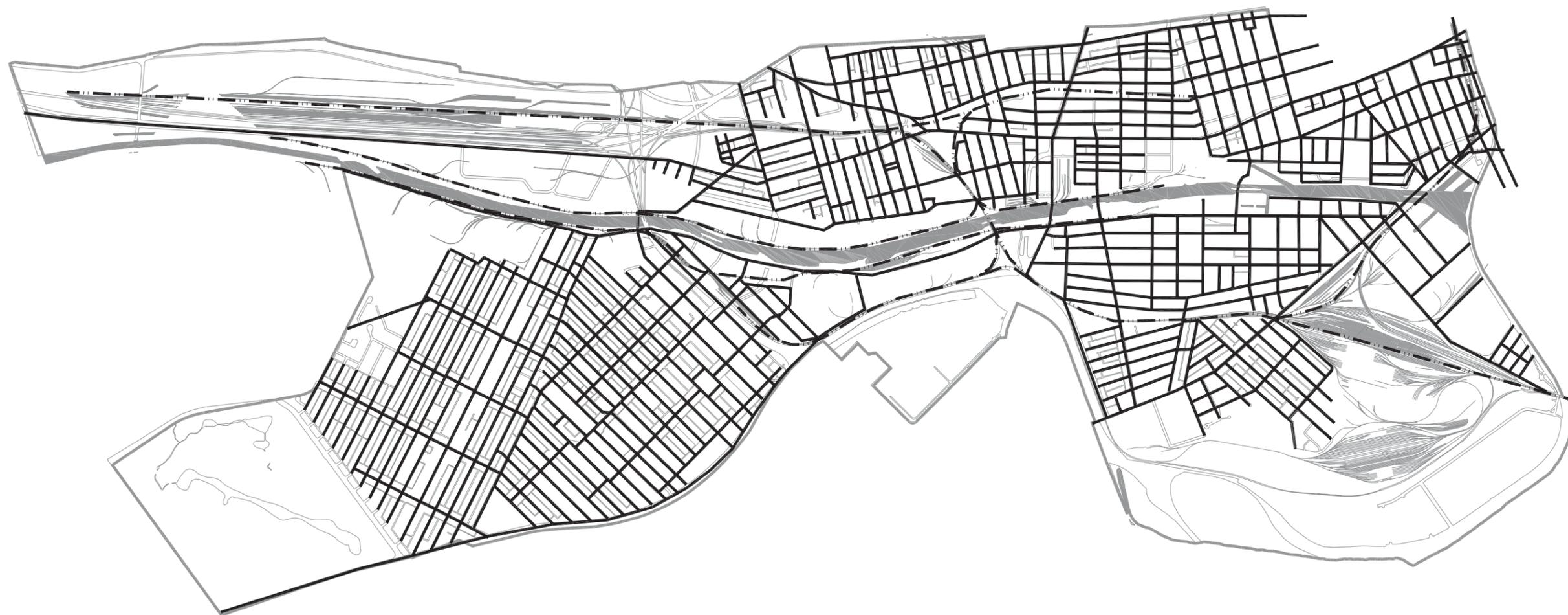
Étude dirigée par Martin Dubois

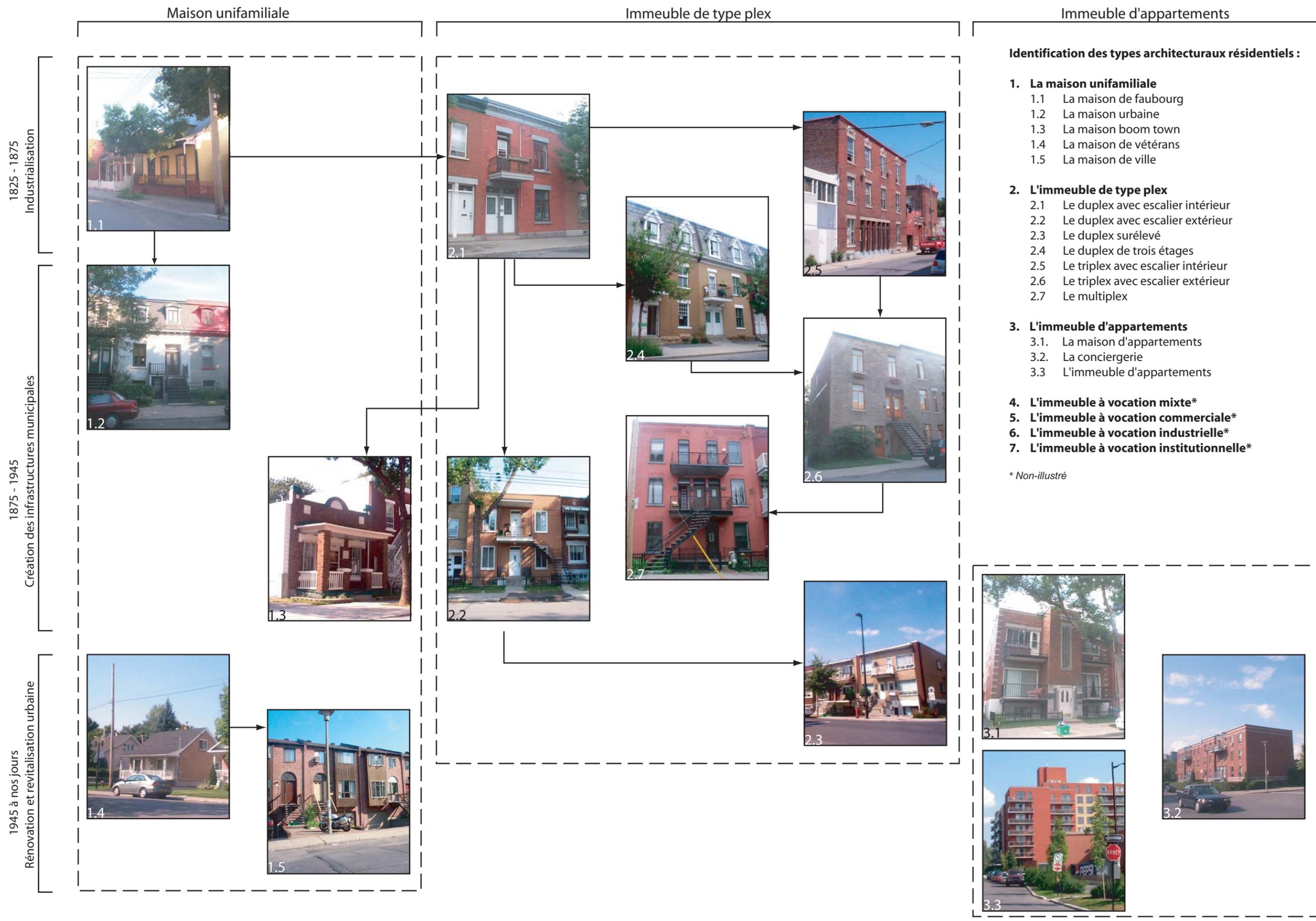
Dessiné par  
Patrick Marmen

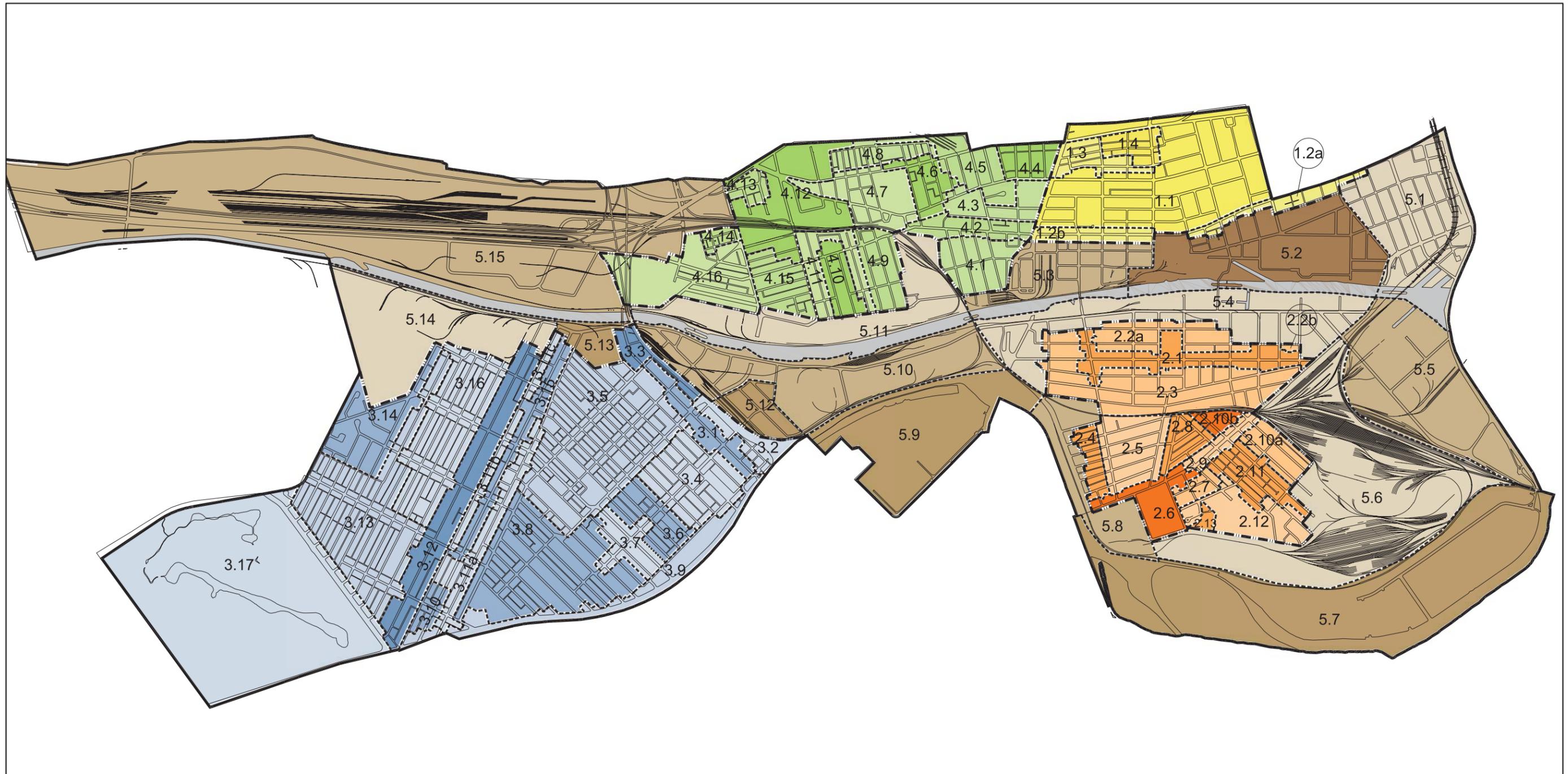
Échelle 1 : 25 000

Janvier 2006

SO\_carte\_2006-01-04.dwg







Projet :  
**Étude typomorphologique  
 de l'arrondissement  
 du Sud-Ouest**

Carte d'identification  
 des aires et  
 unités de paysage

**Patri** ♦ **Arch**  
 Patrimoine et architecture

Étude dirigée par Martin Dubois  
 Dessinée par Patrick Marmen

**Légende :**

— Limite de l'arrondissement

- - - - - Limite des aires de paysage

----- Limite des unités de paysage

	La Petite-Bourgogne
	Pointe-Saint-Charles
	Côte-Saint-Paul
	Saint-Henri
	Industrielle

**Identification des aires et unités de paysage**

1. LA PETITE-BOURGOGNE	2.12 Parc Le Ber	3.16 Ville Émard Nord	4.16 Chemin de la Côte-Saint-Paul
1.1 Sainte-Cunégonde	2.13 Maison Saint-Gabriel	3.17 Parc Angrignon	5. AIRE INDUSTRIELLE
1.2 Rue Notre-Dame Ouest 1 (a et b)	3. CÔTE-SAINT-PAUL		5.1 Griffintown Est
1.3 Rue Coursol Ouest	3.1 Avenue de l'Église Est	4. SAINT-HENRI	5.2 Griffintown Ouest
1.4 Rue Coursol Est	3.2 Rue De Roberval	4.1 Village Saint-Augustin	5.3 Marché Atwater
2. POINTE-SAINT-CHARLES	3.3 Avenue de l'Église Ouest	4.2 Rue Notre-Dame Ouest 2	5.4 Rue Saint-Patrick Est
2.1 Rue du Centre	3.4 Parc Saint-Paul	4.3 Lionel-Groulx	5.5 Victoriatown
2.2 Ferme Saint-Gabriel Nord (a et b)	3.5 Saint-Paul Ouest	4.4 Avenue Greene	5.6 Grand Tronc
2.3 Ferme Saint-Gabriel Sud	3.6 Saint-Paul Est	4.5 Imperial Tobacco	5.7 Autoroute Bonaventure
2.4 Ferme Knox Ouest	3.7 Rue Holy Cross	4.6 Parc Saint-Henri	5.8 Rue Butler
2.5 Ferme Knox Est	3.8 Côte des Argoulets	4.7 Place Saint-Henri	5.9 Usine de filtration Atwater
2.6 Parc Marguerite-Bourgeois	3.9 Boulevard De La Vérendrye	4.8 Ferme Brodie	5.10 Cabot
2.7 Rue Hall	3.10 Terre De Sève Sud	4.9 Village Sainte-Marguerite	5.11 Rue Saint-Ambroise
2.8 Rue de Liverpool	3.11 Terre De Sève Nord (a, b et c)	4.10 Square Sir-George-Étienne-Cartier	5.12 William-Parkin
2.9 Rue Wellington	3.12 Terre Hudon	4.11 Paroisse Saint-Zotique Est	5.13 Dominion Textile
2.10 Rue de la Congrégation (a et b)	3.13 Ville Émard Sud	4.12 Sainte-Elisabeth-du-Portugal	5.14 Rue Saint-Patrick Ouest
2.11 Rue Bourgeois	3.14 Avenue Newman	4.13 Rue Cazalais	5.15 Cour Turcot
	3.15 Boulevard Monk	4.14 Village Turcot	
		4.15 Paroisse Saint-Zotique Ouest	

**Référence :**

VILLE DE MONTRÉAL.  
 Cadastre de la ville de Montréal,  
 2004.

SO\_carte\_2006-01-04.dwg

échelle 1 : 22 000

Janvier 2006

