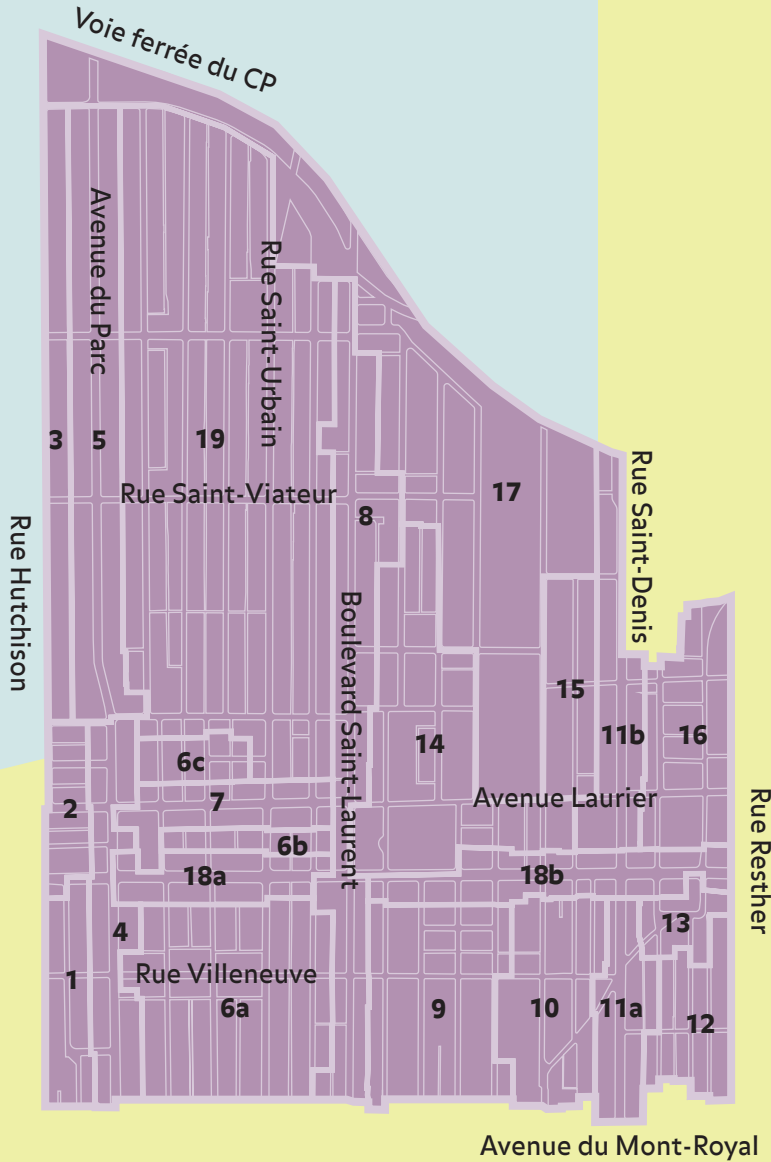
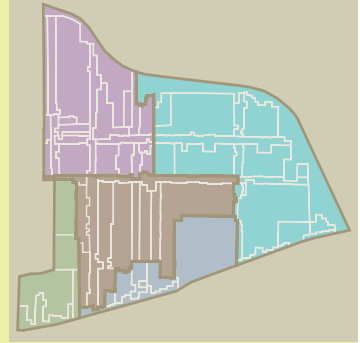




## AIRE SAINT-LOUIS-DU-MILE END

### CARACTÉRISATION

#### AIRE DE PAYSAGE



#### Les unités de paysage

- |                        |                               |                                      |
|------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Hutchison Sud        | 8 Boulevard Saint-Laurent 2   | 15 Rue Drolet                        |
| 2 Avenue Laurier 1     | 9 Rue Villeneuve              | 16 Village des Carrières             |
| 3 La terre Hutchison   | 10 Avenue Henri-Julien        | 17 Avenue De Gaspé                   |
| 4 Avenue du Parc 1     | 11 Rue Saint-Denis 3 (a et b) | 18 Boulevard Saint-Joseph 1 (a et b) |
| 5 Avenue du Parc 2     | 12 Rue Pontiac                | 19 Saint-Louis Ouest                 |
| 6 L'Annexe (a, b et c) | 13 Rue Gifford                |                                      |
| 7 Avenue Laurier 2     | 14 Saint-Louis Centre         |                                      |

PRÉSERVER LE CACHET  
DU PLATEAU

PIIA

Le Plateau-Mont-Royal  
**Montréal**

## DÉVELOPPEMENT DU MILIEU URBAIN

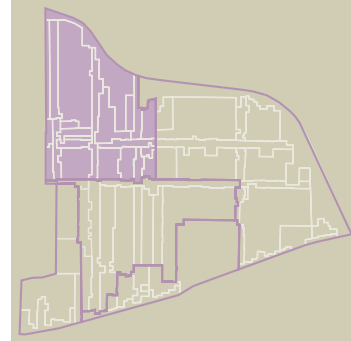
L'origine du nom *Mile End* est mal connue. Les textes officiels utilisent ce toponyme à partir de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'hypothèse la plus vraisemblable renvoie à l'ancienne limite de la ville de Montréal, approximativement l'avenue Duluth. Elle avait été fixée à cent chaînes des fortifications, d'où l'appellation Mile End, c'est-à-dire au-delà de la limite que l'on estimait être à un mille.

L'ensemble du territoire aujourd'hui nommé Mile End appartenait, avant 1800, à Pierre D. Bélaïr. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, cette terre fut cependant concédée à plusieurs grands propriétaires, dont les Whitehall, Knapp, Wurtele, Spalding, Smith, Bagg et Beaubien. Ces grandes propriétés furent un facteur de ralentissement du développement. L'implantation de plusieurs industries, notamment des carrières et des tanneries, dont celle des Bélaïr à l'intersection des avenues du Mont-Royal et Henri-Julien, ont davantage influencé le développement du secteur. Elles attirèrent plusieurs résidents qui, en s'établissant à proximité, créèrent le premier noyau villageois du Coteau Saint-Louis.

La grande période de développement de Saint-Louis-du-Mile End s'étalera des années 1880 jusqu'à la Première Guerre mondiale. Le village de Saint-Louis, incorporé en 1878, deviendra la Ville de Saint-Louis, incorporée en 1895, laquelle sera très active au chapitre du développement et de l'embellissement de son territoire. Des parcs seront aménagés et, surtout, le projet du

## AIRE DE PAYSAGE

### 4. SAINT-LOUIS-DU-MILE END



boulevard Saint-Joseph se réalisera peu à peu, ce qui contribuera à aérer et embellir le paysage urbain. La voie ferrée mais aussi les congés de taxe offerts par la Ville attireront de nombreuses industries. Les quelques ratés survenus au début de l'existence de la Ville Saint-Louis, tels que le retard dans le pavage des rues, les problèmes de circulation dus à la voie ferrée et le désordre public en raison notamment de l'affrontement entre les populations ouvrières, dites Pieds-Noirs, et la population plus aisée, seront rapidement corrigés au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les années qui suivent la Première Guerre mondiale apporteront peu de modifications à l'environnement bâti de Saint-Louis-du-Mile End. Les changements seront principalement d'ordre social puisque le quartier sera un lieu d'accueil pour la population immigrante de Montréal.

## DONNÉES DESCRIPTIVES

### La topographie

La topographie de l'aire de paysage Saint-Louis-du-Mile End est relativement plane. Cependant, à l'ouest et particulièrement à proximité de l'avenue du Parc et du parc du Mont-Royal, une pente plus ou moins sentie est présente.

### Le réseau artériel

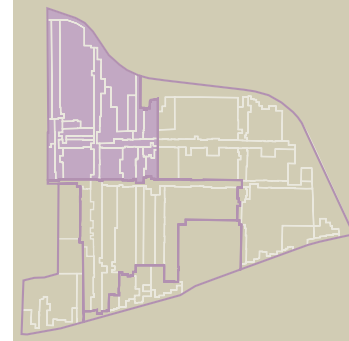
Le réseau artériel de l'aire de paysage Saint-Louis-du-Mile End est organisé selon une logique similaire à celle de l'ensemble de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Les îlots sont orientés nord-sud et les artères de circulation est-ouest servent principalement de voies de raccordement. La plupart des îlots ont deux faces bâties. Seuls les îlots du secteur du terrain de l'Exposition et des terres des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph (unité de paysage 4.6) possèdent, de façon systématique, quatre faces bâties. Les ruelles sont présentes dans les îlots à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, mais plutôt rares au sein des îlots à l'est du même boulevard. Seule la rue Gilford, ancien chemin des Carrières, ne répond pas à cette structure de base. La rue Gilford est une ancienne voie primitive qui permettait de rejoindre les carrières et qui possède par conséquent sa propre logique : son harmonisation avec la grille orthogonale de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal crée des situations atypiques. Les deux plus importantes restructurations du réseau artériel dans cette aire de paysage sont le prolongement de l'avenue Laurier à l'ouest du boulevard Saint-Laurent et l'aménagement du boulevard Saint-Joseph, qui ont entraîné la création d'îlots plus courts.

**Pour préserver  
le cachet du Plateau,  
contactez :**

**Direction de  
l'aménagement urbain  
et des services  
aux entreprises**  
201, avenue Laurier Est  
Bureau 500  
(514) 872-9939  
[ville.montreal.qc.ca/plateau](http://ville.montreal.qc.ca/plateau)

## AIRE DE PAYSAGE

### 4. SAINT-LOUIS-DU-MILE END



### Les fonctions dominantes

L'aire de paysage Saint-Louis-du-Mile End possède une grande mixité fonctionnelle. Les différentes fonctions sont généralement regroupées en zones relativement homogènes. La fonction résidentielle occupe la majeure partie du territoire. La fonction commerciale est surtout concentrée sur le boulevard Saint-Laurent, la rue Saint-Denis et certaines voies est-ouest comme les avenues Laurier et Fairmount ainsi que les rues Saint-Viateur et Bernard. Le principal noyau institutionnel se trouve à l'intersection des boulevards Saint-Laurent et Saint-Joseph. Plusieurs autres institutions sont réparties sur l'ensemble du territoire. Les terrains adjacents à la voie ferrée, de même que les îlots entre les avenues De Gaspé et Henri-Julien au nord de l'avenue Laurier, regroupent plusieurs industries.