

3.0 Côte-Saint-Paul

Les unités de paysage

3.1	Avenue de l'Église Est	3.10	Terre De Sève Sud
3.2	Avenue de l'Église Ouest	3.11	Terre De Sève Nord
3.3	Rue De Roberval	3.12	Terre Hudon
3.4	Parc Saint-Paul	3.13	Ville Émard Sud
3.5	Saint-Paul Ouest	3.14	Avenue Newman
3.6	Saint-Paul Est	3.15	Boulevard Monk
3.7	Rue Holy Cross	3.16	Ville Émard Nord
3.8	Côte des Argoulets	3.17	Parc Angrignon
3.9	Boulevard De La Vérendrye		

Développement du milieu urbain

Le paysage urbain de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul diffère de l'ensemble de l'arrondissement du Sud-Ouest à la fois par ses caractéristiques urbaines et architecturales et par son processus de transformation. Contrairement aux autres aires de paysage du Sud-Ouest, Côte-Saint-Paul a été peu affectée par les grandes « rénovations urbaines » des années 1960 et 1970, si ce n'est la destruction du village de Saint-Paul, due à la construction de l'autoroute 15. Cependant, son paysage urbain n'en est pas moins hétérogène. La raison de cette hétérogénéité est, ici, le décalage entre la période du lotissement des terres agricoles et la période de la construction du bâti. Par exemple, le lotissement de la terre Hudon (rues Beaulieu et Hamilton) est visible sur la carte de Sicotte (1878) mais est toujours illustré comme un projet sur la carte de Pinsonault (1907). De plus, il est rare de voir des ensembles construits par les spéculateurs dont le résultat est souvent des grands tronçons de rue très homogènes. Ici, la construction individuelle domine (Ville de Montréal, 1983). Le résultat de ces deux facteurs est la présence d'une grande variété de types architecturaux sans concentration homogène sur des zones précises. Nonobstant ce développement particulier, le paysage de Côte-Saint-Paul est le produit de différents projets de lotissements qui ont chacun laissé leurs marques sur le territoire, notamment par la présence des caractéristiques différentes dans la composition du tissu urbain (présence ou absence de ruelles, nombre de bandes de parcelles sur chaque îlot, dimension des parcelles). Ces différences influencent le potentiel de transformation des bâtiments et ainsi, elles deviennent un facteur tout aussi important dans le découpage en unités de paysage que l'homogénéité architecturale.

La forme générale du tissu urbain de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul est fortement influencée par le découpage des terres agricoles sous le Régime français. Les terres agricoles de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul appartenaient à deux structures rurales différentes : la côte Saint-Paul et la côte des Argoulets (Verdun). L'orientation de la première de ces deux côtes était perpendiculaire au lac Saint-Pierre alors que l'orientation de la deuxième était relative au fleuve Saint-Laurent, ce qui explique la double orientation de la trame artérielle. En 1853, lors de la construction de l'aqueduc dont le tracé suit l'actuel boulevard De La Vérendrye, les terres de la

côte des Argoulets se trouvent coupées en deux (Ville de Montréal, 1983). Cette coupure favorise l'apparition d'une division administrative et les parties sud des terres seront rattachées à Verdun alors que les parties nord deviendront le village de la côte Saint-Paul en 1875.

Pour une grande partie du XIX^e siècle, le territoire de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul demeure agricole. Le premier noyau villageois peut être aperçu sur la carte des Fortification Surveys (1861), à l'intersection de la rue Saint-Patrick et de l'avenue de l'Église. L'apparition de ce premier noyau est favorisée par l'achat, par William Parkin, du surplus du pouvoir d'eau du canal de Lachine sur le tronçon situé entre les écluses de Lachine et Saint-Paul. Parkin construit, parallèlement au canal de Lachine, un canal d'amenée qui alimente un moulin à farine, ce qui déclenche le développement industriel de ce secteur (Poitras, Bérubé, 2004). C'est ce premier noyau qui sera démoli par la construction de l'autoroute 15.

L'aménagement des lotissements subséquents suit la mode du moment où ils seront planifiés. Outre la forme et la composition des îlots, qui seront détaillées pour chacune des unités de paysage, l'une de ces caractéristiques paysagères est la présence de parcs au cœur des lotissements. Inclus dans les premiers projets de Côte-Saint-Paul, les parcs Saint-Paul et Garneau sont deux exemples de ce type d'aménagement. Pendant une large partie du développement de Côte-Saint-Paul, ces deux parcs resteront les seuls présents sur le territoire, et ce jusqu'à l'aménagement du parc Angrignon en 1926, et du don par la succession Campbell d'un terrain pour l'aménagement du parc Campbell Ouest, en 1927. Il faut aussi noter la présence, intégrée à la trame urbaine générale, de deux projets de lotissement d'habitation pour les vétérans. Ceux-ci possèdent un type architectural particulier et sont soulignés par l'identification des unités de paysage Rues Holy Cross et Jolicoeur et Rue Baudot.

Données descriptives

Topographie et hydrographie

Tout comme l'ensemble de l'arrondissement du Sud-Ouest, l'aire de paysage Côte-Saint-Paul possède une topographie peu accentuée. Le seul dénivelé important est situé sur la rue Jacques-Hertel entre les rues Jogues et Hurteau.

Le réseau hydrographique présent sur le territoire de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul est principalement artificiel. À sa limite nord et est, le canal de Lachine est le principal élément hydrographique aujourd'hui présent. Notons que ce canal est approximativement situé à l'emplacement de l'ancien lac Saint-Pierre. Le canal de l'Aqueduc de Montréal borde également l'aire de paysage Côte-Saint-Paul mais à sa frontière sud. Le canal de l'Aqueduc est cependant peu visible car il est coupé du reste du territoire de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul par le boulevard De La Vérendrye. Le troisième élément hydrographique d'importance est le bassin du parc Angrignon. Puisqu'il n'est pas présent sur la carte des Fortification Surveys (1861), ce bassin semble aussi artificiel. Finalement, notons la disparition du canal d'amenée construit par William Parkin ainsi que de son bassin.

Réseau artériel

Les deux premiers chemins tracés sur le territoire de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul sont la rue Saint-Patrick qui reliait Lachine à Montréal, et l'avenue de l'Église qui reliait la rue Saint-Patrick au fleuve Saint-Laurent. Les voies tracées subséquemment possèdent une organisation orthogonale et suivent une logique qui est en relation avec l'orientation originelle des terres

agricoles. Les rues dont le tracé est parallèle à la profondeur des terres possèdent les segments les plus longs. À l'opposé, les rues dont le tracé est perpendiculaire à la profondeur des terres possèdent les segments les plus courts. Dans certains projets de lotissement, ces rues ne possèdent aucune bande de parcelles attenantes. La présence de ruelles en « I » ou en « H » est fréquente.

Un seul secteur possède des rues en cul-de-sac qui ne correspondent pas à l'organisation générale du réseau artériel. Il s'agit du quadrilatère situé entre la rue Fabien-Laberge, l'avenue Newman et l'avenue De Montmagny.

La présence de l'autoroute 15 marque une rupture majeure dans le réseau artériel et isole le secteur de la rue Gladstone, l'un des développements les plus anciens de toute l'aire de paysage Côte-Saint-Paul.

Fonctions dominantes

La fonction résidentielle domine largement sur l'ensemble du territoire de l'aire de paysage Côte-Saint-Paul. La fonction commerciale est présente principalement sur l'avenue de l'Église et le boulevard Monk. On remarque aussi la présence sporadique de commerces sur les rues qui possèdent de courts segments de rues, notamment les rues Eadie, Laurendeau, Jacques-Hertel, Jolicoeur, Springland et Allard. Les bâtiments institutionnels sont répartis sur l'ensemble du territoire. La plupart des bâtiments industriels sont situés à proximité du canal de Lachine et sont donc exclus de cette aire de paysage.