



Le site du patrimoine
**du
square
Dorchester
et
de la place
du Canada**

Direction de la culture et du patrimoine
Septembre 2011

Montréal 

Le site du patrimoine
du
square
Dorchester
et
de la place du Canada

Direction de la culture et du patrimoine
Septembre 2011

Montréal 

Les contributeurs

La Direction de la culture et du patrimoine est mandatée pour constituer le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada. Pour documenter et analyser le territoire, elle a fait appel à diverses expertises.

Documentation du paysage ancien, de l'occupation amérindienne et de l'ancien cimetière Saint-Antoine

La firme Ethnoscop
Jean Poirier, géomorphologue
Vanessa Oliver-Lloyd, archéologue

Recherche historique du secteur et documentation des bâtiments

L'Université du Québec à Montréal
David Hanna, professeur au département de géographie
France Vanlaethem, professeur à l'école de Design

Documentation du square Dorchester et de la place du Canada

Jonathan Cha, architecte paysagiste et urbanologue

Documentation des oeuvres d'art et des objets commémoratifs

Diane Joly, historienne de l'art et consultante en patrimoine

Élaboration du dossier de constitution du site du patrimoine

DIRECTION DE LA CULTURE ET DU PATRIMOINE

Julie Boivin, architecte, chargée de projet
Gilles Dufort, chef de division

François Bélanger, conseiller en aménagement : expertise en archéologie
Claude Brault, muséologue : expertise en histoire de l'art et commémoration
Christine Ayoub, stagiaire : édition des textes et rédaction d'un précis toponymique
Dominic Duford, conseiller en aménagement : expertise en toponymie
Denise Caron, conseillère en aménagement : photographie et graphisme de l'annexe 1
Françoise Caron, conseillère en aménagement : révision des documents

Avec la collaboration de :

LA DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DES SERVICES AUX ENTREPRISES DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Monique Gascon, architecte
Stéphanie Turcotte, conseillère en aménagement
Annick Bariteau, agente de recherche : cartographie
Sylvain Villeneuve, chef de division

LA DIRECTION DES GRANDS PARCS ET DU VERDISSEMENT
Robert Desjardins, architecte paysagiste

LE SERVICE DES AFFAIRES JURIDIQUES
Maître Véronique Belpaire, avocate

La Direction de la culture et du patrimoine tient aussi à remercier les membres du comité aviseur du projet de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada pour leurs conseils dans le processus de constitution du site du patrimoine.

Table des matières

1.0 Le contexte

2.0 Le territoire proposé

3.0 La méthodologie

4.0 Le développement du territoire

4.1 Le paysage ancien et l'occupation amérindienne

4.2 Les périodes historiques

Les terres agricoles, 1666-1778

Les fermes, les vergers et les cimetières, 1778-1840

Le New Town de Montréal, 1840-1876

L'émergence d'un centre-ville nouveau, 1876-1913

L'affirmation du centre des affaires, 1913-1933

L'essor du modernisme, 1933-1967

La consolidation du territoire, 1967-2011

5.0 L'intérêt patrimonial du territoire

L'importance historique du site

L'architecture et les formes urbaines

Le square Dorchester et la place du Canada

Les oeuvres d'art et les objets commémoratifs

Le caractère civique du site

6.0 Les motifs de constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada

7.0 Les orientations de conservation et de mise en valeur

8.0 Bibliographie

9.0 Annexe 1

Synthèse de l'analyse des valeurs patrimoniales et des caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères des principaux témoins matériels du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada



Vue aérienne du square Dominion vers 1926

Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre, Archives Nationales du Québec à Montréal



1.0 LE CONTEXTE

La reconnaissance de l'intérêt patrimonial exceptionnel du square Dorchester et de la place du Canada

La constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada

Le contexte

La reconnaissance de l'intérêt patrimonial exceptionnel du square Dorchester et de la place du Canada

La notoriété de l'ancien square Dominion, connu aujourd'hui sous le nom de square Dorchester et place du Canada (ces dernières appellations ayant été introduites respectivement en 1988 et en 1966), est établie de longue date. Au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, le square rend hommage au Dominion du Canada; c'est le cœur symbolique de Montréal, métropole du Canada. Il marque l'emplacement du quartier des affaires dans le nouveau centre-ville. Il rassemble sur ses rives des acteurs parmi les plus influents sur la scène nationale et internationale, ce qui lui vaut aussi l'appellation de «Carré de la puissance». Dans la seconde moitié du XX^e siècle, des institutions prestigieuses y affirment la présence canadienne-française.

Le square est toujours un repère pour la population montréalaise: repère géographique puisque localisé au cœur du centre-ville; repère historique avec son cadre bâti faisant le pont entre le XIX^e siècle et la contemporanéité; repère physique par son envergure et ses qualités paysagères exceptionnelles qui en font un lieu de la quotidienneté autant qu'un lieu formel de rassemblement témoignant de l'esprit civique et de l'affirmation socioculturelle des montréalais. En effet, depuis son aménagement amorcé en 1871 sur le site de l'ancien cimetière Saint-Antoine, le square est à la fois un lieu de détente et le cadre de petits et de grands événements, des fameux carnivals d'hiver du XIX^e siècle aux concerts en plein air que perpétue toujours la Sun Life, le midi, en saison estivale. Le site témoigne aussi, de longue date, du climat politique canadien. Une tradition de rassemblements politiques s'amorce au square Dominion en 1878 avec un discours de l'honorable John A. Macdonald marqué par les manifestations de ses opposants et elle se poursuit avec des manifestations citoyennes d'envergure. À cet égard, le *Unity Rally*, organisé par le camp du « non » lors du référendum sur la souveraineté du Québec en 1995 est certainement un événement qui a marqué l'imaginaire collectif. Le square contribue aussi à la définition de l'image publique de Montréal au Canada et à l'étranger. Des cartes postales, peintures, gravures, photographies, articles de journaux, guides de voyage et autres prospectus faisant la promotion du square et des grandes entreprises qui s'y sont établies ont été largement diffusés. Les ralliements et les événements qui s'y tiennent sont aussi largement médiatisés à l'ère des nouvelles technologies.

L'intérêt exceptionnel de trois bâtiments autour de la place du Canada a été confirmé par le gouvernement du Canada qui a attribué à la cathédrale Marie-Reine-du-Monde et à l'église St. George le statut de Lieu historique national du Canada et, à l'ancienne gare Windsor, le titre de Gare ferroviaire patrimoniale et de Lieu historique national du Canada. La gare Windsor a aussi été classée Monument historique par le gouvernement du Québec.

Pour sa part, la Ville de Montréal a identifié le square Dorchester et la place du Canada et ses abords comme *secteur significatif exceptionnel* dans son Plan d'urbanisme et comme «site du patrimoine potentiel» en référence à la Loi sur les biens culturels du Québec (LBC), laquelle permet aux municipalités d'attribuer un statut de reconnaissance et de protection à une partie de son territoire dans lequel se trouvent des biens culturels immobiliers et dont le paysage présente un intérêt d'ordre esthétique ou historique.

En 2002, la résolution de « faire reconnaître Montréal comme ville du patrimoine mondial » émerge des travaux du *Sommet de Montréal*. Un comité d'experts est alors créé afin d'élaborer une proposition d'inscription d'un ensemble de biens montréalais sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Le rapport, *Le centre ancien, le Vieux port et le secteur des gares de Montréal* (Montréal plaque tournante atlantique et continentale) fait du square Dorchester, de la place du Canada et de leurs rives bâties une pièce maîtresse de cette proposition. Finalement, la tenue des *Rendez-vous Montréal 2007* est l'occasion, pour la Ville et ses partenaires, d'annoncer le réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada et la constitution du site du patrimoine. Les travaux, financés par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel de Montréal et du protocole d'entente pour la réalisation de la stratégie *Imaginer-Réaliser Montréal, 2025* ont été complétés en 2010 pour le square Dorchester et se poursuivent jusqu'en 2013 pour la place du Canada.

La constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada

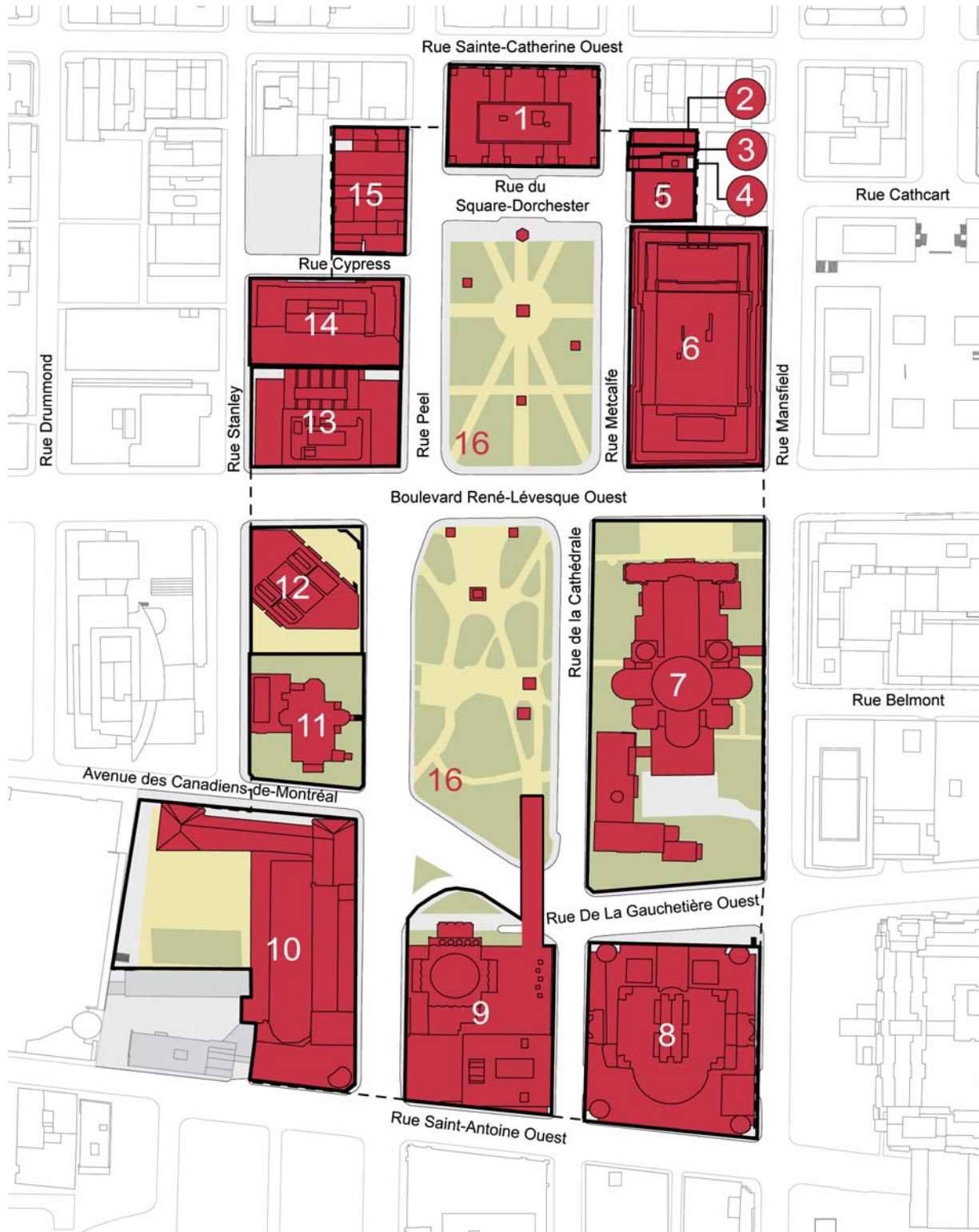
La reconnaissance de l'intérêt exceptionnel du square Dorchester et de la place du Canada par l'attribution d'un statut juridique de site du patrimoine est un geste d'une large portée. Après la reconnaissance de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et celle de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, la constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada en vertu de la LBC est une étape importante dans la reconnaissance du territoire emblématique de Montréal qu'est le centre-ville.

Le projet de constitution du site du patrimoine a débuté par l'analyse d'un territoire plus vaste que celui proposé, soit celui correspondant au *secteur des gares* de la proposition d'inscription d'un site montréalais sur la liste du patrimoine mondial. L'analyse a rapidement dévoilé la fascinante synergie de développement de deux formes urbaines contrastées situées de part et d'autre de la rue Mansfield: d'une part, le square victorien et ses rives bâties, cœur symbolique de Montréal métropole du Canada aux XIX^e et XX^e siècles et d'autre part, le grand projet moderne du Canadien national (CN), initié par la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord dès 1912, qui se concrétisera en plusieurs étapes. Il comprend Place Ville-Marie, une icône du patrimoine montréalais, la gare Centrale (un Lieu historique national du Canada) et Place Bonaventure. Ces deux formes urbaines contiguës qui se développent dans une continuité historique constituent deux importants pôles d'attraction qui initient la migration du centre des affaires de la vieille ville au centre-ville actuel, pour ensuite le consolider.

Au début du XX^e siècle, le square Dominion marque le cœur du nouveau quartier des affaires. Ceci résulte en grande partie de la vive concurrence que se livrent les deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes, le Canadien Pacifique (CP) et la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord, amalgamée au CN lors de la nationalisation des chemins de fer. Ces deux géants imposent leur présence au nouveau centre-ville et stimulent son développement. Le CP est le premier à installer ses rails en haute-ville lorsqu'il établit sa gare et son siège social au square Dominion en 1887. Le compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord souhaite aussi s'établir à proximité du square et concurrencer le CP sur son territoire, d'autant plus que le centre-ville émergent est une localisation hautement stratégique. Il n'a d'autre choix, pour se frayer un chemin au centre-ville, que de creuser un tunnel traversant le mont Royal qui émerge à l'actuelle gare centrale. Ainsi, dès le début du XX^e siècle, le CP et la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord, relayée par le CN, développent, côte à côte, des projets grandioses. Ils n'ont pas tous été réalisés, mais ils ont été largement diffusés, avivant ainsi le plus grand intérêt pour ce secteur, attirant des acteurs importants dans son développement et imprégnant l'imaginaire collectif de visions porteuses des plus grandes ambitions pour le développement du centre-ville de Montréal. Le CP échafaude des projets autour du square Dominion, tandis que le CN recouvre progressivement la tranchée au-dessus du tunnel ferroviaire en érigeant un projet complexe qui demeure à ce jour l'un des plus ambitieux de l'histoire de Montréal. Le complexe superpose et met en réseau le tunnel ferroviaire, des voies de circulation véhiculaire et piétonne, des galeries marchandes, des édifices à bureaux, une gare, un hôtel et un centre d'exposition. Dans les années 1960, la critique internationale qualifie cette forme urbaine d'avant-gardiste. C'est ainsi que prend naissance et se développe le réseau souterrain, une caractéristique de l'urbanité montréalaise qui suscite encore aujourd'hui un intérêt international.

L'argumentaire justifiant l'attribution du statut de site du patrimoine au square Dorchester et à la place du Canada fait largement référence à la complémentarité de ces deux sites emblématiques mitoyens. De la profondeur historique du square Dominion émerge un cadre bâti qui s'enracine au réseau primitif du Montréal souterrain, dans la «ville tridimensionnelle», la «ville du futur» érigée sur la grande propriété du CN, pour témoigner de l'entrée ostensible de Montréal dans la modernité.

2.0 LE TERRITOIRE PROPOSÉ



D'après le plan d'occupation du sol de Montréal en 2008
 Ville de Montréal

Le territoire proposé

Le territoire proposé pour le site du patrimoine comprend le square Dorchester, la place du Canada et les immeubles qui les bordent. Il est délimité par les rues Sainte-Catherine et Metcalfe, la ruelle située entre les rues Metcalfe et Mansfield, les rues Mansfield, Saint-Antoine, Stanley et Cypress, la ruelle située entre les rues Stanley et Peel et la rue Peel.

Le territoire regroupe les édifices suivants:

1. Édifice Dominion Square
2. 1247 à 1249, rue Metcalfe
3. 1243 à 1245, rue Metcalfe
4. 1237, rue Metcalfe
5. Stationnement Avis
6. Édifice de la Sun Life
7. Cathédrale Marie-Reine-du-Monde et palais cardinalice
8. Le 1000 De La Gauchetière
9. Complexe Place du Canada
10. Gare Windsor
11. Église St. George
12. Ancien édifice La Laurentienne
13. Banque Canadienne Impériale de Commerce
14. Le Windsor
15. 1194 à 1232, rue Peel

3.0 LA MÉTHODOLOGIE

La méthodologie

Compte tenu de l'intérêt historique exceptionnel du territoire et de la quantité, la diversité et la qualité de ses témoins matériels, des experts en histoire, géographie, géomorphologie, archéologie, histoire de l'art, architecture, urbanisme, architecture du paysage et cartographie ont été mis à contribution. Des études ont été réalisées au regard, notamment:

- de l'histoire du site
- de l'évolution du cadastre et de la trame urbaine
- des ressources archéologiques, principalement l'ancien cimetière Saint-Antoine
- du square Dorchester et de la place du Canada
- des bâtiments et de leurs sites
- des oeuvres d'art et des objets commémoratifs
- des usages, des événements et des toponymes, entre autres, qui confèrent au site sa dimension civique

Ces études ont ainsi permis :

- de déterminer les grandes phases de développement du site
- d'identifier ses témoins matériels significatifs
- d'analyser l'intérêt patrimonial du site et de ses composantes
- d'articuler des motifs de constitution du site du patrimoine conjuguant plusieurs valeurs patrimoniales
- d'articuler des objectifs de conservation et de mise en valeur du site
- de rédiger le règlement constituant le site du patrimoine

L'analyse du développement et de l'intérêt patrimonial du territoire

Le paysage ancien et l'occupation amérindienne

L'analyse débute avec l'examen du paysage ancien, principalement sa topographie et sa géomorphologie. L'état des connaissances sur ses plus anciennes appropriations, par les amérindiens à la préhistoire jusqu'à la période de contact est ensuite présenté. Il fait référence à un territoire élargi, soit les abords du mont Royal.

Les principales phases de développement du site

Les dates déterminant les périodes historiques réfèrent à une transformation physique significative sur le site liée au cadastre, au réseau viaire ou à la construction d'un bâtiment¹. Sept périodes ont été identifiées:

Les terres agricoles, 1666-1778

Les fermes, les vergers et les cimetières, 1778-1840

Le New Town de Montréal, 1840-1876

L'émergence d'un centre-ville nouveau, 1876-1913

L'affirmation du centre des affaires, 1913-1933

L'essor du modernisme, 1933-1967

La consolidation du territoire, 1967-2011

¹ 1666 : la Paix iroquoise ; 1778 : Le territoire tel que décrit par la carte de Mre Péladeau en 1778 montrant le lotissement des terres et le chemin menant à la côte Saint-Antoine; 1840 : le dépôt du plan de Montréal de John Ostell qui sert d'armature à celui du New Town construit au début des années 1840 ; 1876 : le début de la construction de l'hôtel Windsor ; 1913 : la construction de la salle des pas perdus de la gare Windsor ; 1933 : la fin de la troisième et dernière phase d'agrandissement de l'édifice de la Sun Life ; 1967 : l'inauguration du complexe Place du Canada ; 2011 : l'amorce du processus de constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada

Une carte synthèse présente le cadre bâti du site du patrimoine à la fin de chacune de ces périodes. Les principaux témoins matériels de ces périodes historiques sont aussi identifiés.

L'analyse de l'intérêt patrimonial du site

Une synthèse de l'intérêt patrimonial du territoire met en évidence, à travers l'appréciation de son paysage singulier:

- sa contribution à l'histoire du Canada, de Montréal et du centre-ville
- la qualité exceptionnelle et la diversité de son architecture et de ses formes urbaines
- le caractère unique du square Dorchester et de la place du Canada
- la portée historique, artistique et symbolique du corpus d'oeuvres d'art et d'objets commémoratifs
- sa dimension civique reliée aux usages et à la toponymie

Des fiches synthèse sont aussi élaborées pour chaque bâtiment ou ensemble de bâtiments, de même que pour le square Dorchester et la place du Canada. Elles présentent les valeurs patrimoniales associées à ces témoins matériels et leurs caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères.

L'articulation des motifs de constitution du site du patrimoine

Cinq motifs de constitution du site du patrimoine découlent de l'analyse du développement du territoire et de son intérêt patrimonial, pour mettre en évidence les relations que les témoins significatifs entretiennent entre eux en conjuguant plusieurs valeurs patrimoniales.

L'articulation des orientations de conservation et de mise en valeur du site du patrimoine

L'analyse de l'intérêt patrimonial du site permet d'articuler des orientations au regard de sa conservation et de sa mise en valeur.

Deux types d'orientations sont présentés :

- des orientations concernant l'évolution physique du site
- des orientations visant à préserver son caractère emblématique et sa dimension civique.

La rédaction du règlement constituant le site du patrimoine

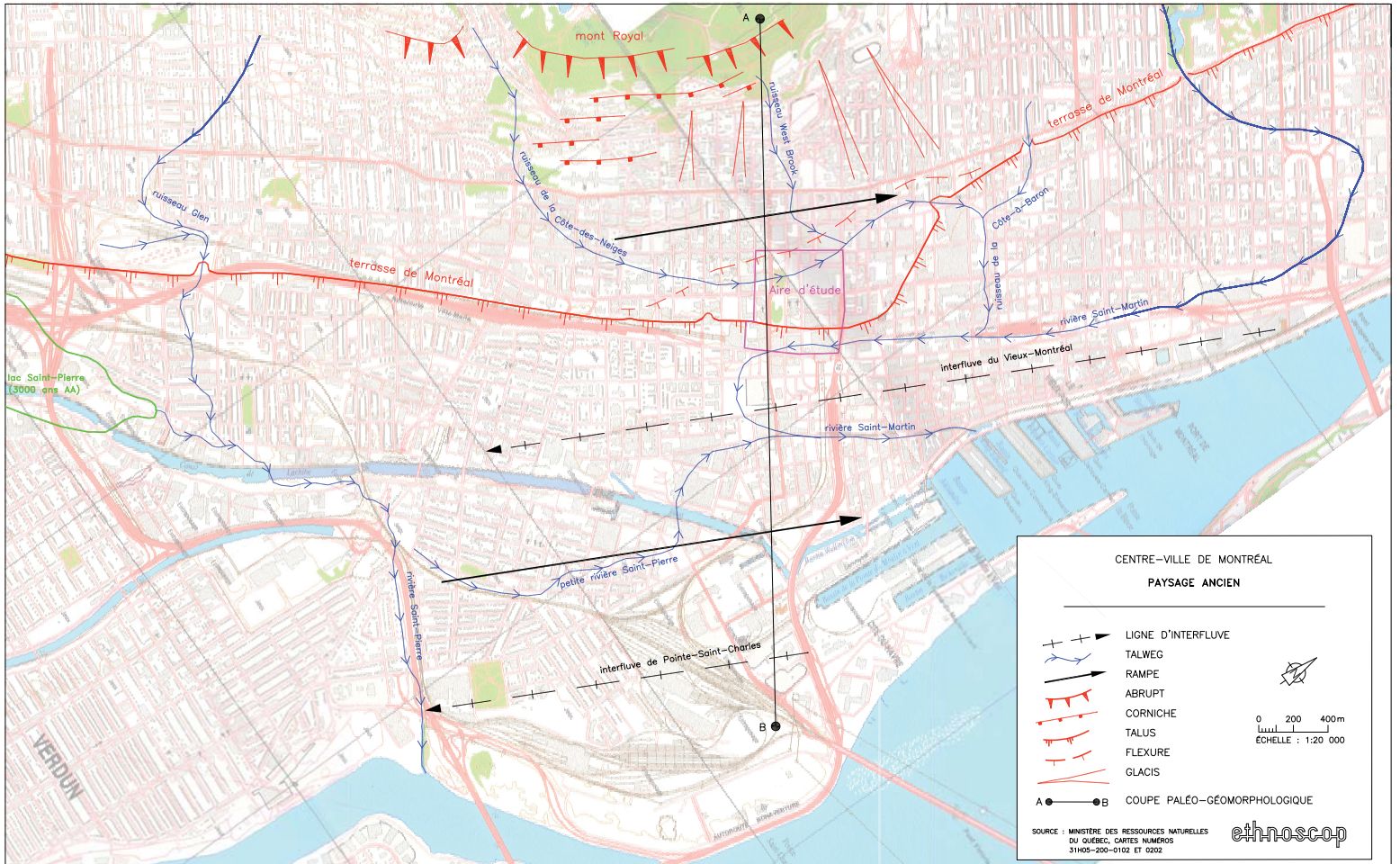
Aux termes des analyses, un règlement constituant le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada a été élaboré. Il présente notamment les motifs de constitution ainsi que les conditions de conservation et de mise en valeur des composantes du site du patrimoine.

Le règlement constituant le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada constitue un document distinct.

4.0

LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

4.1
LE PAYSAGE ANCIEN
ET
L'OCCUPATION AMÉRINDIENNE



Croquis paléogéomorphologique
Ethnoscop, 2008

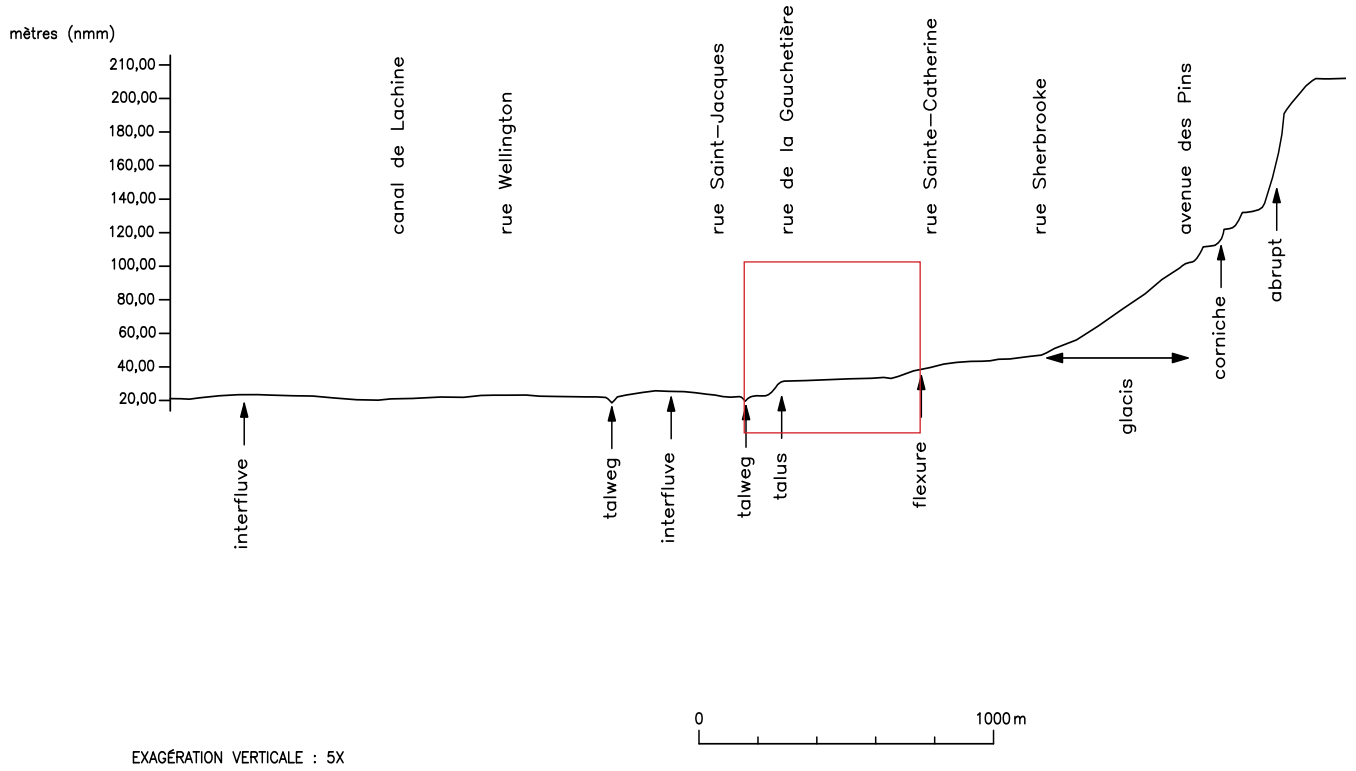
Le paysage ancien

Trois croquis à l'échelle 1:20 000, préparés par la firme Ethnoscop en 2008, cumulent les résultats d'expertises archéologiques applicables au secteur à l'étude. Il s'agit d'un croquis paléo-géomorphologique, d'une coupe géomorphologique et d'une coupe topographique.

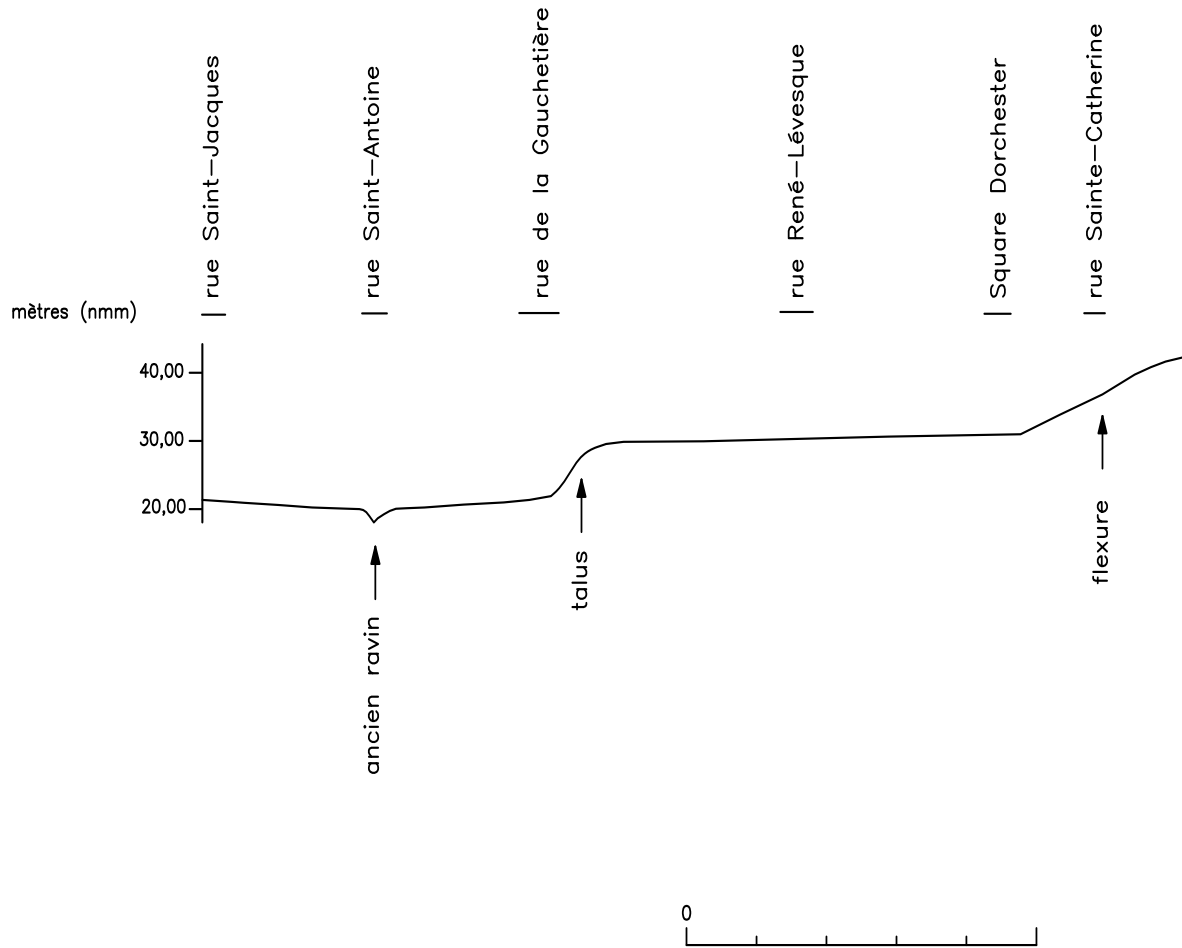
Le croquis paléo-géomorphologique du sud de Montréal, entre l'abrupt du mont Royal et les berges du fleuve Saint-Laurent et entre le parc Lafontaine et la cour Glen montre bien l'ampleur de la terrasse de Montréal ainsi nommée par Joyce Macpherson en 1967, alors que Raoul Blanchard, pour sa part, la renomme terrasse Sherbrooke. Vers l'est, elle suit la rue Sherbrooke jusqu'au village olympique et s'incurve ensuite pour aller mourir à l'autoroute 40. Vers l'ouest, son talus suit la rue Saint-Jacques et se termine au nord de l'échangeur Saint-Pierre. L'altitude de cette terrasse se situe généralement à 45 mètres, sauf à trois endroits : aux deux extrémités (dont l'altitude est de 35 mètres) et au centre, où elle se rapproche le plus du mont Royal (elle s'abaisse à 35 mètres pour atteindre ensuite la cote 45 mètres).

L'aire d'étude encadre une partie du replat de la terrasse. Deux anciens cours d'eau traversaient l'aire d'étude. En contrebas du talus de la terrasse de Montréal, la rivière Saint-Martin coulait d'est en ouest, avant de bifurquer au square Chaboillez, être rejoint par la petite rivière Saint-Pierre et couler d'ouest en est. Cette section de la rivière a été plus tard suivie par l'autoroute Ville-Marie. Traversant la partie nord, le ruisseau de la Côte-des-Neiges parcourait le centre-ville d'ouest en est. Ce ruisseau prenait sa source près de la station de pompage McTavish, suivait l'encoche empruntée plus tard par le chemin de la Côte-des-Neiges, passait à l'ouest du Fort de la Montagne, puis derrière la maison mère des sœurs Grises. Le ruisseau de la Côte-des-Neiges rejoignait ensuite celui de la Côte-à-Baron. Ses niveaux les plus bas ont été mis au jour au nord du square Dorchester par Ethnoscop en 2001.

La géomorphologie de l'aire d'étude se résume donc à un replat de terrasse accusant une faible dénivellation par rapport à la rue Sainte-Catherine et accidenté d'un talus au sud de la rue De La Gauchetière.



Coupe paléo-géomorphologique
Ethnoscop, 2008



EXAGÉRATION VERTICALE : 4X

Coupe topographique
Ethnoscop, 2008



L'occupation amérindienne

Aucun site archéologique datant de la préhistoire n'a, à ce jour, été identifié dans le secteur à l'étude. Toutefois, à quelques centaines de mètres se trouvent trois sites préhistoriques, ce qui laisse présager qu'il a aussi connu une occupation ancienne. Le site Dawson (BjFj-001) du Sylvicole supérieur (de 400 à 700 ans avant aujourd'hui), occupé probablement à la période de contact est localisé sur le replat supérieur de la terrasse de Montréal, à proximité de la limite nord de l'aire d'étude. Deux sites sont localisés sur la rue De Bleury, entre le boulevard René-Lévesque et la rue Viger, soit entre le pied de la terrasse de Montréal et les anciennes rives de la rivière Saint-Martin. Il s'agit du site de Complexe Tecumseth (BjFj-133) qui contenait quelques tessons de poterie datant de la partie récente du Sylvicole supérieur (de 400 à 700 ans avant aujourd'hui) et du site BjFj-140 où ont été mis au jour également des tessons du Sylvicole supérieur mais aussi un fragment d'outil poli datant vraisemblablement de l'Archaïque (3000 à 8000 ans avant aujourd'hui).

Aux fins de discussions de l'occupation ancienne du territoire à l'étude, le croquis illustrant les sites archéologiques autour du centre-ville encadre également le mont Royal parce que cette montagne et son pourtour contiennent déjà de nombreux sites historiques et que cette partie du territoire de Montréal témoigne de l'occupation préhistorique des lieux. On y retrouve le site BjFj-134 près du monument à Sir-George-Étienne-Cartier qui a livré de la poterie du Sylvicole supérieur et le site de la carrière de cornéenne du mont Royal (BjFj-097), situé vers l'extrémité est de la voie Camillien-Houde. Là, les affleurements de cornéenne ont attiré, depuis la période Archaïque, les populations amérindiennes de la région montréalaise qui venaient s'y approvisionner en matériel lithique pour la fabrication de leurs outils en pierre. En outre, sur les versants du mont Royal, on a mis au jour de nombreuses sépultures préhistoriques, de la découverte de Lighthall en 1898 jusqu'à celle d'Ethnoscop en 2007. Mais le cadrage choisi pour le croquis aurait aussi bien pu se faire en direction opposée, vers le sud-est, où se trouve la plus grande concentration de sites préhistoriques et historiques retrouvés sur l'île de Montréal. Seulement pour la préhistoire, on y dénombre plus d'une quinzaine de sites datant principalement du Sylvicole moyen et du Sylvicole supérieur, mais aussi de l'Archaïque supérieur et du Sylvicole inférieur; donc, de 3500 ans avant aujourd'hui, jusqu'à la période de contact.

En bref, le centre-ville de Montréal, sur le replat de la terrasse de Montréal, possède un fort potentiel archéologique préhistorique. À titre d'exemple, dans le secteur à l'étude, les Iroquoiens du Saint-Laurent que Jacques Cartier a rencontrés dans le village d'Hochelaga pouvaient profiter d'un sol bien drainé grâce à une surface sableuse qui répondait bien à leurs besoins horticoles. Une étude de potentiel archéologique et un programme d'inventaire au terrain pourraient être réalisés dans le secteur à l'étude pour retrouver les traces de cette occupation humaine ancienne.

Liste des sites archéologiques		Liste des sépultures amérindiennes	
BiFj-006	Fort de la Montagne, Séminaire des Sulpiciens	S1	Terrain funéraire de Westmount
BiFj-031	Sépultures amérindiennes de Westmount	52	Sépultures du Lot Lyman (cimetière Mont-Royal)
BiFj-037	Cimetière Saint-Antoine	S3	Sépultures de la grotte
BiFj-080	Villa Rosemount, Parc Percy-Walters	S4	Sépulture de la rue Pratt
BiFj-081	Snow Hill, Oratoire St-Joseph du Mont-Royal	5	Sépultures du chemin de la Côte-Sainte-Catherine
BjFj-001	Dawson	S6	Sépultures du chemin Queen-Mary (MTL07-04-2)
BjFj-046	Place Sainte-Sophie		
BjFj-097	Carrière préhistorique		
BjFj-117	Funiculaire du parc du Mont-Royal		
BjFj-130	Parc Jeanne-Mance		
BjFj-133	Site préhistorique		
BjFj-134	Site préhistorique		
BjFj-140	Site préhistorique		
MTL	Réservoir du Mont-Royal		

4.2 LES PÉRIODES HISTORIQUES

1666-1778
Les terres agricoles

1778-1840
Les fermes, les vergers et les cimetières

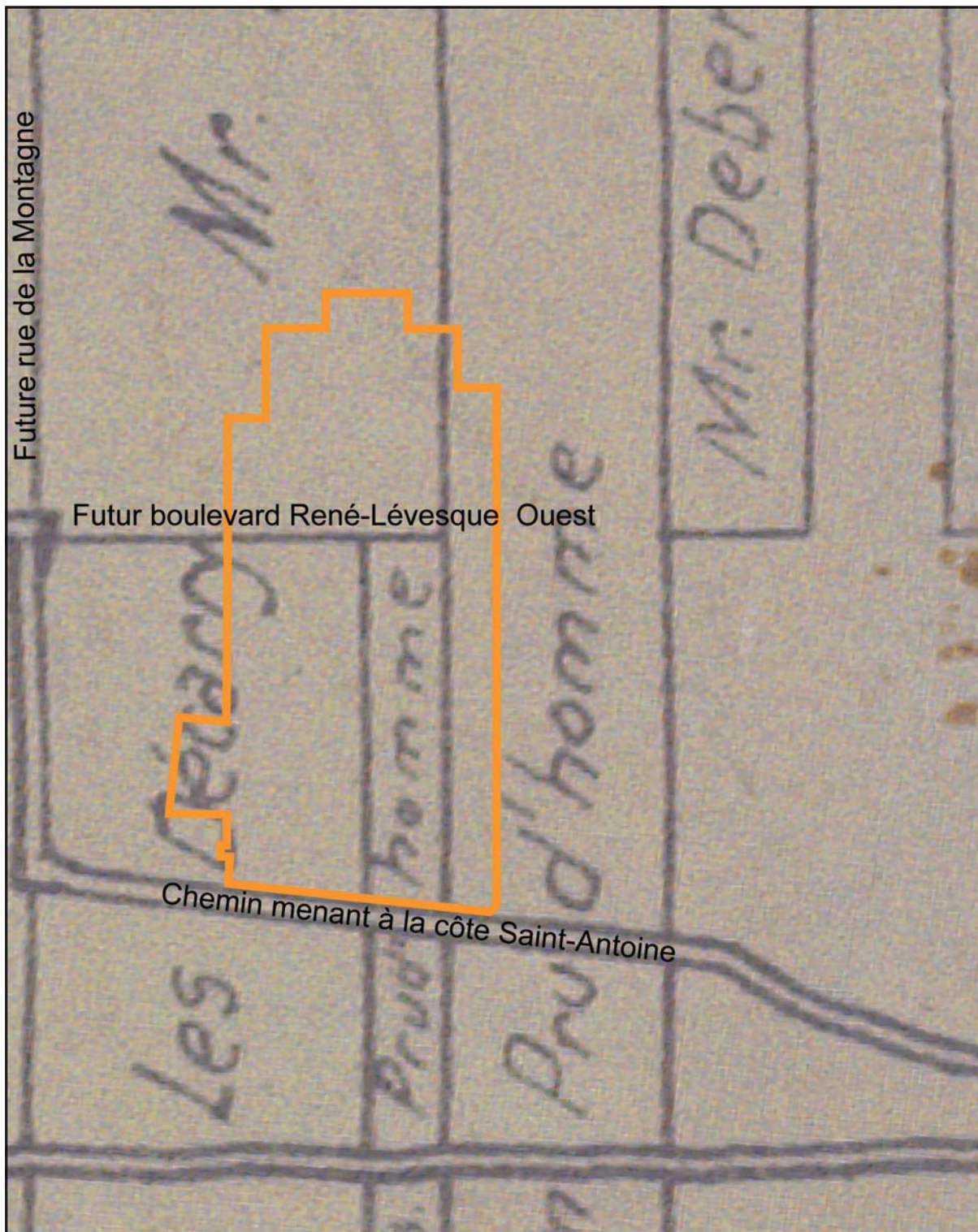
1840-1876
Le New Town de Montréal

1876-1913
L'émergence d'un centre-ville nouveau

1913-1933
L'affirmation du centre des affaires

1933-1967
L'essor du modernisme

1967-2011
La consolidation du territoire



D'après le plan d'Albert Forest, ingénieur, Ville de Montréal, 1929, Copie du plan original [Plan de l'isle de Montréal levé en 1778 par Mre Péladeau] déposé dans les archives du district de Montréal
Ville de Montréal

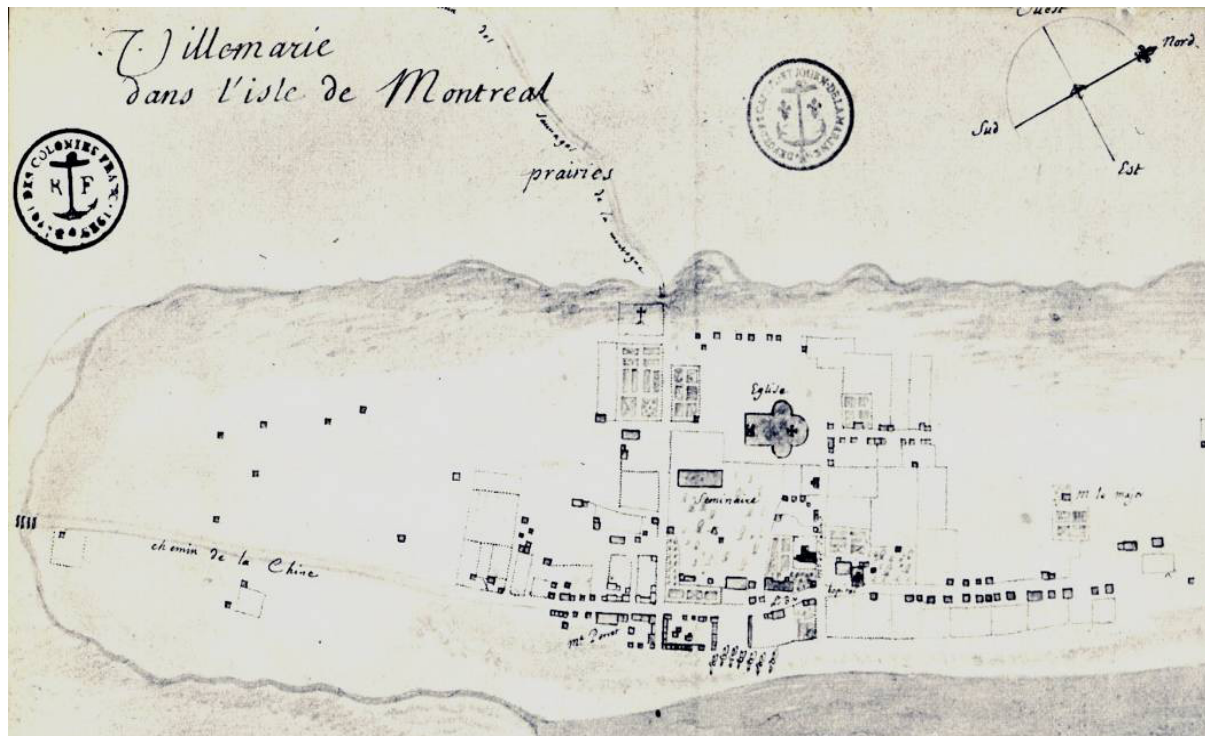
1666-1778

Les terres agricoles

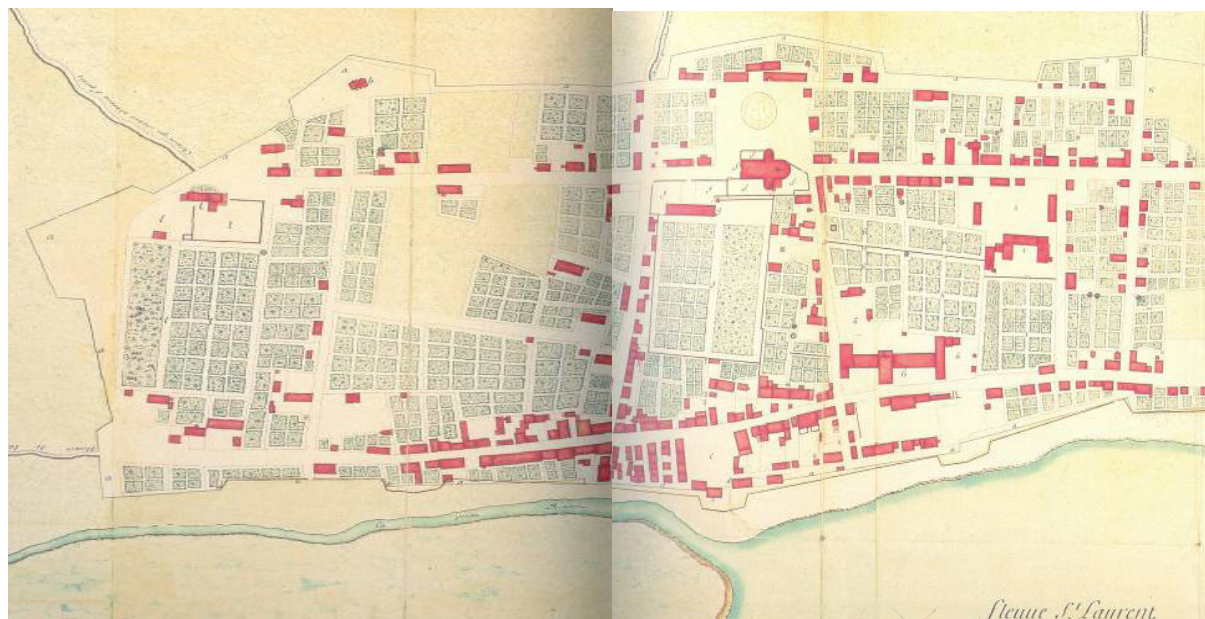
Suite à la fondation de Montréal par la Société de Notre-Dame en 1642, puis la cession de l'île en 1663 aux Sulpiciens, les nouveaux seigneurs de Montréal, il faut attendre la Paix iroquoise de 1666 avant de lotir les terres du côté ouest de la ville. Les premières grandes voies, telle la rue Notre-Dame, sont tracées dans ce secteur à partir du début des années 1670. Les différents plans de la ville – en commençant par celui qu'établit Dollier de Casson en 1672 – documentent les tracés qu'ont empruntés ces anciennes rues au fil du temps.

L'actuelle rue Saint-Antoine formait autrefois une partie du chemin menant à la côte Saint-Antoine. Cette route commençait son parcours tout près de la Porte des Récollets (localisation correspondant aujourd'hui approximativement à l'angle des rues McGill et Notre-Dame), enjambait la rivière Saint-Martin par le pont de la petite rue Saint-Antoine pour suivre ensuite l'actuelle rue de la Montagne avant de monter le coteau et s'engager sur un tracé correspondant aujourd'hui au boulevard René-Lévesque et à l'avenue Greene. La voie arrivait alors à l'actuel chemin de la Côte-Saint-Antoine et traversait le village de Côte-Saint-Antoine (aujourd'hui Westmount) jusqu'à l'actuel boulevard Décarie. D'après d'anciens plans datant de la seconde moitié du XVIII^e siècle, une quinzaine de maisons étaient situées directement à l'ouest du pont de la petite rue Saint-Antoine et constituaient le faubourg Saint-Antoine.

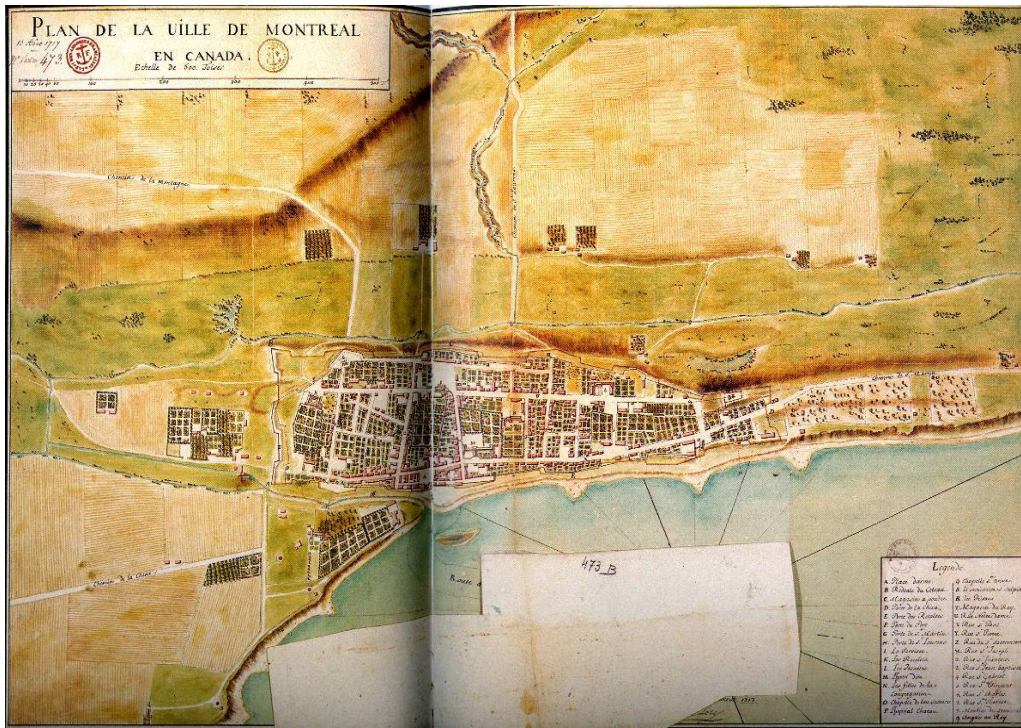
L'hostilité continue des Iroquois envers les colons force l'abandon des premières fermes se trouvant sur ce territoire et ce n'est qu'avec la Grande Paix de 1701, conclue environ douze ans après le massacre de Lachine, que le peuplement reprend de manière permanente. Ces fermes sont parmi les plus prospères de toute la région grâce à la fertilité de leurs sols, à l'inclinaison des terres vers le sud, donc vers le soleil, et à leur emplacement qui les protège à la fois des vents et des inondations. Elles bénéficient, en outre, de leur proximité au marché urbain montréalais en plein essor. Les plans d'époque indiquent que le secteur à l'étude se situe essentiellement sur ces terres cultivées. On devine encore aujourd'hui le patron de ces lotissements agraires.



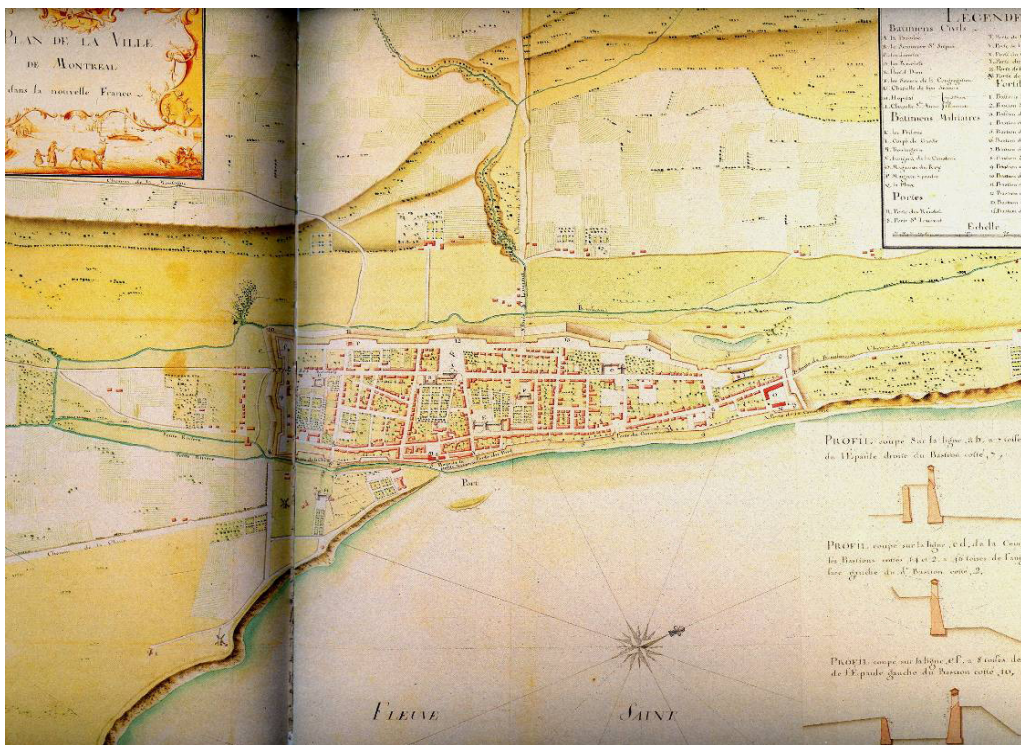
Plan anonyme de 1685, titré *Villemarie dans l'isle de Montréal*, avec « le chemin des sauvages de la montagne » menant au fort de la montagne
Montréal en évolution



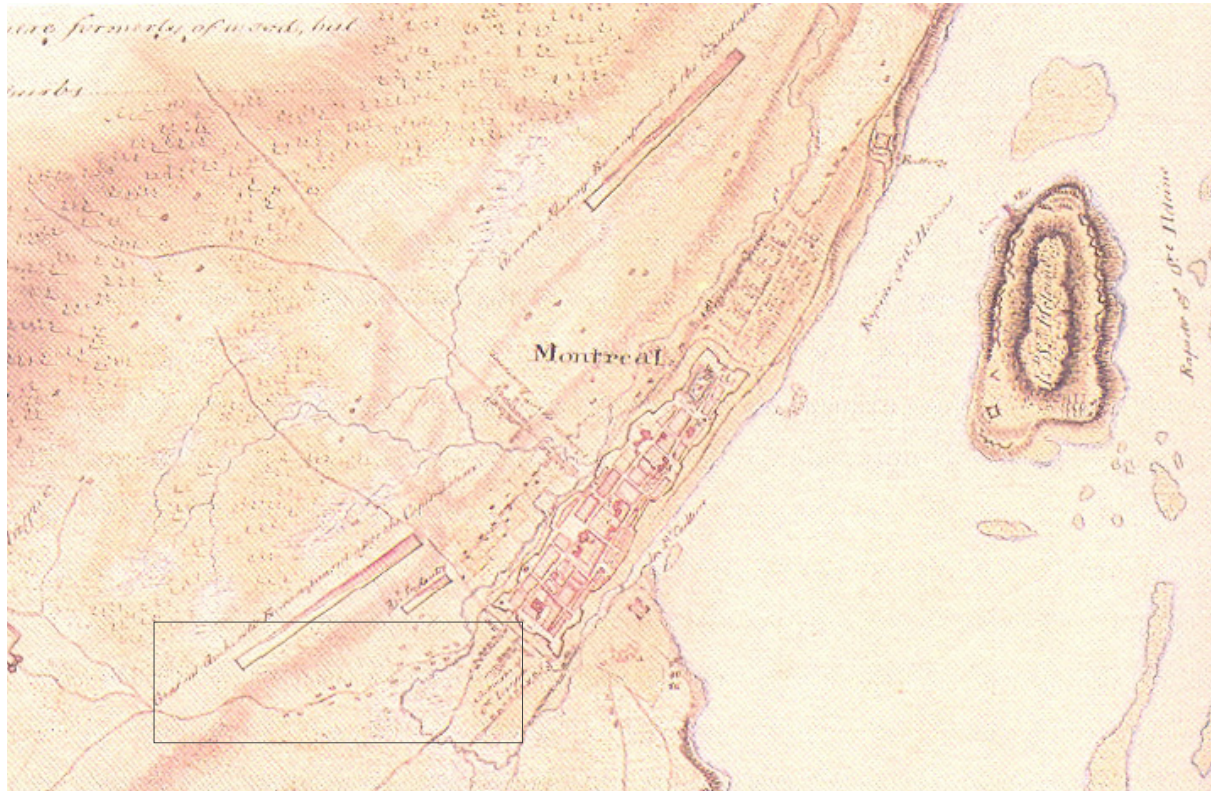
Plan de Jacques Levasseur de Néré de 1704, titré *Plan de la ville de Montréal*, avec le « chemin qui conduit à la montagne » quittant les fortifications au niveau de la rue St-François-Xavier
Atlas historique de Montréal



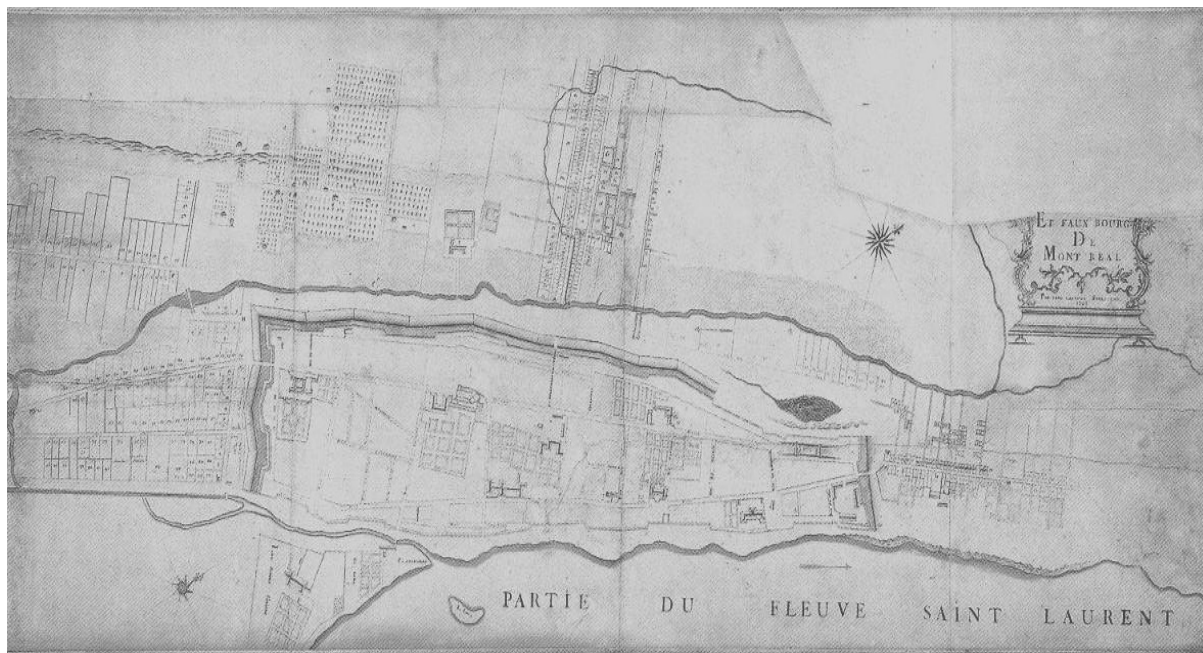
Plan de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry de 1717, titré *Plan de la ville de Montréal en Canada*, illustrant le nouveau tracé du chemin de la montagne sur l'actuelle rue De Bleury, puis l'actuel boulevard René-Lévesque
Atlas historique de Montréal



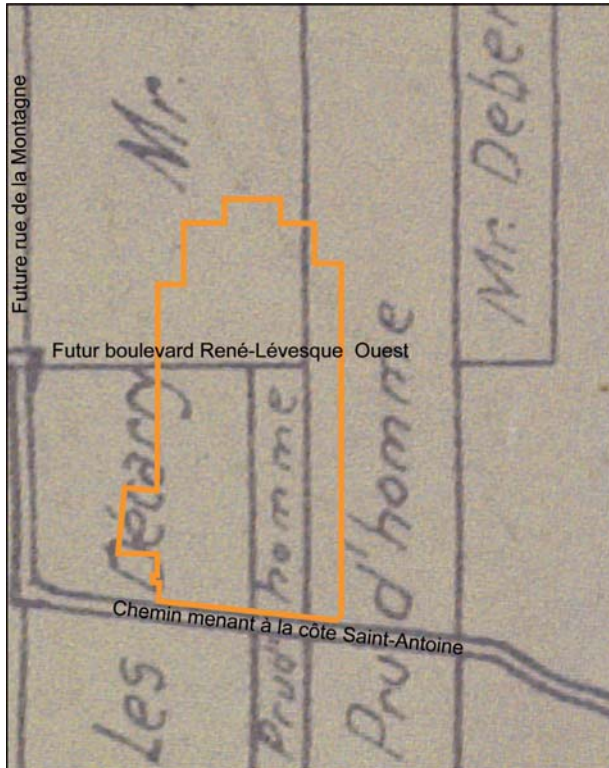
Plan de Louis Franquet de 1752, titré *Plan de la Ville de Montréal dans la Nouvelle-France*, illustrant le chemin de la Montagne suivant l'actuelle rue De Bleury et l'actuel boulevard René-Lévesque
Atlas historique de Montréal



Plan militaire de James Murray, 1760, illustrant le nouveau tracé du chemin de la côte Saint-Antoine ainsi que les seize maisons du faubourg Saint-Antoine
Atlas historique de Montréal



Plan de Paul Jourdain dit Labrosse de 1767, tiré *Plan de la ville et des faubourgs de Montréal*, illustrant le tracé du chemin de la côte St-Antoine et les lotissements du faubourg Saint-Antoine
Atlas historique de Montréal

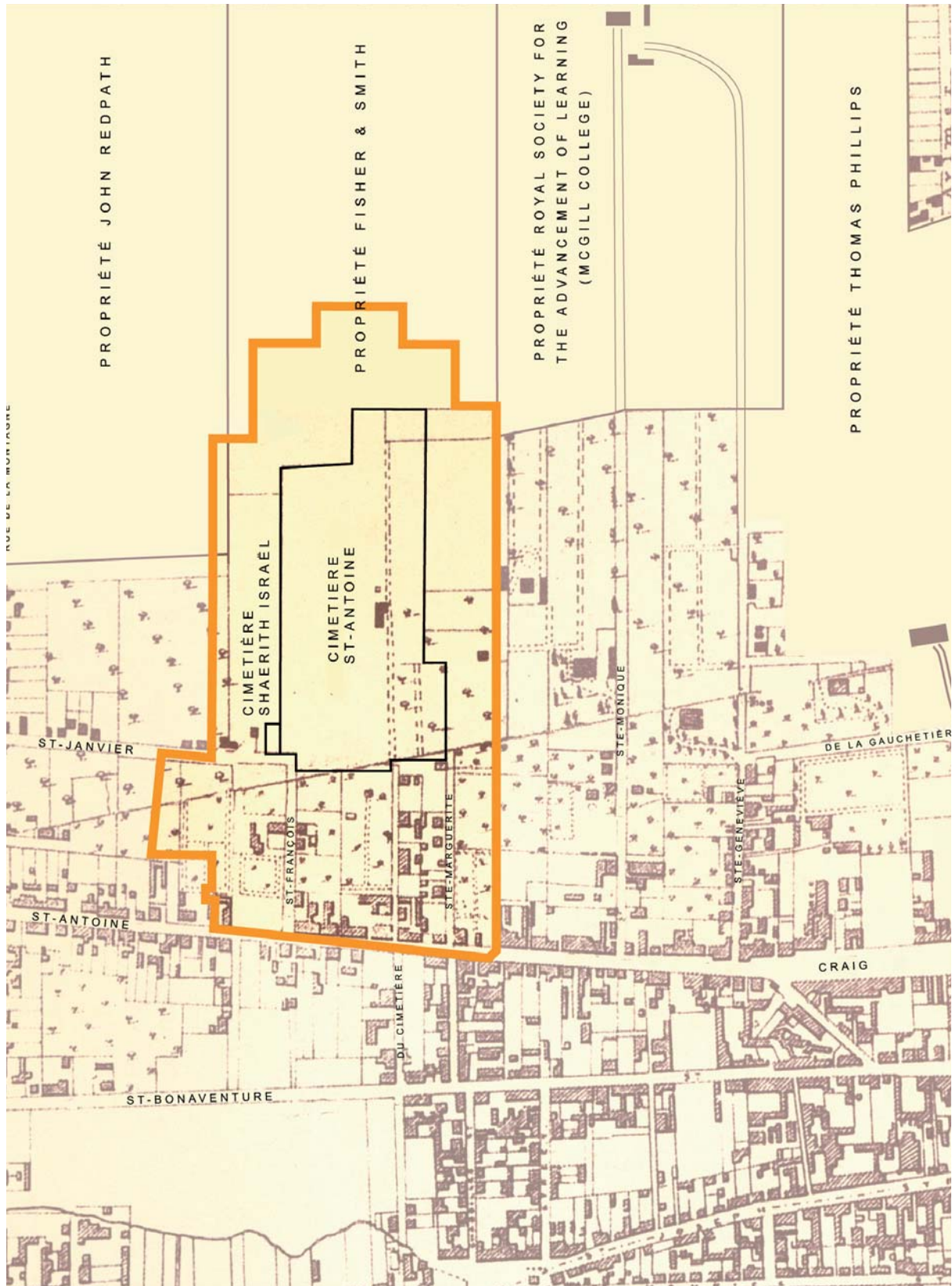


Témoins matériels

Trame urbaine

Le tracé fondateur du chemin menant à la côte Saint-Antoine

Le patron de lotissement des fermes



D'après James Cane, *Topographical and pictorial map of the City of Montreal, 1846*
Ville de Montréal

1778-1840

Les fermes, les vergers et les cimetières

La prospérité des terres agricoles localisées avantageusement sur le flanc du mont Royal, et offrant des panoramas sur la ville, le fleuve, les Montérégiennes et les Appalaches, attise la convoitise des grands négociants montréalais de la traite des fourrures. Ces négociants ont fondé la Compagnie du Nord-Ouest au début des années 1780, et gèrent l'empire commercial le plus vaste de l'Amérique, qui, avec sa chaîne de forts, s'étend de Montréal à l'Oregon et exporte ses fourrures à Londres. Ces riches négociants souhaitent s'offrir un cadre de vie romantique associé au nouvel engouement pour les paysages, la vie bucolique et la ferme idéale.

James McGill est le premier à s'établir sur le flanc sud du mont Royal, en construisant sa résidence, Burnside, sur une vaste propriété comprenant des vergers et des pâturages pour l'élevage des bovins de sa ferme expérimentale. Celle-ci sera léguée, lors de son décès en 1813, à la nouvelle Royal Society for the Advancement of Learning pour y fonder une université. Nombreux sont ceux, parmi les négociants de la fourrure, qui suivent son exemple, tels François Desrivières, son beau-frère et associé, Joseph Frobisher, le fameux explorateur du Nord-Ouest et l'un des fondateurs de la Compagnie du même nom, ou encore Simon McTavish, qui en devient le principal dirigeant à son apogée et qui a la réputation d'être l'homme le plus riche du Canada. Il ne reste rien aujourd'hui des constructions qu'ils ont érigées sur le flanc du mont Royal. Leurs propriétés passent aux mains d'une nouvelle génération de grands entrepreneurs, représentée, entre autres, par John Redpath et Thomas Phillips. Tout au long des années 1820 et 1830, l'image d'un paysage bucolique, avec ses vergers et ses pâturages demeure intacte. Les fermes sont loties au cours des années 1840.

En contrebas, du côté sud du site, le faubourg Saint-Antoine se construit progressivement. Sur le bord du coteau, il longe le chemin de la Côte-Saint-Antoine, le seul à y donner accès. Cette banlieue linéaire prend forme dès 1755 mais, à partir de 1790 surtout, les petits lots de chaque côté de la voie se multiplient pour accueillir de nouvelles maisons. Des petites rues sont aussi percées pour donner accès aux grandes propriétés vers le nord en amont du coteau : les rues Sainte-Geneviève (University), Sainte-Monique (viaduc du CN), Sainte-Marguerite (Mansfield), du Cimetière (de la Cathédrale), Saint-François-de-Salles (Peel) et Saint-Janvier (De La Gauchetière) notamment.

La plus fréquentée est la rue du Cimetière qui mène au grand cimetière catholique Saint-Antoine. Celui-ci jouxte le premier lieu de sépulture établi sur le site, celui de la congrégation juive Shearith Israël qui, depuis 1775, inhume ses morts sur un petit terrain à l'angle nord-ouest des rues Saint-Janvier (De La Gauchetière) et Saint-François-de-Salles (Peel). Il s'agit du deuxième lieu de sépulture juive au Canada. C'est aussi le premier lieu de sépulture extra muros à Montréal.

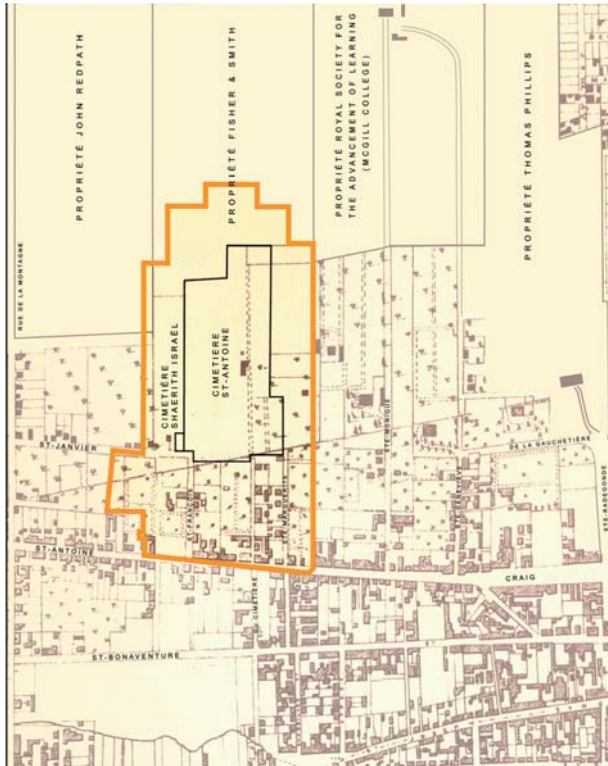
Le cimetière catholique Saint-Antoine est ouvert en 1799 au nord de la rue Saint-Antoine, entre les rues Saint-François-de-Salles et la rue du Cimetière, suite à une requête invoquant la fermeture des cimetières à l'intérieur de la Cité pour des raisons de santé publique. La Fabrique de la Paroisse Notre-Dame de Montréal l'implante sur un terrain acheté au riche commerçant Pierre Guy. En 1806-1807, une chapelle et la maison du gardien y sont construites. Le cimetière est ensuite agrandi à trois reprises, en 1807, en 1824 et en 1842. En plus des paroissiens décédés depuis 1799, dont les victimes des épidémies de choléra et de typhus ayant sévi à Montréal, le cimetière loge les sépultures du cimetière de la rue Saint-Jacques exhumées vers 1821.



Plan de Louis Charland, 1801, montrant la Côte-Saint-Antoine, les fermes, les propriétés et les accès routiers
 Ville de Montréal



Vue, vers l'est des vergers et des fermes de la Côte Saint-Antoine en 1835, depuis le chemin de la Côte-des-Neiges au nord de l'actuel boulevard René-Lévesque
 Royal Ontario Museum



Témoins matériels

Trame urbaine

Le lotissement des grandes propriétés des riches négociants en fourrure qui servira d'armature à la première trame de rues et ruelles orthogonales de Montréal

Le tracé des rues :

Saint-François (partie nord de l'actuelle rue Peel)

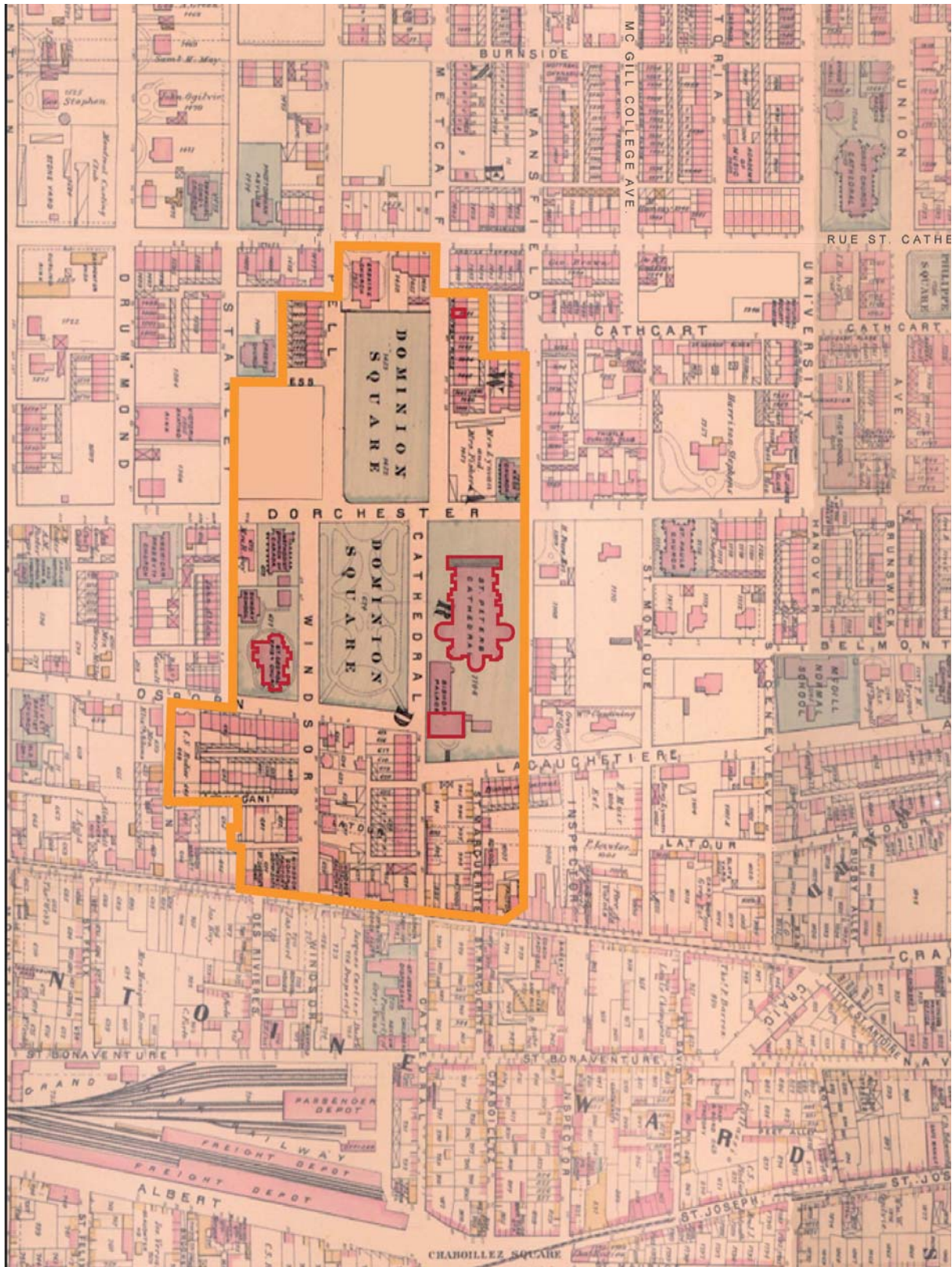
Sainte-Marguerite (partie nord de l'actuelle rue de la Cathédrale)

Saint-Antoine (actuelle rue Saint-Antoine)

Saint-Janvier (actuelle rue De la Gauchetière)

Cimetière Saint-Antoine

Une large superficie du cimetière contient toujours les sépultures catholiques



D'après H.W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal*, 1879
Ville de Montréal

1840-1876

Le New Town de Montréal

L'union du Haut Canada et du Bas Canada est réalisée en 1840, suite aux troubles économiques et politiques majeurs des années 1830. La prospérité revient alors en force, grâce à des projets structurants, notamment le creusement du canal de Lachine, qui devient un véritable moteur de développement industriel et urbain et qui propulse Montréal à la tête d'un nouvel empire commercial.

Cette même année, la Ville de Montréal adopte une nouvelle charte et confie à John Ostell, architecte et arpenteur-général de la municipalité, le mandat de concevoir son premier plan directeur de développement. La largeur des rues est alors standardisée à 60 pieds (soit un peu plus de 18 m) pour les artères principales et à 50 pieds (soit un peu plus de 15 m) pour les artères secondaires. Les rues Sainte-Catherine et Dorchester – qui traversent le secteur à l'étude – sont prolongées.

Entre 1842 et 1845, l'ancien lieu de villégiature des partenaires de la Compagnie du Nord-Ouest connaît deux lotissements importants (aux limites Est et Ouest du secteur à l'étude), lesquels établissent son patron urbain. Sur l'ancienne propriété Desrivières, John Redpath établit les rues Mountain, Drummond et Stanley et ses terrains sont divisés en grands lots destinés à la construction de villas. Sur l'ancienne propriété Frobisher, Thomas Phillips établit les rues Beaver Hall Terrace, Phillips Place, Union, University et Cathcart. Sa propriété est divisée en lots réguliers destinés au développement résidentiel. Ces deux lotissements sont réalisés par John Ostell. Sur l'ancienne propriété de Simon McTavish, Duncan Fisher et James Smith mettent en oeuvre le plan de lotissement de John Wells. À partir de la limite nord du cimetière Saint-Antoine, les rues Stanley, Peel, Metcalfe et Mansfield sont toutes également bordées de lots réguliers. La propriété de James McGill est lotie par la Royal Society for the Advancement of Learning d'après un plan de Henri-Maurice Perrault qui comprend l'ouverture des rues Mansfield, McGill College, Victoria, University et Burnside Place.

Le lotissement privé et concerté des grands propriétaires fonciers engendre un nouveau type de patron urbain à Montréal. Originnaire de Grande-Bretagne, il sera appliqué à l'ensemble du territoire. Les plans d'Ostell, Wells et Perrault sont les premiers, à Montréal, à mettre en place un système de ruelles intégré à une grille de rues orthogonale, permettant la circulation à l'arrière des habitations pour fournir des services tels que la livraison de charbon et la collecte de déchets. Les portes cochères, passages latéraux et maisons de fond de cour sont progressivement éliminés du paysage montréalais. Les rues sont assainies et la qualité architecturale des façades est rehaussée. Ce plan permet une autre innovation. Toutes les nouvelles habitations sont dotées d'eau courante, donc de toilettes à chasse d'eau et de baignoires. L'eau est amenée au quartier par l'aqueduc construit en 1852-1856, via le réservoir McTavish et un nouveau système d'égouts.

La nouvelle trame urbaine du quartier Saint-Antoine, avec ses voies de circulation uniformisées, ses ruelles et ses squares (Phillips et Beaver Hall), est publicisée, dès 1844, sous l'appellation informelle de New Town of Montreal, ceci à l'instar du New Town d'Édimbourg ou du West End de Londres. La référence à ces quartiers urbains prestigieux doit toutefois être relativisée. Les rangées d'habitations montréalaises n'ont que deux ou trois étages, alors que les ensembles précités en ont généralement de trois à cinq. Règle générale, la typologie des terrasses fait référence à des maisons unifamiliales en rangée présentant une façade uniforme et comprenant parfois des unités en retrait ou en saillie, un motif architectural central, voire même une balustrade ou une corniche commune. Certaines de ces terrasses, dont l'architecture est d'inspiration néo-classique, sont en pierre de taille, sobres et dépouillées, tandis que d'autres, en brique ou en stuc, affichent plutôt un caractère pittoresque et empruntent à la tradition italienne. Ces ensembles résidentiels portent des noms se terminant par Terrace ou Place, à la manière britannique.

Les habitations en terrasses s'implantent rapidement dans un périmètre délimité par les rues Saint-Antoine, Sherbrooke, De Bleury et de la Montagne. Le caractère et l'image publique prestigieuse du New Town se cristallisent. Le secteur à l'étude et sa périphérie rassemblent le plus grand nombre de ces ensembles résidentiels à Montréal, voire de tout le Canada. Le New Town possède de larges rues bordées d'arbres, des ruelles de service, des grands ensembles résidentiels érigés entre 1844 et 1871, des villas pittoresques et des églises néo-gothiques construites, pour la plupart, entre 1856 et 1879. Il est habité essentiellement par une classe moyenne aisée anglophone. Sur les plans urbanistique et socio-économique, c'est le quartier le plus prestigieux du Canada.

Dans le secteur à l'étude, deux habitations en terrasse sont construites de part et d'autre du cimetière Saint-Antoine. Érigées en 1863, elles s'implantent à la hauteur de la ruelle derrière la rue Sainte-Catherine et bordent les rues Peel et Metcalfe, jusqu'au niveau de la petite rue Cypress. La Peel Terrace regroupe dix maisons et la Roxburgh Place en compte onze. Elles sont construites en brique et leur composition architecturale rappelle la tradition italienne particulièrement prisée en Angleterre à l'époque. Une seule unité de Roxburgh Place subsiste encore aujourd'hui, le 1227, rue Metcalfe. C'est l'une des rares à Montréal, et la seule dans le secteur à l'étude, à rappeler cette typologie architecturale caractéristique du New Town et qui disparaît presque totalement dans le dernier quart du XIX^e siècle.

En 1854, le cimetière Saint-Antoine est fermé. Il a atteint sa pleine capacité avec l'augmentation du taux de mortalité due aux épidémies, notamment de choléra, qui sévissent à Montréal au milieu du XIX^e siècle. Environ 3000 de ses victimes sont inhumées dans le cimetière. Pour des raisons de santé publique, la Ville de Montréal adopte, en 1853, un règlement interdisant les inhumations dans les secteurs urbanisés. Dans ce contexte, le cimetière juif est fermé et les dépouilles sont relocalisées au Portuguese Jewish Cemetery, nouvellement créé sur le mont Royal. La Fabrique de la Paroisse Notre-Dame de Montréal fait de même et relocalise le cimetière catholique sur un terrain qu'elle acquiert, la même année, sur le mont Royal. Les croix de bois sont enlevées et le cimetière Saint-Antoine montre rapidement des signes d'abandon.

En 1856, la Ville perce la rue Dorchester à travers le cimetière. Les rues Peel, Windsor, Metcalfe et de la Cathédrale, sont aussi prolongées, ou élargies, entre 1863 et 1867. L'ancien cimetière catholique est loti en 1867 et les travaux d'exhumation et de relocalisation des sépultures au cimetière Notre-Dame-des-Neiges sont entrepris de façon sporadique entre 1856 et 1870, principalement dans la partie nord du site. Compte tenu du manque d'intérêt des familles à prendre en charge la translation des sépultures de leurs défunts, les marguilliers obtiennent l'autorisation de procéder aux exhumations de leur propre initiative. Celles-ci ont lieu massivement, en 1870. Les façons de faire soulèvent, de la part de la population, une forte vague de protestation. La Sanitary Association of Montreal, pour sa part, craint la résurgence d'épidémies. Elle recommande à la Ville d'acquérir le terrain et de le transformer en parc public.

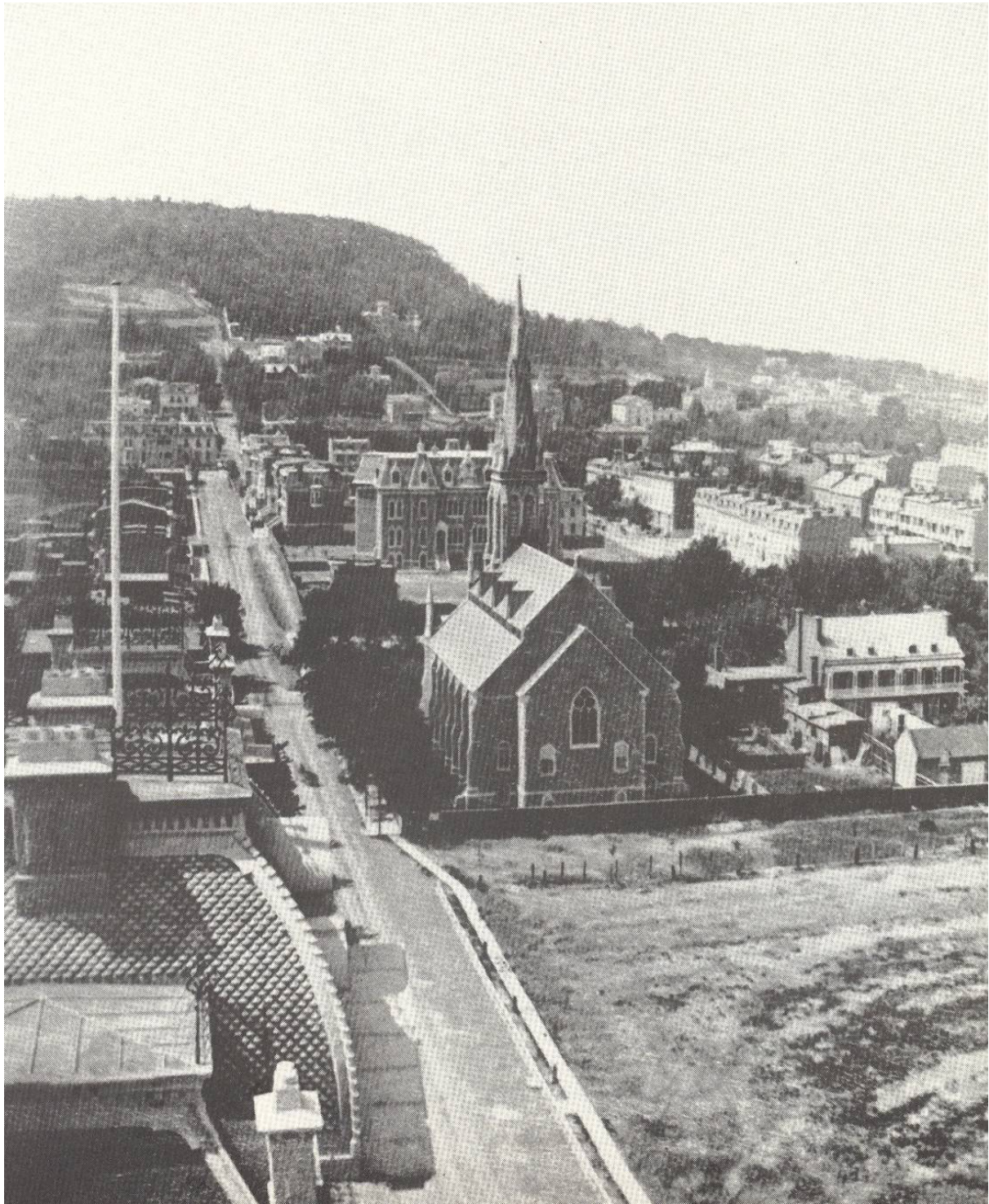
Une résolution du Conseil de ville confirme que l'ancien cimetière devient officiellement un parc public en 1871. Il est appelé Dominion Square en 1872, en hommage au Dominion du Canada créé en 1867. L'aménagement du square débute par des travaux de nivellement, de remplissage et de plantations, et les réalisations effectuées entre 1873 et 1875 suivent les préceptes des pratiques paysagères états-uniennes et françaises des années 1870.

Le cadre bâti aux alentours du square s'enrichit d'une architecture religieuse dont la qualité et la quantité sont inégalées à Montréal. Entre 1856 et 1875, seize églises protestantes sont construites dans le New Town, dont sept dans le secteur à l'étude : Erskine Presbyterian (1865), au coin sud-est des rues Sainte-Catherine et Peel, Knox Presbyterian (1865), au coin nord-ouest des rues Dorchester et Mansfield, St. Paul's Presbyterian (1867), au coin sud-est de Dorchester et Sainte-Monique, Stanley Presbyterian (1874), sur le côté est de Stanley entre les rues Sainte-Catherine et Cypress, Dominion Square Methodist (1864), au coin sud-ouest des rues Dorchester et Peel, et finalement St. George's Anglican (1869), au coin nord-ouest des rues De La Gauchetière et Peel. Cette dernière est la seule à subsister dans le secteur à l'étude.

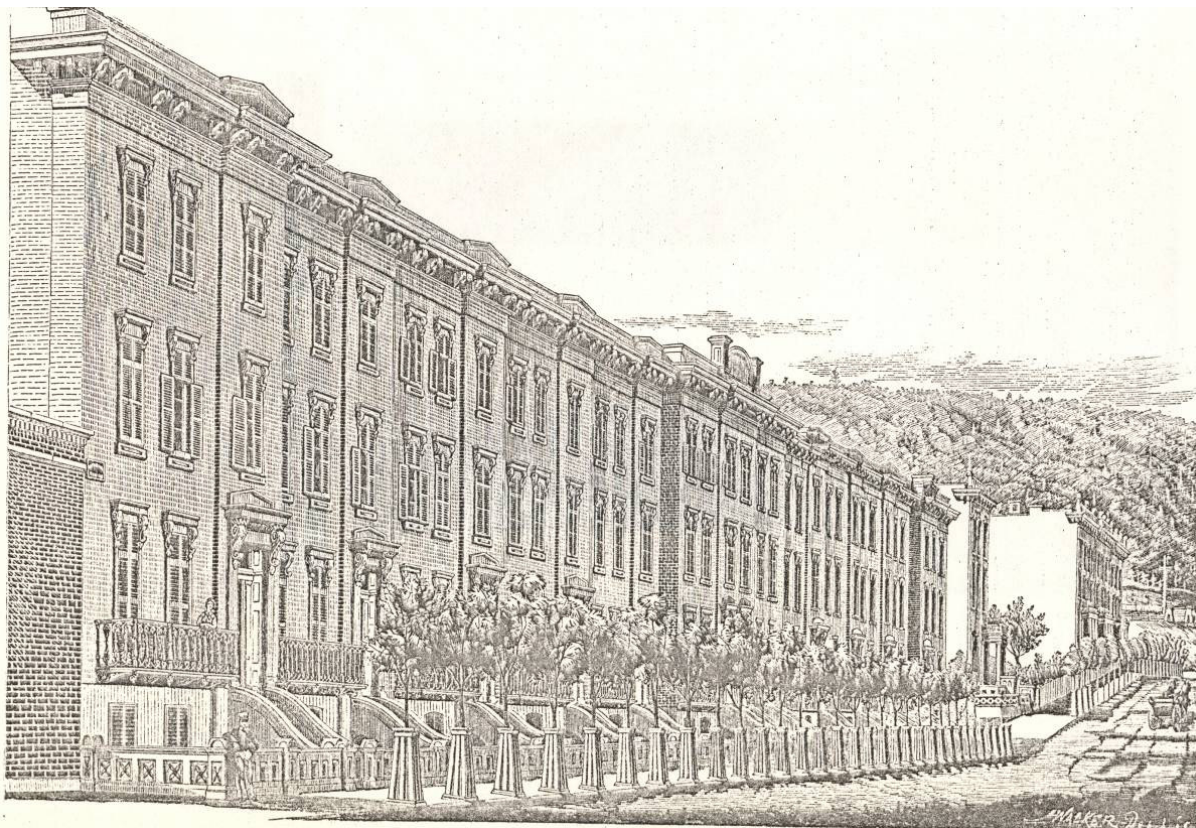
L'exception au monopole ecclésiastique anglo-protestant est la cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur (aujourd'hui Marie-Reine-du-Monde) érigée suite à l'incendie de la cathédrale de la rue Saint-Denis en 1852. L'évêque Bourget, lorsqu'il décide d'établir la nouvelle cathédrale dans le New Town, en bordure du cimetière catholique, fait alors preuve de grande clairvoyance. Il anticipe l'extraordinaire potentiel de développement du New Town alors en chantier et il impose, dans le secteur, une forte présence francophone. Le nouveau palais épiscopal est érigé en 1855, mais la construction de la cathédrale tarde, compte tenu de la résistance des fidèles à appuyer cet emplacement. Le prélat persiste et fait appel à l'architecte montréalais Victor Bourgeau. Il lui commande les plans d'une réplique, à près de la moitié de son échelle réelle, de la Basilique Saint-Pierre de Rome. Ce geste doit rappeler aux Montréalais l'importance du Saint-Siège au Vatican.

À la fin du XIX^e siècle, le paysage du New Town est marqué par la formalité des grands ensembles résidentiels, le square Dominion et la gigantesque cathédrale d'inspiration néo-baroque contrastant avec les nombreuses et modestes églises néo-gothiques pittoresques dont les flèches pointent vers le ciel. Aujourd'hui, l'église St. George et la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, situées de part et d'autre du square, témoignent encore, par leur architecture, de la dichotomie culturelle et religieuse qui caractérise Montréal à cette époque.

L'essor du New Town est rapide et le quartier atteint sa maturité vers 1875. Plusieurs facteurs contribuent toutefois à son érosion. Le square Dominion confère au secteur un pouvoir d'attraction renouvelé, les rives du square deviennent des adresses prestigieuses et la spéculation immobilière est grandissante. L'hôtel Windsor et la gare Windsor ne tarderont pas à s'y établir. Plusieurs fonctions économiques migrent de la vieille ville vers le haut du coteau, la vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine s'affermi, le tramway et le réseau ferroviaire des deux grandes compagnies de chemin de fer d'envergure nationale, le Canadien Pacifique et la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord, s'y implantent bientôt. Au cœur du New Town émerge le nouveau centre-ville de Montréal.



Les environs du square Dominion en 1878, à partir de l'hôtel Windsor, montrant le square non aménagé, l'église Erskine Presbyterian et le Montreal High School
Fonds W. Notman, Musée McCord



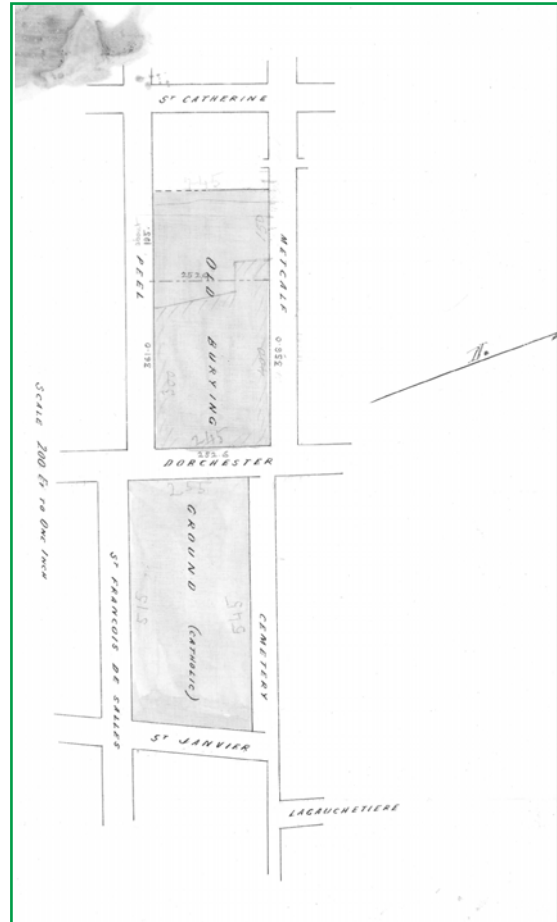
Avenue McGill College en 1865 montrant *Mount Royal Terrace* (1858-1859) et *Place Ste-Sophie* (1858-1859)
Fonds Walker, Musée McCord



Roxburgh Place transformé en établissement hôtelier, le Dominion square Hotel, date inconnue
Collection Gabriel Bodson

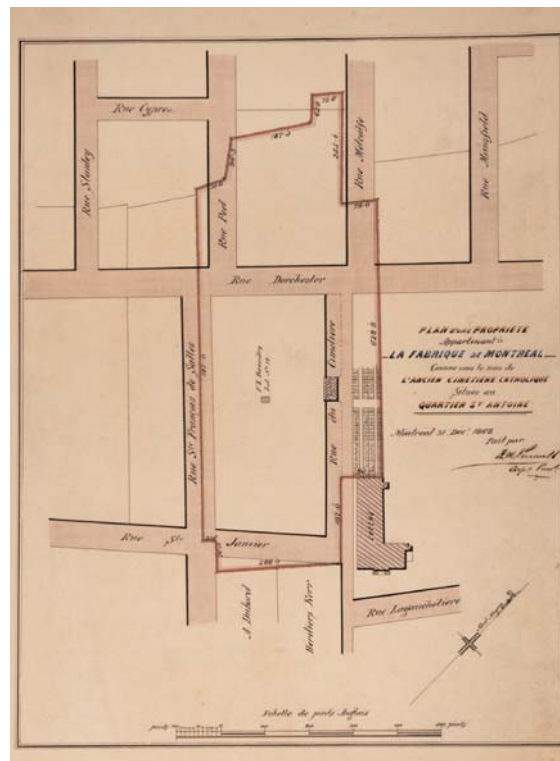


Montréal en 1866, le réservoir McTavish, le campus de l'Université McGill et la multitude de maisons terrasses du New Town
W. Notman, Ontario Archives



Tracé des rues autour de l'ancien cimetière Saint-Antoine
date inconnue
Archives de la Ville de Montréal

Plan d'une propriété appartenant à la Fabrique de
Montréal connue sous le nom de l'Ancien cimetière
catholique situé dans le quartier St. Antoine, Montréal,
H.-M. Perrault, 15 novembre 1867
Archives de la Division de la Géomatique de la Ville
de Montréal

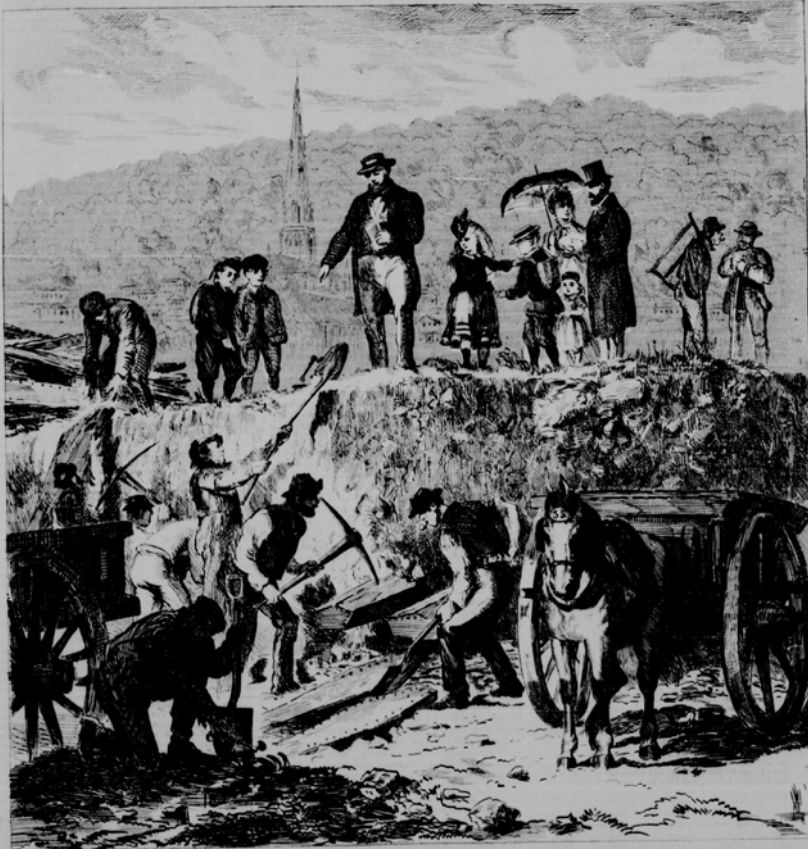


CANADIAN Illustrated News

Vol. III.—No. 21.

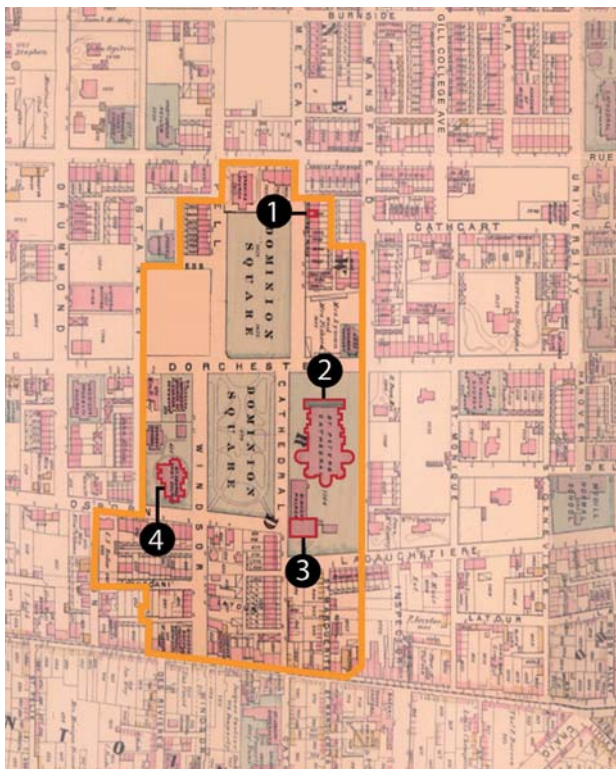
MONTREAL, SATURDAY, MAY 27, 1871.

SINGLE COPIES, TEN CENTS.
1/4 PER YEAR IN ADVANCE.



UNKEARTHING THE DEAD TO MAKE A WAY FOR THE LIVING. A SKETCH ON CEMETERY STREET, MONTREAL, BY OUR ARTIST.—SEE 3855 PAGE.

«Unearthing of the Dead to Make a Way for the Living. A sketch on Cemetery Street», Montreal
Canadian Illustrated News, 27 mai 1871, vol. 3, no. 21, p. 37



Témoins matériels

Forme urbaine

La première trame de rues et ruelles de Montréal incluant:

Le tracé des rues Stanley, Peel, Windsor (prolongement de l'actuelle rue Peel), Metcalfe, de la Cathédrale, Mansfield, Sainte-Catherine, Cypress, Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), Osborne jusqu'à Peel (ancienne rue Saint-Janvier et actuelle rue De La Gauchetière)

Le tracé des ruelles entre les rues Stanley et Peel et entre les rues Metcalfe et Mansfield

Le lotissement régulier des anciennes maisons terrasses Peel Terrace et Roxburgh Place, encore perceptible dans la partie nord du site (square Dorchester)

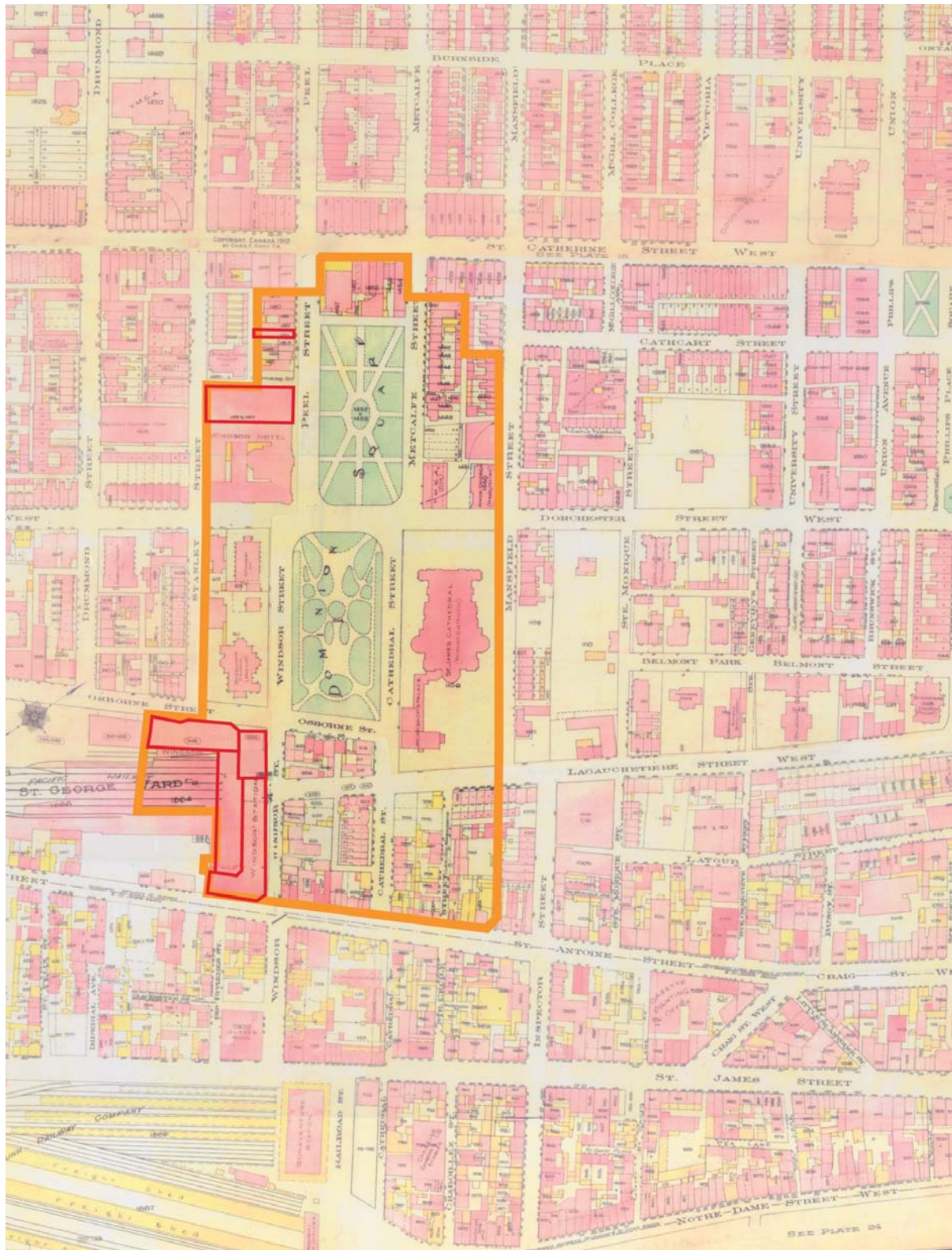
L'implantation pavillonnaire des bâtiments sur des cadastres remembrés dans la partie sud du site (place du Canada)

Bâtiments

1. 1237, rue Metcalfe, dernière maison de Roxburgh Place toujours existante, 1863
2. Cathédrale Marie-Reine-du-Monde, 1870-1878, 1885-1894
3. Palais cardinalice, 1855
4. Église St. George, 1869-1870, 1894

Square Dorchester et place du Canada

Travaux de nivellement, plantations et remplissage



D'après Charles E. Goad, *Atlas of the City of Montreal and Vicinity*, vol.1, 1912
Ville de Montréal

1876-1913

L'émergence d'un centre-ville nouveau

La confédération canadienne est née en 1867 et ses bénéfices économiques se font vite sentir, dans les années 1870 et 1880, à Montréal. Déjà, en 1861, la compagnie du Grand Tronc s'établit dans la gare Bonaventure, au square Chaboillez, quelque peu au sud du secteur à l'étude. Le Canadien Pacifique (CP) et la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord (plus tard amalgamée au Canadien National) ne tarderont pas non plus à gagner le nouveau centre-ville. Les différentes compagnies ferroviaires reliant Montréal aux grandes villes américaines se livrent une vive concurrence.

Au tournant du siècle ces trois compagnies de chemin de fer d'envergure nationale sont en synergie. Elles jouent un rôle important dans le développement économique et urbain du pays, de Montréal et, plus précisément, du New Town. La localisation de ces géants du réseau ferroviaire canadien, voire continental, se justifie en partie par l'attraction qu'exerce le prestigieux square Dominion et par la renommée du New Town, quartier par ailleurs en transformation puisqu'il présente une mixité de fonctions (résidentielle, commerciale, institutionnelle et religieuse).

Trois événements importants expliquent les modifications profondes qui touchent le secteur.

Le premier événement se produit en 1875, alors qu'un consortium portant le nom de Windsor Hotel Company, dont font partie les riches financiers Hugh Allan et Matthew Gault (fondateur de la compagnie d'assurance-vie Sun Life), achète l'îlot vacant à l'angle nord-ouest des rues Dorchester (René-Lévesque) et Windsor (Peel), juste en face du square Dominion. Il construit, en 1876-1878, l'hôtel Windsor, le plus grand et le plus luxueux de Montréal. C'est sans conteste un établissement digne des grandes villes d'Amérique du Nord. Largement inspiré des récents Palmer House et Sherman House, deux prestigieux hôtels de Chicago, le Windsor domine le quartier avec ses façades de six étages déployées à partir d'une grande tour marquant l'intersection des rues Windsor et Dorchester.

Le second événement se produit en 1887 lorsqu'à la surprise générale le Canadien Pacifique annonce la construction d'une nouvelle emprise ferroviaire venant de l'ouest, en bordure du coteau, vers la rue Windsor (l'actuelle rue Peel), de biais au square Dominion, dans un nouveau terminus et siège social appelé Windsor Street Station (gare Windsor). Il s'agit d'une entreprise aussi audacieuse que grandiose, encore inégalée à l'époque dans l'histoire de Montréal. L'architecture néoromane du bâtiment dessiné par l'architecte Bruce Price est un apport majeur à l'architecture montréalaise jusqu'ici principalement inspirée par la Renaissance italienne, le Second Empire français et le néogothique anglais. La localisation de la gare, mise en service en 1889, est tout aussi remarquable. En effet, les terminus ferroviaires se situent alors en basse ville : le Canadien Pacifique à l'est (gare Dalhousie, rue Berri) et le Grand Tronc à l'ouest (gare Bonaventure, square Chaboillez). La gare Windsor s'implante stratégiquement à proximité du Grand Tronc mais sur la crête du coteau pour déployer ses rails dans de nouvelles directions. La gare Windsor, face au prestigieux square Dominion, est aussi à proximité de l'hôtel du même nom. La synergie square-gare-hôtel crée un nouveau pôle d'attraction économique et touristique.

Le troisième événement a lieu en 1879, à proximité du secteur à l'étude. La terrasse Balmoral Place, construite en 1856 sur le côté nord de la rue Ste-Catherine, entre les rues University et Victoria, est démolie et remplacée par le Cathedral Block, un projet soutenu par les intérêts financiers de Hugh Allan. Il comprend une série de boutiques établies sur la rue Sainte-Catherine et une arcade centrale menant à une salle de spectacles, le Queen's Hall. Cet ensemble, ouvert en 1879 tout proche de l'hôtel Windsor et de la gare Windsor, est accessible par la ligne de tramway implantée sur la rue Sainte-Catherine depuis 1864. Cette conjoncture motive en partie le déplacement d'importants commerces de détail de la vieille ville vers le New Town.

Le square Dominion, jadis un square résidentiel, est maintenant promu au statut d'espace civique de premier plan. Il marque le cœur d'un centre-ville émergent. Son prestige est renforcé aussi par la présence d'un nouvel édifice monumental d'inspiration néo-romane, le YMCA, construit en 1890-1892, à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Dorchester, de même que par l'ouverture, en 1894, de l'impressionnante cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur (Marie-Reine-du-Monde). Le square Dominion devient, entre 1878 et 1889, le lieu par excellence de rassemblements, d'événements publics, de discours politiques, de concerts et, surtout, des carnivals d'hiver dont la réputation s'étend à l'échelle du continent. Les carnivals attirent jusqu'à 100 000 spectateurs provenant, principalement, de Boston, New York et Chicago. Le square Dominion, au seuil de la gare Windsor, est une véritable porte d'entrée au Canada. Des foules impressionnantes se rassemblent aussi devant l'hôtel Windsor pour célébrer la venue de plusieurs personnalités, notamment, la célèbre chanteuse Sarah Bernhardt et l'humoriste américain Mark Twain, de même que de plusieurs têtes couronnées.

Par ailleurs, le square Dominion accueille un des monuments célébrant sa gloire et l'apogée de l'Empire britannique. Cette vocation commémorative importante accentue sa dimension civique. En 1892, deux canons de la guerre de Crimée sont installés en bordure de la portion sud du square, près de la rue Dorchester. La vague commémorative québécoise et canadienne déferle ensuite sur le square. Elle soutient une tradition de commande publique d'œuvres d'art à des artistes et à des architectes de renom. En 1895, un monument à sir John A. Macdonald, commandé au sculpteur George E. Hill, est inauguré devant une foule de 15 000 Montréalais. En 1898, le Lion de Belfort, un monument-fontaine commémorant le jubilé de diamant de la reine Victoria (60^e anniversaire), est offert à la Ville par la Sun Life. En 1907, le monument Strathcona's Horse, érigé au centre de la partie nord du square, commémore la guerre impériale menée contre les Boers en Afrique du Sud en 1899. Il est réalisé par le sculpteur George E. Hill et les architectes Edward et William Maxwell.

En réponse à ces manifestations de loyauté envers l'Empire britannique, et aussi pour participer à la vague commémorative, la cathédrale se dote, en 1903, d'un monument en hommage à l'évêque Bourget, étroitement associé aux idées du Vatican. Il est réalisé par le sculpteur Louis-Philippe Hébert. Entre 1892 et 1900, treize statues sont érigées sur le parapet de la cathédrale. Elles rendent hommage aux saints patrons des paroisses qui ont participé au financement de sa construction. La dynamique entretenue par les catholiques francophones et les protestants anglophones montréalais à travers l'art commémoratif est toujours perceptible dans le paysage urbain du secteur à l'étude.

Au début du XX^e siècle, les agrandissements de l'hôtel Windsor et de la gare Windsor modifient sensiblement l'environnement urbain du square Dominion. En 1900-1906, l'aile Maxwell, conçue par les architectes du même nom, est greffée à la gare Windsor. Son imposante arcade de pierre déployée le long de la rue Osborne (De La Gauchetière en partie plus tard renommée avenue des Canadiens-de-Montréal) reprend le style néo-roman du premier corps de bâtiment dessiné par Bruce Price. En 1906-1908, l'annexe Windsor, dessinée par les architectes new yorkais Hardenbergh et Gilbert en collaboration avec la firme montréalaise Hutchison and Wood, déploie ses 472 chambres additionnelles sur le flanc nord de l'hôtel. L'hôtel est aussi doté de splendides salles de bal et d'une grande promenade intérieure dans la tradition Beaux-Arts, alors en vogue à New York, qui rappelle la Peacock Alley du célèbre Waldorf Astoria conçue par la même firme d'architectes.

Entre 1910 et 1912, le CP ajoute à la gare Windsor, côté sud, l'aile Painter, dessinée par l'architecte du même nom, toujours d'inspiration néo-romane. En 1913, une immense verrière abrite la grande salle des départs, dite salle des pas perdus. Onze voies ferrées sont aussi construites pour accueillir les trains provenant de Saint Jean, Québec, Boston, New York, Utica, Toronto, Chicago et Vancouver, et les multiples dessertes régionales et trains de banlieue. Avec sa grande tour de quinze étages, la gare devient le plus grand édifice de bureaux au Canada. Son gigantisme est à l'image de l'œuvre monumentale de sir Cornelius William Van Horne qui érige la plus vaste société de transport intégré au monde. Le CP relie le Canada d'un océan à l'autre par son réseau ferroviaire et fait le pont, par le

biais de ses deux flottes transocéaniques, avec l'Europe et l'Extrême-Orient.

La gare Windsor, qui abrite le siège social du CP, est le siège d'un pouvoir économique qui s'exerce bien au-delà des frontières canadiennes.

Durant les années 1876 à 1913, le secteur à l'étude cumule systématiquement les nouvelles fonctions d'un centre-ville naissant au détriment du prestigieux cadre résidentiel du New Town de Montréal. À proximité immédiate, la prestigieuse Banque de Montréal établit sa succursale bancaire en grès rouge d'inspiration néo-romane, la West End Branch, sur le site d'une partie de la Argyle Terrace (1857), au coin des rues Sainte-Catherine et Mansfield. En 1891, la conversion de l'église Erskine Presbyterian (1865), à l'angle des rues Sainte-Catherine et Peel, en commerces puis en cinéma est aussi un intéressant phénomène de recyclage de lieux de culte. En 1907, l'église Emmanuel Congregational (1877), à l'angle des rues Sainte-Catherine et Stanley, est elle aussi convertie en cinéma, le Lyric Hall. En 1912, l'église Dominion Square Methodist (1864), à l'angle des rues Dorchester et Windsor, devient un complexe commercial. Par ailleurs, en 1899, les maisons à l'angle des rues Sainte-Catherine et Metcalfe font place à l'hôtel Bellevue, disparu en 1927. Plusieurs autres immeubles sont aussi démolis pour agrandir les grands magasins de la rue Sainte-Catherine. C'est le cas, par exemple, du Cathedral Block (1879), démoli en 1903 pour permettre l'expansion du renommé Scroggie's. Plusieurs immeubles résidentiels sont aussi démolis ou recyclés en boutiques commerciales. C'est le sort que subissent, en 1900, Peel Terrace (1863) et Roxburgh Place (1863), à l'instar d'autres unités d'habitation implantées sur le flanc sud du square. La vieille ville n'est désormais plus le lieu de magasinage privilégié des Montréalais. À cet effet, c'est résolument vers la rue Sainte-Catherine que l'on se dirige.

Ces transformations profondes du New Town confirment l'émergence d'un nouveau centre des affaires. La migration des grandes entreprises commerciales et financières de la Cité vers le nouveau centre-ville jusqu'ici faiblement amorcée constitue un enjeu de développement économique et urbain qui s'intensifie au cours de la prochaine période historique.

En 1912, la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord s'installe à proximité de sa rivale, le CP. Pour se frayer un passage jusqu'au cœur du nouveau centre-ville, elle échafaude un projet d'une ampleur encore inégalée à Montréal. Le prestige du square et les ambitieux projets immobiliers du CP et de la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord/CN, qu'ils soient ou non réalisés, attirent d'autres acteurs influents dans la sphère économique canadienne qui quittent le centre des affaires de la vieille ville pour s'établir aux abords du square Dominion.



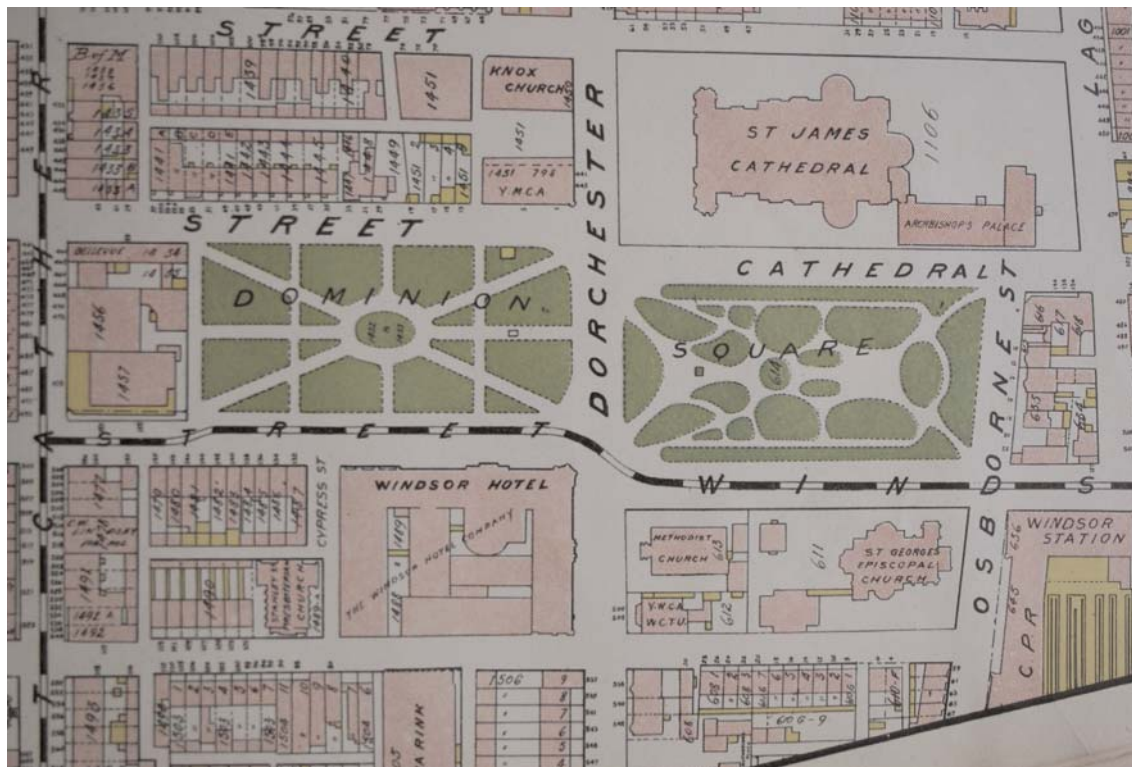
Montreal from the Windsor Hotel, panorama de six clichés de Notman & Sandham, 1878
Musée McCord



Montreal from the Windsor Hotel, panorama de six clichés de Notman & Sandham, 1878
Musée McCord



Le square Dominion en 1901
Archives du Canadien Pacifique



Atlas de Montréal, Pinsonneault, 1907
Ville de Montréal

WITNESS CARNIVAL NUMBER.



Édition 1887 du *Witness Carnival Number*
Ville de Montréal



Montreal Dominion Square, vers 1926
Album Massicotte, *Bibliothèque et Archives nationales du Québec*



La gare Windsor vers 1889
Archives du Canadien Pacifique



Inauguration du monument Macdonald, au square Dominion, 1895
Archives Notman, Musée McCord



La cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur (Marie-Reine-du-Monde), photo C.M. Johnston, vers 1933
Archives Nationales du Canada



L'hôtel Windsor et l'annexe Windsor vers 1908
Archives Notman, Musée McCord



La gare Windsor vers 1930
Archives du Canadien Pacifique



Témoins matériels

Forme urbaine

Ouverture de la rue Dominion square Place (actuelle rue du square Dorchester), 1901

Bâtiments

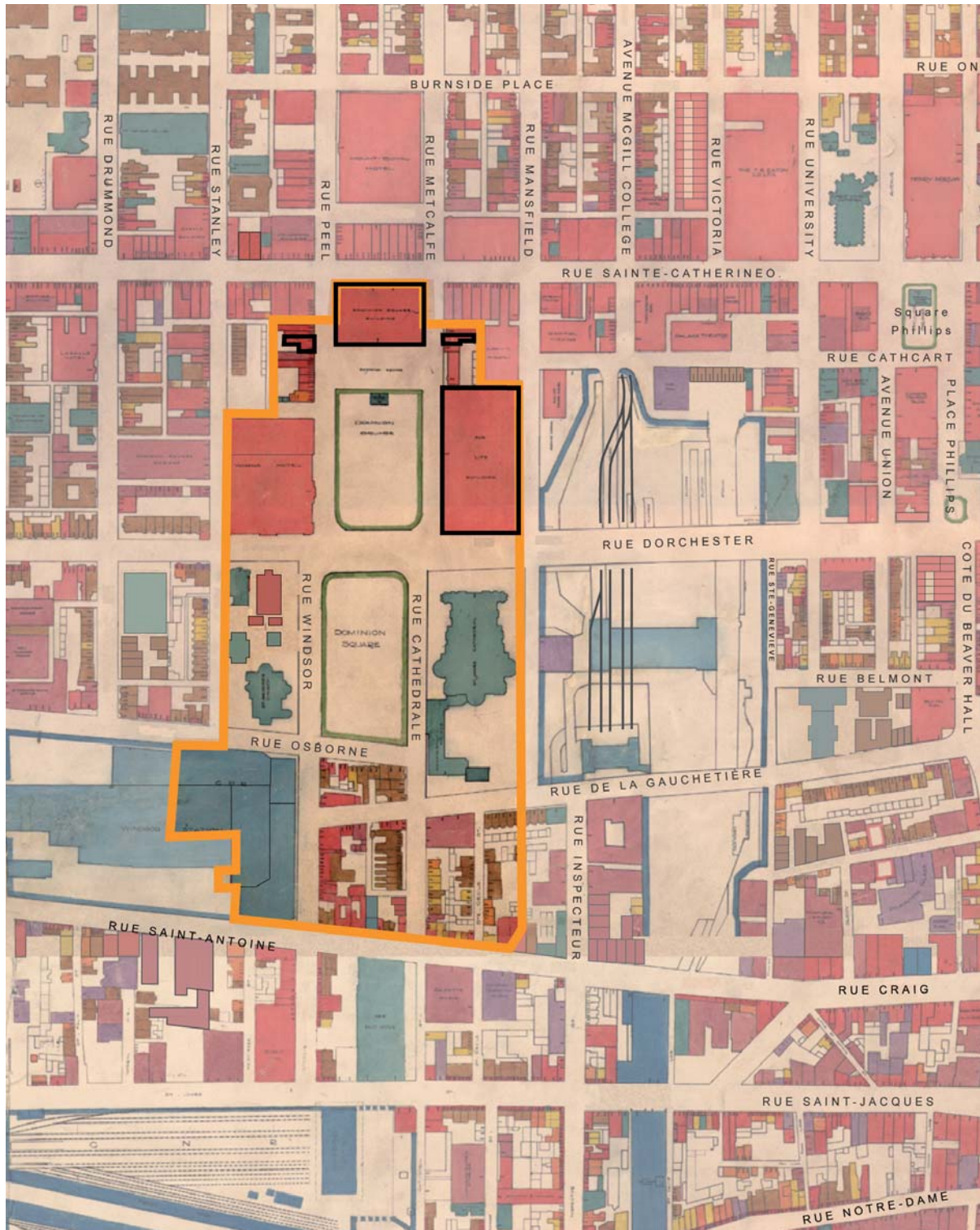
1. Gare Windsor, édifice Price, 1887-1889
2. Gare Windsor, aile Maxwell, 1900, 1906
3. Gare Windsor, aile Painter, 1910-1912
4. Gare Windsor, salle des pas perdus, 1913
5. Hôtel Windsor, annexe, 1906-1908
6. 1210 à 1212, rue Peel (partie de l'ancienne Peel Terrace), vers 1903

Square Dorchester et place du Canada

Réalisation des compositions paysagères du square Dominion parties nord et sud à partir de 1876

Oeuvres d'art et objets commémoratifs

Monument à sir John A. Macdonald, 1895
 Monument-fontaine Le Lion de Belfort, 1898
 Monument à la guerre des Boers, 1907
 Monument à Mgr Bourget, 1903
 Statuaire du parapet de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, entre 1892 et 1900



D'après un plan de Montréal réalisé en 1949 par le Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal
Ville de Montréal

1913-1933

L'affirmation du centre des affaires

Le début du XX^e siècle est un moment fort du développement économique du Canada. La prospérité du pays, comme celle de la métropole, semble assurée, notamment grâce à l'immigration – le Canada devient une destination privilégiée – et à la structuration du réseau ferroviaire. Les deuxième et troisième réseaux de chemins de fer transcontinentaux reliant le pays d'un océan à l'autre sont en construction. Les réseaux ferroviaires du Grand Tronc Pacifique et du National Transcontinental sont presque terminés et prêts à se joindre à celui du Grand Tronc. Celui de la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord est aussi presque terminé. Montréal accueille les sièges sociaux de ces compagnies de même que celui du CP.

Les compagnies ferroviaires jouent un rôle moteur dans le développement du secteur à l'étude et de ses environs immédiats, et contribuent grandement à affirmer sa vocation comme nouveau centre des affaires. L'année 1912 marque l'avènement d'un événement majeur et surprenant. Depuis neuf ans, la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord s'acharne à construire son réseau transcontinental et cherche désespérément un accès au centre-ville de Montréal pour y implanter un grand terminus. Le CP et le Grand Tronc en bloquent déjà, à partir de l'Ouest, tous les accès possibles. Plus particulièrement, la ligne originelle du Canadien Pacifique contourne le flanc de la montagne et monopolise l'accès à l'Est. Pour arriver à ses fins, la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord développe alors un ambitieux plan stratégique. L'excavation d'un tunnel ferroviaire est prévue sous le mont Royal à partir d'une nouvelle Model City, qui reste à construire au nord de la montagne (la future Ville Mont-Royal), le tout relié à un immense projet immobilier comprenant un terminus, des édifices à bureaux et un hôtel situé sur quatre îlots du New Town (le site correspondant aujourd'hui à un territoire s'étendant de Place Ville-Marie à Place Bonaventure). Le terminus projeté est localisé à deux rues de la gare Windsor. Les promoteurs du projet, William Mackenzie et Donald Mann, ont en effet des visées mondiales très semblables à celles du CP.

C'est ainsi que la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord acquiert les quatre îlots résidentiels compris entre les rues Cathcart et Saint-Antoine et entre les rues Mansfield et Sainte-Monique. En 1913, la compagnie dévoile l'esquisse de son immense complexe qui compte quatre édifices à bureaux de dix étages, chacun en forme de U, ainsi qu'une gare monumentale. Conçu par les architectes américains Warren & Wetmore, le projet témoigne des visées ambitieuses de la compagnie au regard du développement urbain de Montréal. Le monumentalisme du projet justifie, en effet, le recours aux services d'architectes connus comme les maîtres des projets ferroviaires urbains de l'époque aux États-Unis, lesquels importent à Montréal de nouvelles typologies urbaines et une expression architecturale d'inspiration Beaux-Arts. La compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord creuse le tunnel entre 1913 et 1916 et s'affaire à compléter sa ligne transcontinentale. La compagnie fait toutefois faillite en 1917 et le projet est reporté. Le tunnel est tout de même creusé, et complété par un terminus temporaire, le Tunnel Terminal, avec cinq voies ferrées, à l'angle des rues De La Gauchetière et Mansfield. Les catastrophes financières des chemins de fer Canadienne du Nord et Grand Tronc entraîneront leur nationalisation. Le gouvernement fédéral crée à cet effet le Canadien National (CN) en 1919. Les fils électriques des voies ferrées du tunnel sont vite posés et le service est inauguré en octobre de la même année.

Au même moment, un nouvel acteur d'envergure, la société d'assurance-vie Sun Life, quitte ses quartiers de la rue Notre-Dame pour établir son siège social au nouveau centre-ville, en bordure du square Dominion. En 1914-1918, alors que la guerre fait rage, elle érige sur le site de l'édifice du YMCA, rue Metcalfe, un bâtiment dont la prestance rivalise avec la cathédrale située juste en face. Conçu par les architectes torontois Darling & Pearson, l'édifice de sept étages d'inspiration Beaux-Arts, est imposant avec ses colonnes corinthiennes d'une hauteur de quatre étages. En 1923, l'édifice est agrandi vers l'arrière, selon les plans des mêmes architectes, sur le site rendu vacant par la démolition de l'église presbytérienne Knox. L'agrandissement est inauguré en 1926.

Durant les années 1920, la Sun Life connaît une expansion fulgurante. À la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, la Sun Life est la plus grande compagnie d'assurance-vie canadienne, et un acteur important à l'échelle des États-Unis, des Antilles, de l'Amérique Latine, de l'Extrême-Orient, et de la Grande-Bretagne. Avec le CP, la Sun Life est certainement l'une des réussites économiques majeures de cette période, ayant contribué à affirmer le statut de Montréal comme véritable métropole. La Sun Life entreprend alors, de 1927 à 1933, la construction d'un édifice aux proportions encore inégalées à Montréal. La firme Darling & Pearson est à nouveau mandatée pour concevoir un important agrandissement vers le Nord, sur la rue Metcalfe, suite à la démolition de sept unités d'habitation de Roxburgh Place (1863), et sur la rue Mansfield, suite à la démolition de Nith Place (1865). La composition recycle les constructions précédentes et l'immense tour de 26 étages, toujours d'inspiration Beaux-Arts, en forme de pyramide étagée, repose sur une colonnade corinthienne monumentale. La Sun Life comprend 4 500 employés et l'édifice occupe une superficie d'environ un million de pieds carrés (soit près de 93 000 m²). Il est connu comme le plus grand édifice de l'Empire britannique. Sa présence au square Dominion confirme le nouvel emplacement du centre-ville des affaires. Le commerce de détail et les bureaux de prestige y ont déjà largement pris place, les fonctions bancaires et de fiducie ne tardent pas à les rejoindre.

En 1927, les bâtiments constituant la façade nord du square Dominion sont démolis pour faire place à l'édifice Dominion Square. Ce projet novateur affirme aussi la vocation du nouveau centre-ville et définit son image. Construit entre 1929 et 1930, financé par un syndicat d'hommes d'affaires et occupé quelques mois seulement avant le krach boursier, l'édifice Dominion Square est une réalisation majeure des années 1920. C'est une manifestation du gigantisme qui caractérise les métropoles nord-américaines en ce début de siècle. C'est aussi une réalisation originale de l'édifice-bloc. La prestigieuse firme d'architectes montréalais, Ross & Macdonald, réinvente ici le rapport du bâtiment à la ville. Le Dominion Square s'élève sur seize étages. Les deux premiers abritent une prestigieuse galerie marchande conçue comme une rue à part entière et équipée d'escaliers mobiles, une nouveauté à Montréal. Les étages suivants logent des bureaux, et en sous-sol, autre nouveauté, quatre niveaux de stationnement pouvant accueillir jusqu'à 600 automobiles. Le titre du plus grand immeuble de bureaux commercial du Dominion est alors revendiqué pour ce bâtiment.

L'édifice Dominion Square consolide la vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine qui continue à se transformer. Plusieurs grands magasins de détail montréalais sont remplacés, ou agrandis. C'est le cas de Morgan's, Eaton's, Birks, Simpson's et Ogilvy's, pour ne mentionner que ceux-là. Les théâtres et les cinémas se multiplient également. Les tours des nouveaux immeubles à bureaux envahissent aussi rapidement le secteur et modifient son paysage urbain. À titre d'exemple, l'édifice Confederation (1927-1928), dont le nom évoque le 60^e anniversaire de la Confédération canadienne, atteint onze étages, tandis que l'Architects' Building (1930-1932) en a dix-sept.

Le secteur perd progressivement sa fonction résidentielle, et les quelques composantes des grands ensembles de maisons-terrasses qui subsistent sont transformées en maisons de chambres, en maisons de touristes, en commerces, salles de billard et de danse, tavernes ou restaurants.

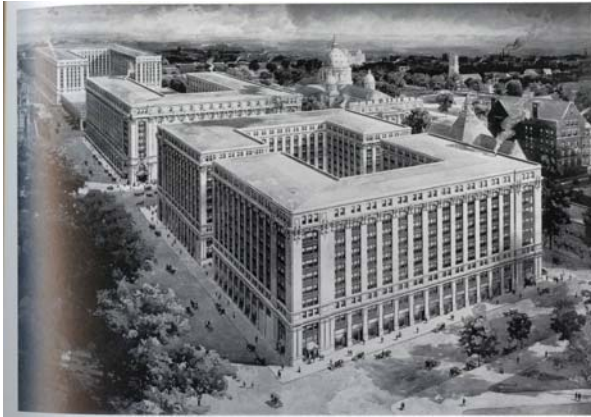
En 1924, le square Dominion reçoit un cénotaphe à la mémoire des soldats morts au champ de bataille de la Grande Guerre, qui vient s'ajouter aux autres œuvres déjà en place. Il est érigé par la Women's and Men's Canadian Club dans la partie sud du square (l'actuelle place du Canada). Le square accueille aussi un monument au poète écossais Robert Burns réalisé par G. A. Lawson en 1930. La fontaine de la Sun Life est relocalisée devant le siège social de la compagnie. Elle cède sa place, en 1953, au monument à sir Wilfrid Laurier, une œuvre d'Émile Brunet. Le monument dédié au premier ministre francophone et celui dédié à sir John A. Macdonald, premier ministre anglophone, se font face, respectivement, sur les portions nord et sud du square. Ce geste éloquent clôt le programme commémoratif du square Dominion.

C'est en 1929 que sir Henry Thornton, président du CN, annonce, avec l'appui du gouvernement fédéral libéral de Mackenzie King, un projet grandiose, d'une ampleur inégalée à Montréal. Thornton prévoit élargir les quatre îlots acquis par le Canadien Nord vers l'Est, depuis la rue Sainte-Monique jusqu'à la rue Sainte-Geneviève (University), entre les rues Cathcart et Saint-Antoine. Il nourrit l'ambition d'y ériger un grand ensemble immobilier englobant, outre un terminus ferroviaire, une quinzaine d'édifices à bureaux et un hôtel de luxe où logerait le nouveau siège social du CN. Ce projet comprend aussi un viaduc de deux étages qui raccorde le tunnel construit par la compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord aux actifs de l'ancien Grand-Tronc, notamment le pont Victoria et la ligne ferroviaire principale.

Le projet démarre en 1930 et le CN excave la quasi-totalité du site, à partir de la bouche du tunnel, entre les rues Mansfield et University. Il est interrompu lorsque le gouvernement met fin à ses investissements. À part l'énorme trou béant qu'il laisse au centre-ville, le tunnel et le grand viaduc construits en 1930-31 sont les seules réalisations notables du CN. Le Tunnel Terminal, rue De La Gauchetière, reste en service, de même que les cinq voies qui passent par le tunnel. Un pont est jeté sur le site excavé, pour prolonger la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque).

L'annonce du projet du CN avive les ambitions de sa rivale, le CP. Cette même année, son président, sir Edward Beatty, monte aussi un projet immobilier d'envergure, digne de la société de transport la plus importante au monde. Il confie alors aux architectes Fellheimer & Wagner, qui ont conçu l'immense gare ferroviaire de Buffalo, le mandat d'élaborer, à Montréal, le plus vaste projet de terminus jamais réalisé. Les esquisses réalisées révèlent un programme architectural ambitieux positionnant un gigantesque gratte-ciel de facture moderne d'une trentaine d'étages accessible par une grande colonnade semblable à celle de la basilique Saint-Pierre de Rome. Le projet s'approprie la partie sud du square Dominion. Élaboré dans le contexte économique trouble de 1930, il ne verra jamais le jour. Les grands projets du CN et du CP, même s'ils ne sont pas réalisés, ont été largement médiatisés. Ils ont, nul doute, nourri l'imaginaire collectif et renforcé l'image prestigieuse du centre des affaires émergent. Aucun autre projet de développement significatif n'est avancé dans la décennie suivante pour le secteur du square Dominion.

Entre 1912 et 1932, le nouveau centre des affaires se transforme, à l'instar des grandes villes américaines, avec, notamment, la manifestation du gigantisme et celle de nouvelles expressions architecturales qui contrastent avec les modèles européens du XIX^e siècle ayant inspiré la conception de l'église anglicane St. George, de la cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur (Marie-Reine-du-Monde), de la gare Windsor et de l'hôtel Windsor. L'architecture des édifices Dominion Square, de la Sun Life et des projets du CN et du CP s'inspirent résolument des nouveaux projets états-uniens de l'époque, ceux, notamment, de New York, Boston, Buffalo, Cleveland, ou Chicago.



Projet du Canadien Nord, 1913
Université Columbia



Projet du Canadien National, 1929
Université McGill



Pont de la rue Dorchester, 1918
W Notman, Musée McCord



Excavation du site du Canadien National, 1929
Université McGill



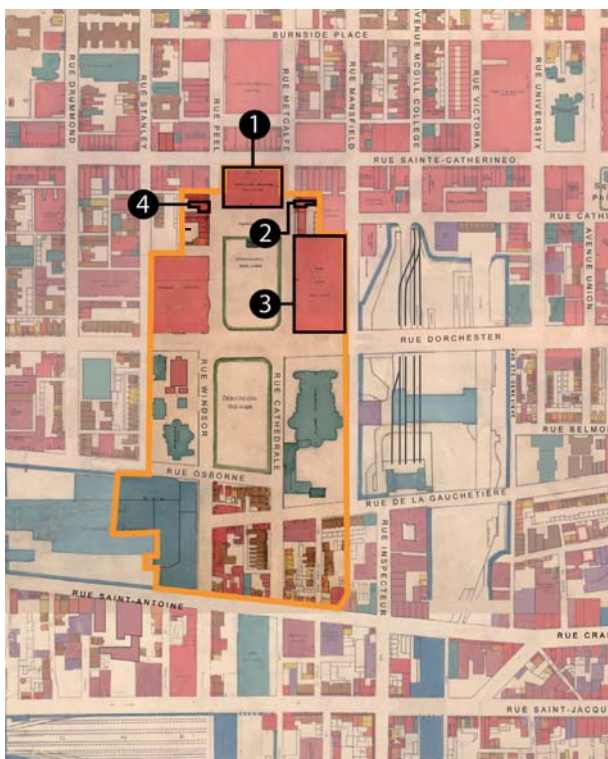
Projet du Canadien Pacifique, 1930
Archives du Canadien Pacifique



Rue Sainte-Catherine, vers 1930
Archives du Canadien Pacifique

Square Dominion, 1937
Archives du Canadien Pacifique





Témoins matériels

Forme urbaine

Perte d'une bande paysagère au nord du square en 1929 pour la construction de l'édifice Dominion Square et de son stationnement

Bâtiments

1. Édifice Dominion Square, 1928-1929
2. 1243 à 1245, rue Metcalfe, Taverne Dominion, 1928
3. Édifice de la Sun Life, 1914-1918, 1923-1926, 1933-1937
4. 1220 à 1224, rue Peel, (partie de l'ancienne Peel Terrace), vers 1926

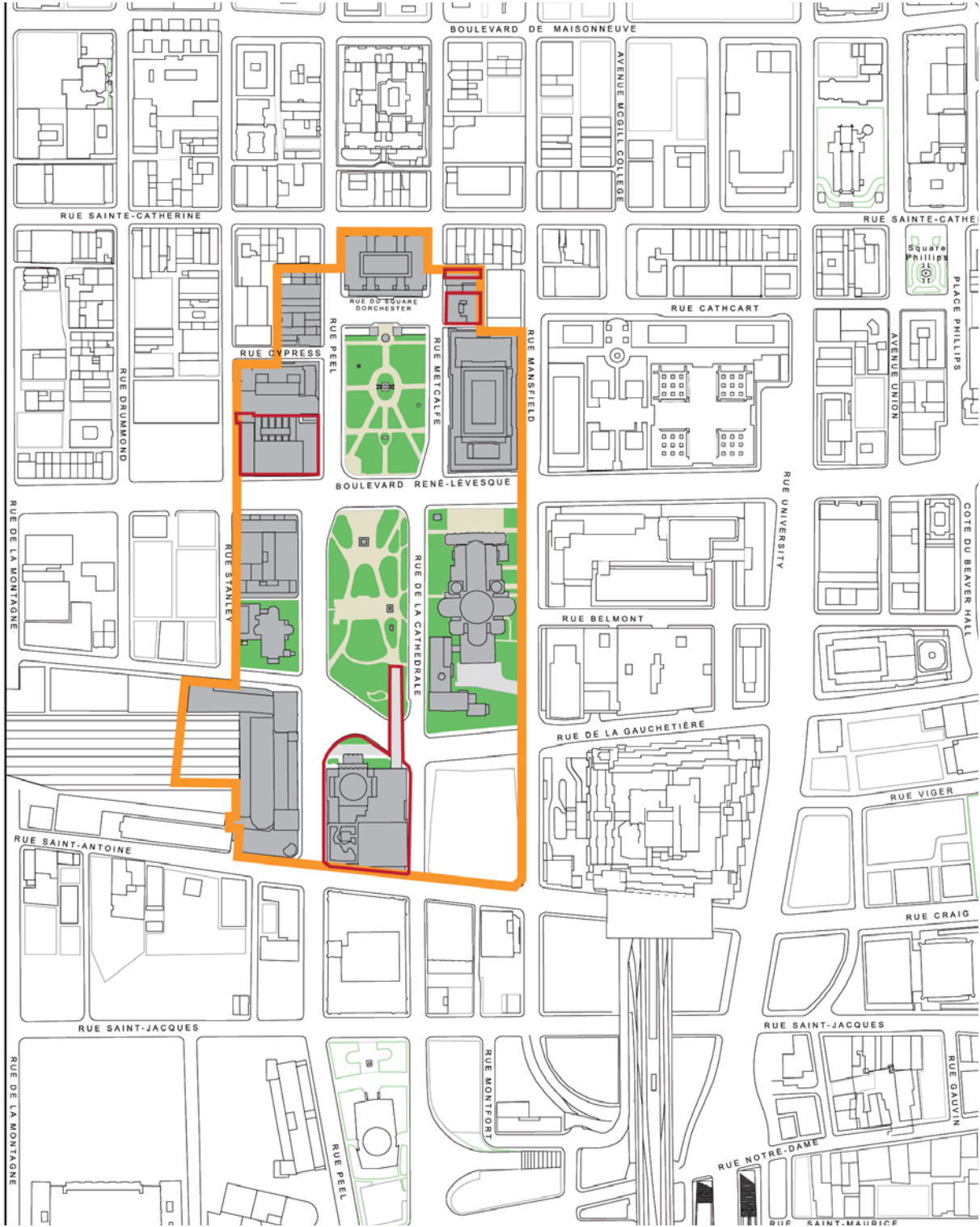
Square Dorchester et place du Canada

Vespasienne, 1931

Œuvres d'art et objets commémoratifs

Monument aux braves de Montréal (cénotaphe), 1924

Monument à Robert Burns, 1930



D'après le plan d'occupation du sol de Montréal en 1970
Ville de Montréal

1933-1967

L'essor du modernisme

Après une quinzaine d'années d'un sérieux ralentissement de l'activité constructive causé par la crise économique et par la Seconde Guerre mondiale, le développement urbain aux abords du square Dominion et des gares reprend. Il est porté par une croissance économique sans précédent, relancée pendant le conflit, alors que Montréal s'était affirmée à la fois comme une base arrière aux services des armées et comme tête de pont du ravitaillement aérien. C'est dans ce contexte qu'avec l'appui du CN, Montréal accueille l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le développement urbain prend une nouvelle envergure grâce à l'ambition de promoteurs immobiliers étrangers et locaux et de leurs partenaires, les banques et les industries. Ces changements se produisent avant même que la Révolution tranquille modifie en profondeur le Québec. La décennie des années 1960 est en effet contrastée en regard de l'évolution de la ville. Tandis que s'amorce le déclin industriel de Montréal, sa position dominante dans les réseaux de transport est compromise par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Aussi, le transport ferroviaire baisse au profit du transport routier. Montréal demeure toutefois un centre financier important, malgré la prépondérance acquise par Toronto. Elle profite de sa réputation persistante de métropole du Canada pour devenir l'hôte de l'Exposition universelle de 1967. La préparation de cette manifestation stimule les grands projets qui sont au cœur de la stratégie du maire Jean Drapeau, solidement installé au pouvoir à partir de 1960, visant à faire de Montréal une grande ville moderne.

Dans la foulée du krach boursier de 1929, la réalisation des grands projets urbains envisagés par les compagnies ferroviaires est suspendue. Le CN, qui a amorcé le chantier de la gare Centrale, a néanmoins construit, en 1931, le viaduc reliant le pont Victoria à la ligne du Grand Tronc. La gare Centrale est érigée, quelques années plus tard, entre 1936 et 1943, dans le cadre d'un programme public de résorption du chômage. Le grand hall de ce bâtiment est de taille relativement modeste et sa localisation, au milieu du quadrilatère et en contrebas de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque), établit le niveau de départ du futur Montréal souterrain. La gare Centrale est conçue comme la première pièce d'un grand ensemble visant la mise en valeur de la propriété du CN dont le modèle est cette fois le Rockefeller Center à New York.

Le premier immeuble bâti dans le secteur est l'hôtel Laurentien (1947-1948). Il s'élève en bordure de la rue Peel, face au square Dominion, qui avait été réaménagé en 1941 à l'initiative de la Ligue du progrès civique. Par ailleurs, en 1947, le département d'architecture du CN, en collaboration avec l'administration municipale, précise la fonction, le gabarit et la facture architecturale des bâtiments à ériger autour de la gare afin de procéder à la construction du siège de l'OACI (1947-1950) qui sera aussi celui de l'Association internationale du transport aérien (IATA). En plus d'abriter les premières organisations internationales établies à Montréal, le bâtiment accueille le siège social des Lignes aériennes Trans-Canada (filiale du CN et future Air Canada) ainsi que les comptoirs de plusieurs compagnies aériennes. Il est encore un point de départ pour les passagers qui s'envolent de l'aéroport de Dorval inauguré en 1941. Dans ce contexte, alors que les problèmes de circulation s'aggravent avec la multiplication des véhicules automobiles, il devient impératif de faciliter l'accès aux gares. En 1948, l'administration municipale, dotée d'un Service d'urbanisme depuis 1941, entreprend enfin l'élargissement de la rue Dorchester et modifie, en 1953, le plan de zonage afin de favoriser la construction en hauteur. Cette modification est conforme à l'esquisse préliminaire du plan d'urbanisme déposé en 1944.

Suivent, en 1954, l'ouverture du chantier de l'hôtel Le Reine Elizabeth sur la rue Dorchester, au coin de Mansfield, le premier hôtel ferroviaire moderne au Canada et, en 1955, celui du Terminal Centre Building sur la rue Peel, une première réalisation dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine du CN issue de la collaboration avec l'entreprise privée. La même année, un partenariat bien plus ambitieux se prépare, suite aux contacts pris avec le grand

promoteur immobilier new-yorkais William Zeckendorf. Celui-ci se montre intéressé par l'exploitation des droits aériens des voies ferrées du CN, du moins ceux du quadrilatère le plus proche de la principale artère commerciale de Montréal, la rue Sainte-Catherine. La firme Webb & Knapp révisé le plan d'ensemble élaboré par le CN, en collaboration avec le Service d'urbanisme de Montréal et son consultant, l'urbaniste français Jacques Gréber, lequel proposait un traitement monumental du complexe de la gare Centrale axé sur l'avenue McGill College et le sommet est du mont Royal. Embrassant l'ensemble de la propriété du CN, le plan conçu avec la collaboration de I. M. Pei & Associates trace le projet préliminaire de Place Ville-Marie. Celui-ci est modifié alors que Zeckendorf trouve le locataire principal de la tour : la Banque Royale du Canada (RBC), qui y déménage son siège social de la rue Saint-Jacques.

L'arrivée de Zeckendorf provoque des réactions dans le milieu immobilier montréalais et certains veulent lui faire concurrence. Lionel Rudberg, par exemple, s'affaire à ériger un gratte-ciel en face de Place Ville-Marie, à l'angle sud-est des rues Dorchester et University, avec pour principal locataire la Canadian Industries Limited (CIL). L'immeuble est conçu par l'une des plus grandes agences d'architecture américaines, Skidmore, Owings & Merrill.

Par ailleurs, autour du square Dominion, des financiers achètent l'hôtel Windsor en vue de démolir la partie la plus ancienne, incendiée. Sur ce site, la Banque Canadienne Impériale de Commerce (CIBC) fait ériger une fine tour dont le sommet devait dépasser celui de la BRC. Elle est dessinée par l'architecte torontois Peter Dickinson. Sur la petite esplanade aménagée à l'intersection des rues Dorchester et Peel, est installée une œuvre du grand sculpteur anglais, Henry Moore : *Three Pieces Reclining Figure*.

Ayant reconquis de façon éclatante le pouvoir en 1960 avec un parti réorganisé, Jean Drapeau, secondé par Lucien Saulnier, met en œuvre une politique de grands projets. En 1962, le métro est mis en chantier. Les deux principales lignes enserrant le nouveau centre-ville en passant respectivement à hauteur du boulevard De Maisonneuve et de la rue De La Gauchetière. Un événement inattendu stimule ensuite le développement urbain de Montréal. En novembre 1962, le Bureau international des expositions (BIE) confie la responsabilité au gouvernement du Canada d'organiser la prochaine exposition universelle à Montréal. Afin d'accueillir les visiteurs, les trois paliers de gouvernement collaborent enfin pour moderniser les grandes infrastructures routières. L'autoroute Bonaventure est construite pour desservir le site de l'exposition. L'autoroute est-ouest, dont le tunnel sous le centre-ville frôle le territoire à l'étude, ne le sera qu'au début des années 1970, étant donné, notamment, la surchauffe des secteurs de l'immobilier et de la construction.

L'implantation de la manifestation internationale sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame réoriente le développement urbain du centre-ville qui s'était jusqu'alors concentré le long de la rue Dorchester. Les compagnies ferroviaires en profitent pour relancer leurs projets. Le CN loue à un promoteur ses derniers droits aériens pour construire un centre de congrès et de commerce au sud de la rue De La Gauchetière, la Place Bonaventure (1964-1967), couronnée par un hôtel. Le CP développe le quadrilatère qui jouxte la gare Windsor, face au square Dominion : il y construit le complexe Place du Canada (1964-1967). C'est le dernier à ériger des tours (l'une de bureaux, l'autre abritant l'hôtel Château Champlain) sur un sol artificiel. Le toit du basilaire du complexe sur lequel sont posées les tours est aménagé, et il est relié, par une passerelle, au square Dominion récemment réaménagé et dont la portion sud est renommée place du Canada.

La période a vu le plein essor du centre-ville moderne de Montréal avec la réalisation et l'achèvement de la rénovation urbaine de la gare Centrale par le CN et ses partenaires privés, la construction de plusieurs gratte-ciel qui ont changé la silhouette de la ville, et la modernisation des infrastructures de transport par les autorités publiques. Ces grands projets immobiliers de facture architecturale résolument nouvelle et diversifiée, sont des jalons importants dans la pénétration du modernisme au Canada. Ayant nécessité d'importants remembrements fonciers et plusieurs ajustements au tracé des rues, ils ont transformé la morphologie urbaine. Si les tours de la BRC, de la CIBC et de

Place du Canada s'affirment comme des objets dans l'espace, sans pour autant être totalement indifférentes à leur contexte, les autres bâtiments respectent l'alignement des rues. Ce qui fait l'originalité de Montréal, c'est le réseau de circulation complexe et hautement technologique qui irrigue le nouveau centre-ville, bouleversant le rapport traditionnel qu'entretiennent entre eux les immeubles et l'espace public. Cette caractéristique a retenu l'attention de la critique architecturale internationale des années 1960 qui voyait dans Montréal « la ville du futur », et elle trouve son origine autant dans la topographie particulière de cette partie de la ville coincée entre le fleuve et la montagne, que dans les projets ferroviaires qui l'ont reconfigurée.



Le centre-ville vu du mont Royal au début des années 1950
Ville de Montréal



Le centre-ville dans les années 1950
Ville de Montréal



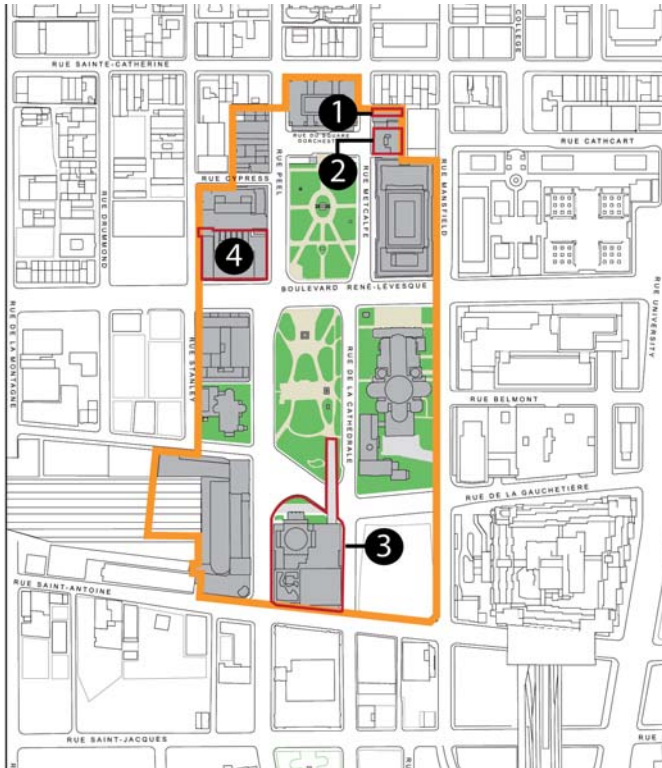
Le centre-ville vu du mont Royal, vers 1960
Ville de Montréal



L'édifice de la CIBC vers 1967
Ville de Montréal



Place du Canada, vers 1967
Archives du Canadien Pacifique



Témoins matériels

Forme urbaine

Remaniement de la voirie au sud du square et construction de la passerelle reliant la place du Canada au complexe Place du Canada, 1965

Élargissement de la rue Dorchester, début des années 1950

Élargissement des rues Peel et de la Cathédrale et modifications de la géométrie du square aux intersections du boulevard René-Lévesque et des rues Peel et Metcalfe et du boulevard René-Lévesque et des rues Peel et de la Cathédrale, 1968

Perte d'une lisière paysagère de la portion nord du square Dorchester, 1986

Bâtiments

1. 1247 à 1249, rue Metcalfe, 1951-1952
2. Stationnement Avis, 1960, 1964
3. Complexe Place du Canada, 1964-1967
4. Banque Canadienne Impériale de Commerce, 1959-1962

Square Dorchester et place du Canada

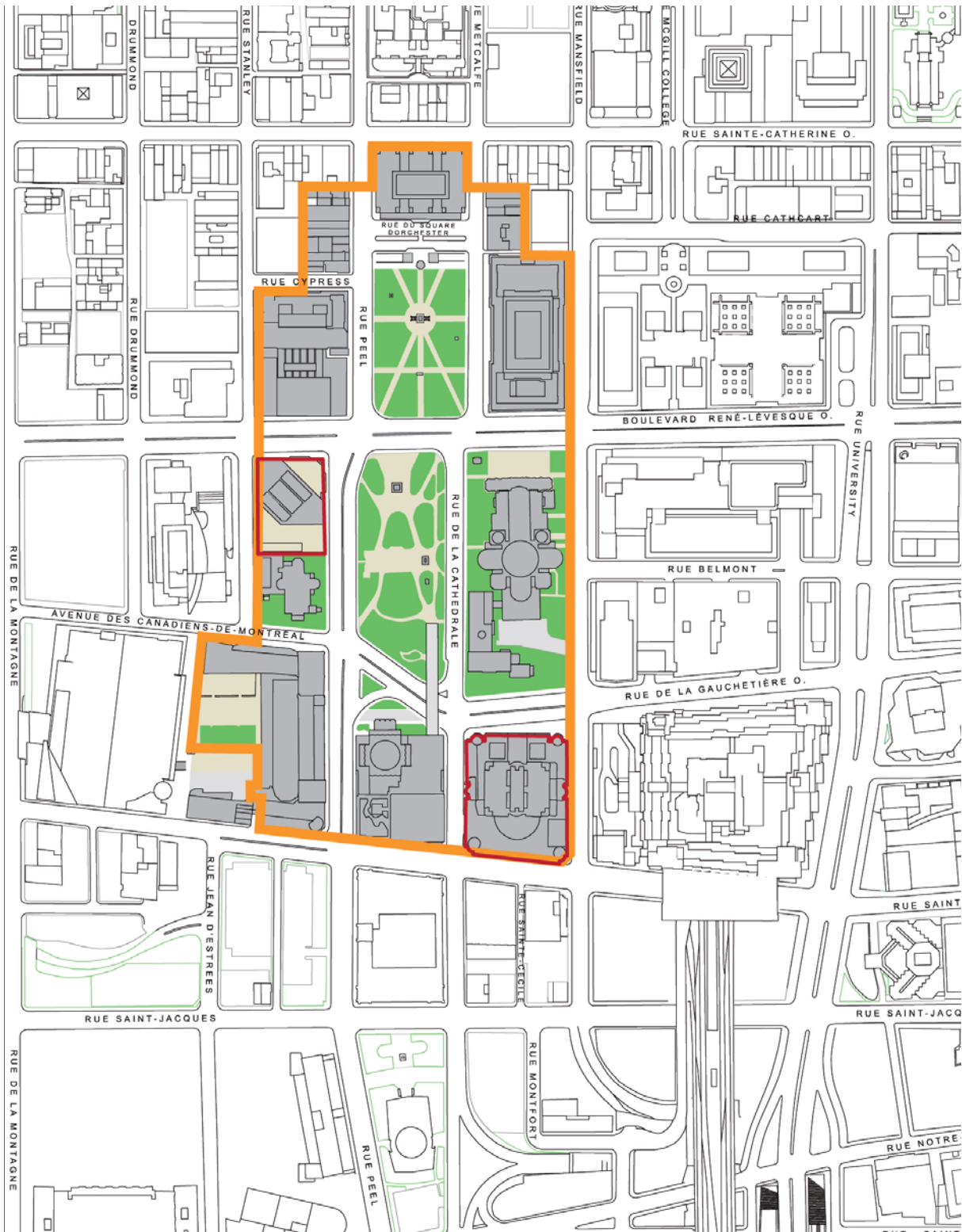
Changement du toponyme Square Dominion pour place du Canada, 1966

Déplacement du Lion de Belfort et installation du monument à sir Wilfrid Laurier nécessitant la modification de l'allée centrale et des parterres est de la portion nord, 1953

Oeuvres d'art et objets commémoratifs

Monument à sir Wilfrid Laurier, 1953

Installation du canon du Régiment royal de l'Artillerie canadienne, 1962



D'après le plan d'occupation du sol de Montréal en 2008
Ville de Montréal

1967-2011

La consolidation du territoire

Sous le long règne du maire Jean Drapeau, les grands projets – initiés par les entreprises privées ou par les autorités publiques – sont le moteur du développement urbain. Après Expo 67, Montréal est la ville hôte des Jeux de la XXI^e Olympiade en 1976. Néanmoins, les années 1970 sont difficiles pour la métropole. Sa position dominante à l'échelle continentale est définitivement perdue au profit de Toronto à la suite du vieillissement de ses structures industrielles, et surtout, de la réorientation des échanges internationaux vers le Sud et les États-Unis et bientôt vers l'Ouest et l'Asie. Son dynamisme repose de plus en plus sur le secteur des services. Alors que dans les années 1980 les grues s'élèvent à nouveau en bordure de la place du Canada, les projets réalisés sont générés par des entreprises québécoises qui ont profité de la Révolution tranquille pour grandir et, ensuite, de la libéralisation de l'économie pour se diversifier et étendre leurs activités à l'échelle du Canada, voire du monde. Depuis les années 1970, les promoteurs immobiliers doivent toutefois tenir compte de plus en plus des réactions citoyennes nées, entre autres, en opposition à la destruction du patrimoine urbain. Leurs revendications teintent la politique municipale à partir de 1986, et l'arrivée au pouvoir du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) dotera la Ville de son premier Plan d'urbanisme en 1992, document qui sera actualisé douze ans plus tard par l'administration Tremblay.

Dans le secteur à l'étude, un autre projet d'envergure est projeté après Expo 67 mais il ne se concrétise pas. Il s'agit du Dominion Center (1968-1969), dessiné par le célèbre architecte Mies van der Rohe, un ensemble de bureaux et de logements censé remplacer l'édifice Dominion Square et l'hôtel Mont-Royal et qui implique des démolitions massives. Ce contexte démontre bien l'attraction qu'exerce le cœur du nouveau centre des affaires et l'ambition des promoteurs en regard de son développement.

En 1970, le ministère de la Voirie du Québec met en chantier l'autoroute Ville-Marie qui passe en tunnel sous le centre-ville à hauteur de la rue Saint-Antoine, chantier contesté, avec une voie rapide dont les accès se trouvent dans le prolongement des rues Stanley, de la Cathédrale et Mansfield.

Au début de la décennie, le CP s'était confronté à ce qui est considéré comme la première lutte organisée en faveur du patrimoine urbain de Montréal. En 1970, le CP poursuit ses opérations de rénovation urbaine en lançant un grand projet sur le quadrilatère délimité par le boulevard Dorchester (René-Lévesque) et les rues Peel, Saint-Jacques et de la Montagne. Ce projet implique la démolition de la gare Windsor (1887-1889) et de ses agrandissements, ainsi que celui de l'hôtel Laurentien (1947-1948). La volonté du CP de démolir la gare Windsor devenue obsolète, dans le cadre d'un vaste projet immobilier qui comprend la rénovation du front Ouest de la place du Canada jusqu'aux rues Drummond et Saint-Antoine, est contestée. Il suscite de vives réactions de la part de la population et il est abandonné en 1977. Si le terminus ferroviaire déclaré d'importance historique nationale par la Commission des monuments et lieux historiques du Canada en 1975, est sauvé, il n'en va pas de même pour l'hôtel Laurentien qui, après être resté ouvert le temps des Jeux olympiques, disparaît sous le pic des démolisseurs en 1977 malgré les protestations.

C'est sur ce terrain dégagé qu'est érigée la tour de La Laurentienne en 1982-1986, à l'initiative de Bernard Lamarre, président de Lavalin, la plus importante firme d'ingénierie au Canada. Celui-ci avait de grandes ambitions, puisqu'à peine installé dans le nouvel édifice réalisé en association avec le CP et le Groupe La Laurentienne, une entreprise originaire du Québec œuvrant dans les assurances et la finance, il démarre un autre projet. En 1988, la filiale immobilière de Lavalin introduit une demande de permis pour construire la plus haute tour de Montréal sur le vaste terrain vacant situé derrière la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, entre la Place Bonaventure et la Place du Canada. Ce projet, tout comme celui de la tour IBM-Marathon, tout aussi haute, est finalement accepté par le Conseil municipal, une décision qui déçoit ceux qui avaient espéré voir se développer une ville d'échelle plus hu-

maine suite à l'élection du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) en 1986. Le 1000 De La Gauchetière se démarque des complexes modernistes par son style, mais aussi par son intégration d'équipements publics et non plus seulement commerciaux.

Mais alors que la production bâtie trouve un nouveau dynamisme, celle-ci n'est plus concentrée autour du square et des gares; elle se manifeste à la marge du centre-ville moderne et, plus loin, à la périphérie de la ville. Sur la rue De La Gauchetière, à l'est d'University, est construit le complexe Bell-Banque Nationale (1979-1983) et, au nord de la rue Sainte-Catherine, à proximité du métro, plusieurs grands immeubles de bureaux sont érigés, complétés pour certains par une galerie de boutiques : par exemple, le long de l'avenue McGill College enfin élargie et aménagée, l'édifice BNP Paribas (1981), la tour Mercantile (1983), Place Montréal Trust (1988), et, plus à l'est, à l'arrière de la cathédrale Christ Church (1856-1859), la Maison des Coopérants (1985-1988). Par ailleurs, le Vieux-Montréal est revitalisé suite à une entente établie en 1979 entre le ministère des Affaires culturelles du Québec et la Ville de Montréal.

Cependant, dès les années 1980, la construction nouvelle n'est plus le seul mode d'intervention; plusieurs édifices anciens sont réhabilités ou encore restaurés. En 1986, l'annexe de l'hôtel Windsor (1906-1908) est restaurée et agrandie. Dans les années qui suivent, l'édifice Sun Life (1914-1918, 1923-1926, 1927-1933) bénéficie d'un traitement semblable. En 1988, la base de l'édifice Dominion Square (1928-1929) est agrandie pour accueillir le Centre Infoturiste. Cette intervention nécessite le déplacement de l'entrée au stationnement souterrain. Ces travaux empiètent sur la voie publique et le square est amputé d'une large partie de sa superficie ce qui altère le dessin de sa portion nord de manière significative.

Par ailleurs, devant la concurrence des nouveaux complexes, les propriétaires de bon nombre d'édifices bâtis un quart de siècle plus tôt sont poussés à les rénover. Ainsi, en vue de son 30^e anniversaire, Place Ville-Marie (1957-1966) est mise au goût du jour, tout comme la tour de la CIBC (1959-1962) dont la petite place publique au coin du boulevard René-Lévesque et de la rue Peel est intégrée au hall d'entrée agrandi. Pour la majorité des citoyens, ces altérations sont des améliorations; l'architecture moderne qui est associée à la destruction de la ville ancienne n'étant plus appréciée que par une minorité.

Dans le premier Plan d'urbanisme dont se dote Montréal en 1992 suite à un vaste processus de consultation publique, le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie identifie le secteur à l'étude comme secteur patrimonial de valeur exceptionnelle. Douze ans plus tard, il est reconnu comme un secteur significatif et identifié comme site du patrimoine potentiel. En décembre 2004, l'arrondissement Ville-Marie modifie son règlement d'urbanisme afin d'identifier dix immeubles d'intérêt du patrimoine moderne, dont la tour de la CIBC (1959-1962) et l'hôtel Château Champlain (1964-1967). À proximité immédiate du secteur à l'étude, on érige Place Ville-Marie (1958-1966) et Place Bonaventure (1964-1967).

La position du secteur dans l'économie et l'écologie de la ville a bien changé depuis les années 1960. L'avenue McGill College, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port ont été réaménagés et, plus récemment, le Quartier international a été développé aux abords du square Victoria et sur la tranchée de l'autoroute Ville-Marie. Aussi, les réseaux piétonniers souterrains de l'ouest et de l'est de la ville ont été intégrés dans le RÉSO. Celui-ci s'étend du nord au sud, de la rue Sherbrooke au square Victoria, et de l'est à l'ouest, du Palais des congrès à la gare Windsor et au Centre Bell (le grand complexe sportif de la métropole construit en 1993-1996 sur la section sud-ouest du site ferroviaire, une partie des voies ainsi que l'aile ouest de la gare ayant été démolie). En 2009, la gare Windsor est classée monument historique, après avoir été désignée en 1975 Lieu historique national du Canada et en 1990 gare ferroviaire nationale.

En 2008, le *Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada* est élaboré. Les travaux débutent en 2009. En 2011, le processus de constitution du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada est amorcé.

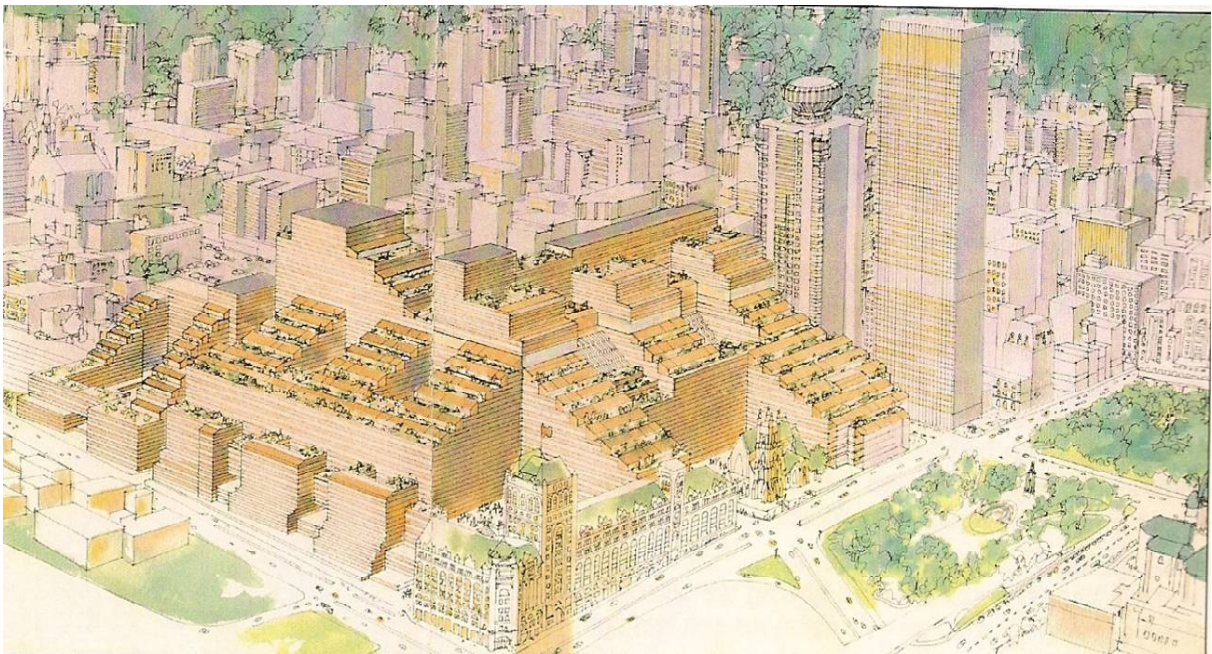


POUR FINS D'ÉTUDE SEULEMENT
 Propriété du
 Centre Canadien d'Architecture, Montréal
 FOR RESEARCH PURPOSES ONLY



POUR FINS D'ÉTUDE SEULEMENT
 Propriété du
 Centre Canadien d'Architecture, Montréal
 FOR RESEARCH PURPOSES ONLY

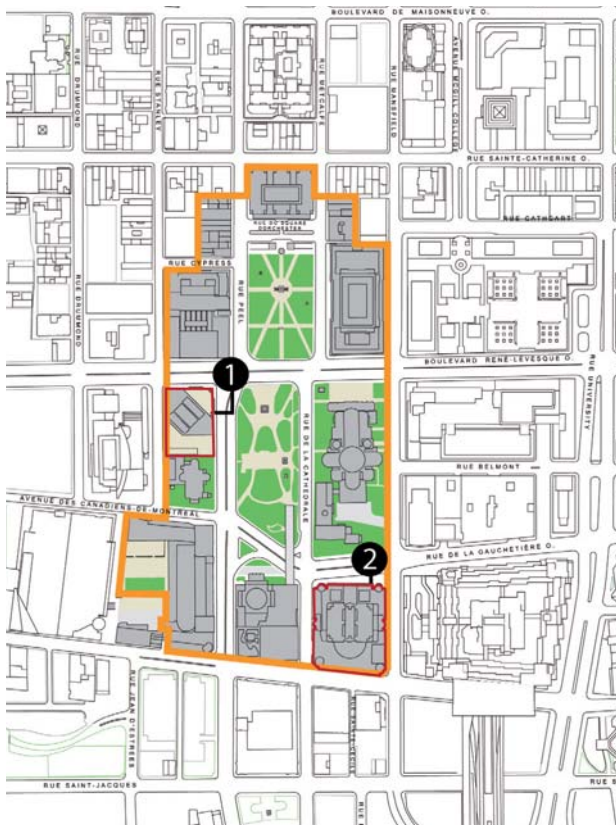
Propositions de Mies van der Rohe sur le site de l'édifice square Dominion, 1969-1970
 Centre Canadien d'Architecture



Projet immobilier du CP, phase 1- La "Cité vivante", 1975
 Archives du Canadien Pacifique



www.bing.ca, 2011



Témoins matériels

Bâtiments

1. Ancien édifice La Laurentienne, 1984-1986
2. Le 1000 De La Gauchetière, 1988-1992

Square Dorchester et place du Canada

Changement du toponyme square Dominion pour square Dorchester, 1988

Perte d'une bande paysagère dans la portion nord du square Dorchester occasionnée par la construction du Centre Infotouriste et le réaménagement des rampes d'accès au stationnement souterrain, 1986

Réaménagement du square Dorchester en 2009-2010 et poursuite du projet de réaménagement de la place du Canada

5.0
L'INTÉRÊT
PATRIMONIAL DU
TERRITOIRE

L'importance historique du site

L'architecture et les formes
urbaines

Le square Dorchester et la place
du Canada

Les oeuvres d'art et les objets
commémoratifs

Le caractère civique du site



Le square Dominion, vers 1913
Archives du Canadien Pacifique

Les attributs naturels remarquables du site du patrimoine président sa destinée o Des acteurs influents dans les sphères religieuse et politique nationales et dans l'espace économique mondial convergent autour du square Dominion, le «Carré de la puissance» o Le site du patrimoine témoigne de la concurrence des grandes compagnies de chemin de fer et de leur contribution au développement du Canada, de Montréal et du centre-ville o Le développement du site du patrimoine s'inscrit dans la mise en œuvre des grands projets urbains du centre-ville, à l'origine d'un urbanisme d'avant-garde dans la seconde moitié du XX^e siècle o Le site du patrimoine témoigne du passage de Montréal comme métropole du Canada à métropole d'agglomération et de l'émergence de l'élite francophone des affaires à l'époque contemporaine

L'importance historique du site

L'importance historique du site

Les attributs naturels remarquables du site du patrimoine président à sa destinée

Le développement exceptionnel du territoire proposé pour le site du patrimoine est largement tributaire de ses attributs naturels. Tout au long de son histoire, ils favorisent son appropriation, augmentent son pouvoir d'attraction et permettent des innovations technologiques qui confèrent au tissu urbain et au paysage montréalais du centre-ville son caractère distinctif.

Entre le fleuve et la montagne, son terrain, en forte déclivité, est bien drainé. Son orientation lui procure un maximum d'ensoleillement et la montagne le protège des vents dominants. Ses terres sont fertiles, son paysage et ses vues panoramiques rehaussent son attractivité et motivent rapidement son développement résidentiel. La topographie dicte l'emplacement du premier réservoir d'eau potable, le réservoir McTavish, et en corollaire, celle d'infrastructures intégrées à la trame urbaine du New Town de Montréal. La célèbre compagnie ferroviaire du CP tire aussi profit de la forte dénivellation du site lorsqu'elle construit la gare Windsor sur le rebord du coteau pour déployer ses rails dans de nouvelles directions et concurrencer ses rivales jusqu'ici confinées dans la partie basse de la ville. Au XX^e siècle, le flanc du coteau loge le premier réseau intégré d'infrastructures du Montréal souterrain. Ce réseau génère, au cœur du centre-ville, un urbanisme avant-gardiste pour l'époque.

Des acteurs influents dans les sphères religieuse et politique nationales et dans l'espace économique mondial convergent autour du square Dominion, le «Carré de la puissance»

Au XVIII^e siècle, les terres comprises dans le périmètre du territoire proposé pour le site du patrimoine comptent parmi les plus prospères de la colonie. Elles font la richesse des grandes familles montréalaises qui les cultivent tels les Décary, Raimbault, Prud'homme, et Deberge. La notoriété du site va grandissant au XIX^e siècle. Le site est investi par les négociants en fourrures de la Compagnie du Nord-Ouest qui gèrent l'empire commercial le plus vaste de l'Amérique et figurent parmi les personnages les plus fortunés et les plus influents du Canada, les Frobisher, McTavish et Mc Gill en font partie. Ils y établissent leurs résidences et leurs fermes expérimentales. Celles-ci passent alors aux mains de développeurs issus de la nouvelle bourgeoisie qui se concertent pour créer le plan urbain novateur du New Town, le quartier résidentiel le plus prestigieux du pays. La spéculation immobilière initiée par le développement du New Town attire dans son sillage les institutions religieuses. Entre 1855 et 1869, pas moins de cinq églises protestantes sont construites autour du cimetière Saint-Antoine fermé en 1854. Les résidences et les églises anglo-protestantes sont les premières à s'y implanter et à contribuer à sa réhabilitation. Elles caractérisent déjà le paysage urbain du New Town lorsque la Fabrique Notre-Dame lotit l'ancien cimetière et que Monseigneur Ignace Bourget annonce la construction de la nouvelle cathédrale, sur le site, en remplacement de la cathédrale Saint-Jacques-Le-Majeur incendiée en 1852. L'ancien cimetière est acquis par la municipalité en 1871 et aménagé en parc public, le square Dominion.

La vocation résidentielle du site s'érode toutefois rapidement car le site gagne en prestige, et est l'objet de spéculations. Sur les rives du square, le pouvoir des acteurs canadiens les plus influents du monde des affaires s'affirme ostensiblement. Le square devient une adresse de marque et le lieu du faire-valoir canadien. Les fonctions résidentielle, religieuse, d'hôtellerie, du transport et des affaires se côtoient, animent le site et confirment son statut de nouveau centre-ville. Les institutions et entreprises qui s'y trouvent président au développement de Montréal, et, pour certaines, du pays.

L'identité religieuse et socio-culturelle des deux peuples fondateurs

Est rappelée par l'église néogothique St. George, érigée par l'élite bourgeoise protestante, anglaise et irlandaise de Montréal et par la cathédrale Saint-Jacques aujourd'hui appelée basilique Marie-Reine-du-Monde. Celle-ci, une réplique à échelle réduite de la basilique Saint-Pierre au Vatican, est construite à l'initiative de Monseigneur Bourget, l'un des personnages les plus influents de l'histoire religieuse, sociale et politique de Montréal et du Québec. La construction de la cathédrale, dans le bastion protestant, à l'extérieur du centre de la bourgeoisie francophone de Montréal concentrée autour du square Viger et dans ses environs est alors, pour l'évêque de Montréal, l'occasion de proclamer la grandeur et la puissance du catholicisme dans le monde. C'est aussi l'occasion d'affirmer la présence des Canadiens-français au cœur de la métropole pour élargir leur rôle dans la vie publique et financière de Montréal.

Le rôle moteur du secteur ferroviaire dans l'histoire du développement économique et urbain de Montréal et du Canada

Est rappelé par la gare Windsor qui logea le siège social de la compagnie du CP, un symbole de l'unité canadienne au XIX^e siècle. William Cornelius Van Horne, l'un des plus grands acteurs mondiaux du transport érige pour le CP le plus vaste réseau intégré de l'époque.

L'importance du secteur hôtelier, lié à l'essor du tourisme au XIX^e siècle à Montréal

Est rappelée par l'hôtel Windsor, érigé à l'initiative, principalement, de Mathew Gault, fondateur de la compagnie de la Sun Life et de Sir Hugh Allan, l'un des promoteurs et des financiers les plus puissants du pays. L'hôtel figure parmi les plus prestigieux des grandes villes canadiennes et états-uniennes de la seconde moitié du XX^e siècle. La gare et l'hôtel forment un tandem qui concurrence les autres compagnies ferroviaires telles que le Grand Tronc, localisé à proximité du square et initie une dynamique qui fait converger, au quartier Saint-Antoine, les activités commerciales, financières et hôtelières jusqu'ici confinées au Vieux-Montréal.

L'essor du secteur commercial au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle

Le secteur commercial, localisé principalement sur la rue Sainte-Catherine, se manifeste aussi aux abords du square Dominion. Les anciennes Peel Terrace et Roxburgh Place du New Town sont, quelques décennies après leur construction, transformées en commerces, restaurants, cinéma, taverne, salle de billard. Ainsi les 1231, 1243 à 1245, et 1247 à 1249, rue Metcalfe et le 1210 à 1212, rue Peel forment un corpus intéressant qui rappelle différents moments de l'histoire du centre-ville : le 1210 à 1212, rue Peel logea des commerces prestigieux, tels que la Berliner Gramophone et la W.J. Clarke, Fancy Goods and Curios qui devient Inglis civil and military tailors, puis Rymark tavern; le 1243 à 1245, rue Peel, ancienne Dominion Tavern & Hotel construite en 1929 est associée à la « night life » des années 1920 à Montréal, libérée des mœurs victoriennes et assiégee par les américains durant la prohibition, et perpétue toujours l'usage de taverne montréalaise; le 1220 à 24, rue Peel, ancien Billard house and Paramount dancing hall, construit en 1926, rappelle la vie ludique du centre-ville durant les années folles; le 1247 à 1249, rue Mecalfe est un édifice commercial représentatif des édifices modernes qui émergent au centre-ville après la guerre, il accueille une institution bien connue des Montréalais, le fameux restaurant Dunn's.

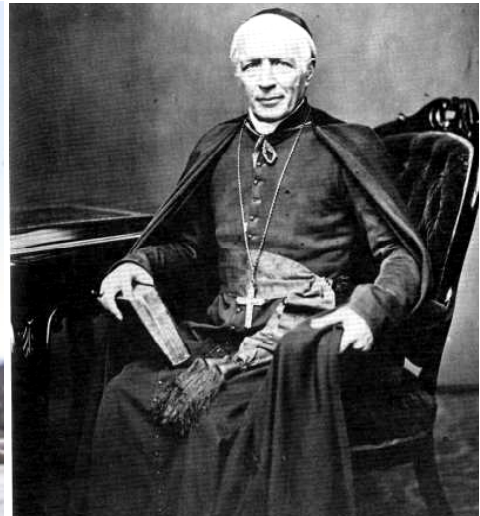
L'essor du secteur tertiaire dans la métropole du Canada

Aux abords du square Dominion, la compagnie de la Sun Life témoigne de l'essor du secteur tertiaire, dans le contexte de la Première Guerre mondiale. La compagnie d'assurance-vie, fondée par Mathew Gault en 1865, connaît un essor spectaculaire et devient un acteur mondial de premier plan. L'édifice Dominion Square, qui revendique le titre de plus grand immeuble de bureaux commercial du Dominion sinon de l'Empire britannique est aussi érigé aux abords du square, à l'initiative d'un important syndicat d'hommes d'affaires. Symboles de la prospérité économique du pays et du pouvoir de l'establishment anglo saxon, les géants du square Dominion expriment une « leçon de dynamisme de Montréal »¹ (Hanna). La synergie entretenue entre l'Hôtel Windsor, l'un des meilleurs établissements d'Amérique du Nord, la gare Windsor et le square Dominion renforce l'image publique de Montréal et en fait une destination touristique prisée, véritable porte d'entrée des visiteurs dans la métropole du Canada. Aux côtés de ces géants, les petits commerces de détails et les établissements de divertissement des rues Peel et Metcalfe rappellent des dimensions importantes de l'histoire du centre-ville actuel. Ils témoignent des activités liées à la vie quotidienne et de la dimension ludique de la vie urbaine montréalaise dans le contexte de la prospérité retrouvée après la Seconde Guerre mondiale dans les suites de la crise économique.

¹David Hanna. Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009



Ville de Montréal, 2011



Mgr Ignace Bourget vers 1860
photo A. Bazinet, Centre Marie-Rose

Cathédrale (et basilique) Marie-Reine-du-monde, 1870-1878, 1885-1894

Le geste de Monseigneur Ignace Bourget à l'effet d'implanter la cathédrale Saint-Jacques, aujourd'hui appelée Marie-Reine-du-Monde en bordure du square Dominion témoigne du rôle important qu'il joue dans l'histoire religieuse, sociale et politique de Montréal et du Québec. C'est aussi à son initiative que le palais cardinalice, qui loge les évêques diocésains, est, le premier, érigé sur le site. Rempart du conservatisme de l'église catholique locale, il est aussi le lieu où l'on dresse la liste des interdits relatifs aux questions de moralité publique et où s'organise la campagne contre le socialisme et le syndicalisme international. C'est aussi en ce lieu que sont initiées plusieurs œuvres de charité remarquables, notamment le secours aux pauvres, et qu'est mis en œuvre l'important réseau de services sociaux offerts par les ordres religieux, avant les années 1960, alors que le gouvernement canadien intervient peu dans les affaires civiles.



Ville de Montréal, 2011



Mariage, en 1876, du Dr. W. Alexander Molson et d'Esther Shepherd, Archives Notman, Musée McCord

Église St. George, 1869-1870, 1893-1894

Les marguilliers à l'origine du projet de construction de l'église St. George figurent parmi les grands noms de l'élite bourgeoise anglo-protestante anglaise et irlandaise. Les Gault, Reford, Crathern et Hutton, entre autres, jouent un rôle important dans le développement économique et politique de Montréal et du Canada. L'église St. George n'est pas la plus ancienne, mais c'est la seule, restante, des cinq églises anglo-protestantes érigées autrefois autour du square Dominion et l'une des très nombreuses qui, avec leurs tours d'inspiration néogothique qui s'élançaient vers le ciel, caractérisaient le paysage urbain du New Town.



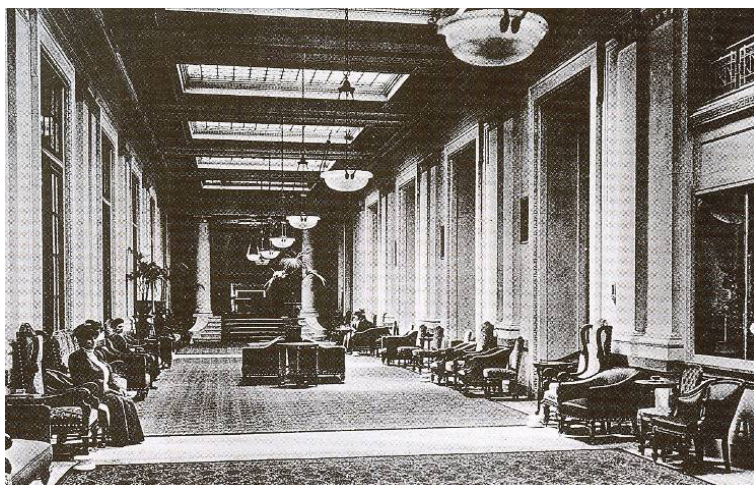
http://en.wikipedia.org/wiki/William_Cornelius_Van_Horne



Inauguration du « Pont impérial » du CP, en 1903
Archives Canadien Pacifique

Le Canadien Pacifique-gare Windsor,1887-1954

Dès sa construction, la gare Windsor est le siège social de la compagnie du CP, fondée en 1881 par George Stephen, Richard B. Angus et Duncan McIntyre pour répondre à la promesse faite par John A. Macdonald à la Colombie-Britannique lors de son entrée dans la Confédération en 1871 de relier le Canada d'une mer à l'autre. Le CP devient ainsi le symbole de l'unité canadienne au XIX^e siècle. Le célèbre William Cornelius Van Horne positionne résolument le CP parmi les plus grands acteurs mondiaux du transport en construisant le plus vaste réseau intégré doté de flottes transatlantiques et transpacifiques reliées entre elles par une desserte ferroviaire transcontinentale. Le réseau mis en place par Van Horne relie les ports de Liverpool, Londres, Anvers et Le Havre avec Québec et Montréal, puis St-John au Nouveau-Brunswick durant l'hiver grâce à sa flotte atlantique. Ses trains relient ces trois ports avec Vancouver et les plus rapides transcontinentaux de l'Amérique. Là, sa flotte pacifique, partant directement de la gare, assure les liaisons avec Yokohama, Hong Kong, Shanghai et Sydney. Ce « pont impérial », « The All Red Route »- était le plus vaste et le plus efficace au monde, dépassant ce que les américains, sous la direction du financier J.P. Morgan, et le réseau international, son centre décisionnel compte parmi les plus anciens terminus ferroviaires des grandes villes d'Amérique du Nord. Le complexe possède une importance économique des plus importantes, sinon la plus importante de tous les bâtiments montréalais de l'époque, avec des ramifications majeures auprès de bien des services et industries locales et nationales. Le CP positionne Montréal sur l'échiquier mondial à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Il s'agit certes de l'un des meilleurs exemples de réalisation montréalaise.



Peacock Alley, vers 1908

Archives nationales du Québec

The Windsor Hotel Company-Hôtel Windsor, annexe, 1906-1908

Les promoteurs de l'hôtel Windsor figurent parmi les hommes d'affaires les plus influents de Montréal au début du XX^e siècle. Le président de l'hôtel, Matthew M. Gault, est aussi le fondateur de la compagnie de la Sun Life. Le financier Hugh Allan, l'un des hommes les plus fortunés du Canada agit à ses côtés. Il ne subsiste aujourd'hui de l'hôtel Windsor que l'annexe construite entre 1906 et 1908 alors que l'hôtel, fréquenté par de nombreuses personnalités politiques, artistiques et plusieurs têtes couronnées voit sa popularité et son prestige augmenter. Il devient alors l'un des plus grands hôtels d'Amérique du Nord, tout-à-fait représentatif des luxueux établissements des grandes villes états-uniennes dans les années 1860. Il a aussi la réputation d'être le meilleur hôtel du Canada et l'un des plus recherchés d'Amérique du Nord.



Matthew Gault
Musée McCord



Sir Hugh Allan,
Musée McCord



Matthew Gault,
Musée McCord



Ville de Montréal, 2011

Le siège social de la compagnie de la Sun Life, 1914-1918, 1923-1926, 1927-1933

La Sun Life Insurance Company of Canada fut la première compagnie d'assurance fondée à Montréal en 1871 par un groupe d'hommes d'affaires les plus influents du pays, notamment Georges Stephen, Alexander W. Ogilvy, Matthew M. Gault. La Sun Life est la plus grande compagnie d'assurance-vie canadienne et un acteur important aux États-Unis, aux Antilles, en Amérique Latine, en Extrême-Orient et en Angleterre en raison, notamment, de l'invention d'une police d'assurance sans clauses limitatives, une première mondiale en 1880. L'imposante concentration de capitaux administrée par la Sun Life, qui gère aussi un personnel de 12 000 employés lui fait jouer un rôle important durant la Seconde Guerre mondiale, en hébergeant et en gérant toutes les valeurs mobilières de la Banque d'Angleterre. Ceci démontre la confiance de la métropole britannique à l'égard de Montréal à l'époque. La Sun Life témoigne ainsi des années fastes de Montréal et de la primauté de son secteur financier.



Ville de Montréal, 2011



L'édifice Dominion Square, 1929-1930

L'édifice Dominion Square est construit et financé par un syndicat d'hommes d'affaires. Le projet est considéré comme un investissement, c'est le plus grand ensemble mixte de bureaux et de commerces au Canada, bénéficiant d'une localisation avantageuse, au confluent des services de transport (gares Windsor, Bonaventure, CN/Tunnel station), et au cœur du centre de commerce de détail et des grands hôtels de Montréal (Windsor et Mount Royal), face au plus grand square du Canada. Il est occupé quelques mois seulement avant le krach boursier d'octobre 1929 qui ébranle profondément l'économie mondiale. C'est une réalisation immobilière majeure des années 1920, alors que Montréal s'affirmait toujours comme la métropole du Canada. Il revendique le titre de plus grand immeuble de bureaux commercial du Dominion, voire même de l'Empire britannique.

Le site du patrimoine témoigne de la vive concurrence que se livrent les grandes compagnies de chemin de fer et de leur contribution au développement du Canada, de Montréal et du centre-ville

Le développement du secteur à l'étude, dans les années 1950 et 1960, est indissociable de celui de la grande propriété du CN qui lui est mitoyenne. Les géants ferroviaires que sont le CP et la compagnie ferroviaire Canadienne du Nord (amalgamée par la suite au CN, lors de la nationalisation des chemins de fer) se livrent une concurrence féroce, au début du XX^e siècle, aux côtés, notamment, de la compagnie du Grand Tronc établie à proximité, au square Chaboillez. Le CP et le CN développent des projets sur leurs propriétés respectives. Le CP installe son siège social à la gare Windsor dès 1887. Un premier pôle d'attraction motivant l'essor du centre-ville aux abords du square Dominion se crée. La compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord souhaite aussi s'y établir et pour ce faire, elle n'a d'autre choix que de s'y frayer un accès à partir du nord, en construisant, sous le mont Royal, son tunnel ferroviaire. La compagnie de chemin de fer Canadienne du Nord, puis le CN, ambitionnent, dans les cinq décennies qui suivent, de recouvrir les voies ferroviaires par un vaste projet immobilier. Plusieurs plans d'ensemble se succèdent, qui, chacun, donnera lieu à des constructions. La propriété du CN devient un second pôle d'attraction au centre-ville qui entraîne dans son sillage des institutions influentes et des capitaux, et qui consolide le centre des affaires.

La synergie qu'entretiennent, en se développant, ces deux sites que sont le square Dominion et la propriété du CN est largement due à l'émulation et à la compétitivité qu'entretiennent le CN et le CP. Le projet de démolition de la gare Windsor et la reconstruction grandiose du complexe ferroviaire du CP puis celui, non moins ambitieux, du développement immobilier de ses propriétés aux abords du square Dominion ne connaîtront pas de suite jusqu'à la construction du complexe Place du Canada. La gare Windsor connaît toutefois une expansion très importante. Le CN, pour sa part, construit la gare Centrale, des édifices administratifs logeant son siège social et celui d'une institution prestigieuse, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, OACI, de même que l'hôtel Le Reine-Élisabeth. Place Ville-Marie et Place Bonaventure viennent occuper les derniers espaces vacants de la propriété du CN.

Le développement du site du patrimoine s'inscrit dans la mise en œuvre des grands projets du centre-ville qui génèrent un urbanisme d'avant-garde dans la seconde moitié du XX^e siècle

La gestion de la circulation constitue une problématique urbaine de premier plan dans les années 1950-1960. C'est dans ce contexte que la Ville de Montréal procède à l'élargissement de la rue Dorchester. Ce projet est l'occasion de mener une opération de valorisation foncière d'envergure augmentant le prestige de cette importante artère de circulation qui traverse le square Dominion et qui augmente son attractivité. La Banque Canadienne Impériale de Commerce, CIBC, s'y établit, à l'angle de la rue Peel. Elle témoigne de la concurrence des institutions financières au nouveau centre des affaires. En effet, la tour de la CIBC dépasse en hauteur celle de Place Ville-Marie où sa principale concurrente, la Banque Royale du Canada, vient tout juste d'établir son siège social. Place Ville-Marie, cette pièce maîtresse du développement de la propriété du CN, amorce le développement du réseau souterrain primitif qui vaut à Montréal, dans les années 1960, son appellation à l'échelle internationale, de «ville du futur». La préparation de Montréal pour l'accueil de l'Exposition Internationale et Universelle de 1967 motive aussi la construction du métro et celle d'hôtels et de centres de congrès. Ainsi, Place Bonaventure loge un important centre d'expositions et un hôtel. À l'instar du CN qui construit l'hôtel Le Reine Élisabeth en 1958 et en complémentarité avec Place Bonaventure complétée en 1964, le CP intègre un hôtel dans le programme architectural du complexe Place du Canada. La combinaison des transports et des affaires, initiée au square Dominion au XIX^e siècle, raffermi, à l'époque contemporaine, la vocation hôtelière et touristique du centre-ville.



Vue du secteur dans les années 1950
Ville de Montréal



Vue du secteur vers 1962
Ville de Montréal



CANADIAN IMPERIAL BANK OF COMMERCE

La Banque Impériale de Commerce du Canada, CIBC, 1959-1962

La présence de la CIBC aux abords du square témoigne de la concurrence que se livrent les institutions financières à Montréal à la fin des années 1950. La CIBC et la Banque Royale sont alors les deux banques les plus importantes au Canada. Par leur envergure, elles témoignent de l'importance majeure du secteur financier dans l'économie d'après-guerre. Elles déménagent leur siège social de la rue Saint-Jacques au nouveau centre-ville, à proximité l'une de l'autre. L'une occupe le site de l'hôtel Windsor incendié et l'autre la voisine, établie à la Place Ville-Marie nouvellement construite sous l'égide du grand promoteur américain William Zeckendorf.

Le site du patrimoine témoigne du passage de Montréal comme métropole du Canada à métropole d'agglomération et de l'émergence de l'élite francophone des affaires à l'époque contemporaine

La perte, pour Montréal, du statut de métropole du Canada au profit de Toronto dans les années 1970, est en partie attribuable au déclin de son secteur industriel. L'économie se recentre sur le secteur tertiaire et Montréal perd son statut de métropole nationale pour devenir une métropole régionale. L'essor des transports routiers et aériens, de même que celui des communications, dynamisent le secteur des services et « les entreprises québécoises ont profité de la Révolution tranquille pour grandir et, ensuite, de la libéralisation de l'économie pour se diversifier et étendre leurs activités à l'échelle du Canada, voire du monde » (F. Vanlaethem)².

Le site du patrimoine rassemble deux témoins éloquents de ce phénomène. Le premier est l'édifice La Laurentienne, qui loge le siège social du Groupe La Laurentienne, une puissante société financière originaire de Québec, ainsi que la firme Lavalin, fleuron de l'ingénierie québécoise. Réalisé avec la participation de la société immobilière Marathon, une filiale du CP, il marque la dernière étape de ses ambitieux projets de développement au centre-ville initiés depuis les années 1920. Le second édifice, le 1000 De La Gauchetière est probablement la plus ambitieuse opération immobilière de Montréal dans les années 1980. La construction de la plus haute tour de Montréal est au départ issue de l'ambition de Bernard Lamarre, président de Lavalin, qui, depuis les années 1960, tente de construire un gratte-ciel, à l'instar de John Davidson Rockefeller Jr. La Société Immobilière Trans-Québec (SITQ) y loge son siège social. Fondée en 1984 par la grande institution financière publique provinciale qu'est la Caisse de dépôt et placement du Québec, la SITQ est un chef de file du secteur immobilier en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest. Deux grandes institutions francophones côtoient ainsi les puissantes institutions anglo-saxonnes du XIX^e siècle et affirment leur présence au centre des affaires.

² Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.-Textes historiques et fiches documentaires sur les bâtiments.



Le Complexe Place du Canada, 1964-1967

Le CP souhaitait démolir la gare Windsor dans les années 1920 pour construire un immense complexe ferroviaire accueillant une mixité de fonctions. Cette grande opération de rénovation urbaine couvrait tout le quadrilatère Peel, Saint-Jacques, de la Montagne, Dorchester. Le complexe Place du Canada concrétise une version révisée du projet. Son lancement, en 1964, fait partie des chantiers lancés en vue de l'Expo 67 en réponse à une demande accrue d'hébergement. C'est aussi un témoin du rôle majeur des compagnies ferroviaires dans le développement urbain et de la diversification de leurs activités dès lors qu'elles investissent les secteurs immobilier et hôtelier.



Ville de Montréal, 2011



<http://sitq.com/fr/>

Le 1000 De La Gauchetière, 1988-1992

La réalisation du 1000 De La Gauchetière témoigne, à l'aube des années 1990, comme trente ans plus tôt aux abords du square Dorchester et de la place du Canada, de la concurrence que se livrent d'importantes institutions financières. Deux géants se font alors concurrence dans le ciel du centre-ville de Montréal: le 1000 De La Gauchetière et la tour IBM-Marathon. L'édifice est aujourd'hui la propriété et le siège social de la SITQ.



Ville de Montréal, 2011

L'ancien édifice La Laurentienne, 1980-1986

L'édifice témoigne de la présence, dans les années 1980, de deux grandes entreprises québécoises au cœur de la ville. Le Groupe La Laurentienne, une puissante société financière originaire du Québec et Lavalin, fleuron de l'ingénierie québécoise, en partageaient la propriété avec le CP via la Société immobilière Marathon.



17

Vue aérienne du centre-ville, 1999
Archives Ville de Montréal

La première structure organisationnelle du territoire o Le patron urbain du New Town o Les caractéristiques essentielles du paysage urbain du centre-ville émergent o L'architecture de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle comme forme d'expression identitaire o Les formes urbaines et les expressions architecturales de la modernité émergente o Modernité et postmodernité: stratégies d'intégration urbaine, innovations technologiques et expressions architecturales montréalaises et québécoises

L'architecture et les formes urbaines

L'architecture et les formes urbaines

La première structure organisationnelle du territoire

La première structure organisationnelle du territoire apparaît vers 1685 et se développe au fur et à mesure que l'urbanisation gagne le haut du coteau. Le chemin menant à la côte Saint-Antoine dessert tout d'abord des terres agricoles, lesquelles sont ensuite subdivisées pour accueillir des maisons de villégiature et des fermes expérimentales. Les premiers patrons de lotissement sont toujours perceptibles dans la trame urbaine.

Le patron urbain du New Town

Le premier plan directeur de Montréal établi par l'architecte et arpenteur John Ostell en 1841 sert d'armature au plan du New Town élaboré dans les années 1840 par les grands propriétaires fonciers. Ceux-ci se concertent pour mettre en œuvre un projet de développement résidentiel privé d'envergure occupant principalement le quadrilatère formé par les actuelles rues Sherbrooke, University, Saint-Antoine et de la Montagne.

Le plan Ostell fixe le patron orthogonal de la trame urbaine et hiérarchise le réseau viaire en dictant l'élargissement des voies de circulation principales et en normalisant la largeur des rues. Le plan du New Town l'enrichit de deux éléments novateurs : l'insertion de ruelles de services et l'intégration d'infrastructures permettant l'alimentation en eau potable et l'installation de sanitaires. La trame du New Town devient par la suite le standard montréalais. La composition architecturale unifiée des maisons-terrasse du New Town et les aménagements paysagers soignés sont d'autres caractéristiques contribuant à la qualité urbaine du New Town qui atteint sa maturité à la fin des années 1870.

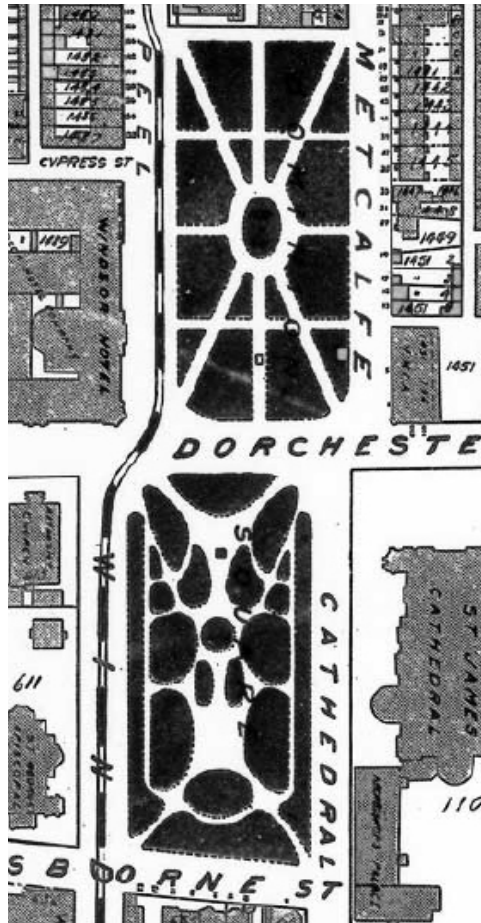
Le passage de la fonction résidentielle à la fonction commerciale en plein essor aux abords du square et à proximité de la rue Sainte-Catherine est perceptible dans le paysage urbain du territoire proposé pour le site du patrimoine. Le 1237, rue Metcalfe est l'une des rares unités d'habitation du New Town qui existe encore aujourd'hui et la dernière issue de Roxburgh Place qui, avec Peel Terrace, bordait l'ancien square Dominion. La composition d'ensemble de l'ancienne Peel Terrace - une suite de bâtiments comprenant des maisons de trois étages aux extrémités et de deux étages au centre (six en tout) s'avancent vers la rue tandis que les autres accusent un léger retrait - n'est plus perceptible. La subdivision du parcellaire de l'ancienne Peel Terrace est toutefois encore perceptible et les hauteurs des bâtiments, qui recyclent pour une large part les maisons d'autrefois, sont à peu près les mêmes.

Le cimetière Saint-Antoine, au cœur du New Town, est fermé en 1854. La Fabrique de la paroisse Notre-Dame fait préparer un projet de lotissement pour le développer et la municipalité prolonge la rue Dorchester qui le scinde en deux parties. De même, l'acquisition du site de l'ancien cimetière par la Cité de Montréal en 1871 entraîne la percée de toutes les rues bordant le square. Les limites du square Dominion sont donc définies par les limites de propriété de l'ancien cimetière et par le réseau viaire. Ses deux îlots de forme rectangulaire s'inscrivent naturellement dans le cadastre montréalais. La forme du square et l'essentiel de la trame urbaine de cette époque subsistent toujours.

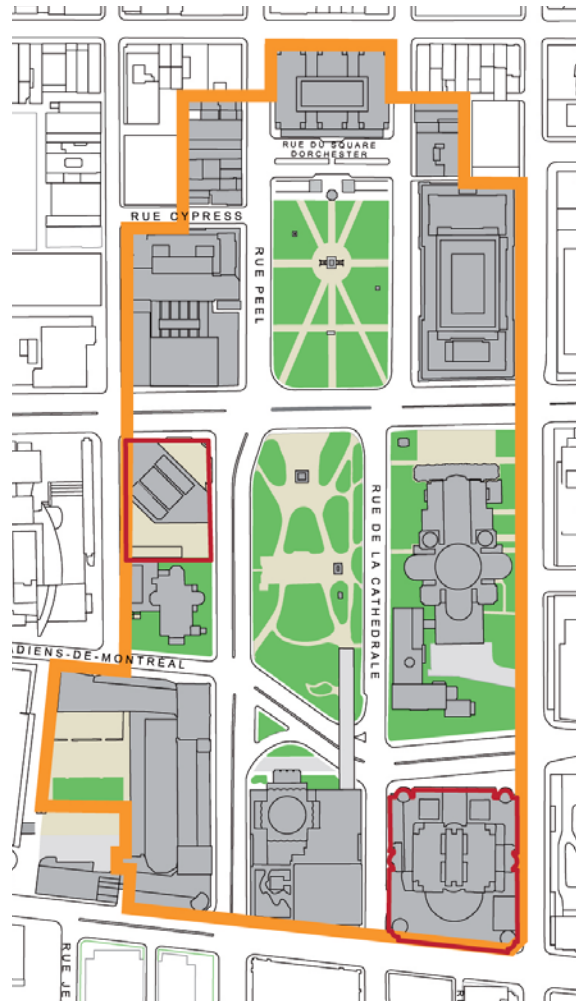
Les caractéristiques du paysage urbain du centre-ville émergent

Le lotissement résidentiel apparaît toujours clairement dans la portion nord du site. L'implantation des grands ensembles résidentiels sur des lots contigus et réguliers a probablement inspiré les formes géométriques de la figure paysagère de la portion nord du square Dominion. Cette implantation contraste avec celle, pavillonnaire, de l'église St. George, du palais épiscopal et de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde construits sur de grands sites paysagers, dans la même période historique. Cette implantation s'harmonise à celle de la figure paysagère de la portion sud du square Dominion qui présente un caractère pittoresque. Le contraste entre la volumétrie de l'ancienne suite

résidentielle et commerciale, à échelle humaine, et celle, gigantesque, des bâtiments prestigieux bordant les rives du square Dorchester est aussi maintenu. Depuis plus d'un siècle, les bâtiments prolongent, sur la rue Peel, la fonction commerciale de la rue Sainte-Catherine. Ils peuvent ainsi être appréciés en conjonction avec cette artère majeure de Montréal où les bâtiments affichent une personnalité architecturale distincte, mais dont l'aspect d'ensemble doit conserver une certaine cohérence.



'Atlas de Montréal, Pinsonneault, 1907
Ville de Montréal



D'après le plan d'occupation du sol de Montréal, 2008
Ville de Montréal

Le paysage urbain du site du patrimoine de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle est aussi caractérisé par les premières manifestations du gigantisme. La réglementation de construction de 1901 limite la hauteur des bâtiments à dix étages ou quarante mètres. Ainsi les remembrements cadastraux permettent la construction des édifices-blocs. L'hôtel Windsor (dont il ne subsiste aujourd'hui que l'annexe construite en 1906-1908), est, à l'époque de sa première phase de construction en 1876, le plus haut bâtiment du nouveau centre-ville après l'immeuble d'appartements Linton de la rue Sherbrooke. La gare Windsor, établie sur le site en 1887 est agrandie à plusieurs reprises. À l'image d'un château-fort, elle fait le pont entre la basse et la haute ville. La construction et l'expansion du siège social de la Sun Life, érigé sur la rue Metcalfe, requiert aussi un remembrement cadastral important. Le premier bâtiment, construit en tête d'îlot entre 1914 et 1918 est recyclé et intégré à l'agrandissement de 1923 à 1926 qui le sera à son tour dans la dernière phase d'agrandissement de 1927 à 1933.

L'architecture de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle comme forme d'expression identitaire

L'architecture des bâtiments du site du patrimoine de la seconde moitié du XIX^e siècle recourt à des modèles. Ce faisant, elle constitue une forme d'expression identitaire. La grandeur et le pouvoir du catholicisme associé à la communauté canadienne-française qui érige la cathédrale Marie-Reine-du-Monde est manifeste: il s'agit d'une reproduction d'un chef-d'œuvre de la renaissance italienne, la basilique Saint-Pierre du Vatican. Par ailleurs, la communauté anglo-protestante fait ériger l'église St. George sur le modèle de l'église paroissiale du XIV^e siècle, un moment où l'architecture gothique atteint son apogée en Grande-Bretagne. À l'instar de celui des résidences huppées du New Town d'Édimbourg et du West End de Londres, le modèle des palais urbains de la renaissance italienne est celui retenu pour la composition architecturale des maisons terrasse du New Town de Montréal. Le 1237, rue Metcalfe arbore encore certains éléments qui les caractérisent.

L'expression architecturale des bâtiments du territoire proposé pour le site du patrimoine au début du XX^e siècle constitue toujours un mode d'expression identitaire. Bien qu'elle ne se réfère plus directement à des modèles, elle associe, comme il est d'usage à l'époque, des styles architecturaux à des typologies de bâtiments. Le prestige des institutions associées au secteur commercial et tertiaire se traduit dans l'architecture monumentale de l'École des Beaux-Arts de Paris de l'édifice de la Sun Life et de l'édifice Dominion Square. L'expression architecturale ayant cours pour le secteur hôtelier est le Second-Empire Français qui sied bien à l'hôtel Windsor. Pour témoigner de leur envergure et de leur puissance économique, les grandes compagnies ferroviaires privilégient quant à elles le vocabulaire néoroman, comme c'est le cas pour la gare Windsor du CP, d'inspiration Richardsonienne. L'expression architecturale associée à la vocation commerciale et aux fonctions ludiques du centre-ville dans les années folles, puise aux mêmes sources d'inspiration, adaptées aux constructions plus modestes. Ainsi, l'architecture soignée du 1210 à 1212, rue Peel qui logea des commerces réputés tels que la Berliner Gramophone réfère à l'École des Beaux-Arts et celle de la Taverne Dominion, au 1243 à 1245, rue Metcalfe, réfère au courant néoroman en même temps qu'elle arbore des éléments fantaisistes qui ne sont pas sans rappeler l'architecture des cinémas. À l'exception des 1210 à 1212 et des 1220 à 1224, rue Peel, les bâtiments de l'ancienne Peel Terrace ne présentent plus d'intérêt sur le plan architectural. Ces bâtiments rapidement recyclés en commerces, restaurants et établissements à vocation ludique ont en effet subi de trop nombreuses et trop importantes modifications. Ils ne témoignent plus de la facture architecturale de Peel Terrace. L'ancienne suite résidentielle revêt aujourd'hui un caractère hétérogène qui s'apparente à celui de la rue Sainte-Catherine, compte tenu de la dynamique commerciale qui impose de fréquentes modifications aux bâtiments.

Les formes urbaines et les expressions architecturales de la modernité émergente

La mixité des fonctions intégrées au centre-ville dans les suites de la Première Guerre mondiale et la complexification des programmes architecturaux conjuguant plusieurs types d'usages nécessitent la construction de bâtiments arborant des gabarits toujours plus importants. Les remembrements cadastraux permettent une large implantation au sol mais une densification en hauteur s'impose. Les techniques de construction se développent à cet effet. En 1924, la nouvelle réglementation de construction montréalaise permet aussi d'ériger des bâtiments de dix étages ou plus, à la condition de moduler leur volumétrie par des retraits progressifs en hauteur. L'agrandissement de l'édifice de la Sun Life, en 1927, illustre bien l'une des premières applications de cette réglementation. Le gabarit colossal du plus grand édifice de l'Empire britannique s'affine par des retraits progressifs sculptés dans la masse, sur le modèle du bâtiment en hauteur développé à New York par Hugh Ferriss et Harvey Wiley Corbett dans les années 1920. La composition architecturale de l'édifice Dominion Square, érigé en 1929, témoigne aussi des effets de l'encadrement réglementaire. Le plan des étages à bureaux, en forme de peigne, s'assied sur un socle massif qui s'élève en hauteur par des retraits progressifs.

L'expression architecturale des bâtiments situés dans le territoire à l'étude est plutôt conservatrice en ce début de XX^e siècle. Elle est toujours largement inspirée des grands courants historiques. La modernité y émerge néanmoins. On la perçoit dans l'audace et l'envergure des constructions autant que dans les programmes fonctionnels complexes qui témoignent des révolutions économiques, industrielles et culturelles en cours. En effet, la gare Windsor est une référence nord-américaine en matière de gestion des passagers, des bagages et des colis et ceci se traduit dans son architecture. L'édifice Dominion Square, quant à lui, est, selon France Vanlaethem, « une réalisation pionnière en ce sens que plus que tout autre bâtiment montréalais de l'époque, elle réinvente le rapport à la ville »¹. Le bâtiment possède un stationnement souterrain de quatre niveaux pouvant accueillir six cent voitures. C'est l'un des premiers et le plus grand au Canada. Il intègre des fonctions commerciales au rez-de-chaussée et possède de véritables rues intérieures avec une galerie de boutiques accessible de plain pied par les rues Sainte-Catherine, Peel, Metcalfe et de la rue du square. Cette galerie commerciale, érigée sur deux niveaux, est équipée d'escaliers mobiles, une nouveauté à Montréal. Les étages locatifs de bureaux répondent par ailleurs aux besoins du secteur tertiaire en expansion.

Au cours du XX^e siècle, le paysage urbain de Montréal s'apparente à celui des grandes villes américaines, avec une concentration de gratte-ciel au centre des affaires. Le centre-ville se consolide, entre autres, dans l'axe de la rue Ste-Catherine, et accueille une grande quantité de nouveaux bureaux, commerces et restaurants qui témoignent de la prospérité retrouvée après la Seconde Guerre mondiale et la crise économique. La sobriété de l'architecture du 1247 à 1249, rue Metcalfe, représentative de celle des édifices à bureaux et des restaurants du centre-ville, témoigne des recherches architecturales des débuts du mouvement moderne à Montréal.

¹ Vanlaethem, France. Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009



Répertoire d'architecture traditionnelle. Les églises. 1981
Communauté urbaine de Montréal, 1981

La cathédrale (et basilique) Marie-Reine-du-Monde, 1870-1878, 1885-1894

La cathédrale est l'œuvre de l'architecte Victor Bourgeau est un modèle réduit de Saint-Pierre de Rome, un chef-d'œuvre architectural de la Renaissance et une icône du patrimoine religieux mondial. Le défi d'adapter les proportions et des détails architecturaux du monument à la réplique montréalaise est relevé avec brio par Bourgeau, le plus doué des architectes canadiens-français de son époque. La qualité d'exécution du bâtiment est aussi remarquable. À l'instar de la basilique romaine, les peintres et les sculpteurs les plus en vue de l'époque sont mis à contribution pour la réalisation du projet. La cathédrale est désignée Lieu historique national du Canada.



Ville de Montréal, 2011

L'église St. George, 1869-1870, 1893-1894

L'église St. George est l'une des nombreuses églises qui dessert, à l'époque, la bourgeoisie anglophone établie au New Town. Elle est l'oeuvre de William Tutin Thomas, un architecte jouissant d'une grande renommée à Montréal dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Son statut de Lieu historique national du Canada témoigne de la grande qualité de son architecture d'inspiration néogothique. C'est aussi un bon exemple de l'esthétique pittoresque valorisant l'utilisation de matériaux polychromes et texturés. L'église St. George est désignée Lieu historique national du Canada.



Archives Notman, Musée McCord, 1908



Ville de Montréal, 2010

L'ancienne Peel Terrace, 1863-1864

L'ancienne Peel Terrace regroupe des bâtiments largement recyclés voire reconstruits dès 1903 alors que la vocation résidentielle du New Town aux abords du square disparaît au profit des vocations commerciale et tertiaire. Le 1210 au 1212, rue Peel a subi d'importantes modifications, mais il a conservé sa façade d'inspiration Beaux-Arts. Le 1220 au 1224, rue Peel, recyclé ou reconstruit en 1926, a lui aussi conservé des éléments architecturaux significatifs tels que les pilastres néoclassiques de la façade supportant une arcature monumentale en pierre artificielle.

Le 1210 au 1212, rue Peel, 2010
Ville de Montréal



Le 1220 au 1224, rue Peel, 2010
Ville de Montréal



Le 1220 au 1224, rue Peel, détail, 2010
Ville de Montréal





Le square Dorchester après le carnaval d'hiver de 1889-détail
Archives Ville de Montréal

L'ancienne Roxburgh Place, 1863

Le 1237, rue Metcalfe (1863), est la seule unité d'habitation restante de Roxburgh Place qui, avec Peel Terrace, figuraient parmi les quelques dix grands ensembles résidentiels modelés sur la typologie britannique de maisons en terrasse les plus prestigieuses de Montréal au milieu du XIX^e siècle. Bien que ces ensembles résidentiels aient été fort nombreux au New Town, l'unité d'habitation du 1237, rue Metcalfe est l'une des dernières à subsister au centre-ville de Montréal. Le 1247 au 1249, rue Metcalfe (1951-1952) est un édifice commercial représentatif des édifices modernes qui émergent au centre-ville au milieu du XX^e siècle. Son architecture est influencée par le mouvement moderne, européen et américain. Le dépouillement de toute ornementation, les surfaces de revêtement lisses et la prédominance des lignes horizontales, notamment celle des longs bandeaux de la fenestration, caractérisent son architecture. C'est un excellent exemple des débuts du mouvement moderne à Montréal, son architecture rappelle celle de la gare Centrale érigée en 1938- l'un des premiers édifices publics de cette facture à Montréal- et située à proximité. Le 1243 au 1245, rue Metcalfe, l'ancienne Dominion Tavern & Hotel, est un édifice qui rappelle la dimension ludique de la vie urbaine, les années folles et la prohibition. Sa composition architecturale témoigne bien de la popularité du style néoroman à la fin des années 1920, en Amérique, à Montréal, et plus particulièrement au square Dorchester et à la place du Canada, comme en témoignent aussi l'édifice Dominion Square et la gare Windsor.

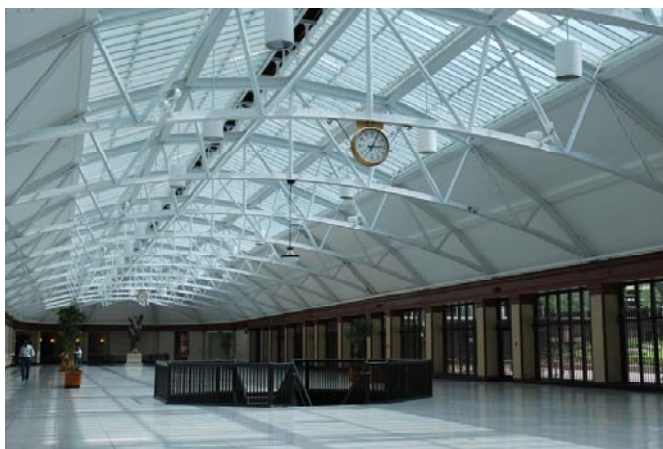


Ville de Montréal, 2010





Ville de Montréal, 2010



Ville de Montréal, 2010



Ville de Montréal, 2010

La gare Windsor, 1887-1889, 1900, 1906, 1910-1912, 1953-1954

L'architecture néoromane de la gare Windsor est inspirée de l'œuvre du grand architecte américain Henry Hobson Richardson. Ce style est imposé à l'architecte canadien Bruce Price par le président du CP, Cornelius Van Horne, lui-même grand amateur d'architecture, pour la construction du premier bâtiment du complexe ferroviaire (1887-1889). À la fin du XIX^e siècle, c'est le style dominant pour la construction des grands terminus ferroviaires en Amérique. Celui de Montréal, international et transcontinental, innove avec ses hangars de trains et ses quais d'embarquement protégés par des abris de fer et de verre de type Bush. La gare assure aussi une gestion performante des déplacements des passagers et des bagages et colis-express. Le programme architectural intègre aussi les bureaux du siège social du CP et la salle des pas perdus, située dans l'aile Maxwell. Cette dernière construction est audacieuse et innovante. Sa verrière, la plus grande au Canada à l'époque, offre une solution jusqu'alors peu utilisée au problème d'éclairage des espaces intérieurs des gares. Les agrandissements subséquents de la gare par Edward Maxwell (1899-1900, 1906) et Walter S. Painter, avec le concours de John Watts et L. Fennings Taylor (1910-1912), arborent aussi ce même style, malgré le fait que le style néoclassique ait supplanté le néoroman pour la construction des gares. La qualité architecturale exceptionnelle de la gare Windsor, qui présente une grande unité stylistique, et son programme fonctionnel et technique en font l'une des meilleures réalisations architecturales d'Amérique du Nord. La dernière addition au complexe ferroviaire, l'aile de la comptabilité (1953-54), conçue par l'architecte Colin M. Drewitt à l'emploi du CP, ne rivalise pas avec l'œuvre architecturale plus ancienne. Elle s'intègre par contraste à l'aile Painter. La gare Windsor est Lieu historique national, Gare ferroviaire nationale et Monument historique classé.



Hôtel Windsor, vers 1908,
Archives Notman, Musée McCord

L'annexe de l'hôtel Windsor, 1906-1908

L'annexe de l'hôtel Windsor a été dessinée par la firme Hardenbergh & Gilbert de New York qui possédait alors une grande renommée dans la création d'hôtels de luxe en Amérique. La firme Hutchison & Wood, de Montréal, a été associée à sa réalisation. Celle-ci est un bon exemple d'architecture d'inspiration Beaux-Arts, inspirée des créations new yorkaises de la firme Hardenbergh & Gilbert, notamment le Waldorf-Astoria et l'hôtel Plaza. À l'instar de ce dernier hôtel, l'un des plus prestigieux d'Amérique, l'annexe de l'hôtel Windsor est dotée d'une Peacock Alley, une promenade somptueuse donnant accès aux salles de bal.



Ville de Montréal, 2010



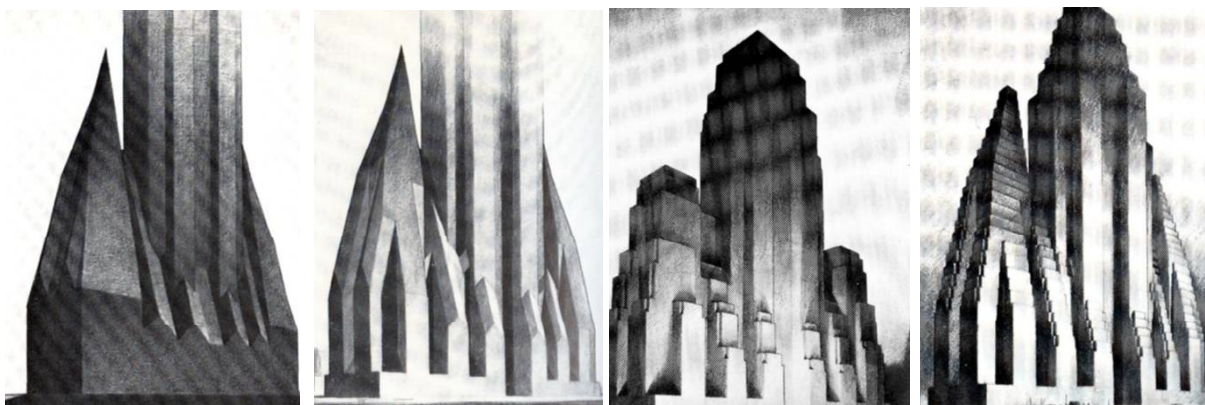
Archives Notman, Musée McCord



Archives du Canadian Pacifique



Archives de la Sun Life



Dessins de Hugh Ferriss en collaboration avec Harvey Wiley Corbett proposant des modèles d'édifices de grande hauteur dans les années 1920 à New York

Hanna, David. Hanna, David et Vanlaethem, France. Le site du patrimoine du centre-ville moderne. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.-Fiche documentaire sur l'édifice de la Sun Life

L'édifice de la Sun Life, 1914-1918, 1923-1926, 1927-1933

L'édifice a connu trois phases de constructions, toutes menées par l'importante firme d'architectes Darling & Pearson, de Toronto. Le premier bâtiment de 1914-1918, avec sa grande colonnade, est recyclé et intégré à l'agrandissement de 1923-1926, un précédent intéressant pour l'époque. Il en sera de même pour l'intégration de ce bâtiment à la composition architecturale de l'agrandissement final de 1927-1933. La commande passée aux architectes, lors de la troisième phase de conception, en 1927, est à l'effet de construire le plus grand édifice de l'Empire britannique. L'architecture monumentale du bâtiment emprunte aux sources néoclassiques et contribue au prestige du square Dominion. Sans être novatrice, l'architecture de la Sun Life équivaut aux réalisations dans le style Beaux-Arts au Canada et aux États-Unis. La Sun Life témoigne de l'évolution des pratiques architecturales et urbaines et de l'application de la réglementation d'urbanisme en vigueur au centre-ville de Montréal à l'époque.



Édifice Dominion square, 1936
Archives de la Ville de Montréal

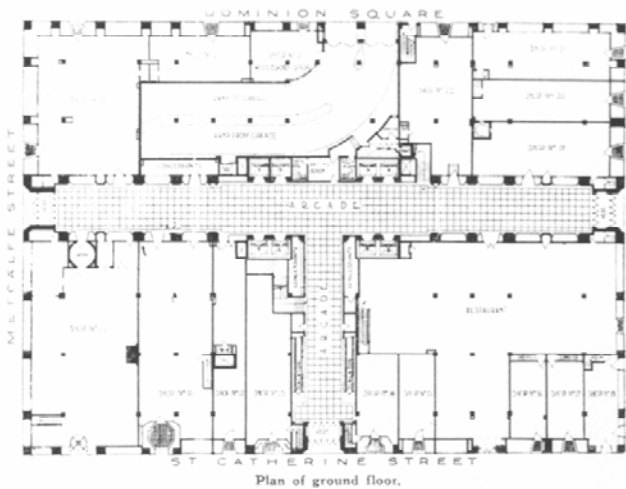
THE DOMINION SQUARE GARAGE

CANADA'S BIGGEST GARAGE



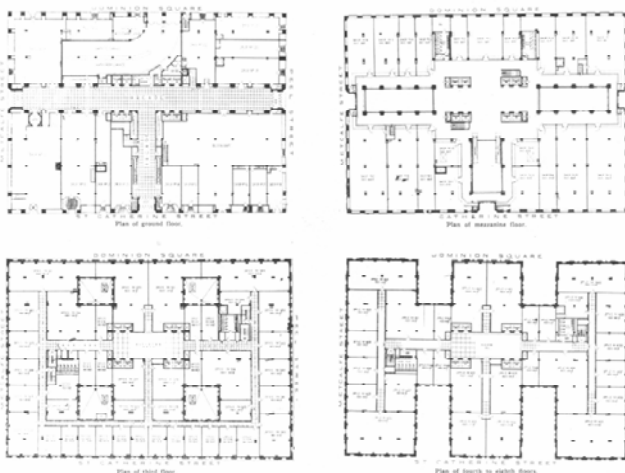
One of the Floors. All above ground, having natural light and ventilation on four sides.

«The Dominion Square Garage; Canada's biggest garage»
Bibliothèque du Centre Canadien d'Architecture



L'édifice Dominion Square, 1928-1929

L'édifice est conçu par l'une des plus grandes firmes d'architectes canadienne des années 1920, Ross & Macdonald. Il s'agit de la première commande d'importance de l'agence montréalaise qui agissait à titre d'architecte associé. « Le Dominion Square building est une réalisation aboutie de l'édifice-bloc qui se généralise au milieu du XX^e siècle. Sa modernité préfigure la « mégastructure », qui redéfinit les rapports entre le bâti et la circulation et entre les espaces publics et privés, une typologie qui trouve sa forme aboutie au début des années 1960 dans l'architecture de la place Bonaventure »¹.



Plans du rez-de-chaussée et des étages supérieurs

Extrait de *The Contract Record and Engineering Review*, 29 janvier 1930, p. 121

¹ Vanlaethem, France. Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.

L'élargissement de la rue Dorchester

L'architecture dite moderne se développe aussi dans un contexte où la circulation automobile augmente de manière exponentielle dans les années 1950-1960. Ainsi, le premier plan directeur de Montréal mis en place par le Service d'urbanisme de la Ville (créé en 1941) fait de la circulation une priorité. Il identifie aussi la gestion de la circulation véhiculaire comme un enjeu majeur de développement urbain. Il prévoit la décongestion du centre des affaires et la liaison des voies urbaines aux voies de pénétration tracées en périphérie de la ville. C'est aussi dans ce contexte que la Ville de Montréal favorise la construction de stationnements étagés. L'ancien stationnement Idéal, aujourd'hui AVIS, et le stationnement Parkade de la rue Aylmer, sont parmi les derniers construits à Montréal dans les années 1950 et 1960.

La Ville, de concert avec les gouvernements supérieurs, entreprend à cette époque des travaux de construction d'infrastructures importants. L'élargissement de la rue Dorchester dans les années 1950 en fait partie. Le projet sous-tend deux objectifs : résoudre les problématiques de circulation en augmentant la fluidité de cette artère de circulation majeure et la transformer en axe de prestige par une opération de valorisation foncière donnant lieu à des expropriations, démolitions et constructions. Les sièges sociaux des grandes compagnies telles que la Canadian Industries Limited (CIL) et les sociétés d'État que sont Hydro Québec et Radio-Canada, s'y déploient. Dans le territoire à l'étude, celui de la Banque Impériale de Commerce (CIBC), s'y établit, à l'angle de la rue Peel, et le 1000 De La Gauchetière, actuel siège social de la SITQ, s'y ajoute dans les années 1980-1990.

Indissociabilité de la forme urbaine et de l'architecture

Le siège social de la CIBC témoigne des stratégies de valorisation foncière des années 1960 impliquant une densification du bâti. Une nouvelle réglementation de zonage au centre-ville établit les hauteurs maximales en fonction de coefficients d'occupation au sol. À l'origine, l'empreinte au sol réduite de la tour de la CIBC résulte d'un indice de superficie de plancher ne dépassant pas douze fois celle du terrain. L'espace non construit permet alors l'aménagement d'une voie carrossable sur la rue Stanley et d'une grande place face au square. Cette implantation rappelle celle de plusieurs immeubles new-yorkais de la seconde moitié du XX^e siècle, notamment le Seagram Building de Mies van der Rohe. La tour de la CIBC s'élevait comme un grand campanile émergeant du sol sur une vaste place aménagée accueillant la sculpture *Three pieces reclining figure* du célèbre artiste britannique Henry Moore. La transparence du rez-de-chaussée offrait une continuation visuelle et physique du plan libre à l'ensemble de l'îlot. L'implantation au sol de la CIBC est aujourd'hui grandement modifiée, mais sur le site, la tour demeure l'objet prédominant.

L'évolution des compositions architecturales et des formes urbaines du site est aussi tributaire du phénomène de développement exceptionnel de la grande propriété du CN qui jouxte le site du patrimoine, entre les rues Mansfield et University et entre les rues Cathcart et Saint-Antoine. Ce quadrilatère, qui, avec la gare du CP dessert le centre des affaires par les transports collectifs, participe à la résolution de plusieurs enjeux de développement urbain de Montréal et de l'agglomération. C'est sur la propriété du CN que prend forme la *ville tridimensionnelle*, issue du réseau primitif du Montréal souterrain. Cette nouvelle forme urbaine résulte de la superposition de constructions en hauteur au-dessus d'infrastructures et d'équipements souterrains, notamment les voies ferrées, galeries commerciales, stationnements et voies de circulation véhiculaire et piétonnière reliés à la trame urbaine et au métro. Plusieurs projets sont avancés à cet effet par le CN dès les années 1930 puis dans les années 1950 et au début des années 1960 avec l'annonce de l'accueil de l'Exposition Universelle et Internationale à Montréal. Cette conjoncture favorise la construction de la station Place Bonaventure et l'extension du réseau souterrain jusqu'au complexe Place du Canada. Il rejoint aujourd'hui la gare Windsor et le Centre Molson.

La construction des bâtiments ne se limite plus au cadastre, la réglementation municipale autorise maintenant la construction sous les voies publiques. Ceci implique d'assurer la complémentarité des programmes fonctionnels et techniques des bâtiments et de coordonner leur réalisation. Dans cette perspective, l'on saisit bien l'intérêt architectural et urbain du complexe Place du Canada construit en 1967 et celui du 1000 De La Gauchetière, en 1992. Ils sont tous deux connectés au réseau souterrain que leurs programmes architecturaux enrichissent. Ces bâtiments développent par ailleurs des stratégies d'intégration au cadre bâti qui tirent parti des caractéristiques physiques du site et rehaussent à leur tour, par leur facture architecturale distinctive, le paysage urbain du square Dorchester et de la place du Canada.

L'appréciation architecturale des bâtiments du secteur à l'étude dans la seconde moitié du XX^e siècle doit aussi être placée dans le contexte de la modernisation de la ville et, plus précisément, du centre-ville. Une large population doit accéder facilement au centre-ville et celle-ci doit être contenue dans un espace restreint. En conséquence, les artères de circulation doivent être amples et la trame urbaine doit comprendre des espaces libres. Le défi d'animation des quartiers centraux après la fermeture des bureaux se pose aussi. Les magasins, restaurants, équipements culturels et tours à bureaux doivent être conçus comme des composantes d'un ensemble assurant un éventail de fonctions. La Place Ville-Marie illustre bien l'application de ces orientations d'aménagement urbain avec ses bâtiments de haute densité, ses stationnements et galeries souterraines reliées au réseau souterrain et sa grande place semi-publique. Les concepteurs du complexe Place du Canada poursuivent les mêmes visées et réalisent aussi l'un des projets modernes les plus significatifs au Canada. Outre l'intégration fonctionnelle de son programme architectural au tissu urbain, le complexe Place du Canada présente aussi une nouvelle typologie de bâtiment adaptée aux contraintes physiques du site. Il est implanté dans la partie basse de la place du Canada, sur un site qui accuse une dénivellation de 80 pieds entre les rues De La Gauchetière et Saint-Antoine. Les deux tours du complexe sont posées sur un podium, véritable parcelle de ville étagée comprenant des stationnements, une connexion au métro, des garages, une banque, des restaurants, un cinéma et des galeries marchandes. Le podium est aménagé comme une vaste place publique, au même niveau que le square qu'il rejoint par une passerelle enjambant la rue De La Gauchetière. Le complexe établit ainsi une forte présence sur la place du Canada, en plus de relier deux espaces paysagers, l'un privé, l'autre public. Cette typologie est unique à Montréal et l'emploi de passerelles pour relier un complexe urbain à un espace public est de surcroît assez rare en Amérique du Nord.

L'innovation architecturale des bâtiments du site à l'étude se poursuit aussi dans la seconde moitié du XX^e siècle. L'esthétique radicale du mouvement moderne s'impose. L'implantation du bâtiment, les technologies de construction et l'expression architecturale sont indissociables. L'influence du Style International est manifeste, mais l'architecture présente aussi des spécificités locales, notamment au regard de l'intégration au site et dans le choix des matériaux. À ce chapitre, on note l'utilisation des nouvelles technologies de construction introduisant le mur-rideau de verre et d'acier qui habille le siège social de la CIBC, lequel intègre des carrés d'ardoise, un matériau local utilisé de longue date au Québec, comme en témoigne le revêtement de la toiture de l'église St. George. L'évolution de la technologie de préfabrication du béton depuis la fin des années 1930 aux États-Unis et en Europe s'impose aussi dans les années 1950-1960 au Québec, comme dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En témoigne l'assemblage de modules de béton préfabriqués de forme hexagonale, et pliés, qui renforce la tridimensionnalité de la façade du stationnement AVIS. Le complexe Place du Canada illustre aussi éloquemment les possibilités architectoniques du béton exploitées par deux grands concepteurs du XX^e siècle, Mies van der Rohe et Frank Lloyd Wright.



Archives Ville de Montréal

La rue Dorchester, (boulevard Dorchester en 1960 et boulevard René-Lévesque en 1987)

Artère majeure de Montréal, elle s'étend des rues Clarke à De Lorimier et joue très tôt un rôle d'irrigation de la circulation du centre-ville. La rue est percée en 1856 puis élargie à 60 pieds comme la plupart des grandes artères du New town. L'implantation de la Sun Life au square Dominion en 1914 et celle du terminal ferroviaire du Canadien Nord remplacé par la gare Centrale (du CN) en 1938, amorcent le changement de la vocation de la rue Dorchester. En 1916, un grand viaduc d'acier assure la continuité de la rue au-dessus des voies ferrées; en 1928 la rue est élargie à 80 pieds; en 1931 un nouveau pont large de 104 pieds s'érige au-dessus des voies de chemin de fer entre les rues Sainte-Geneviève et Mansfield. La dernière phase d'élargissement de la rue Dorchester a lieu entre 1950 et 1955. La Ville procède à des expropriations dans le but de susciter une opération de valorisation foncière des terrains dégagés par les démolitions et de faire de la rue Dorchester une artère de prestige. Elle relie les opérations immobilières les plus ambitieuses de l'époque, soit Place Ville-Marie et les sièges sociaux des Canadian Industries Limited (CIL), Banque Canadienne Impériale de Commerce (CIBC), Hydro Québec et Radio-Canada, puis, dans les années 1980-1990, le 1000 De La Gauchetière.

Le réseau souterrain de Montréal à la fin des années 1960

Cette vue aérienne du centre-ville de Montréal avec surimpression d'un plan montrant le réseau piétonnier souterrain réalisé en 1969 par Vincent Ponte montre bien l'envergure du réseau primitif dont fait partie le territoire à l'étude. Cette structure réseaute le métro, les voies de circulation véhiculaire, les stationnements souterrains, les galeries marchandes souterraines et d'autres équipements publics. Au début des années 1960, Montréal est en voie de concrétiser les théories urbaines les plus avant-gardistes. La cité à niveaux multiples se développe, la ville « multidimensionnelle », la « ville en 3-D », la « ville du futur » au centre-ville de Montréal, qui devient un modèle et une source d'inspiration des planificateurs nord-américains et européens. Comme le mentionne France Vanlaethem, « Le tracé tridimensionnel du réseau de circulations ferroviaire, automobile et piétonnière dont les voies établies à la fois sur le sol, sous les sols et dans les airs exploite la topographie particulière de la ville à cet endroit, la dénivellation existante entre le piémont et le fleuve, la différence de niveaux entre Cathcart et Saint-Antoine » ¹

¹ Vanlaethem, France. Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009 - Textes historiques et fiches documentaires sur les bâtiments





Ville de Montréal, 2010

Le stationnement AVIS, ancien stationnement Idéal, 1960, 1964

Le stationnement est conçu par la firme Greenspoon, Freedlander & Dunne, architectes. La première phase de construction du bâtiment de six étages est réalisée en 1960 et ne comprend pas de façade. Le stationnement est surhaussé d'un étage et habillé d'une façade de béton architectonique en 1964. Celle-ci assemble une série d'éléments préfabriqués en béton texturé, modulaires, de forme hexagonale. Leur forme « pliée » renforce la perception de sa tridimensionnalité. La structure horizontale des planchers est aussi clairement exprimée.



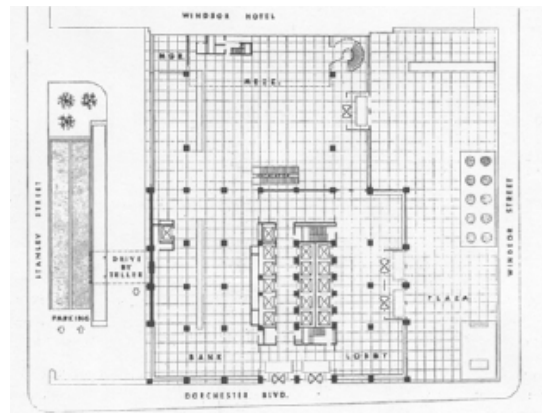
<http://www.bing.ca>, 2011

La Banque Impériale de Commerce du Canada (CIBC), 1959-1962

L'ensemble est conçu par l'agence de Peter Dickinson, l'un des importants architectes modernistes canadiens. L'architecture de la CIBC s'apparente à celle des édifices corporatifs américains d'après-guerre, inspirés par le Style International. À l'origine, la tour de la CIBC est posée sur un espace libre ponctué d'objets isolés. Elle s'élevait comme un grand campanile émergeant du sol sur une grande place accueillant la sculpture *Figure couchée en trois parties no.1* du célèbre artiste britannique Henry Moore. Au moment de son inauguration, les proportions de la tour, son élégance exceptionnelle et le contraste des matériaux sont soulignés par la critique. L'aspect de la CIBC est modifié par la construction d'un hall bancaire adossé à la tour et qui couvre la place. La sculpture y est maintenant relocalisée. L'influence du Style International est infléchi par l'intégration d'un matériau local traditionnel, l'ardoise. La construction du bâtiment a fait montre de performances techniques exceptionnelles. La structure d'acier fut montée au rythme de trois étages par semaine, la construction modulaire permettant une grande souplesse dans le cloisonnement, l'équipement des espaces et le positionnement optimal des installations mécaniques.



La base et la plaza de la tour de la CIBC vers 1990. Photographie Michel Brunel, Archives Docomomo Québec



Plan du rez-de-chaussée, extrait du *RAIC Journal* décembre 1962, p. 51



Archives du Canadien Pacifique, 1978

Le complexe Place du Canada, 1964-1967

Le complexe est construit par la Canadian Pacific Hotels Limited, une filiale du CP. Le projet d'ensemble est conçu par une importante firme d'architectes québécois du mouvement moderne, D'Astous et Pothier. Cette firme conçoit aussi l'hôtel, tandis que la conception de la tour à bureau est confiée à une firme d'architectes notoire au Canada, John B. & John C. Parkin Associates. Le basilaire multifonctionnel, relié au réseau souterrain du centre-ville accueille deux tours de facture moderniste fort différentes. L'hôtel est d'inspiration wrightienne, en référence à l'œuvre de Frank Lloyd Wright chez qui Roger d'Astous a travaillé, en ce sens qu'il présente des formes organiques épurées. Il s'agit de l'une des rares tentatives d'adaptation de l'architecture de Wright en hauteur.



Ville de Montréal, 2010



L'utilisation originale du béton architectonique préfabriqué grâce à une technique de moulage permet d'obtenir des formes rappelant les arcades des fenêtres de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde et de la gare Windsor. Le béton comprend des granulats de quartz, ce qui lui confère une luminosité particulière. Ce béton est aussi utilisé pour la passerelle. La tour à bureau est d'inspiration miesienne, en référence à l'œuvre de Mies van der Rohe avec qui John B. Parkins a été associé, notamment pour la construction du Toronto Dominion Center. Elle présente en effet des détails architecturaux, notamment ceux du mur-rideau, remarquables pour leur minimalisme, leur sobriété et leur qualité d'exécution. L'usage du béton pour les cadres et les panneaux préfabriqués est toutefois plus conventionnel que celui de l'hôtel. L'envergure, la diversité et l'originalité des formes et l'aspect des surfaces de béton préfabriqué du complexe Place du Canada, particulièrement au regard de l'hôtel et de la passerelle, contribuent à en faire une œuvre architecturale remarquable à Montréal et au Canada.

Modernité et postmodernité : stratégies d'intégration urbaine, innovations technologiques et expressions architecturales montréalaises et québécoises

Dans le secteur à l'étude, le parti architectural des bâtiments, dans les années 1980-1990 est grandement axé sur la résolution de la problématique d'insertion, au cadre environnant, de constructions aux gabarits gigantesques. La définition d'une signature corporative distincte oriente aussi clairement le parti architectural. L'implantation de l'ancien édifice La Laurentienne (1980-86) illustre une stratégie d'intégration urbaine amorcée depuis les années 1970 sur les scènes locale, nationale et internationale, et qui se démarque par l'implantation du bâtiment et le choix des matériaux. Le bâtiment, dont la forme est plus proche de la barre que de la tour, est mis en valeur sur un sol dégageant des espaces semi-publics. La barre est implantée en diagonale dans la trame orthogonale. Deux espaces libres sont ainsi dégagés. Cette implantation modifie la relation traditionnelle d'un bâtiment à l'espace public et semi-public. Le recours aux formes géométriques qui caractérise le modernisme permet de réduire l'impact visuel du bâtiment et de profiler sa volumétrie. Le mur-rideau qui enveloppe le bâtiment reflète le cadre bâti, le square Dorchester et la place du Canada. Le cuivre, un matériau dominant, est aussi très présent dans l'architecture des bâtiments anciens environnants. C'est aussi une ressource naturelle abondante au Québec, ce qui ajoute une dimension symbolique au bâtiment.

L'envergure de l'édifice le 1000 De La Gauchetière est inégalée à Montréal à l'époque de sa construction. Il occupe l'entière superficie de l'îlot délimité par les rues De La Gauchetière, de la Cathédrale, Saint-Antoine et Metcalfe. C'est aussi le plus haut à Montréal². Malgré sa dimension civique (le bâtiment intègre d'importants équipements collectifs), l'adoption du projet soulève à l'époque de vives contestations, notamment de la part d'Héritage Montréal qui qualifie sa hauteur d'« inhumaine ». Sa réalisation suppose la négociation des intérêts publics et privés et soulève l'urgence de doter l'administration municipale de règles d'adoption des grands projets, notamment par le biais de consultations publiques.

La stratégie d'intégration du 1000 De La Gauchetière au contexte urbain relève d'un travail sur la volumétrie du bâtiment. Cette stratégie sous-tend aussi l'élaboration d'une expression architecturale utilisant des références historiques. La composition intègre ainsi des éléments architecturaux inspirés de ceux présents dans le contexte environnant. Cette stratégie est propre à l'architecture postmoderne dont le 1000 De La Gauchetière est certes, à Montréal, l'exemple le plus éloquent. Le parti architectural, compte tenu du gigantisme du bâtiment et du désir de lui conférer une signature distincte, dicte les principes suivants: une tour assise sur un podium dont la hauteur s'ajuste aux proportions des bâtiments environnants; la tour s'élevant en gradins avec un sommet pointu évoquant la forme des toitures québécoises traditionnelles; l'emprunt de matériaux et de formes présents dans l'environnement bâti, tels que les dômes de cuivre qui ponctuent les quatre coins du basilicaire et qui font écho à ceux de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde.

En 1992, le 1000 De La Gauchetière culmine à une altitude proche de celle du mont Royal, une hauteur qui devient une norme dans le premier plan d'urbanisme de Montréal adopté la même année, qui stipule que toute nouvelle construction ne peut s'élever au-dessus du sommet de la montagne. Avec les nombreuses tours érigées à la fin des années 1980, la présence du 1000 De La Gauchetière densifie le massif des gratte-ciel et ponctue la silhouette de la ville. De plus, le programme architectural du bâtiment est le premier, à Montréal, à intégrer des équipements collectifs d'envergure tels qu'un jardin d'hiver, une patinoire publique, un centre de conférences, et le terminus du centre-ville de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT). Le terminus est directement connecté au métro et au réseau piétonnier souterrain qui irrigue la partie centrale de la ville d'Ouest en Est. Voisin de la gare Centrale et des bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie, il se positionne judicieusement dans le réseau de circulation qui relie le cœur de la ville à la grande région de Montréal et à l'ensemble du pays.

² La tour IBM Marathon le concurrence en hauteur. La cote altimétrique de son toit (230,3 mètres) est plus élevée que celle du 1000 De La Gauchetière (232 mètres), mais la tour elle-même est moins haute (195 mètres pour la tour, 204 mètres pour le 1000 De La Gauchetière). Ceci s'explique en raison de la topographie du secteur sur le piémont du mont Royal.



Ville de Montréal, 2010

L'édifice La Laurentienne, 1980-1986

Conçu par la firme d'architectes Dimitri Dimakopoulos, Larose, Laliberté, Petrucci, l'édifice se démarque par l'implantation du bâtiment et le choix des matériaux. Par ailleurs, la conception du mur-rideau de verre réfléchissant à haute performance ainsi que d'autres dispositifs technologiques du bâtiment conçues par la firme Lavalin témoignent de la préoccupation nouvelle pour les économies d'énergie dans les années 1970.

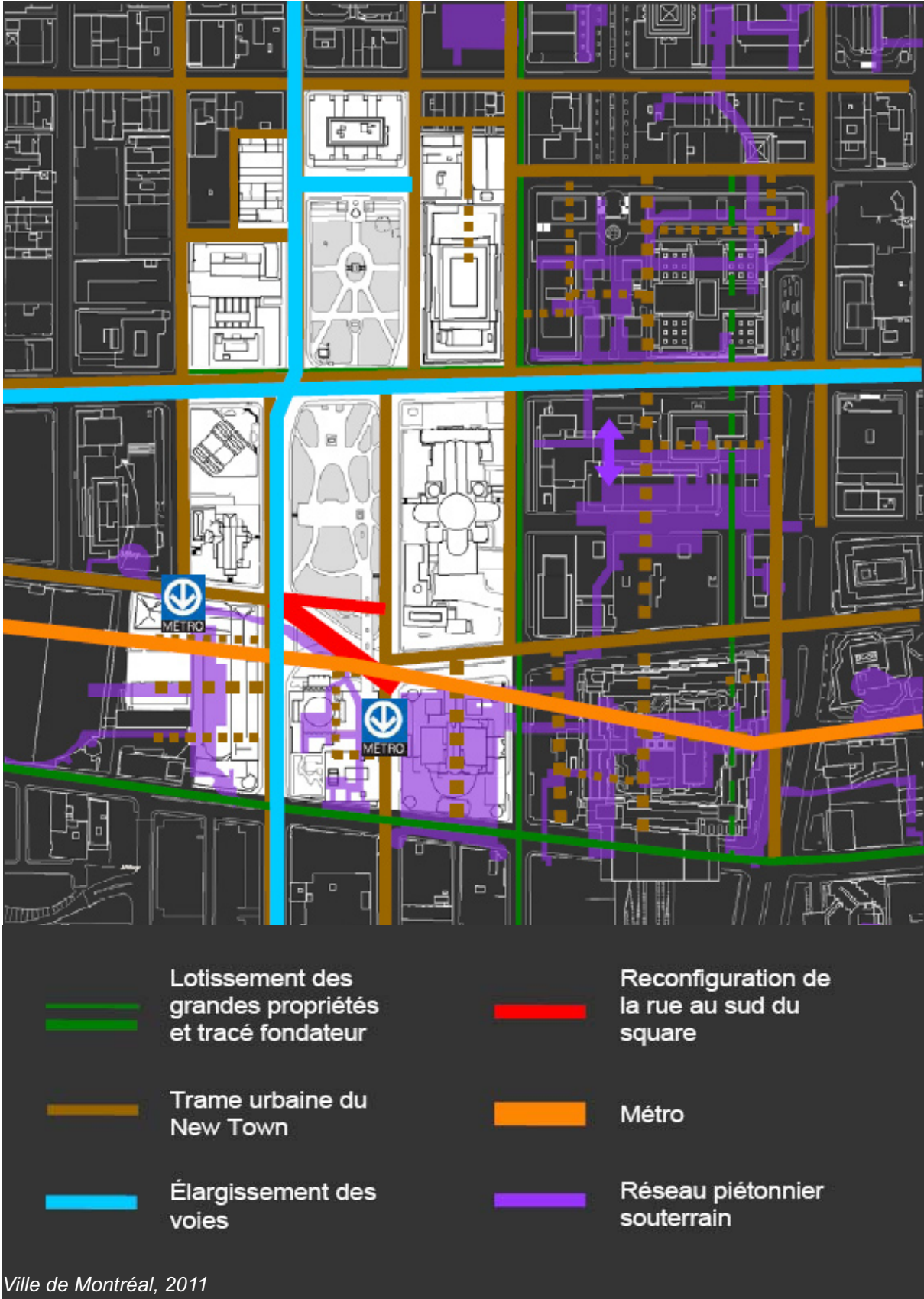


Ville de Montréal, 2010

Le 1000 De La Gauchetière, 1992

L'édifice a été conçu par deux grandes firmes d'architecture montréalaises, Dimakopoulos et Associés et Lemay Associés. Le bâtiment est toujours le plus haut, à Montréal, et il est sans doute l'exemple le plus patent de l'architecture postmoderniste en plein essor dans les années 1980. Le parti architectural privilégie une intégration au contexte urbain par l'usage de formes et de matériaux nourris d'histoire et de tradition. Sur le plan technique, la construction de la plus haute tour de Montréal a nécessité de mettre au point une structure novatrice, de poutres d'acier fixées à un noyau de béton coulé à grande vitesse grâce à l'utilisation de la technique du coffrage coulissant. Elle fut construite à un rythme sans précédent dans l'industrie immobilière locale.

PRINCIPALES PHASES D'ÉLABORATION DU PATRON URBAIN DU SECTEUR À L'ÉTUDE



Ville de Montréal, 2011

Lotissement des grandes propriétés et tracé fondateur du chemin menant à la côte Saint-Antoine

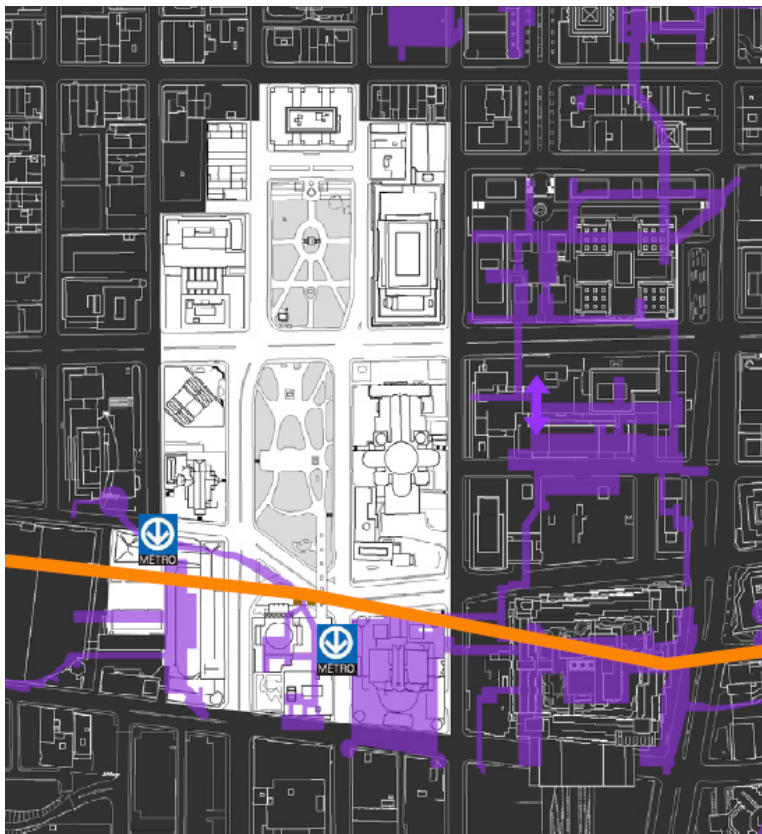


Trame urbaine du New Town





Principales modifications au réseau viaire



Réseau piétonnier souterrain et métro



Montreal, Dominion Square, vers 1907-1910

Allbums Massicotte

Bibliothèque et Archives Nationales du Québec

L'ancien cimetière Saint-Antoine o La gestion des sépultures dans le cadre du projet de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada o La composition paysagère du square Dorchester et de la place du Canada o La contribution du square Dorchester et de la place du Canada au paysage urbain o Le réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada

Le square Dorchester et la place du Canada



Extrait d'une lithographie intitulée *Montreal, Canada East, From the Mountain*, Edwin Whitefield, 1852

Archives nationales du Canada

Le square Dorchester et la place du Canada

L'ancien cimetière Saint-Antoine

L'implantation de l'ancien cimetière catholique au faubourg Saint-Antoine est précédée de celle de l'ancien cimetière juif de la congrégation Shearith-Israël dont il ne reste toutefois aujourd'hui plus de traces. Le cimetière juif est le premier implanté à l'extérieur des fortifications de Montréal. La congrégation juive acquiert, pour l'inhumation de ses morts à partir de 1755, un terrain situé à l'angle nord-est des rues Saint-Janvier (De La Gauchetière) et Saint-François-de-Sales (Peel) en bordure du site de l'église St. George.

Le cimetière catholique, situé au nord de la rue Saint-Antoine, entre les rues Saint-François-de-Sales (Peel) et du Cimetière (de la Cathédrale), est ouvert quelques décennies plus tard, en 1799. Il subit trois agrandissements entre 1807 et 1825 et il est en partie rehaussé. Une chapelle et une maison pour le gardien y sont construites. À l'instar des autres lieux d'inhumation catholiques, une partie du terrain est dédiée à l'inhumation des paroissiens n'ayant pas le droit à la sépulture ecclésiastique et une autre aux enfants. Les défunts y sont enterrés individuellement ou en fosses communes. Au début du XIX^e siècle, des lots de sépultures permanents, individuels ou familiaux sont rendus disponibles. Vers 1821, le cimetière a aussi accueilli des sépultures provenant du cimetière de la rue Saint-Jacques.

À la fin du XVIII^e siècle, la population de Montréal compte environ neuf mille habitants parmi lesquels les canadiens-français catholiques forment l'immense majorité. Les cimetières de la ville, quatre catholiques et un protestant, situés à l'intérieur des fortifications, sont déjà utilisés à pleine capacité lorsqu'une recommandation du grand jury de la Cour du Banc du Roi, interdit, en 1798, les enterrements intra-muros. Les communautés catholiques et protestantes ouvrent alors des cimetières dans les zones rurales, en périphérie des centres urbains. En 1854, un règlement interdisant le droit de sépulture à l'intérieur des limites de la municipalité prend effet.

Les sépultures du cimetière juif demeurent en place au moins une dizaine d'années, puis les corps sont exhumés par la Corporation of the Portuguese Jews of Montreal et ré-inhumés au nouveau cimetière de la communauté, sur le mont Royal. La Cité de Montréal a en effet acheté le site de l'ancien cimetière juif pour prolonger la rue Saint-François-de-Sales (Peel).

La Fabrique de la paroisse Notre-Dame, quant à elle, acquiert un terrain sur le mont Royal pour aménager le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Toutes les composantes visibles de la fonction sépulcrale de l'ancien cimetière Saint-Antoine sont alors retirées. La Cité procède à d'importants travaux d'ouverture et de réfection de rues et la Fabrique commande à Henri-Maurice Perrault un plan de lotissement afin de développer le site de l'ancien cimetière Saint-Antoine. Des exhumations, d'abord sporadiques puis en masse ont lieu entre 1856 et 1870. Elles sont arrêtées par un mouvement citoyen dénonçant le peu de respect accordé aux sépultures et par la Sanitary Association of Montreal, qui invoque des raisons de santé publique. Le terrain est finalement acheté par la municipalité qui l'aménage en parc public.

Le cimetière Saint-Antoine est le plus ancien témoin d'un nouveau type de planification. Il est situé à l'extérieur des murs, loin du lieu de culte, dans un terrain propice à la méditation, entouré de champs et de vergers. De plus, il initie l'inhumation de sépultures individuelles sur des lots permanents. Le cimetière Saint-Antoine est aussi le dernier cimetière urbain avant l'implantation des grands cimetières-jardins du Mont-Royal.

De manière générale, un cimetière est un témoin rappelant la persistance d'un groupe culturel dans le temps. C'est donc un important témoin du changement des mentalités entourant la conception de la mort et de la santé publique à une époque où, pour la première fois, l'on enterre les morts loin de l'emprise des vivants. Le cimetière est une importante source documentaire au regard du quotidien des habitants de Montréal. La matérialité des enterrements,

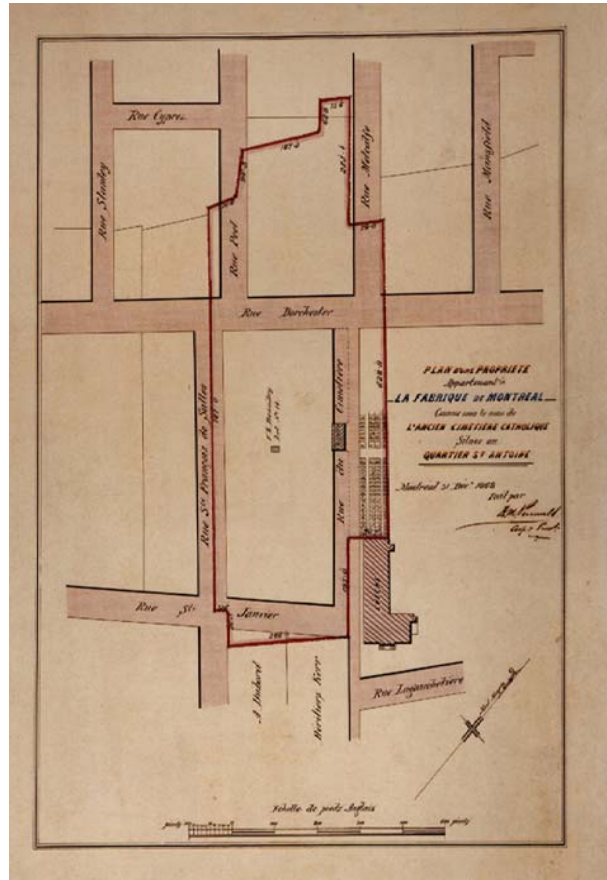
comprenant, par exemple, tout ce qui concerne le mobilier funéraire -de la fabrication des cercueils à la disposition des corps en passant par la présence d'objets personnels dans les sépultures- témoigne des modes d'inhumation des ancêtres. Son analyse permet de comprendre leur attitude face à la mort et leur conception de l'au-delà.

L'intégrité de l'ancien cimetière Saint-Antoine est très élevée. Les campagnes de fouilles menées dans le secteur ont confirmé la présence des sépultures dans les zones libres de bâti de même que l'intégrité archéologique du sol. Aucune trace de constructions (clôture, chapelle, maison de gardien) n'a été retrouvée, à date, sur le site. Il est toutefois confirmé que le cimetière comprend des lots de sépulture individuels aux limites aléatoires, qui deviennent, vers 1812, standardisés d'après un plan d'aménagement proposé par les marguilliers. Aucun document n'a été retrouvé qui documente précisément l'organisation spatiale du site, qui localise précisément les sépultures et qui confirme les noms des montréalais inhumés dans l'ancien cimetière Saint-Antoine ou retirés du site lors des exhumations précédant sa conversion en parc public.

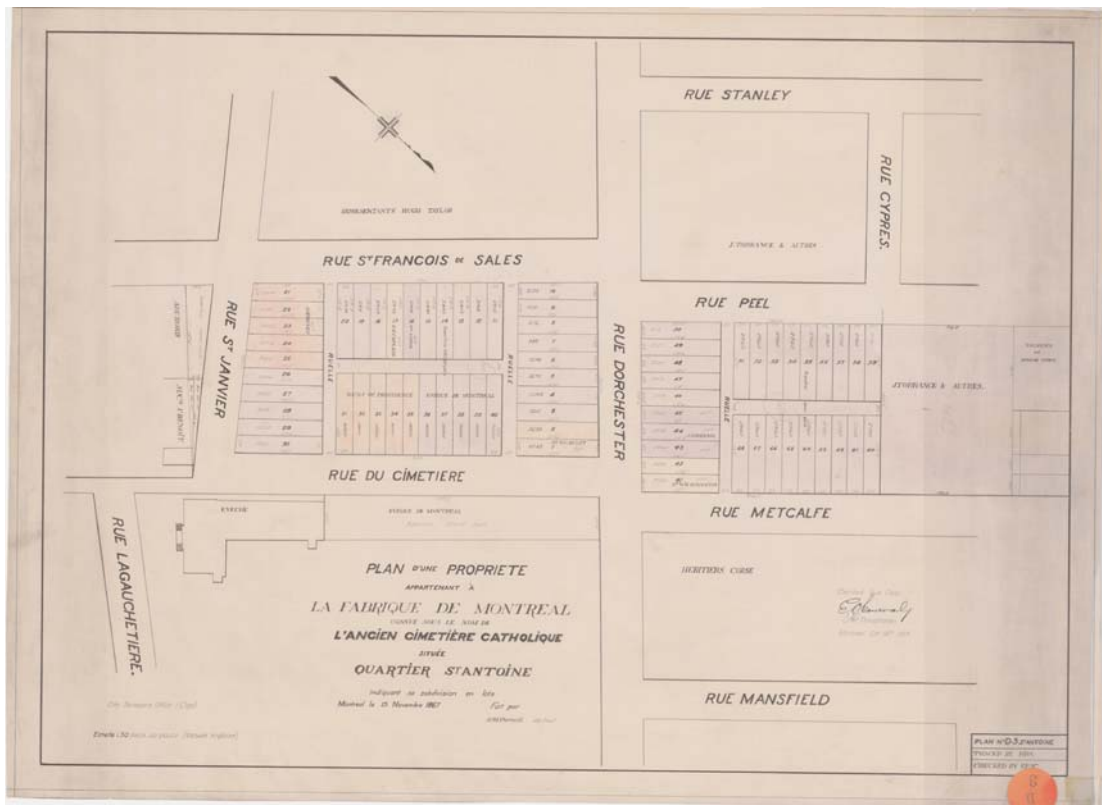


Exhumations dans l'ancien cimetière Saint-Antoine
Canadian Illustrated News, Vol III no. 21, 27 mai 1871

Plan de l'ancien cimetière catholique du quartier
 Saint-Antoine
 H.-M. Perrault, 31 décembre 1868
 Fonds de la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal
 Centre Canadien d'Architecture



Plan d'une propriété appartenant à la Fabrique de
 Montréal connue sous le nom de l'Ancien cimetière
 catholique situé dans le quartier St. Antoine, Montréal
 H.-M. Perrault, 15 novembre 1867
 Archives de la Division de la Géomatique de la Ville de
 Montréal



La composition paysagère du square Dorchester et de la place du Canada

Dès 1873, le square Dominion est aménagé sur deux quadrilatères ceinturés par les rues Peel, Windsor (partie nord de Peel), Saint-Janvier (De La Gauchetière), de la Cathédrale et une ruelle (rue du square Dorchester). Il est entrecoupé par la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque). Les formes rectangulaires des deux espaces sont définies par les anciennes limites du cimetière Saint-Antoine et par le prolongement vers l'est de la rue Saint-Janvier. L'implantation du square est en continuité avec la logique cadastrale montréalaise.

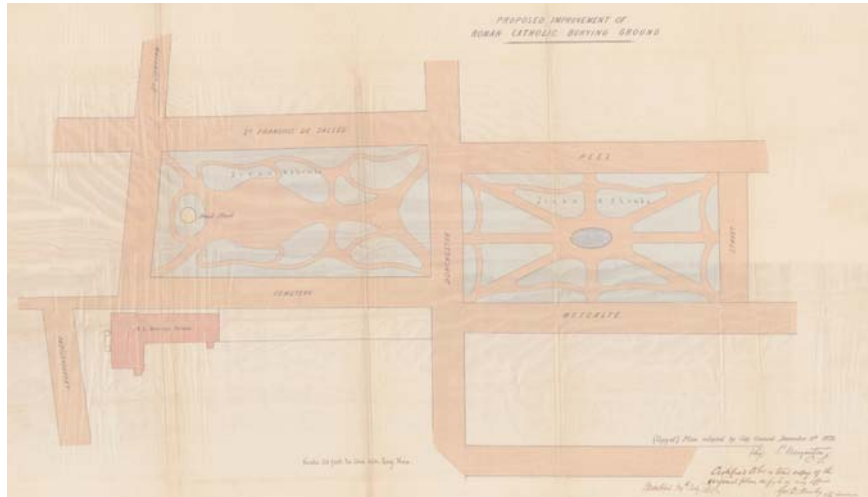
Le square Dominion est le projet de square le plus important de l'histoire montréalaise. Contrairement aux autres squares montréalais aménagés dans les suites d'une série d'occupations publiques antérieures telles que la place ou le marché, il est le seul planifié comme tel dans sa totalité. Fait intéressant, le square n'est jamais clôturé, comme l'aurait voulu la tradition à Montréal et ailleurs en Amérique du Nord et en Europe, ce qui témoigne de la volonté d'affirmer le caractère civique de cet espace public dès sa conception. De tous les squares montréalais, il est celui qui possède la plus grande envergure. Sa superficie impressionnante supplante celles du premier square Viger et du square Victoria. Le dessin du square Dominion est attribué à Patrick Macquisten, inspecteur de la Cité de Montréal de 1860 à 1875. Le patron du square réalisé diffère du dessin original de Macquisten, bien qu'il conserve l'identité paysagère souhaitée. Les travaux, amorcés en 1873 se terminent entre 1876 et 1882 sous la direction de son successeur, George D. Ansley. Ce vaste projet est contemporain des constructions des grands parcs urbains montréalais du Mont-Royal et de l'île Sainte-Hélène qui débutent dès 1876.

À l'époque de planification du square Dominion, il n'existe pas, dans les pratiques montréalaises, de langage paysager commun ou généralisé. Aussi, chacun des squares et parcs adopte-t-il une forme particulière. « Le dessin du square Dominion est important en ce sens qu'il poursuit la réflexion sur la « forme idéale » du square montréalais » (Cha).¹ La complexité du dessin du square Dominion en fait le square le plus raffiné et le plus complexe de l'histoire de la métropole. Peu de squares peuvent être référencés aux réalisations paysagères britanniques des XVII^e et XVIII^e siècles et à celles, au XIX^e siècle, du Second Empire parisien. Toutefois, l'aménagement du square Dominion se réclame surtout d'une tradition fortement ancrée dans les pratiques paysagères des grandes villes américaines au XIX^e siècle.

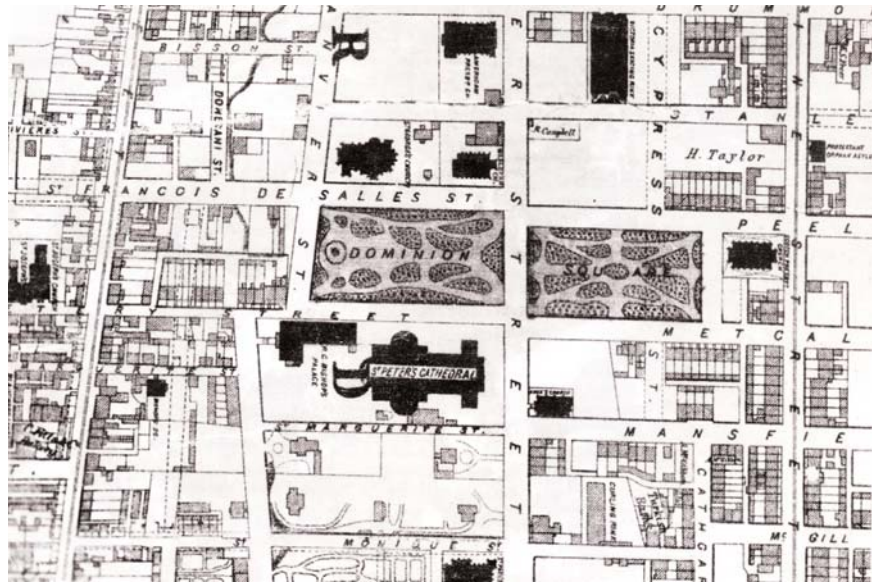
Le concept d'aménagement de la partie sud, l'actuelle place du Canada, puise ses influences dans le Second Empire parisien. Le square est le seul, à Montréal, à témoigner de cette influence stylistique. On reconnaît, dans sa composition, des éléments empruntés aux œuvres françaises de l'ingénieur Jean-Charles Adolphe Alphand et du jardinier Jean-Pierre Baillet-Deschamps qui développent, pour le compte du baron Eugène Haussmann, un modèle de square parisien inspiré de la typologie anglaise. Dans le dessin du square Dominion, l'on reconnaît l'exubérance du tracé décoratif, l'éclectisme des formes et de l'ornementation et, plus particulièrement, l'emboîtement des formes naturelles qui stimulent les sens du promeneur. La promenade, encadrée d'un écran végétal, de même que le dégagement spatial de son centre, réfèrent à l'actualité aménagiste des squares de New York et de Washington. Le désir d'ornementation, à l'image des jardins Viger, n'a jamais pu se concrétiser par la difficulté d'approvisionnement en plantes et le nombre et l'ampleur des rassemblements et des célébrations s'y déroulant. Aussi, l'idée d'aménager une place à l'intérieur d'un square s'est-elle imposée d'elle-même pour d'accommoder des rassemblements, concerts et autres manifestations d'envergure. Elle se retrouve aussi dans les projets de squares municipaux new-yorkais du début des années 1870. Le square Dominion est l'équivalent canadien des Union Square, Madison Square et Washington Square américains et l'unique exemple d'un square métropolitain. Le plan d'aménagement de 1876 est encore perceptible. Le centre demeure dégagé, face à des parterres latéraux plantés. Les plantations florales de l'îlot central rappellent d'ailleurs le parterre de tulipes de jadis.

¹ Cha, Jonathan. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour le compte de la Ville de Montréal en 2009. -Fiche documentaire sur le square Dorchester et la place du Canada.

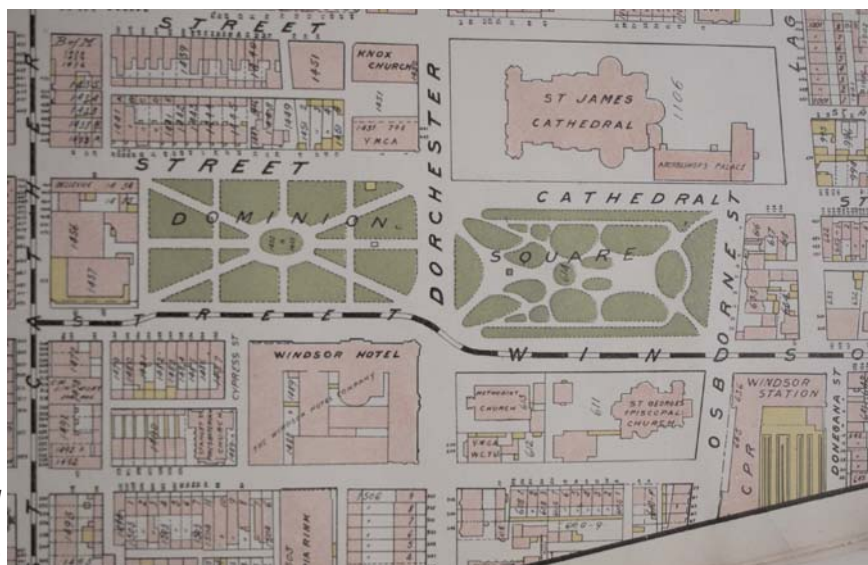
Proposed Improvements of Roman Catholic Burying Ground. Copy of a plan adopted by the City Council. December 9th, 1872 signé Patrick Macquisten. [...] Archives Ville de Montréal



Plan of the City of Montreal
Peter Macquisten, 1872
Bibliothèque nationale du Québec



Atlas de Montréal
Pinsonneault, 1907
Centre Canadien d'Architecture

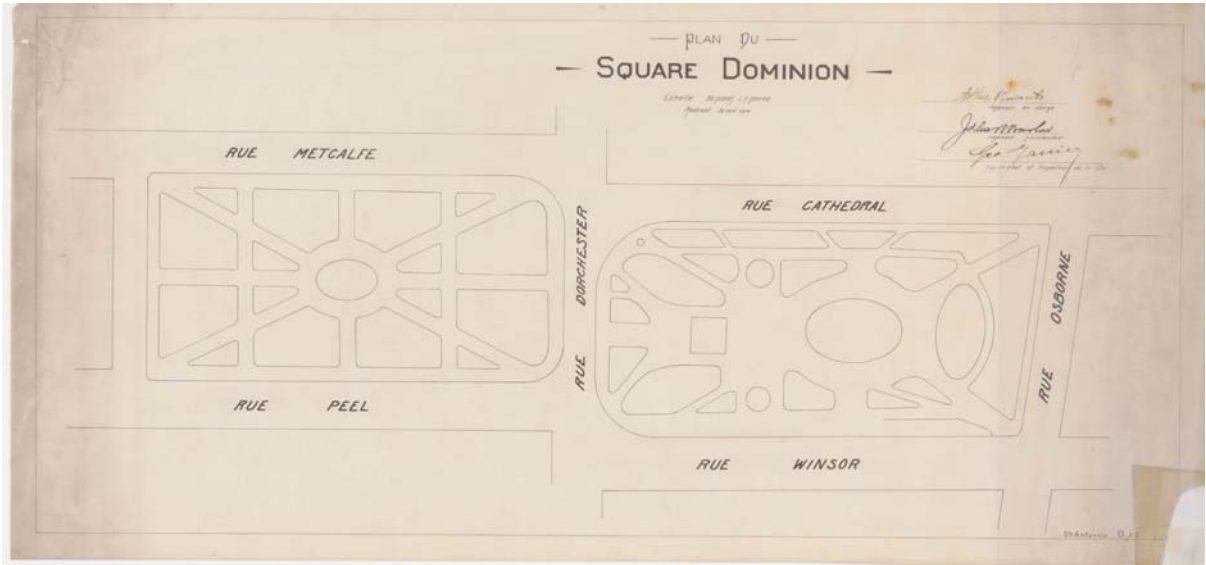


La forme de la portion nord, l'actuel square Dorchester, est une représentation du premier langage formel utilisé dans les squares londoniens combiné au modèle classique de jardin intégrant l'allée régulière et l'allée diagonale. Le tracé original, où les allées se croisent et convergent vers un monticule central, date de 1880 et elle perdure toujours. La portion nord du square est, à Montréal, la meilleure représentation paysagère du fonctionnalisme nord-américain que l'on retrouve notamment à New York, Philadelphie et Washington dans la seconde moitié des années 1870. Le dessin original de Macquisten a certainement été inspiré du Lafayette Square de la capitale états-unienne, mais l'aménagement réalisé, plus géométrique, s'inspire davantage du Washington Square de New York. Par ailleurs, le patron des tracés n'est pas sans rappeler le motif de l'Union Jack britannique, un motif par ailleurs présent depuis plusieurs décennies au Washington Square. Le plan New Town d'Édimbourg ressemble aussi à ce motif. Les intentions des concepteurs concernant ces références ne sont toutefois pas connues. Les principes de composition paysagère de la portion nord du square Victoria à Montréal réalisé en 1873 sont aussi perceptibles au square Dorchester, plus précisément en ce qui concerne le motif des allées diagonales et le dégagement central devant accueillir un bassin-fontaine. L'idée d'ériger un bassin central est née au début du XVIIIe siècle au St. James' square de Londres. La fontaine n'est toutefois jamais installée au square Dominion, l'emplacement est comblé par le monument à la guerre des Boers en 1907. Une vespasienne est aussi installée en 1931. Il n'en subsiste aujourd'hui que l'édicule, l'un des rares à Montréal. Les monuments commémoratifs érigés à partir de 1895 sont toujours à leur emplacement original, à l'exception de la fontaine Le Lion de Belfort, relocalisée face à l'édifice de la Sun Life pour faire place au monument à Sir Wilfrid Laurier.

La contribution du square Dorchester et de la place du Canada au paysage urbain

L'implantation précoce du square Dominion fait de celui-ci un précurseur urbanistique. Il amorce le développement du New Town et sa localisation privilégiée, au coeur de ce secteur convoité, lui confère un immense pouvoir d'attraction. D'importantes institutions civiles et religieuses édifient, sur ses pourtours, un cadre bâti d'une qualité exceptionnelle. Les bâtiments qui s'y retrouvent sont, pour la plupart, des réalisations importantes dans l'histoire de l'architecture canadienne et ils témoignent des grandes périodes de développement du centre-ville de Montréal. Dès la construction, au pourtour du square Dominion, de l'hôtel Windsor, alors le plus grandiose au Canada, et de la gare Windsor, le siège social de la plus grande compagnie de transport intégré au monde, le site devient le cœur symbolique de Montréal, métropole du Canada. Le cadre bâti exceptionnel du site, conjugué à la présence de nombreux monuments commémorant l'émancipation du Dominion du Canada au sein de l'Empire britannique, témoigne de l'importance stratégique du square et de sa particularité identitaire comme lieu de commémoration et d'affirmation nationale.

La forme et la scénographie du square et de la place sont remarquables en raison, notamment, du désaxement des deux vastes espaces rectangulaires sur leurs flancs est et ouest et de la dénivellation marquée entre le boulevard René-Lévesque et la rue De La Gauchetière.



Plan du square Dominion, 1914
Archives de la Division de la Géomatique de la Ville de Montréal



Les parterres de la portion nord du square Dominion (square Dorchester) vers 1892-1896
Archives nationales du Canada



Les parterres de la portion sud du square Dominion (place du Canada) vers 1892-1896
Archives nationales du Canada

Le réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada

La composition d'ensemble comprenant deux espaces de facture distincte et le concept paysager propre à la typologie de square n'ont jamais été remis en question. Ils ont perduré, mais des interventions publiques et privées ont à plusieurs reprises compromis leur intégrité. Le tout-à-l'automobile y a grandement contribué en modifiant la configuration des intersections des rues qui empiètent sur le square. La construction de l'édifice Square Dominion et de son stationnement souterrain en 1929, puis l'agrandissement du stationnement en 1986, entraîne aussi la relocalisation de ses rampes d'accès dans le square et la perte de plus de vingt pour cent de la surface paysagée du square Dorchester altère toujours considérablement l'intégrité du plan original.

Le réaménagement du square Dorchester a été pour une large part complété en 2010, et le réaménagement de sa portion nord devrait se terminer, comme celui de la place du Canada, en 2013. Les travaux sont effectués conformément au Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada réalisé par le Groupe Cardinal-Hardy, Claude Cormier architectes paysagistes et Teknika HBA pour le compte de la Ville de Montréal en 2009.

La stratégie de réaménagement tire parti de l'intérêt patrimonial exceptionnel du site :

« Le square Dorchester et la place du Canada, anciennement square Dominion, forment un ensemble paysager cohérent issu d'une planification datant de 1872. [...] le square Dominion représente le faste du XIX^e siècle et la quintessence des squares victoriens montréalais. Depuis plus d'un siècle, il est le cœur du centre-ville moderne de Montréal. Le projet en est un de réaménagement et de mise en valeur s'inscrivant dans la continuité de l'histoire urbaine et paysagère du square Dominion. Outre la poursuite et l'ambition et la grandeur idéationnelles lui étant associées depuis sa conception originale, le projet de design urbain désire élargir la portée du square et de la place, améliorer la notoriété, l'attractivité et l'habitabilité de ce site unique. »²

Le Plan propose la correction des géométries de rues afin de restituer l'intégrité de la forme du square Dorchester (ce qui justifie son agrandissement au nord) de restituer l'intégrité de la forme de la place du Canada et de rétablir son rapport au cadre urbain en la prolongeant au sud jusqu'à la rue De La Gauchetière qui devrait retrouver sa configuration originale. Une fontaine et un plan d'eau (l'eau étant un médium traditionnellement utilisé dans la composition paysagère des squares) sont proposés pour renforcer l'attractivité des nouveaux pôles nord et sud. Les trottoirs sont élargis et les perspectives visuelles sont renforcées. Le Plan propose aussi de restituer l'intégrité des formes paysagères et de les actualiser dans un langage contemporain. Il propose une sélection de végétaux, un mobilier urbain spécifique et un plan d'éclairage. La restauration des monuments, des objets commémoratifs et de la vespasienne font aussi partie des interventions de mise en valeur du square et de la place.

Le rappel de la présence de l'ancien cimetière Saint-Antoine est aussi une composante importante du projet de réaménagement. Ce geste renforce la dimension symbolique et commémorative du lieu en rappelant la présence des sépultures dans le traitement du sol. Ainsi, la trame graphique utilisée pour représenter les cimetières en cartographie est déroulée sur toute la superficie du cimetière à l'intérieur des limites du square et de la place et le pictogramme de croix ancrée au terrain apparaît à intervalle régulier sur les surfaces texturées de certains blocs de granit noir de Péribonca recouvrant les sentiers. Le pictogramme et les dates d'ouverture et de fermeture du cimetière Saint-Antoine sont aussi gravés sur les bordures de granit des entrées principales du square, sur les rues Peel et Mansfield aux intersections du boulevard René-Lévesque, pour fournir la clé d'interprétation de ce geste commémoratif sobre et discret.

2 Groupe Cardinal Hardy, Claude Cormier, architectes paysagistes inc, Teknika-HBA. *Réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada, Cahier des critères de design*. Document réalisé pour la Ville de Montréal en 2009. Pp. 1.



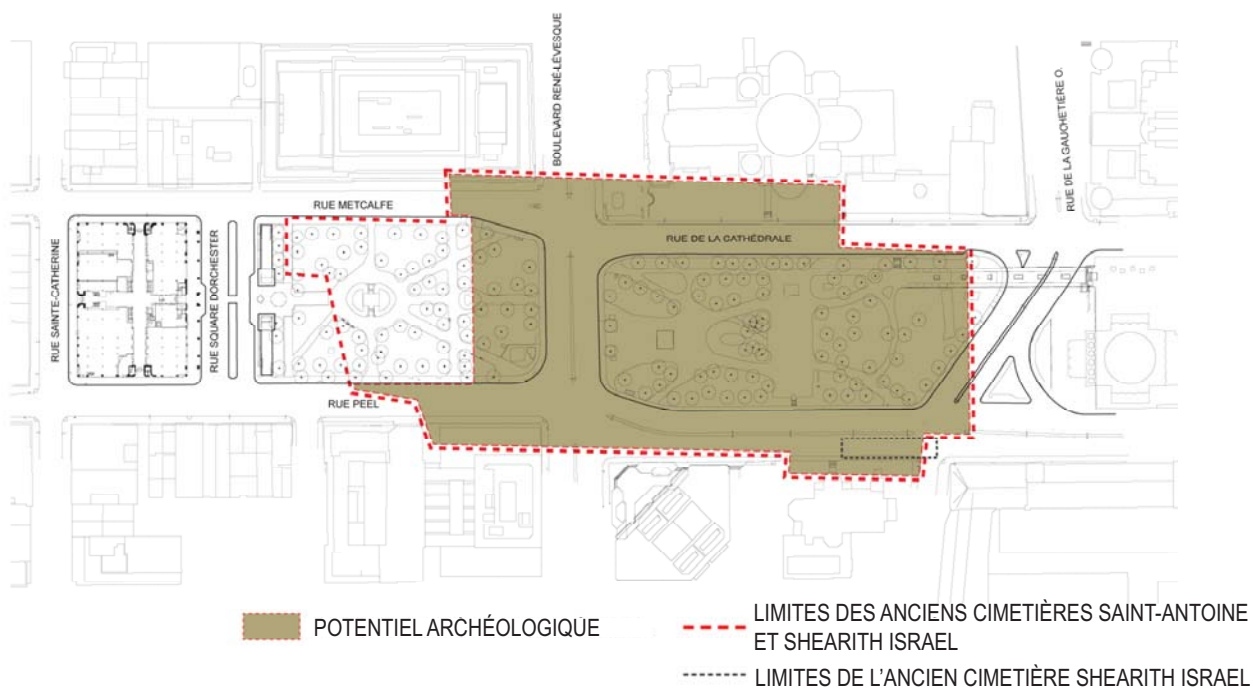
*Plan directeur du réaménagement du square
Dorchester et de la place du Canada, 2009
Groupe Cardinal Hardy, Claude Cormier architectes
paysagistes inc, Teknika HBA
Ville de Montréal*



La gestion des sépultures dans le cadre du projet de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada

Dans le cadre du récent réaménagement du square Dorchester, les décisions afférentes à la gestion des sépultures et à la commémoration de l'ancien cimetière se sont appuyées sur des recommandations d'Héritage Montréal formulées dans le cadre d'un mandat spécifique qui lui a été confié par la Ville de Montréal en 2008. De plus, comme le cimetière Saint-Antoine est considéré comme un site archéologique et qu'il est recensé à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), les sépultures mises au jour sont considérées comme autant d'artefacts. Le site et son contenu sont assujettis à la Loi sur les biens culturels et tout prélèvement fait l'objet d'un permis de recherche archéologique délivré par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.

Le concept d'aménagement et sa mise en oeuvre prennent en compte la présence de l'ancien cimetière Saint-Antoine (1799-1854) de manière à minimiser autant que possible l'impact des travaux sur les sépultures toujours en place. Le prélèvement de certaines d'entre elles est toutefois nécessaire. Les prélèvements sont effectués par un bio-archéologue, dans le plus grand respect des sépultures. Les sépultures sont dégagées, enregistrées et prélevées au moyen de prise de notes, de relevés planimétriques, altimétriques et photographiques et de fiches descriptives. Les ossements sont placés dans des sacs étiquetés selon leur provenance archéologique et rangés dans des boîtes de type archives. Les sépultures sont nettoyées, inventoriées et analysées avant d'être transférées à la Réserve des collections archéologiques de la Ville de Montréal et les ossements seront finalement réinhumés au cimetière Notre-Dame-des-Neiges dans une crypte qui leur est réservée. Un précédent justifie cette décision : les sépultures retirées du site dans les années 1860 dans le but de lotir le terrain de la Fabrique de la paroisse Notre-Dame ont été transportées au Cimetière catholique Notre-Dame-des-Neiges sur le mont Royal. Le geste de translation posé par la Ville, la Fabrique et le Cimetière s'inscrit dans cette continuité historique.





Sépulture de l'ancien cimetière catholique Saint-Antoine et interventions réalisées en 2010 au square Dorchester par la firme Ethnoscop
Ethnoscop

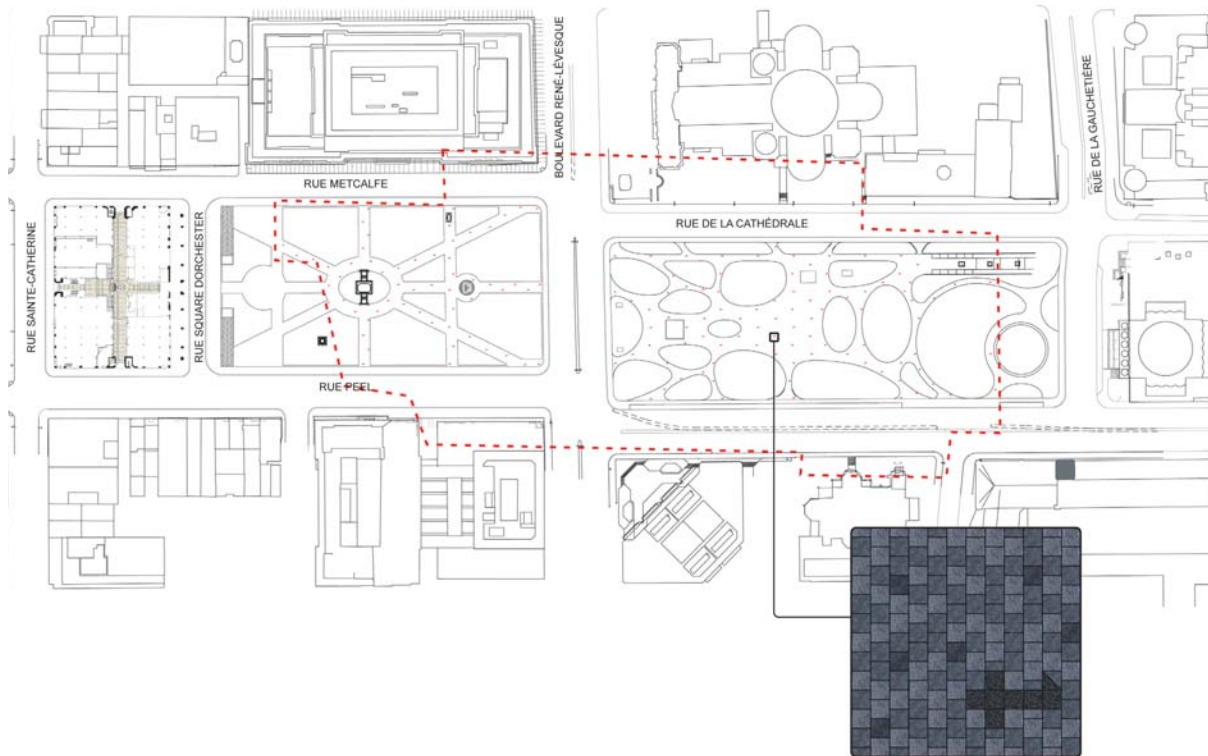


Le rappel de la présence de l'ancien cimetière Saint-Antoine:

La trame graphique utilisée en cartographie pour représenter les cimetières est déroulée sur toute la superficie du cimetière à l'intérieur des limites du square et de la place. Le pictogramme de la croix ancrée au terrain se révèle, à intervalle régulier, sur les surfaces texturées de certains des blocs de granit noir de Péribonca recouvrant les sentiers. Le pictogramme et les dates d'ouverture et de fermeture du cimetière Saint-Antoine sont aussi gravés sur les bordures de granit des entrées principales du square, sur les rues Peel et Mansfield aux intersections du boulevard René-Lévesque, pour fournir la clé d'interprétation de ce geste commémoratif sobre et discret.



Extrait du Guide Michelin de Montréal. Michelin North America (Canada) Inc, 2007

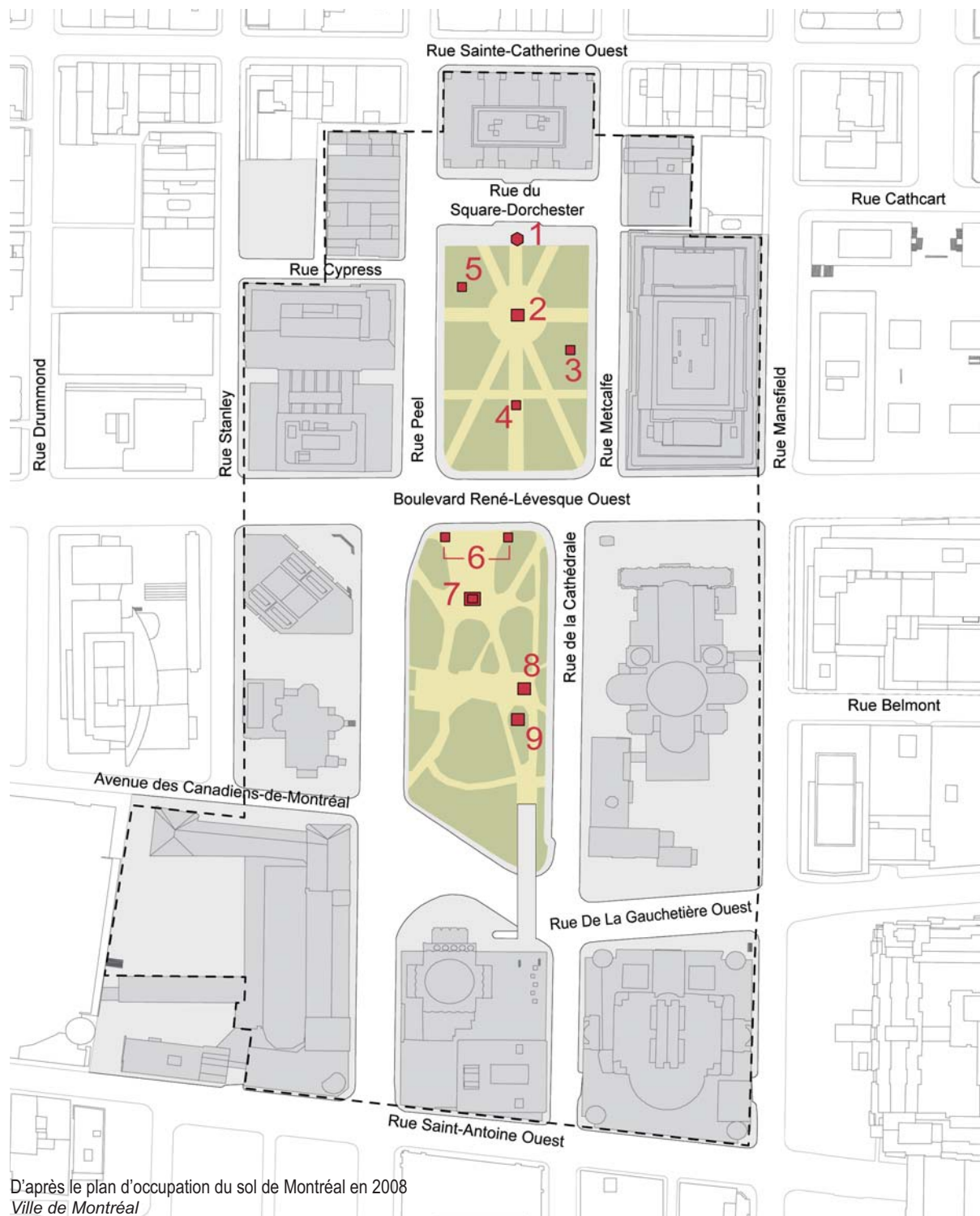




Carte postale *Dominion Square and Strathcona Monument* vers 1905
Collection Jonathan Cha

La portée historique, artistique et symbolique du corpus d'oeuvres d'art et d'objets commémoratifs

Les oeuvres d'art et les objets commémoratifs



D'après le plan d'occupation du sol de Montréal en 2008
Ville de Montréal

Les oeuvres d'art et les objets commémoratifs

- | | |
|--|---|
| 1. Vespasienne (hors corpus) | 6. Canons de Sébastopol |
| 2. Monument aux héros de la guerre des Boers | 7. Monument à sir John A. MacDonald |
| 3. Le Lion de Belfort | 8. Monument aux braves de Montréal (cénotaphe) |
| 4. Monument à sir Wilfrid Laurier | 9. Canon du Régiment royal de l'Artillerie canadienne |
| 5. Monument à Robert Burns | |

Les oeuvres d'art et les objets commémoratifs

La portée historique, artistique et symbolique du corpus

La concentration de monuments et d'objets commémoratifs dans l'ancien square Dominion –la plus importante à Montréal- relate plus de cent-cinquante ans d'histoire canadienne. Les œuvres d'art et les objets commémoratifs sont érigés à l'initiative de la classe politique, de l'élite intellectuelle, du clergé, des militaires, francophones et anglophones. Un large public contribue la plupart du temps à leur financement et assiste à leur dévoilement. La plupart des journaux relatent les cérémonies d'inauguration et rapportent les discours, ce qui permet aux Montréalais de participer aux festivités à l'unisson.

Le regroupement de monuments dédiés à Wilfrid Laurier, à sir John A. Macdonald et aux héros de la guerre des Boers, jumelés au cénotaphe (aussi appelé monument aux braves de Montréal), témoignent de la volonté de coexistence harmonieuse mais parfois difficile des deux groupes fondateurs sur la scène publique, des idéologies et des événements de l'histoire civile et militaire du pays qui jalonnent la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. La quantité, la qualité et l'envergure des monuments témoigne éloquemment de la vague commémorative qui déferle sur Montréal et plus largement sur l'ensemble du pays dans cette période historique. Ils témoignent aussi d'un désir d'inscrire durablement, dans l'espace public et dans l'histoire, des traits identitaires politiques et socio-culturels.

Par leur iconographie, leur calligraphie, et leur recours aux allégories, la très grande majorité des œuvres élevées dans le square Dorchester et sur sa périphérie sont des monuments commémoratifs typiques de l'époque victorienne. La facture des œuvres témoigne de l'évolution des pratiques artistiques influencées par le néoclassicisme, les conventions de l'époque victorienne et l'émergence de la modernité à la fin du XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle. De plus, les concepteurs des monuments commémoratifs figurent parmi les plus importants de l'histoire de l'architecture et de l'art canadienne.

Le positionnement des objets et des monuments commémoratifs dans la composition paysagère du square rehausse la dimension symbolique des lieux. Le monument aux braves de Montréal s'insère au centre de la portion sud du square, dans l'axe du dôme de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde. Sir John A. Macdonald, premier Premier ministre du Canada, et Sir Wilfrid Laurier, premier Canadien-français à occuper le poste de Premier ministre du Canada se font face de part et d'autre du boulevard René-Lévesque. La fontaine Le lion de Belfort fait face à l'édifice de la Sun Life, qui l'a offerte aux Montréalais. Le monument à Monseigneur Ignace Bourget clôt la longue perspective visuelle de la rue Metcalfe. Le désaxement du square et de la place positionne le monument de manière à permettre au prélat de participer pleinement à la dynamique formelle et sémantique qui se joue dans l'espace public.

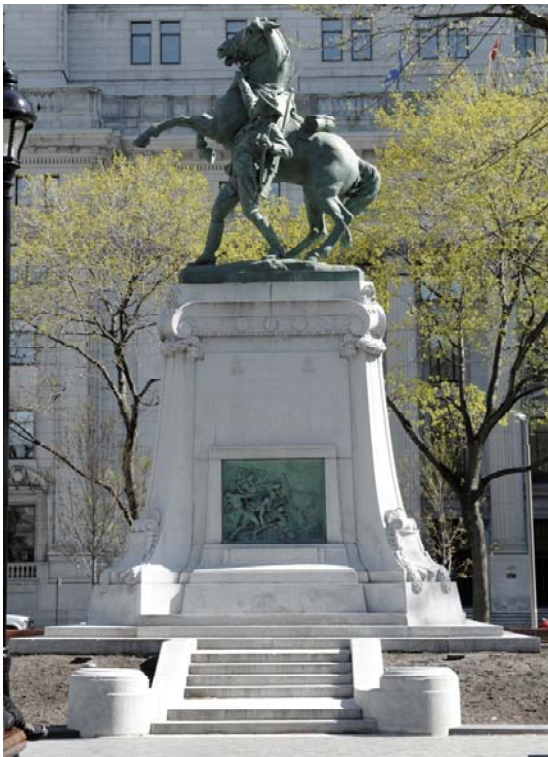
Signe des progrès et d'une histoire de la sculpture qui s'écrit continuellement, deux œuvres importantes se retrouvent aussi dans le secteur à l'étude. *Cactus modulaire*, une oeuvre de Robert Roussil exposée depuis 1986 sur la place de l'ancien édifice La Laurentienne, est l'unique oeuvre non figurative érigée à l'extérieur dans le secteur à l'étude. Juste à côté se trouve *Three Pieces Reclining Figure* d'Henry Moore, la première sculpture abstraite installée à l'extérieur, à Montréal, en 1962. Elle orne d'abord la plaza de la CIBC avant d'être déplacée à l'intérieur du nouveau hall bancaire.



Ville de Montréal, 2010

Monument à sir John A. Macdonald, 1895

L'oeuvre du sculpteur George William Hill est érigé dans la partie sud de la place du Canada. C'est le premier à orner le square Dominion et à représenter le Canada à Montréal. L'idéologie d'un Canada uni tel que l'envisage Macdonald est représentée par différentes icônes permettant une lecture universelle du monument. Sir John A. Macdonald est le premier à occuper la fonction de Premier ministre du nouveau Dominion. La portée symbolique du monument confère la notoriété du square et affirme l'importance du lieu comme principal centre des affaires canadien.



Ville de Montréal, 2010

Monument aux héros de la guerre des Boers, 1907

Cette oeuvre de George William Hill, sculpteur et de William S. et Edward Maxwell, architectes est l'unique monument équestre à Montréal. Il se dresse au centre du square Dorchester. Fait rarissime, le monument a la double vocation d'honorer l'héroïsme des soldats canadiens et l'esprit civique d'un individu, en l'occurrence Lord Strathcona, qui a financé l'équipement du régiment de cavalerie canadien participant à la guerre de l'empire en Afrique du Sud. Ce monument marque le premier conflit outre-mer auquel participent les Canadiens. C'est le seul monument équestre de Montréal et l'un des rares au Canada. C'est aussi le monument de Montréal le plus photographié au tournant du XIX^e siècle.



Ville de Montréal, 2010



Ville de Montréal, 2010



Ville de Montréal, 2010

Le Lion de Belfort, 1897

Le monument est l'œuvre de George William Hill, sculpteur et de Robert Findlay, architecte. C'est une fontaine publique offerte par la compagnie de la Sun Life en 1897 à l'occasion du jubilé de diamant de la reine Victoria. L'iconographie du lion symbolise la royauté britannique tandis que les inscriptions nous instruisent sur les découvertes réalisées et les progrès accomplis sous le règne de Victoria. Au tournant du siècle, la Sun Life est l'entreprise canadienne la plus importante à l'étranger. Ce cadeau aux visiteurs du square Dominion est un investissement rentable pour l'entreprise car il l'assure d'une visibilité exceptionnelle auprès des Canadiens et des étrangers.

Monument à Robert Burns, 1930

Le monument est l'œuvre du sculpteur Louis Brunet. Il est érigé par la communauté écossaise. Il positionne la classe moyenne anglophone d'origine écossaise sur la scène publique de Montréal. Le monument célèbre le grand poète Robert Burns, dont l'œuvre, au XVIII^e siècle, favorise l'émergence du folklore écossais. Le monument est élevé en 1930, à une époque où la sculpture renouvelle ses formes. À Montréal comme à maints endroits dans le monde, des admirateurs de Robert Burns se rencontrent chaque 25 janvier depuis 1856 autour d'un banquet perpétuant sa mémoire.

Monument à sir Wilfrid Laurier, 1953

Le monument est l'œuvre du sculpteur Émile Brunet. Laurier est le premier Canadien-français à occuper le poste de Premier ministre du Canada. Il est reconnu pour son esprit anti-impérialiste et sa réticence à engager le Canada dans la guerre des Boers en Afrique du Sud et lors de la Première Guerre mondiale. Sa localisation, face au monument à sir John A. Macdonald, rappelle toutefois la vision commune des deux premiers ministres d'unifier le pays et leur volonté de travailler à son développement. Le Premier ministre Louis Saint-Laurent a dévoilé le monument en présence de nombreuses personnalités politiques et d'une foule d'environ un millier de personnes dont de nombreux membres de la famille Laurier et les principaux médias imprimés et électroniques (radio, télévision). Le monument est réalisé à une période où la sculpture québécoise est en phase de transition. La surface arrière du mur auquel le personnage de Laurier est adossé, par son dépouillement, sa forme et son iconographie, emprunte aux formes du cénotaphe, un type d'œuvre commémorative alors en vogue.



Ville de Montréal, 2010

**Statuaire de la cathédrale
Marie-Reine-du-Monde, 1892-1893, 1898-1899**

Sur le parapet de la façade principale de la cathédrale, treize statues, en bois recouvert de cuivre, illustrent une des techniques traditionnelles de la statuaire. Elles ont été érigées à différentes dates, selon la disponibilité des fonds, conformément à la volonté de Mgr Bourget de ne pas contracter de dettes pour la construction de la cathédrale. Elles représentent les saints patrons des paroisses ayant contribué à son financement. Certaines sont attribuées à Olindo Gratton, les autres sont l'œuvre d'autres sculpteurs dont on ignore l'identité. Ce programme statuaire ambitieux est unique à Montréal



Ville de Montréal, 2010

**Monument à Monseigneur Ignace Bourget,
1903**

L'oeuvre du sculpteur Louis-Philippe Hébert, est érigée sur le parvis de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde. L'oeuvre s'inspire du néoclassicisme français tout en respectant les conventions de la sculpture victorienne. Le dévoilement de la statue lors de la fête nationale a attiré une foule de 50 000 personnes, ce qui démontre l'importance de Mgr Bourget, à l'époque, dans le cœur des Montréalais. Un des discours, prononcé en anglais, a rappelé la bienveillance de l'évêque à l'égard des Irlandais et des jeunes orphelins lors des épidémies de choléra et de typhus. Le monument marque la première présence canadienne-française sur les lieux. Les inscriptions et les allégories du monument témoignent des conditions de vie difficiles des Montréalais au XIX^e siècle. Ils témoignent aussi de l'importance de la religion et de l'affiliation du clergé au Saint Siège.



Ville de Montréal, 2010

Monument aux braves de Montréal (cénotaphe), 1924

Le monument honore la mémoire des Montréalais de toutes origines morts au combat. Le cenotaphe est largement inspiré de celui de Whitehall à Londres, conçu par le grand architecte britannique Sir Edwin Lutyens. L'utilisation d'une réplique d'un monument britannique rappelle, au square Dominion, les liens étroits qu'entretient le Canada avec l'Angleterre et son appartenance au Commonwealth. Les formes dépouillées du monument, inspirées du néoclassicisme, expriment l'immense vide laissé par les morts et signalent les débuts de la modernité.



Ville de Montréal, 2010

Canon du Régiment royal de l'Artillerie canadienne, 1942

Depuis 1962, la présence de ce canon de la Seconde Guerre mondiale à la place du Canada rappelle le métier périlleux des artilleurs.



Ville de Montréal, 2010

Canons de Sébastopol, 1853-1856

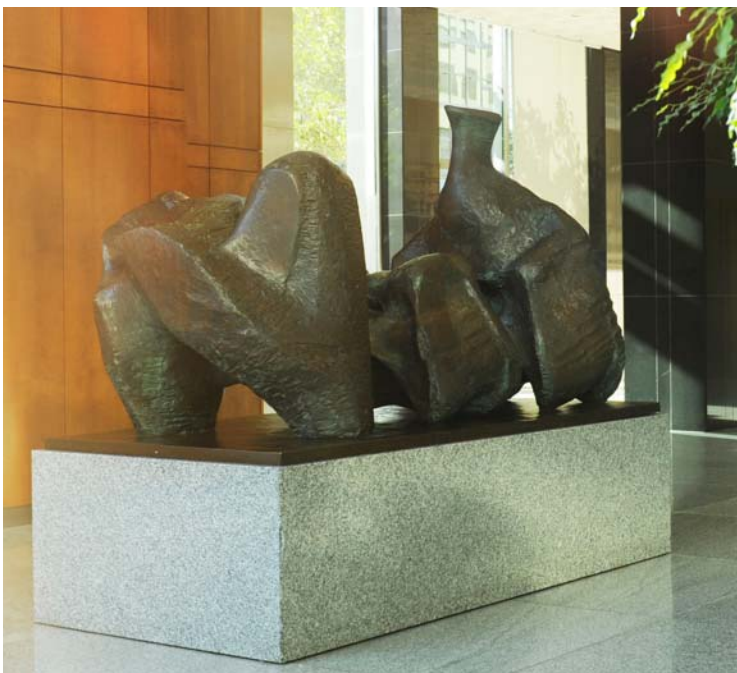
Deux canons capturés à Sébastopol lors de la guerre de Crimée occupent la place du Canada dès 1889. Offerts par la reine d'Angleterre, ils soulignent l'héroïsme des soldats de la garnison britannique en poste à Montréal. Leur présence rappelle aussi l'association hâtive du square Dominion avec les militaires qui, avec leurs fanfares, y offrent dès 1872 des prestations et des défilés. Les canons ont été offerts à la Ville de Montréal en 1920.



Diane Joly, 2008

Cactus modulaire, 1986

La sculpture, monumentale et d'apparence anthropomorphique, a été commandée à Robert Roussil par Bernard Lamarre, président de Groupe Lavallin, pour être installée devant l'édifice La Laurentienne, au 1100 boulevard René-Lévesque Ouest. La monumentalité de l'œuvre va de pair avec celle de l'édifice. L'œuvre de Roussil découle d'une pratique culturelle québécoise d'orner les édifices prestigieux d'une œuvre d'art public. Sa conception s'inscrit dans le courant de la sculpture extérieure des années 1980 où les artistes investiguent les particularités du lieu. L'œuvre, réalisée dans un alliage proche de celui du bronze, établit, de manière ludique un pont entre la tradition victorienne, où les personnages des monuments sont fondus en bronze, et la contemporanéité.



Denise Caron, Ville de Montréal, 2011

Three Pieces Reclining Figure, 1962

L'œuvre du sculpteur britannique de renommée internationale, Henry Moore, est achetée par la CIBC en 1962 et installée sur la plaza, de la rue Peel. Le maire Jean Drapeau a dévoilé la sculpture lors de son inauguration. C'est la première installation extérieure d'Henry Moore au Canada et la première sculpture non figurative installée à l'extérieur à Montréal. Elle a depuis été déplacée à l'intérieur du nouveau hall de la CIBC.



Palais de glace du carnaval d'hiver de 1884
Les Palais de glace

Un lieu qui participe à la définition d'une identité nationale et de l'expression d'une spécificité socio-culturelle o La perpétuation du culte religieux o Lieu de la quotidienneté et attrait touristique majeur de la métropole o La toponymie

Le caractère civique du site

Le caractère civique du site

Un lieu qui participe à la définition d'une identité nationale, à celle de l'image publique de Montréal et à l'expression d'une spécificité socio-culturelle

«De lieu prestigieux de la haute société à cœur du quartier des affaires, le square Dominion a de tout temps été une plaque tournante des transports, un lieu de décisions influentes, une vitrine touristique et un lieu événementiel par excellence qui en fait un microcosme de la société montréalaise. [...]. Aucun square montréalais ne présente un caractère aussi métropolitain que le square Dominion. La position stratégique au cœur du New Town, puis du centre-ville émergent et la superficie hors du commun issue de l'existence du passé cimetière Saint-Antoine sont à la base de la grandeur et du symbolisme du square à l'échelle montréalaise, canadienne et états-unienne. Ce caractère grandiose se manifeste par l'indépendance contextuelle, la célébration du Dominion et de l'attachement à la Grande-Bretagne, le cadre architectural et fonctionnel exceptionnels, les rassemblements populaires dont le carnaval d'hiver est le paroxysme et la multitude de monuments commémoratifs glorifiant la nation. Le square Dominion incarne la prospérité du Montréal victorien et l'ambition moderniste dans toute leur envergure et leur démesure.»¹

Le square Dominion, avec son envergure, son programme commémoratif, son environnement bâti prestigieux et sa localisation enviable à Montréal est, au XIX^e siècle, le cœur symbolique de la métropole du Canada. Alors que le début des années 1880 connaît un engouement pour la création d'événements, le square détrône rapidement le Champ-de-Mars jusqu'alors lieu par excellence des grands rassemblements montréalais. Le square devient le cadre des discours patriotiques, notamment lors des inaugurations des monuments commémoratifs - le premier discours sur les lieux étant celui, en 1878, de l'Honorable John A. Macdonald, marqué par les manifestations de ses opposants. Au fil du temps, le square Dominion accueille des rassemblements politiques et des concerts publics, des activités sportives et des manifestations citoyennes diverses, de même que des défilés militaires.

Le fameux carnaval d'hiver de Montréal (1883,1884,1885,1887,1889,1909,1910) est certes l'une des activités les plus prestigieuses qui se tiennent au square Dominion. Il célèbre les joies de l'hiver. C'est un lieu de rendez-vous, entre autres, des clubs de raquetteurs et des adeptes de promenades en traîneau. Des châteaux de glace, imitations des palais de glace du XVII^e siècle sur le fleuve Néva en Russie, y sont édifiés. Dans l'esprit de cette tradition, les forteresses de glace auraient dû être construites sur le fleuve Saint-Laurent, mais pour des raisons techniques, on les édifie sur le square Dominion, d'autant plus que le square est aussi au cœur du quartier où se déroulent la plupart des activités du carnaval. Le palais de glace de 1910, érigé la dernière année du carnaval, est le plus imposant avec sa tour de 108 pieds de haut et son agencement de 25 000 blocs de glace. Les châteaux et le carnaval attirent des visiteurs des grandes villes canadiennes et américaines. L'organisation du carnaval est motivée par des considérations économiques doublées d'un désir d'étaler les richesses montréalaises afin de faire connaître Montréal aux États-Unis et dans le reste du Canada, ceci afin d'agrandir son marché d'échange et stimuler son économie pendant la saison hivernale. Le carnaval, et par extension, le square Dominion, deviennent ainsi une vitrine touristique exceptionnelle qui illustre la spécificité culturelle canadienne. « Le square est donc le point de ralliement, le cœur des festivités du carnaval et la vitrine de la ville. Plus qu'un square, le square Dominion est l'âme de Montréal et tout ce qui mérite d'être dit ou vu publiquement passe par le square. Il est en quelque sorte l'ancêtre des grands déploiements des festivals de la place des Arts.»². En toutes saisons, prestige et élégance émanent du square Dominion.

1 Groupe Cardinal Hardy, Claude Cormier, architectes paysagistes inc, Teknika-HBA. *Réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada, Cahier des critères de design*. Document réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.. Pp.7..

2 Cha, Jonathan. Op.cit. Pp.7

Le prestige du square se confirme au quotidien, entre autres, par le rituel de la Royal Canadian Mounted Police qui y hisse le drapeau canadien à l'aube et le rabaisse à la tombée du jour. Le square est historiquement un site de promotion du nationalisme pancanadien et de l'unité canadienne. Il cumule des représentations de l'empire britannique et du Dominion.

Le carillon de la Sun Life enrichit aussi l'intérêt patrimonial du site dans sa dimension immatérielle. En 1967, la compagnie Sun Life installe le Carillon Sun Life du Centenaire, comprenant 671 cloches, dans la tour de Lévis, le plus haut point de l'île Sainte-Hélène. Il marque le début et la fin de chaque journée de l'Expo 67 en entonnant le thème officiel, « Un jour, Un jour », « Hey Friend, Say Friend », œuvre du compositeur Stéphane Venne interprétée par Donald Lautrec. Sur le site, le carillon marque aussi les heures et il performe des pièces musicales de tous genres. À la fin de l'Expo 67, le carillon est installé de manière permanente au siège social de la Sun Life au square Dominion. Depuis, il n'entonne plus le thème de l'Expo, mais il joue toujours son rôle de repère temporel et si l'on reconnaît son timbre particulier, il sert aussi de repère mémoriel.

À l'époque contemporaine, le square Dorchester et la place du Canada, et, par extension, le territoire proposé pour le site du patrimoine, restent aussi associés aux grandes manifestations et aux rassemblements. Des événements de portée locale s'y tiennent également, tels que les concerts midis Sun Life. D'autres confirment toujours la portée de son identité canadienne. Mentionnons, à titre d'exemple, la commémoration récurrente du Jour du Souvenir au monument aux braves de Montréal et les rassemblements ponctuels d'envergure tels que le *Unity Rally* organisé par le camp du «non» à l'occasion du référendum sur la souveraineté du Québec le 27 octobre 1995, de même que les protestations contre la participation du Canada à la guerre en Irak en 2005.

La perpétuation du culte religieux

Plus de 140 ans d'activités religieuses se perpétuent, de manière ininterrompue, sur le site du patrimoine. Le culte catholique y est célébré dans le bâtiment érigé durant la construction de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde inaugurée en 1894. Le culte protestant y est célébré de plus longue date encore, dans les églises établies autour du square dont ne subsiste aujourd'hui que l'église St. George, inaugurée en 1870.

Un lieu de la quotidienneté et un attrait touristique majeur de la métropole

Depuis le XIX^e siècle, le square Dorchester et la place du Canada est un lieu de la quotidienneté fréquenté par les résidents, les travailleurs et les touristes. C'est un lieu de repos et de fraîcheur en même temps qu'un attrait touristique majeur de la métropole. Encore aujourd'hui, c'est l'un des principaux points de départ des visites guidées de Montréal. Le centre Infotouriste est établi dans l'édifice Dominion Square.

La toponymie

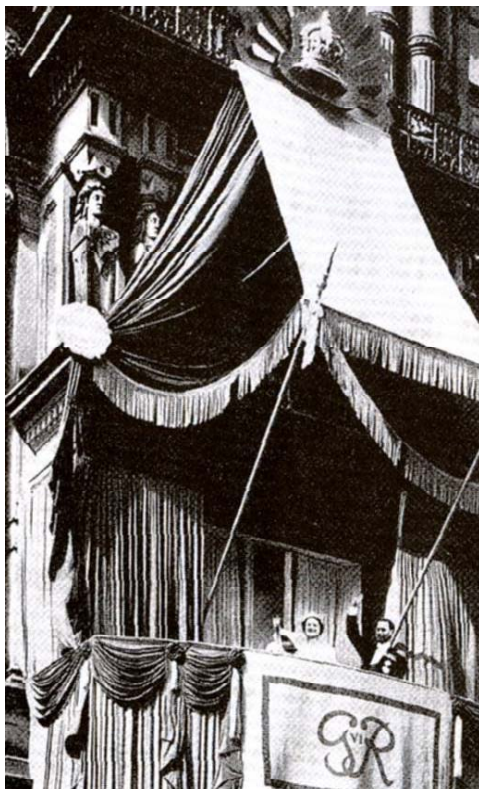
La toponymie de la ville reflète ses origines et l'influence des deux nations qui l'ont façonnée. Le secteur à l'étude en dévoile plusieurs facettes.

Dans le secteur à l'étude, on dénombre à la fois des rues au nom anglais et des rues au nom français. Il en va de même pour les principaux édifices qui s'y trouvent. On remarque que souvent les toponymes suivent l'évolution du pouvoir politique : les plus anciennes dénominations sont françaises, puis certaines se changent en appellations anglaises (au XIX^e siècle, en général), pour parfois reprendre, plus près de nous, une désignation française.



Édition du Witness Carnival Number, 1887
Archives de la Ville de Montréal

Rassemblement du Tandem Club
Canadian Illustrated News, Carnival number, 1833



Le roi Georges VI et la reine Élizabth au balcon de l'hôtel Windsor en 1939
Archives Nationales du Québec



Traversé d'ouest en est par le boulevard René-Lévesque, le secteur à l'étude est délimité au nord par la rue Sainte-Catherine, au sud par la rue Saint-Antoine, à l'ouest par la rue Stanley, et à l'est par la rue Mansfield. Il inclut également, orientées du sud au nord, les rues Peel et Metcalfe, cette dernière prenant le nom de rue de la Cathédrale au sud du boulevard René-Lévesque, ainsi que deux voies, plus petites, orientées d'ouest en est, soit la rue Cypress (dont le nom signifie tout simplement « cyprés » en anglais) et la rue du Square-Dorchester. Enfin, en 2009-2010, un court tronçon de la rue De La Gauchetière Ouest (allant de la rue Peel à la rue de la Montagne et appelé anciennement rue Osborne) a été renommé avenue des Canadiens-de-Montréal pour souligner le 100e anniversaire de l'équipe de hockey.

Artère majeure élargie dans les années 1940-1950, l'actuel boulevard René-Lévesque a ainsi été nommé en 1987-1988 du nom du premier ministre du Québec de 1976 à 1985 et fondateur du Parti québécois. Cette voie portait anciennement le nom de Dorchester, en l'honneur de Guy Carleton (1724-1808), premier baron de Dorchester, qui, après avoir participé à la bataille des plaines d'Abraham, exerça deux mandats à titre de gouverneur du Québec (de 1768 à 1778 et de 1785 à 1795). Il est reconnu, notamment, pour son appui à l'Église catholique et au droit civil français, comme en témoigne l'Acte de Québec de 1774 dont il est largement responsable. Lorsqu'en 1988 le boulevard Dorchester devient le boulevard René-Lévesque, le square Dominion prend le nom de square Dorchester. La désignation de la rue du Square-Dorchester date de la même année. L'édifice Dominion Square, qui clôt la partie nord du site et dont la construction remonte à la toute fin des années 1920, a conservé quant à lui son appellation d'origine. Son nom fait référence à une réalité historique et politique issue de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui établit le 1er juillet 1867 le Dominion du Canada, soit une confédération de quatre provinces : le Québec, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, et la Nouvelle-Écosse. En 1966, à la veille du centenaire de la Confédération, la portion sud du square prend le nom de place du Canada.

Les rues Metcalfe (en mémoire du 16^e gouverneur général du Canada, en poste de 1843 à 1845) et de la Cathédrale (celle-ci longeant le flanc ouest de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, construite expressément afin d'assurer une présence catholique dans l'ouest de Montréal, à dominante anglo-protestante), s'appelaient toutes deux à leur ouverture rue du Cimetière. Un cimetière juif et le cimetière catholique Saint-Antoine occupaient en effet le site dans la première moitié du XIX^e siècle avant d'être déplacés vers la montagne pour des raisons sanitaires.

La rue Peel, dont la désignation actuelle remonte à 1854, était auparavant divisée en segments portant des noms distincts, notamment : rue Saint-François-de-Sales, rue Colborne, et rue Windsor. Sir Robert Peel (1788-1850) a été plusieurs fois premier ministre d'Angleterre. Il est connu, entre autres, pour avoir fait voter l'émancipation des catholiques en 1829 ainsi que pour d'autres mesures ayant eu d'importantes conséquences économiques au Canada. La rue Stanley, voisine de la rue Peel, commémore Lord Stanley, homme d'État anglais (1799-1869) et ministre des colonies dans le ministère de Sir Robert Peel. Sa désignation lui est attribuée le même jour que celle de la rue Peel. La désignation de la rue Mansfield date également de l'année 1854. Cette voie rappelle le souvenir de William Murray, comte de Mansfield (1705-1793), lord et juge en chef d'Angleterre.

Pour ce qui est de la rue Sainte-Catherine (anciennement, rue Sainte-Geneviève et même, un temps, Saint-Gabriel), qui constitue aujourd'hui la principale artère commerciale de la ville, plusieurs hypothèses ont été émises pour expliquer sa dénomination, attribuée entre 1801 et 1817, mais aucune ne fait l'unanimité des spécialistes. Cette voie est ouverte par petits tronçons, de façon discontinue. Selon certains, l'odonyme doit être relié à un « chemin Sainte-Catherine » qui conduisait alors à un couvent des sœurs de la Congrégation de Notre-Dame. D'autres ont avancé que la rue a été nommée pour une jeune Française, Catherine de Bourbonnais, qui y aurait habité au XVIII^e siècle. Et d'autres encore pensent que Jacques Viger, inspecteur des chemins, aurait donné à cette voie le prénom d'une des filles de son épouse.

Défilé du roi Georges VI et de la reine Elizabeth en 1939 au square Dominion
Hanna, David et Vanlaethem, France.
Le site du patrimoine du centre-ville moderne. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009-Fiche documentaire sur l'édifice Sun Life



Inauguration du monument à sir John A. Macdonald en 1895
Fonds Notman, Musée McCord



Défilé militaire au square Dominion
Fonds Notman, Musée McCord d'histoire



Rassemblement du *Unity Rally* organisé par le camp du «non» lors du référendum sur la souveraineté du Québec, le 27 octobre 1995
http://www.canadahistory.com/sections/eras/moderncanada/1995_referendum.htm

Enfin, l'histoire de la dénomination de la rue Saint-Antoine est assez complexe. La voie, qui suit le parcours de la rivière Saint-Martin, au nord du Vieux-Montréal, est d'abord appelée chemin de la Petite-Rivière, puis chemin du Canal, lorsque la rivière est canalisée sous terre après la démolition des anciennes fortifications. La partie la plus ancienne de la rue porte son nom actuel depuis 1801. Elle conduisait au faubourg Saint-Antoine, à l'ouest de la ville fortifiée. À compter de 1817, le prolongement de cette rue, au nord de l'ancien mur des fortifications, est connu sous le nom de Craig, en l'honneur de James Henry Craig (1748-1812), gouverneur général du Bas-Canada de 1801 à 1811. Au début du XX^e siècle, on regroupe sous une même dénomination les rues Saint-Antoine et Craig, qui sont le prolongement l'une de l'autre, mais à la suite de pressions d'une partie de la population, la dénomination unique est abandonnée et, en 1906, les deux appellations sont reprises. Cependant, en 1976, le nom de Craig est à nouveau délaissé et la désignation rue Saint-Antoine identifie depuis l'ensemble de la voie.

Par ailleurs, le secteur à l'étude comprend, outre l'édifice Dominion Square et la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, quelques édifices parmi les plus prestigieux de Montréal, tels que l'ancienne gare Windsor du CP (érigée à la fin des années 1880), qui porte le nom de la famille royale britannique, l'édifice Sun Life, ou encore le complexe Place du Canada (1967). Réplique à échelle réduite de la basilique Saint-Pierre de Rome, la basilique-cathédrale Marie-Reine-du-Monde, consacrée à la Vierge Marie, fut construite, à la demande de Monseigneur Bourget, en plein cœur du quartier anglophone protestant. Elle remplace la cathédrale incendiée de Saint-Jacques-le-Majeur, qui s'élevait sur la rue Saint-Denis. La cathédrale porte ainsi officiellement le double nom de Marie-Reine-du-Monde et Saint-Jacques-le-Majeur. L'hôtel Château Champlain (1963-1967), sur la rue De La Gauchetière Ouest, est nommé pour commémorer Samuel de Champlain (1567-1635), fondateur de la ville de Québec et premier gouverneur de la Nouvelle-France. Il est à noter que, malgré son architecture résolument moderne sans la moindre tourelle, l'hôtel a choisi de se qualifier de « château » dans la tradition des grands hôtels de gare canadiens.



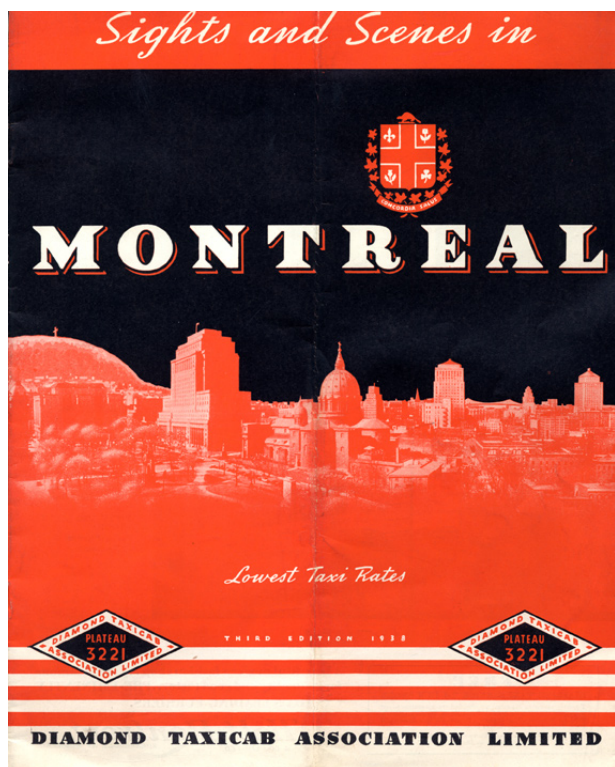
Carte postale, vers 1900
Collection Jonathan Cha



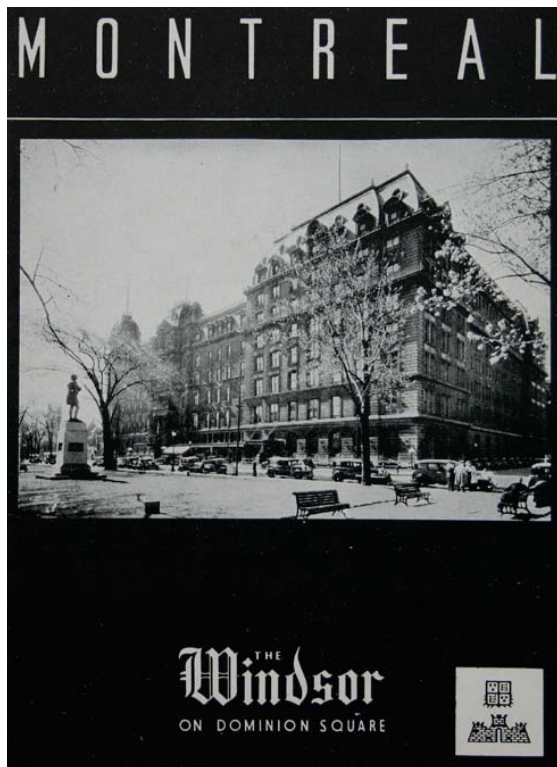
Carte postale, vers 1914
Collection Jonathan Cha



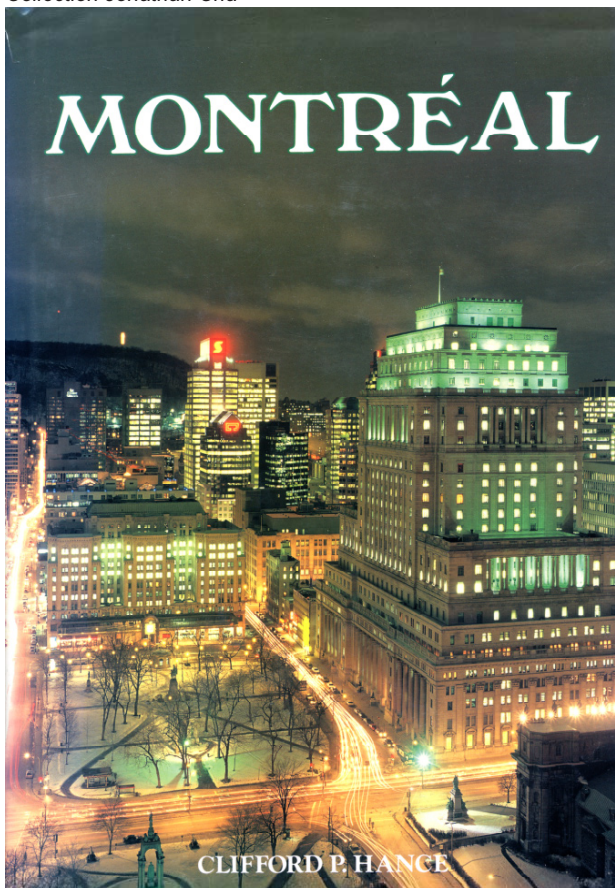
Dominion square, Montreal, peinture d'Albert Cloutier, 1953
Cities of Canada



Diamond Taxicab Association Limited, 1938
Collection Jonathan Cha



Dépliant publicitaire de l'hôtel Windsor, vers 1950
Centre Canadien d'Architecture



Dépliant publicitaire du centre Infotouriste
Centre Canadien d'Architecture

6.0
LES MOTIFS
DE CONSTITUTION
DU SITE DU PATRIMOINE
DU SQUARE DORCHESTER
ET DE LA PLACE DU CANADA

1

L'importance du site dans l'histoire de Montréal et du Canada

La valeur historique exceptionnelle du site est largement attribuable à son pouvoir d'attraction qui, depuis la préhistoire, va toujours grandissant et donne lieu à une synergie d'acteurs influents qui président à son développement et au positionnement stratégique de Montréal au sein du Canada :

- la localisation avantageuse du site, entre l'abrupt du mont Royal et les berges du fleuve Saint-Laurent, ses attributs naturels exceptionnels, son microclimat et ses vues panoramiques, favorisent son appropriation par les amérindiens dès la préhistoire et valent à ses terres, au XVIII^e siècle, la réputation d'être les plus fertiles et les plus prospères de la colonie;
- la vocation agricole cède progressivement le pas à la vocation résidentielle, alors que les riches négociants en fourrures de la Compagnie du Nord-Ouest y établissent leurs villas et leurs fermes expérimentales et, qu'au milieu du XIX^e siècle, les grands propriétaires terriens se concertent pour réaliser le développement résidentiel le plus prestigieux du pays: le New Town;
- la vocation civique exceptionnelle du site s'affirme rapidement, au XIX^e siècle, avec l'aménagement du square Dominion, aussi appelé le « Carré de la puissance »;
- la présence du square Dominion renforce le pouvoir d'attraction du site qui attire, sur ses rives, des acteurs influents dans l'espace économique national et mondial, contribuant à l'affirmation religieuse et socioculturelle des montréalais de même qu'à la définition de l'image publique de la métropole du Canada;
- les acteurs précédemment mentionnés œuvrent en synergie pour positionner Montréal sur la scène nationale, continentale et internationale. Ils participent à l'édification de son nouveau centre-ville.

2

Le site et le corpus de bâtiments exceptionnels qu'il regroupe autour du square Dorchester et de la place du Canada en tant que témoins de l'évolution des formes urbaines et des compositions architecturales sur près de deux siècles et des principales phases du développement du centre-ville.

La quantité, la qualité et la diversité des témoins matériels hérités des vocations successives du site lui confèrent une valeur architecturale, urbaine et paysagère exceptionnelle :

- la localisation et les attributs naturels exceptionnels du site sont les premiers déterminants de son développement, de la préhistoire au XX^e siècle;
- la première structure organisationnelle apparaît au XVII^e siècle et le patron de lotissement des terres agricoles, puis celui résidentiel aux XVIII^e et XIX^e siècles, s'y superposent;
- le patron urbain du premier plan de Montréal dessiné par John Ostell sert d'armature, dans la première moitié du XIX^e siècle, à la trame originale du quartier résidentiel du New Town qui intègre pour la première fois des ruelles, lesquelles sont desservies par le nouveau réseau d'aqueduc. Cette trame s'étend ensuite à l'ensemble du territoire montréalais;
- les principes de planification de la ville moderne nord-américaine, dans les suites de la Première et de la Seconde Guerre Mondiale, façonnent progressivement le nouveau centre des affaires. La gestion de la circulation, due à l'urbanisation du territoire, commande d'importants travaux d'infrastructures hors sol et en sous-sol et génère, dans la seconde moitié du XX^e siècle, le réseau de la ville souterraine. Le site du patrimoine en témoigne par l'élargissement de la rue Dorchester et sa transformation en artère de prestige, par la construction de l'ancien stationnement Idéal, aujourd'hui Avis, par la ramification du réseau souterrain primitif, qui, avec la construction du métro, s'étend au complexe Place du Canada, puis jusqu'à la gare Windsor et le Centre Bell et par la construction du 1000 De La Gauchetière qui l'enrichit d'équipements collectifs;

- le corpus de bâtiments érigé autour du square Dorchester et la place du Canada illustre les principales phases de développement du centre-ville. La mutation du quartier résidentiel à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle est occasionnée par la densification des secteurs commercial et tertiaire. Aussi, les grandes institutions civiles et religieuses y côtoient des édifices de bureaux, commerces, restaurants et établissements à vocation ludique;
- les gabarits des bâtiments regroupés autour du square Dorchester et de la place du Canada sont contrastants et leurs modes d'implantation, diversifiés;
- l'expression architecturale des bâtiments illustre éloquemment la spécialisation des programmes fonctionnels, l'évolution des techniques de construction et celle de la réglementation d'urbanisme;
- la plupart des bâtiments du site du patrimoine figurent parmi les meilleurs exemples de leurs typologies dans l'histoire de l'architecture canadienne. Leurs concepteurs, canadiens et américains, jouissent d'une renommée nationale, continentale, voire même internationale;
- plusieurs propriétés du site du patrimoine présentent des aménagements paysagers d'intérêt, anciens et contemporains;
- l'identité paysagère du square Dorchester et de la place du Canada est remarquable : deux formes rectangulaires distinctes désaxées sont enchâssées dans l'armature du réseau viaire et poursuivent la logique cadastrale du New Town;
- la vaste étendue du square Dorchester et de la place du Canada et la forme de l'ensemble, épousant la montée topographique du sud au nord, procurent au cadre bâti une scénographie unique.

3

Le caractère unique du square Dorchester et la place du Canada quant à son origine, sa configuration, son aménagement, son envergure et son rayonnement.

Le square rend hommage au Dominion du Canada et il représente aussi l'ambition montréalaise, le faste du XIX^e siècle et la quintessence des squares victoriens. Il présente des valeurs archéologique, urbaine et paysagère exceptionnelles qui rehaussent les dimensions historique, symbolique et civique du site du patrimoine :

- la présence de l'ancien cimetière Saint-Antoine actif entre 1799 et 1854 justifie la décision d'en faire un espace non aedificandi, entraîne la création du square Dominion en 1872 et perpétue l'usage du site comme lieu de repos et de contemplation;
- la dimension symbolique du square Dorchester et de la place du Canada est renforcée par la présence des milliers de sépultures de trois générations de Montréalais catholiques, en grande majorité canadien-français, qui reposent toujours dans le sol de l'ancien cimetière Saint-Antoine;
- l'ancien cimetière, inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), renseigne sur les modes d'inhumation et sur maints aspects de la population montréalaise de la fin du XVIII^e jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle;
- le square Dorchester et la place du Canada est l'un des squares les plus importants du Canada en raison de sa localisation au centre-ville, de sa superficie et de sa vocation éminemment publique affirmée dès sa conception;
- le dessin du square Dorchester et de la place du Canada est unique à Montréal et au Canada. Il se démarque en raison de sa configuration, en deux espaces aménagés de manière distincte, de même que par la complexité et le raffinement de sa forme, inspirée par les réalisations paysagères britanniques des XVII^e et XVIII^e siècles et celles, au XIX^e siècle, du Second Empire parisien, des courants municipaux new yorkais, washingtonien et des précédents montréalais;
- le square Dorchester et la place du Canada est le seul square d'envergure métropolitaine à Montréal.

4

Un corpus d'œuvres d'art et d'objets commémoratifs exceptionnel témoignant de l'histoire politique et culturelle du Dominion du Canada au sein de l'Empire britannique.

Les valeurs historique, artistique et symbolique du site du patrimoine sont rehaussées par la concentration - la plus importante à Montréal - de monuments et d'objets commémoratifs dans et autour de l'ancien square Dominion :

Le corpus trace les jalons de l'histoire du Canada sur une période de plus de 150 ans en :

- rendant hommage à des personnages influents des sphères politique, religieuse et culturelle;
- commémorant des événements marquants tels que les guerres de l'Empire et celles du Canada;
- rappelant la coexistence des deux groupes fondateurs de même que les idéologies politiques et religieuses canadiennes;
- le corpus se démarque par la diversité et la qualité des objets commémoratifs et des œuvres d'art érigées par la classe politique, l'élite intellectuelle, le clergé, les militaires, les francophones et les anglophones;
- les concepteurs des monuments commémoratifs figurent parmi les plus importants de l'histoire de l'architecture et de l'art canadien. Ces œuvres illustrent plusieurs aspects des pratiques artistiques de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle.

5

Un témoignage de l'esprit civique des montréalais et un lieu d'affirmation politique et socio-culturel.

La continuité des usages, la participation citoyenne à des événements collectifs d'envergure et la toponymie confirment les valeurs historique, sociale et symbolique de même que l'importance civique du site depuis plus de cent-cinquante ans :

- le site accueille toujours des manifestations citoyennes diverses de portée locale ou nationale. C'est un lieu de rassemblement à des fins politiques, récréatives et culturelles et, à l'occasion du Jour du Souvenir, commémoratives;
- le culte religieux, catholique et protestant, y est établi depuis plus de 140 ans;
- les toponymes des voies publiques, du square, de la place et des bâtiments rappellent des événements et des personnages importants de l'histoire de l'Angleterre, de Montréal et du Canada, en même temps qu'ils témoignent de l'affirmation progressive de l'identité culturelle québécoise;
- le site est un attrait touristique majeur de la métropole et il contribue de longue date à l'image publique de Montréal au Canada et à l'étranger.

7.0

LES ORIENTATIONS
DE CONSERVATION
ET DE MISE EN VALEUR
DU SITE DU PATRIMOINE

Les orientations de conservation et de mise en valeur du site du patrimoine

L'analyse de l'intérêt patrimonial du site met en relief sa dynamique de développement à travers l'histoire, présente les témoins matériels significatifs qui en sont issus et détaille leurs caractéristiques physiques essentielles. Cinq motifs de constitution du site du patrimoine découlent de cette analyse, mettant en évidence les relations que les témoins significatifs entretiennent entre eux en conjuguant plusieurs valeurs patrimoniales. Les orientations de conservation et de mise en valeur du site du patrimoine s'appuient sur cette analyse, de même que sur celle réalisée dans le cadre du réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada.

Le projet de réaménagement a été mené parallèlement au processus de constitution du site du patrimoine. Il résulte d'une réflexion amorcée en 2002 et consignée au Plan stratégique de restauration du square Dorchester et de la place du Canada réalisé par Cardinal Hardy aménagement urbain et Claude Cormier architectes paysagistes Inc pour le compte de la Ville de Montréal. Cette réflexion a servi d'assise au Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada, réalisé en 2009 par les mêmes concepteurs, en étroite collaboration avec la Direction de la culture et du patrimoine et la Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal. Le Plan propose des orientations applicables à l'ensemble du site du patrimoine et il structure les interventions sur le domaine public en étroite relation avec l'ensemble des composantes du paysage urbain qu'elles doivent rehausser. Le Plan vise aussi à préserver et à rehausser la notoriété, l'attractivité et l'habitabilité de ce site unique.

Deux types d'orientations sont ainsi dégagés :

- des orientations concernant l'évolution physique du site du patrimoine;
- des orientations préservant le caractère emblématique et de la dimension civique du site du patrimoine.

Orientations concernant l'évolution physique du site du patrimoine

Orientations générales

La conservation et la mise en valeur du patrimoine est envisagée dans la perspective de la nécessaire évolution des bâtiments et du site.

Le site du patrimoine présente un large éventail de typologies et d'expressions architecturales. Celles-ci, d'abord inspirées de modèles historiques, s'en libèrent pour atteindre, avec l'apogée du modernisme et dans le contexte contemporain, une esthétique radicalement différente. Dans l'ensemble, l'intégrité des bâtiments et des formes urbaines et paysagères du site du patrimoine est très élevée.

Outre l'attribution d'un statut de reconnaissance municipal, l'intérêt patrimonial du site du patrimoine est aussi corroboré par la désignation, par le gouvernement du Canada, de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde et de l'église St. George à titre de Lieu historique national du Canada de même que par la désignation de la gare Windsor à titre de Gare ferroviaire patrimoniale et de Lieu historique national du Canada. La gare est aussi désignée Monument historique par le Gouvernement du Québec. Ainsi :

- l'intégrité des formes architecturales, urbaines et paysagères qui définissent le caractère identitaire du site doit être rétablie ou maintenue;
- compte tenu de leur caractère distinctif et de leur statut de reconnaissance exceptionnel, les interventions doivent être encadrées sur certains bâtiments;

Historiquement, la notoriété toujours grandissante du site lui impose les pressions d'un développement hors du commun et son cadre bâti connaît maintes démolitions, mais aussi des agrandissements, des recyclages et des reconstructions. Il est aussi important de souligner la persistance, dans le temps, des composantes significatives de toutes les périodes de développement du site. Ceci témoigne notamment d'un changement d'attitude face au développement urbain à partir des années 1960, par la reconnaissance de la contribution des témoins matériels hérités du passé dans la définition de la spécificité urbaine, politique et culturelle du territoire montréalais. Ainsi :

- le cadre bâti a atteint une maturité certaine et inclut des bâtiments de grande notoriété, hautement significatifs, ce qui laisse peu de place à la densification si ce n'est pour les projets déjà approuvés et le redéveloppement de certaines parties du site conformément aux dispositions de la réglementation d'urbanisme. Par ailleurs, le respect de la hauteur existante des bâtiments est favorisé;
- la cohérence du bâti et la préservation de la lecture des composantes de la forme urbaine héritée du XIX^e siècle sont favorisées sur la rue Peel.

Les témoins matériels du site du patrimoine illustrent plusieurs stratégies d'intégration architecturale et urbaine. La grande unité stylistique de la gare Windsor et de l'édifice de la Sun Life à travers leurs phases d'expansion et l'invention d'une typologie unique à Montréal pour le complexe Place du Canada en sont des exemples. Les constructions et les interventions contemporaines sur les bâtiments anciens, notamment celles effectuées sur l'Annexe de l'hôtel Windsor, sont d'une grande qualité. À travers le temps, les propriétaires des bâtiments ont établi des standards d'excellence en matière d'architecture et tirent avantage du potentiel de mise en valeur qu'offre le site.

- Les standards d'excellence et la qualité exceptionnelle des interventions sur les témoins matériels du site du patrimoine doivent être maintenus.

Orientations spécifiques

Préserver le patron urbain

- Préserver le tracé fondateur qu'est l'ancien chemin menant à la côte Saint-Antoine aujourd'hui la rue Saint-Antoine;
- préserver le patron de lotissement des terres agricoles qui dicte partiellement le tracé des rues Mansfield et Metcalfe et du boulevard René-Lévesque et qui confirme le tracé de l'ancien chemin menant à la côte Saint-Antoine;
- préserver le patron de lotissement des grandes propriétés des négociants de la Compagnie du Nord-Ouest intégré au plan de la ville de John Ostell, lequel sert d'armature à la trame urbaine du New Town et dicte le tracé des voies publiques suivantes :
 - rue Peel , l'ancienne rue Saint-François devenant la rue Windsor jusqu'à la rue Dorchester, puis la rue Peel jusqu'à la rue Sainte-Catherine, l'ensemble du tracé étant ensuite renommé Peel;
 - rue de la Cathédrale, prolongée au nord sous le toponyme Metcalfe;
 - rue Saint-Antoine, qui confirme le tracé de l'ancien chemin menant à la Côte Saint-Antoine;
 - rue De La Gauchetière, l'ancienne rue Saint-Janvier;
 - rue Stanley;
 - rue Metcalfe, partie nord de la rue de la Cathédrale par la suite renommée Metcalfe;
 - rue Mansfield;
 - rue Sainte-Catherine;
 - rue Cypress;
 - avenue des Canadiens-de-Montréal, anciennement rue Osborne et De La Gauchetière-Boulevard René-

Lévesque, ancienne rue Dorchester et une partie de la rue Osborne renommée rue Dorchester, l'ensemble du tracé est ensuite renommé rue Dorchester puis boulevard René-Lévesque;

- ruelle de l'îlot Sainte-Catherine entre les rues Stanley et Peel;
- ruelle de l'îlot Sainte-Catherine entre les rues Metcalfe et Mansfield;
- ruelle de l'îlot Metcalfe entre la ruelle de l'îlot Sainte-Catherine et l'édifice de la Sun Life.

Préserver les formes urbaines découlant des patrons de lotissement, des implantations et des gabarits contrastants des bâtiments, tributaires de l'évolution du cadastre et de celle de la réglementation de construction et d'urbanisme:

- le lotissement régulier et l'implantation contigüe des anciens ensembles Peel Terrace et Roxburgh Place encore perceptibles dans la partie nord du site, de part et d'autre du square Dorchester;
- l'implantation pavillonnaire de l'église St. Georges et de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde sur des cadastres remembrés, dans la partie sud du site, de part et d'autre de la place du Canada;
- le contraste entre les petits gabarits des bâtiments commerciaux des rues Peel et Metcalfe implantés sur un parcellaire régulier, ceux des édifices-blocs couvrant la superficie d'un îlot urbain tels que la gare Windsor, l'ancien hôtel Windsor, l'édifice de la Sun Life et l'édifice Dominion Square et ceux des bâtiments de grande hauteur;
- les particularités des formes urbaines générées par la réglementation de construction telles que :
 - la large implantation au sol et la modulation dans la masse des bâtiments par des retraits en hauteur (édifice de la Sun Life et édifice Dominion Square);
 - l'implantation des bâtiments de grande hauteur posés sur des espaces libres, semi publics et aménagés, dictée par un coefficient d'occupation au sol;
 - l'implantation particulière et unique à Montréal du complexe Place du Canada présentant deux tours posées sur un basilaire aménagé relié à la place du Canada par une passerelle piétonne.

Rétablir et maintenir l'intégrité des formes urbaines et paysagères

- la géométrie des rues et l'extension du square au nord et de la place au sud;
- le rétrécissement de la rue du square Dorchester qui permet de bonifier le lien entre le square et l'édifice du Square Dominion et de reconfigurer la partie nord du square;
- la réduction des emprises de rues autour du square et de la place;
- la reconfiguration du pôle sud de la place du Canada, qui rétablit le tracé de la rue De La Gauchetière et bonifie le lien entre le complexe Place du Canada et la place du Canada;
- la construction de trottoirs périphériques et périmétriques assurant le confort des piétons;
- la restructuration des axes centraux nord-sud du square et de la place;
- le rétablissement des accès au square Dorchester en lien avec les rues Metcalfe et Peel de même qu'avec la rue Sainte-Catherine;
- le renforcement de l'axe central du square Dorchester;
- le rétablissement de la symétrie et le renforcement de l'axe nord-sud de la place du Canada;

Préserver l'intégrité du square Dorchester et la place du Canada

- Le caractère noble et monumental du square et de la place;
- les formes rectangulaires des deux espaces découlant de l'évolution du cadastre montréalais;
- les formes paysagères distinctes du square et de la place rappelant l'esthétique de l'époque victorienne et comprenant notamment le tracé des allées, les sentiers, les parterres, les trottoirs, les butons gazonnés;
- les pelouses, les arbres et la sélection d'essences végétales des parterres en lien avec l'histoire du site;
- les matériaux comme éléments de composition notamment le granit noir de Péribonka utilisé pour le pavage des sentiers à l'intérieur du square et le granit de Stanstead utilisé pour les trottoirs périphériques et périmétriques;
- le mobilier urbain rappelant l'époque victorienne actualisé dans un langage contemporain;
- le plan d'illumination mettant en valeur la cime des arbres, les monuments, les éléments caractéristiques des formes paysagères et l'éclairage des rues périphériques;
- l'intégrité du geste commémoratif rappelant la présence de l'ancien cimetière Saint-Antoine exprimé dans le motif du pavé de granit et sur les bordures de granit.

Préserver les aménagements paysagers des propriétés adjacentes au square Dorchester et à la place du Canada

- le site de l'église St. Georges
- le site de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde
- le jardin de l'ancien édifice La Laurentienne
- la cour intérieure de la gare Windsor
- la plaza du Complexe Place du Canada

- Préserver les composantes des aménagements extérieurs faisant partie de la conception d'origine ou issus d'une période significative de développement d'un bâtiment, d'un ensemble bâti ou du site du patrimoine;
- intégrer, dans les nouveaux aménagements, des composantes rappelant la vocation et les usages particuliers de la propriété.

Renforcer les perspectives visuelles et renforcer les liens entre le square et la place au contexte urbain

- Le rétablissement du tracé de la rue De La Gauchetière dans son axe d'origine, afin de recréer la perspective visuelle sur la tour de la gare Windsor;
- le rétablissement de l'axe de la rue Metcalfe de manière à offrir une perspective sur le monument à Mgr Bourget et à réintégrer le site de la cathédrale à l'ensemble paysager;
- la réconciliation du désaxement de la rue Peel qui renforce l'axe visuel vers le mont Royal et crée un point de fuite vers la place du Canada;
- outre la correction de la géométrie des rues et l'extension de la portée du square et de la place, favoriser, par l'ajout d'alignements d'arbres, le rapprochement visuel de la périphérie de la cathédrale et de la place du Canada.

Sauvegarder le caractère unique et distinctif des immeubles et des ensembles bâtis du site

- Édifice Dominion Square, 1928-1929
 - 1247 à 1249, rue Metcalfe, édifice Dunn's, 1951-52
 - 1243 à 1245, rue Metcalfe, anciennement Dominion Tavern, 1928
 - 1237, rue Metcalfe, dernière maison de Roxburgh Place, 1863
 - Stationnement Avis, anciennement stationnement Idéal, 1960, 1964
 - Édifice de la Sun Life, 1914-1918, 1923-1926, 1927-1933
 - Palais cardinalice, 1855 et Cathédrale Marie-Reine-du-Monde, 1870-1878, 1885-1894
 - Le 1000 rue de La Gauchetière, 1988-1992
 - Complexe Place du Canada, Hôtel Marriott Le Château Champlain, 1963-1967 et Édifice Place du Canada, 1965-1968
 - Gare Windsor (édifice Price 1887-1889, aile Maxwell 1900-1906, aile Painter 1910-1912, salle des pas perdus 1913, aile de la comptabilité vers 1956)
 - Église St. George, 1869-1870, 1894
 - 1100, boulevard René-Lévesque Ouest, ancien édifice La Laurentienne, 1984-1986
 - Édifice Banque canadienne impériale de commerce, CIBC, 1959-1962, 1990-1991
 - 1170, rue Peel, édifice Le Windsor, ancienne annexe de l'hôtel Windsor, 1906-1908, 1967, 1969, 1986
 - Site de l'ancienne Peel Terrace, 1863 et plus particulièrement le 1210, rue Peel (ancien Rymark, vers 1926) et le 1220 à 1224, rue Peel, ancien Billiard House & Paramount Dancing Hall, vers 1929
- Privilégier le retour à l'apparence d'origine du bâtiment ou restituer l'intégrité de sa composition architecturale;
 - favoriser la réversibilité des interventions;
 - conserver la lecture de la composition architecturale d'origine;
 - sauvegarder le mode d'implantation et la volumétrie;
 - sauvegarder les techniques constructives et les matériaux d'origine.

Maintenir l'intégrité du patrimoine archéologique, principalement les sépultures de l'ancien cimetière Saint-Antoine

- Conduire les interventions sur le site en conformité avec la Loi sur les biens culturels et avec les procédures municipales

Préserver l'intégrité des oeuvres d'art et des objets commémoratifs

- Monument à Robert Burns
- Monument aux héros de la guerre des Boers
- Monument-fontaine Le Lion de Belfort
- Monument à sir Wilfrid Laurier
- Monument à sir John A Macdonald
- Monument aux braves de Montréal
- Deux canons de la guerre de Crimée
- Un canon mitrailleur de la Deuxième Guerre Mondiale
- Monument à Monseigneur Ignace Bourget (cathédrale Marie-Reine-du-Monde)

- Effectuer les restaurations et les entretiens dans les règles de l'art;
- maintenir les œuvres d'art et les objets commémoratifs in situ, et à moins de circonstances exceptionnelles, à leur emplacement d'origine.

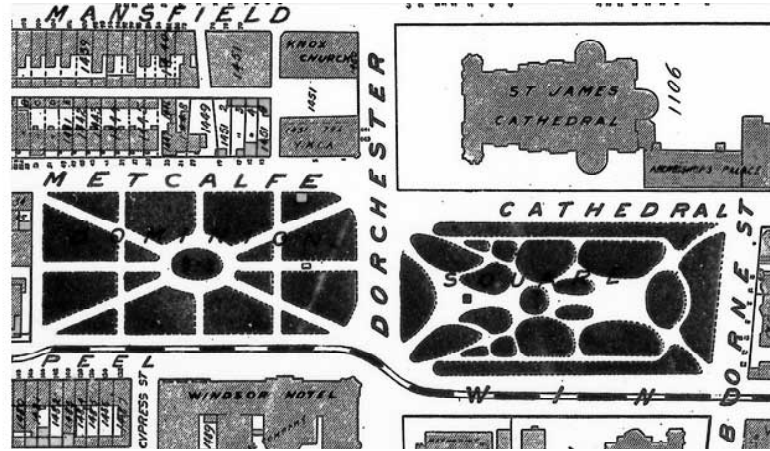
Orientations préservant le caractère emblématique et la dimension civique du site du patrimoine

La notoriété du square Dominion, cœur symbolique du Canada au XIXe siècle, était reconnue dans l'ensemble du pays et à l'étranger. Le site a largement participé à la définition de l'image publique et il y contribue encore de manière significative.

- Mettre en valeur le caractère noble et monumental des lieux;
- favoriser le maintien des fonctions se perpétuant sur le site depuis le XIX^e siècle (culte religieux, commerce, divertissement, affaires, transports);
- préserver les toponymes.

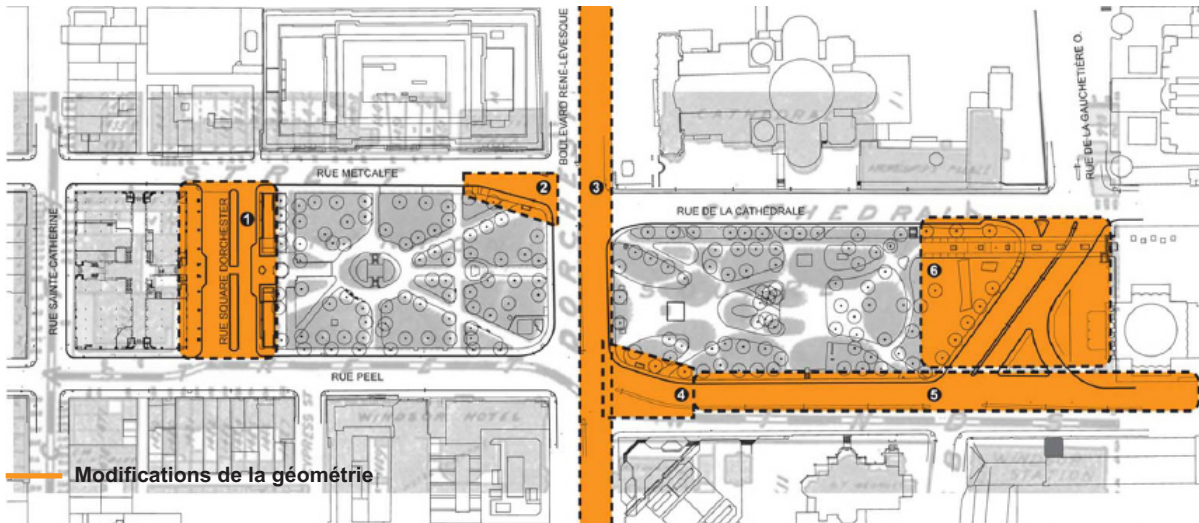
Dès sa création, le square Dominion est un lieu de divertissement et de rassemblement et le site s'impose encore aujourd'hui comme un repère physique dans la ville et un repère dans l'imaginaire collectif des montréalais. Dans le contexte actuel, le square Dorchester et la place du Canada sont complémentaires des grandes places publiques montréalaises du centre-ville, notamment celles du Quartier des spectacles et du Quartier international de Montréal. Ceci permet d'envisager une distribution programmatique adéquate des événements et des activités compatibles avec le caractère particulier de chacun de ces sites.

- Maintenir l'attractivité du square;
- favoriser des usages maintenant le caractère noble et monumental des lieux et respectant sa convivialité et la pérennité de ses aménagements.



Préserver le patron urbain et préserver les formes urbaines découlant des patrons de lotissement, des implantations et des gabarits contrastants des bâtiments

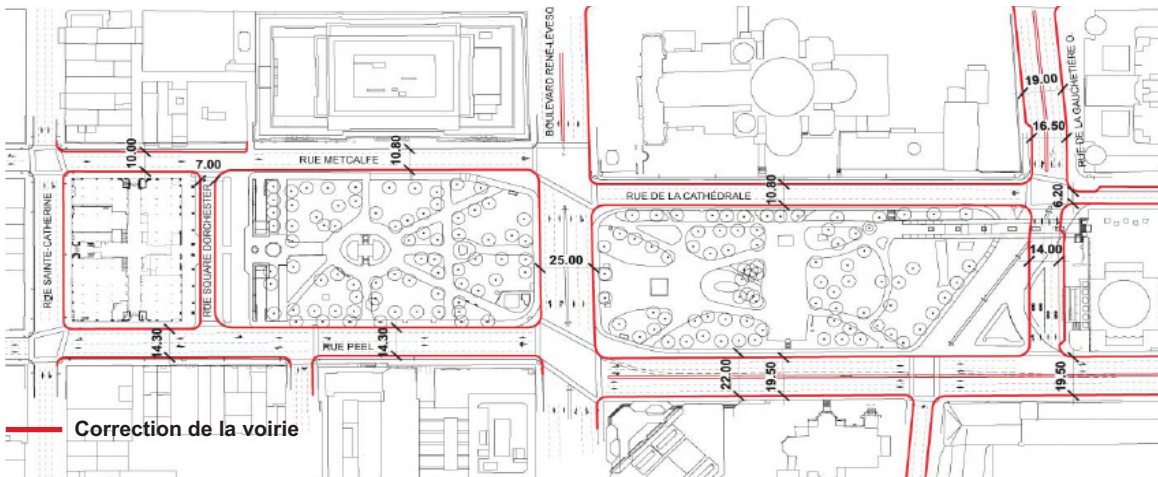
Atlas de Montréal, Pinsonneau, 1907, Archives nationales du Canada



Modifications de la géométrie

Rétablir et maintenir l'intégrité des formes urbaines et paysagères

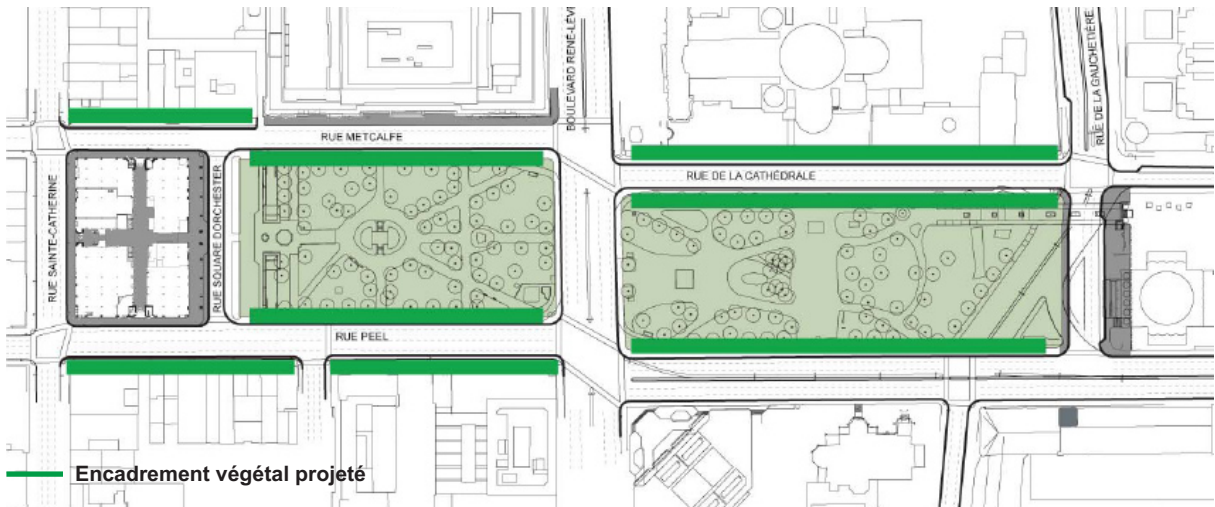
Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada



Correction de la voirie

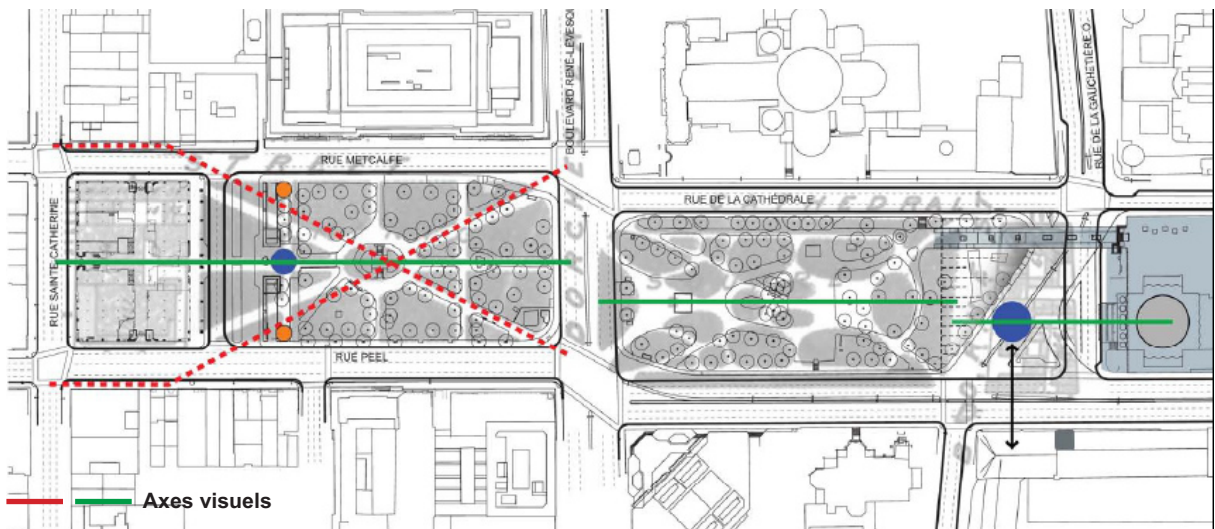
Rétablir et maintenir l'intégrité des formes urbaines et paysagères

Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada



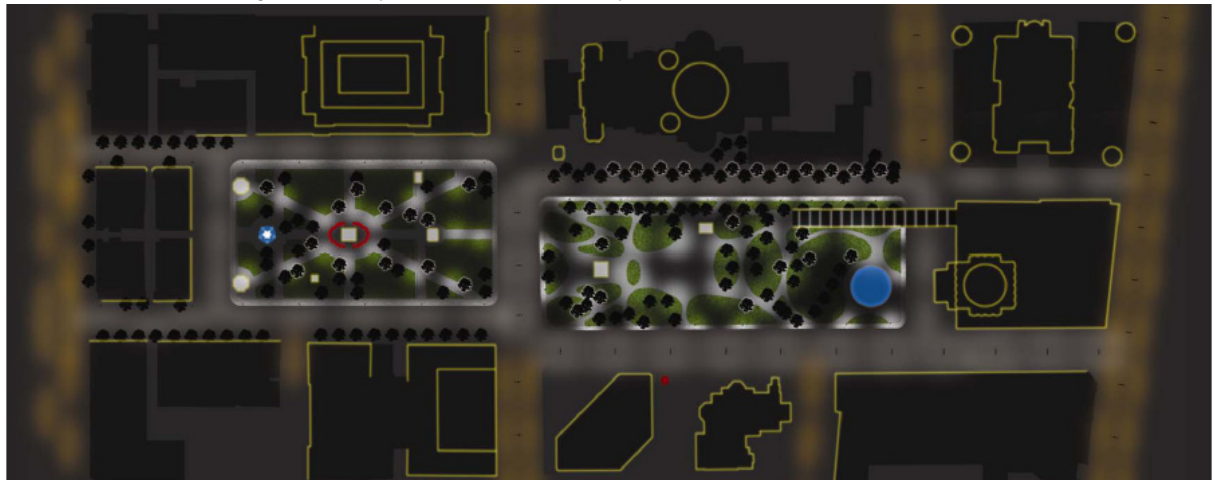
— Encadrement végétal projeté

Renforcer les perspectives visuelles et renforcer les liens entre le square et la place au contexte urbain
Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada



— Axes visuels

Renforcer les perspectives visuelles et renforcer les liens entre le square et la place au contexte urbain
Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada



Plan d'illumination

Plan directeur de réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada

8.0

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Cha, Jonathan. *Étude des formes paysagères de la Place du Canada*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.

Cha, Jonathan. *Étude historique des formes paysagères du square Dorchester et de la place du Canada*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2008.

Cha, Jonathan. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour le compte de la Ville de Montréal en 2009. -Fiche documentaire sur le square Dorchester et la place du Canada.

Choko, Marc. *Les grandes places publiques de Montréal*. Montréal, Éditions du Méridien, 1990.

Clegg, Anthony. *The Mount Royal Tunnel, Canada's first subway*. Railfaire DC Books, Montréal, 2008.

Collard, Edgar Andrew. *The story of Dominion Square Place du Canada*, Don Mills, Longman Canada Limited, 1971.

Ethnoscop. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009. -Texte et croquis présentant le paysage ancien et l'occupation amérindienne et texte historique sur l'ancien cimetière Saint-Antoine.

Gournay, Isabelle et France Vanlaethem (Dir). *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, Éditions du Boréal et le Centre Canadien d'Architecture, 1998.

Groupe Cardinal Hardy, Claude Cormier, architectes paysagistes inc, Teknika-HBA. *Réaménagement du square Dorchester et de la place du Canada, Cahier des critères de design*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.

Groupe Cardinal Hardy, Claude Cormier, architectes paysagistes inc. *Square Dorchester et Place du Canada. Plan stratégique de restauration*. Réalisé pour la Ville de Montréal en 2002.

Hanna, David et Vanlaethem, France. *Le site du patrimoine du centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009.-Textes historiques et fiches documentaires sur les bâtiments.

Joly, Diane. *L'art public dans le centre-ville moderne*. Document de travail réalisé pour la Ville de Montréal en 2009. Texte et fiches documentaires sur les œuvres d'art et les objets commémoratifs.

Lortie, André (Dir). *Les Années 60 : Montréal voit grand*. Centre Canadien d'Architecture. Centre Canadien d'Architecture et Douglas & McIntyre, Vancouver et Toronto, 1994.

Pluram inc. *Étude de caractérisation patrimoniale. Square Dorchester et place du Canada*, Montréal. Étude réalisée pour la Ville de Montréal, 1990.

Prud'homme, Chantal. *Place du Canada et l'évolution historique du square Dominion*. Rapport réalisé pour le Comité des célébrations du Canada, 2000.

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

Ville de Montréal, Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, *D'un centre-ville à l'autre. Excursion toponymique*. Montréal, 2010.

Ville de Montréal, sans date. *Livre des propriétés*.

Ville de Montréal. *Les Rues de Montréal. Répertoire historique*. Montréal, Méridien, 1995.

Portail montréalais des archives : Montréal, 500 ans d'histoire en archives
http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail_archives_fr/accueil.html

Site Internet Montréal en quartiers, Héritage Montréal
<http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/intro.php?quartier=12>

Répertoire historique des toponymes montréalais : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1560,11779591&_dad=portal&_schema=PORTAL

Site Internet du Vieux-Montréal : www.vieux.montreal.qc.ca

Site Internet du Musée McCord: <http://www.mccord-museum.qc.ca>

Site Internet de Bibliothèque et archives nationales du Québec : <http://www.banq.qc.ca>

Site Internet des Archives du Canada : <http://www.archivescanada.ca>

9.0 ANNEXE 1

Synthèse de l'analyse des valeurs patrimoniales et des caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères des principaux témoins matériels du site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada