LA PRESSE

100 ans de vie montréalaise

MONTRÉAL, LUNDI 18 JUIN 1984

JEAN DRAPEAU ET MONTRÉAL

Une histoire d'amour

Aimer, ce n'est pas se regarder l'un l'autre, c'est regarder ensemble dans la même direction. Ce que Saint-Exupéry a dit de deux personnes est vrai d'une personne et de sa ville, de la ville de ses ancêtres, ville des morts et des vivants, de ceux qui l'ont faite et guident ceux qui continuent de la faire, donnant ainsi à leur vie une orientation digne d'être suivie.

C'est pourquoi l'amour que je porte à Montréal s'est accru à mesure que j'ai connu son histoire. Celle-ci est belle avant que les fondations de Ville-Marie aient été posées; Montréal est belle déjà à l'état de projet, à l'époque où une poignée de personnes inspirées sèment l'idée qui deviendra un acte de création. Aimer, ce n'est pas rester sur place, attendre que plans et projets tombent du ciel, c'est aller de l'avant, sur le chemin que trace une idée entrevue, vague à l'origine, qui se précise en idéal, semence de réalisations futures.

Ce n'est pas un mince mérite d'avoir pressenti, en débarquant dans cette île, qu'elle offrait un lieu propice à l'établissement d'une ville d'avenir. Ensuite, comme si les appuis financiers étaient tout trouvés, les ressources humaines rassemblées, comme si l'intendance devait suivre, les fondatrices, les fondateurs se trouvent et se groupent à leur tour, comme mus, attirés l'un vers l'autre par un même sentiment, un même but. De chacun l'on peut dire qu'aimer, ce n'est pas attendre que les autres fassent le premier pas, c'est aller vers eux. Tous, semble-t-il, eurent la générosité du premier pas. J'aime que l'histoire de Montréal d'avant les débuts nous fasse découvrir les projeteurs, les futurs fondateurs, et qu'à l'origine de notre ville on trouve de belles âmes trempées de foi, nourries d'espérance et riches de solidarité, comme à la naissance de toute grande oeuvre; comme les bâtisseurs de cathédrales, ils savaient qu'ils ne verraient pas la leur achevée. L'important pour eux était d'être au commencement d'une longue lignée.

J'aime Montréal à cause de ces premiers artisans de la longue chaîne humaine qui aboutit jusqu'à nous, de leur intelligence, de leur clairvoyance. Le choix de l'emplacement de Ville-Marie n'est pas dû au hasard d'une quelconque aventure maritime. Les projeteurs de l'époque ont vu une situation avantageuse pour le commerce et su en prévoir le développement à venir, préoccupation de toutes les époques depuis qu'il y a des hommes, et qui naviguent, conclusion de la réflexion qu'ont pu leur inspirer d'autres villes marchandes.

J'imagine ces fondateurs — dont il ne m'aurait pas déplu de faire partie — puis les premiers arrivants, les premiers colons, peinant, luttant contre une nature hostile, survivant à toutes les traverses de leur dure existence au prix d'actes quotidiens devenus exceptionnels à notre époque, des actes d'héroïsme, tout simplement. Leur en a-t-il fallu de la volonté et du courage, de la persévérance, de la ténacité, de l'énergie. J'aime Montréal dans ses fondateurs, ses premiers habitants et leur patience exemplaire. J'aime une ville qui s'est faite malgré la peine, pas à pas, petit à petit; pas une ville type champignon. Du village à la bourgade, de la petite ville à la grande métropole que nous connaissons, riche, peuplée, industrieuse, il s'est écoulé trois siècles et demi. D'avoir traversé maintes crises et tempêtes économiques prouve qu'elle est faite pour durer.

Et j'aime aussi Montréal pour ce qu'elle nous a permis de devenir, à cause de la confiance qu'elle inspire, grâce à ceux qu'elle a su attirer, garder, protéger, sitmuler, nourrir de pain et d'enthousiasme.

Aimer, ce n'est pas rester sur place. Vint le temps où nos Montréalais se prirent d'amour pour leur pays et d'envie de le connaître, et, payant d'audace, de partir à sa découverte, pour l'apprendre et pour l'apprivoiser. D'un point d'accostage à l'origine, d'un point d'arrivée, ils vont faire un point de départ pour de nouvelles découvertes. Montréal enseigne la volonté de se dépasser, l'envie d'aller plus loin, de connaître davantage, et fait naître les qualités requises par cette ambition légitime. Et pour cela aussi, j'aime ma ville. Il fallut à nos prédécesseurs composer avec leur pays d'adoption, dépasser ses barrières naturelles, surmonter les obstacles que plaçaient et que constituaient les humains auxquels ils venaient s'ajouter. Vivant avec eux, j'aurais regardé dans la même direction qu'eux, pour l'avancement et la prospérité de Montréal, puisqu'il est vrai que «l'on avance du côté où l'on fixe ses regards».

Depuis un siècle, grosso modo, le cours de l'histoire s'est accéléré et, avec lui, l'évolution et le développement de Montréal. J'aime cette ville en ce qu'elle a su marier la tradition et le modernisme.

Comme un organisme vivant, Montréal s'est développée et a su se doter d'organes propres à assurer, à faciliter son développement, à la fois dans l'harmonie et la diversité, sous le signe de la prévoyance, comme une personne prudente qui sait oser à propos, tout bien calculé.

Protégée par le fleuve et la montagne, la ville s'est étendue d'abord dans de modestes limites, puis s'est agrandie et embellie; des demeures en témoignent, à l'intérieur du cadre en damier de ses rues.

Porte ouverte sur l'Amérique, elle a su attirer les marchands, les banquiers, les industriels, déclenchant ainsi le mouvement continu du progrès matériel, ouvrant la porte à la richesse qui lui permettra de traverser les périodes de récession et de marasme économiques.

Voisins de la plus grande machine à faire chaque jour du neuf et du moderne, les États-Unis, nous aurions pu être happés par elle, et passer du laminoir au creuset pour être américanisés comme des millions d'autres.

Notre ville n'est pas sans illustrer, par ses tours de verre et de béton — et celle de la place Ville-Marie en est le plus bel exemple —, l'architecture moderne. De même, nos grandes artères transversales, sillonnées à toute heure par des milliers de véhicules automobiles, évoquent aux yeux de touristes européens telle ville américaine. En même temps, ceux-ci trouvent à Montréal un caractère, un cachet, qu'ils ne trouvent pas ailleurs en Amérique.

C'est que Montréal la moderne se sent héritière d'une longue tradition, de valeurs spirituelles qu'elle partage avec une grande famille, avec laquelle elle n'a jamais cessé d'entretenir des liens particuliers, essentiellement moraux, puis économiques, depuis quelques années. Les échanges et la coopération se font dans les deux sens.

J'aime Montréal à cause de la grande faculté d'adaptation qu'elle a montrée, sur un continent d'abord hostile, à des situations changeantes. Ballotée par les vents et les tempêtes de l'histoire, elle a su évoluer, tout en restant elle-même, indéfectiblement attachée à l'essentiel, maintenant toujours le cap sur le futur pour aller de l'avant.

Le maire
JEAN DRAPEAU

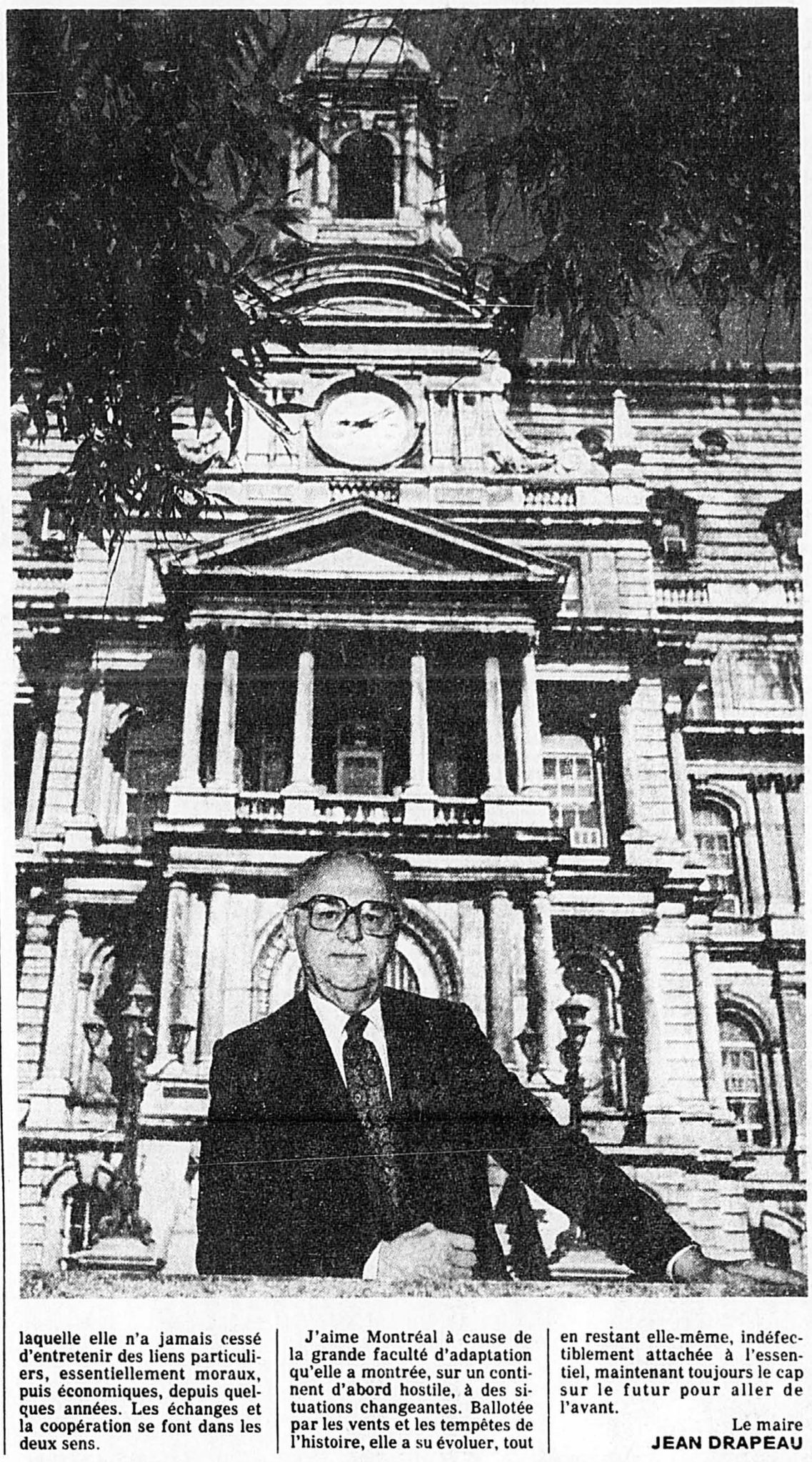
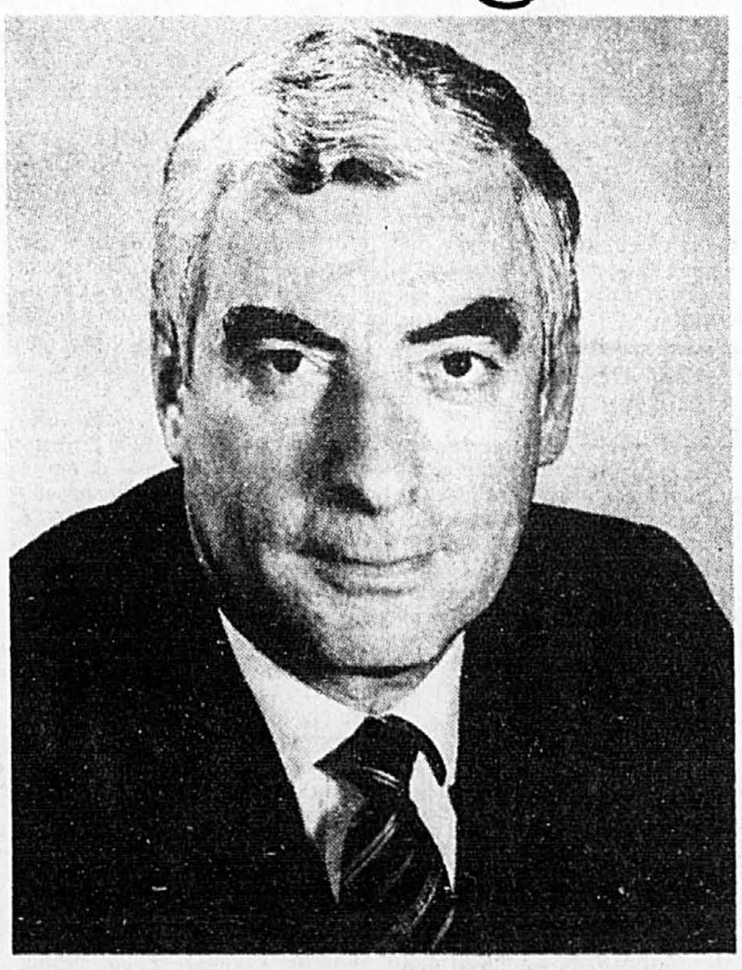


Photo Pierre McCann, LA PRESSE

La CUM: un gouvernement régional

PIERRE DES MARAIS II
Président du comité exécutif

L'organisation municipale au Québec, qui remonte à l'Acte d'union de 1840, est d'abord et avant tout un processus historique de groupement, et ce, à triple titre. Groupement, d'une part, d'individus pour former les toutes premières corporations municipales québécoises en vertu des incorporations possibles sous le premier Code municipal de 1870. Groupement, d'autre part, de corporations municipales elles-mêmes, volontaires ou forcées, soit pour des raisons fiscales ou pour partager des services. On songe par exemple au plan directeur de 1929, pour la canalisation des eaux usées d'environ huit municipalités, réalisé par la Ville de Montréal sur son versant nord, à la Loi sur l'entraide municipale contre les incendies qui remonte à 1938, à la création de la Commission de transport de Montréal en 1950, ancêtre de l'actuelle CTCUM; à cela s'ajoutent les législations qui ont fusionné divers territoires municipaux pour créer les villes de Laval, de Jonquière, sans parler des annexions partielles ou totales qui constituent aujourd'hui l'assise géographique de maintes villes, dont Montréal, Longueuil ou Baie-Comeau.



Toutefois, les groupements municipaux n'ont pas donné lieu qu'à la disparition de municipalités ou à l'exécution de tâches sectorielles. Ce processus a fourni l'occasion d'analyser les juridictions confiées aux municipalités et à envisager une certaine rationalisation des services dispensés ou à être dispensés à la population. Voilà donc ce qui constitue le troisième volet de l'organisation municipale du Québec; il s'agit de la constitution des trois communautés urbaines et régionales en 1970, pour les régions de Montréal, Québec et de l'Outaouais et, en 1982, des 94 MRC (municipalités régionales de comté) dans le reste du Québec.

La création de ces entités supra-locales, les communautés et les MRC, n'est pas le fruit du hasard; elle est plutôt l'objet d'une évolution de la pensée politique. Bien que, à partir de 1960, l'ensemble de la réflexion en marge de l'évolution rapide du milieu urbain québécois et de la croissance accélérée de certaines agglomérations ait privilégié, sur la période des 10 années subséquentes, la fusion et la réduction du nombre de municipalités, selon les rapports de plusieurs commissions, le maintien en existence des municipalités locales connues aujourd'hui constitue plutôt une reconnaissance publique de l'autonomie municipale en identifiant aux deux niveaux, local et régional, des fonctions propres, en dehors de toute notion de fusion, volontaire ou forcée. Les principales étapes de ces dix années sont les suivantes:

Commission royale d'enquête sur la fiscalité (commission Bélanger), 1963-1965.

Dans la formulation de ses recommandations, la commission était guidée principalement par un souvi de cohérence de l'ensemble du système fiscal municipal. Examinant des pratiques et coutumes issues d'une période ancienne, elle conclut qu'elles étaient peu adaptées aux réalités et aux exigences de la vie urbaine. Animés par un souci de justice, les commissaires ont également examiné les problèmes reliés à la disparité de la richesse foncière entre les municipalités et de l'équité du régime fiscal face aux individus. C'est dans cette optique de nécessité de réduire les disparités qu'il faut voir les recommandations qui favorisent une certaine forme de redistribution de ces richesses, notamment celles qui concernent la redistribution des produits de la taxe de vente et, dans cette préoccupation pour une certaine équité, les recommandations visant à réformer l'évaluation foncière. Ce dernier volet des recommandations était également inspiré du souci de cohérence qui animait les travaux de la commission.

Soucieuse enfin de favoriser une plus grande rationalité dans l'administration des affaires municipales, la commission Bélanger recommandait au gouvernement «d'intensifier sa politique de regroupement des municipalités dans la mesure où celui-ci contribue à l'économie et à l'efficacité administrative ainsi qu'à l'équité fiscale (p. 362)».

Commission d'étude sur les problèmes intermunicipaux de l'île Jésus (commission Sylvestre), 1964.

La commission Sylvestre se pencha sur les difficultés financières des agglomérations devant assumer le coût de nouveaux services. À cette fin, le gouvernement provincial en 1964 étend à toutes les municipalités la taxe de vente et en fixe le taux à 6 p. cent. De plus, la commission propose le regroupement municipal afin que les structures municipales soient aptes à se développer au plan industriel.

Loi des fusions volontaires, 1965.

Suite à la recommandation du rapport Sylvestre, le gouvernement adopte la Loi des fusions volontaires. À l'automne les villes de Laval et de Bécancour sont créées.

Commission provinciale d'urbanisme (commission La Haye), 1964-68.

Le mandat de la commission La Haye était d'établir les objectifs en matière d'urbanisme. L'idée majeure du rapport est d'amener les municipalités à une prise de conscience et à prendre en main l'aménagement du milieu urbain.

La région de Montréal

La région de Montréal, Montréal elle-même, ont connu au cours de leur évolution la nécessité de transcender les frontières municipales, tantôt pour se porter secours mutuel, tantôt pour planifier des travaux communs. On réfère ici à la Commission métropolitaine de Montréal, créée à la fin des années 20 pour gérer et partager le déficit de certaines municipalités voisines, à cette époque de la crise, puis ensuite planifier la construction du boulevard Métropolitain. Ces expériences, de même que la place et le rôle de Montréal comme métropole au sein de municipalités en pleine évolution, ont aussi été l'objet d'un rapport d'une commission. Il s'agit de la commission d'étude des problèmes intermunicipaux de l'île de Montréal (commission Blier), 1964.

L'étude des problèmes de débordement de la ville centrale par rapport aux villes périphériques est à la base de la commission Blier. Comme principale recommandation, il est proposé de créer un conseil régional dont le mandat serait de fusionner ou de coordonner les services dits régionaux et d'en répartir les coûts à l'ensemble des municipalités de l'agglomération.

La Communauté urbaine de Montréal

En décembre 1969, dans la foulée de ces rapports, trois organismes supra-municipaux sont créés: la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la Communauté urbaine de Québec (CUQ) et la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO). Les compétences des communautés ne sont pas identiques et s'expliquent par la conjoncture particulière à chacune de ces agglomérations. Néanmoins, une des tâches communes des communautés était, entre autres, de faciliter le regroupement ou la fusion des municipalités membres par la préparation d'une carte de restructuration: ainsi, à Québec, le nombre de municipalités est passé de 26 à 13 alors que dans l'Outaouais, le nombre de municipalités passa, dans un premier temps, de 32 à 8, puis à 11.

Pour le territoire de la Com-

(suite à la page D-15)

Les principales artères

Une riche histoire sommeille sous les pavés usés de Montréal

ANDRÉ NOËL et
LAURIE ZACK
Collaboration spéciale

Une riche histoire sommeille sous les pavés usés — et parfois eux-mêmes couverts de bitume — de certaines des plus vieilles rues de Montréal.

Peu après sa fondation par le sieur de Maisonneuve, le 18 mai 1642, Ville-Marie n'occupait qu'une petite parcelle de l'île. À l'origine, cette petite garnison fortifiée était bordée par le fleuve au sud, le ruisseau Saint-Martin (maintenant rue Saint-Antoine) au nord, des marécages à l'ouest et, à l'est, la citadelle, près du carré Viger actuel. En 1667, l'établissement, surnommé non sans dédain « le séjour des démons » dans des cercles parisiens, comptait 766 âmes.

Didier de Canon, un arpenteur du séminaire de Saint-Sulpice, traça la première rue en mars 1672. C'était la rue Notre-Dame. Afin qu'elle puisse remplir sa fonction de principale artère, elle fut conçue avec une largeur de neuf mètres, contrairement aux autres rues qui allaient lui succéder et dont la largeur variait entre 5,5 et 7,3 mètres. Toutes les rues étaient le plus étroites possible afin de limiter la taille de l'enceinte qui devait protéger la ville.

Une bonne partie de la prime histoire de Montréal s'est jouée sur la rue Notre-Dame. C'est sur ses pavés qu'ont marché les troupes américaines de la guerre d'Indépendance, le 13 mars 1775. Le général Montgomery, qui n'avait rencontré ici que peu de résistance, allait avoir un tout autre accueil à Québec.

La rue fut aussi la scène de moments tragiques. Le dimanche 4 novembre 1838, 68 jeunes Patriotes quittent leur base à Châteauguay et se dirigent vers Caughnawaga, où ils voulaient rallier les Mohawks à leur cause. Capturés, ils sont escortés sur la grande rue jusqu'au « Pied du Courant ». Dix d'entre eux seront pendus.

Enfin, la rue Notre-Dame est devenue le siège de la justice à Montréal, une justice qui, jadis, était souvent rendue et exécutée de façon publique, directe... et brutale. Les coups de fouet sur le pilori en public étaient une pratique courante pour les crimes importants. Une autre méthode consistait à brûler les mains du coupable pendant que celui-ci devait répéter trois fois « Vive le Roi ».

De l'autre côté du Palais de justice se trouvait le vieux Château de Ramezay. Construit en 1705, c'est un des plus vieux monuments historiques de la ville. À ses côtés furent ouverts les premiers bureaux de LA PRESSE en 1884. Dès 1889, le quotidien tirait à 14 000 exemplaires.

La rue Saint-Jacques

Didier de Canon traça également la rue Saint-Jacques, en 1674. La rue doit son nom à Jean-Jacques Olier de Verneuil, fondateur du séminaire de Saint-Sulpice.

Deux cents ans plus tard, la rue devenait le « Wall Street de Montréal ». En plus de compter de nombreux édifices à bureaux, comme le Temple, le Guardian et le Standard Bldg, elle fut le berceau du capitalisme bancaire. Les premières banques y étaient établies. Bâtie en 1866, la banque Molson avait des façades sculptées et un intérieur en marbre et en acajou.

La rue Saint-Jacques est d'ailleurs célèbre pour son style architectural unique. Plusieurs bâtiments sont classés comme monuments historiques.

LA PRESSE s'y est établie de façon permanente en 1899.

La rue Saint-Paul

Au début, la rue Saint-Paul était un sentier qui reliait la forteresse à l'Hôtel-Dieu, dans la partie est de la ville. La création de la rue coupa l'hôpital de sa buanderie, située près du fleuve. On remédia au problème en creusant un tunnel.

C'est sur cette rue que se développa la jeune vie intellectuelle et artistique de Montréal. La Sullivan's Coffee House servait de lieu de rencontre à la première Société de la langue française, les « Frères du Canada ».

Deux hôtels célèbres se trouvaient sur la rue Saint-Paul. En plus des voyageurs, le Mansion House, qui brûla en 1821, abritait la bibliothèque de Montréal. Quant à l'hôtel Rasco, au 281, rue Saint-Paul, il a compté parmi ses prestigieux visiteurs nul autre que le romancier anglais Charles Dickens, de passage à Montréal en 1842. Dickens lut des extraits de ses oeuvres au Théâtre Royal, le premier théâtre permanent de la ville, démoli en 1844 pour faire place au marché Bonsecours.

Fut un temps où presque tout ce qui était publié à Montréal l'était sur la rue Saint-Paul. Au numéro 20 se trouvait le bureau du journal des Patriotes, *La Minerve*. Presque la porte voisine, on éditait *The Montreal Herald*, ainsi que *Le Temps*. Les Ateliers Duvernay imprimaient *L'Avenir* et *l'Aurore* des Canadiens. La librairie Beauchemin, quant à elle, avait pignon sur rue au numéro 256.

La rue Saint-Paul eut l'honneur d'être la première rue éclairée la nuit. Les lampadaires furent érigés en novembre 1815, au coût de $7 chacun.

La rue de la Commune

La rue de la Commune compte également parmi les plus vieilles rues de la métropole. Jusqu'en 1825, elle porta d'abord le nom de chemin de la Grande-Rivière, le long duquel les premiers habitants de Ville-Marie venaient faire paître leurs animaux en commun.

De 1842 à 1876, de nombreux commerçants et armateurs y ont construit leurs magasins et leurs entrepôts. Les Soeurs de la Charité s'y sont également fixées.

La rue a toujours eu un aspect maritime. Ses quais et ses tavernes, dont la taverne Joe Beef, ont longtemps été connus de marins du monde entier.

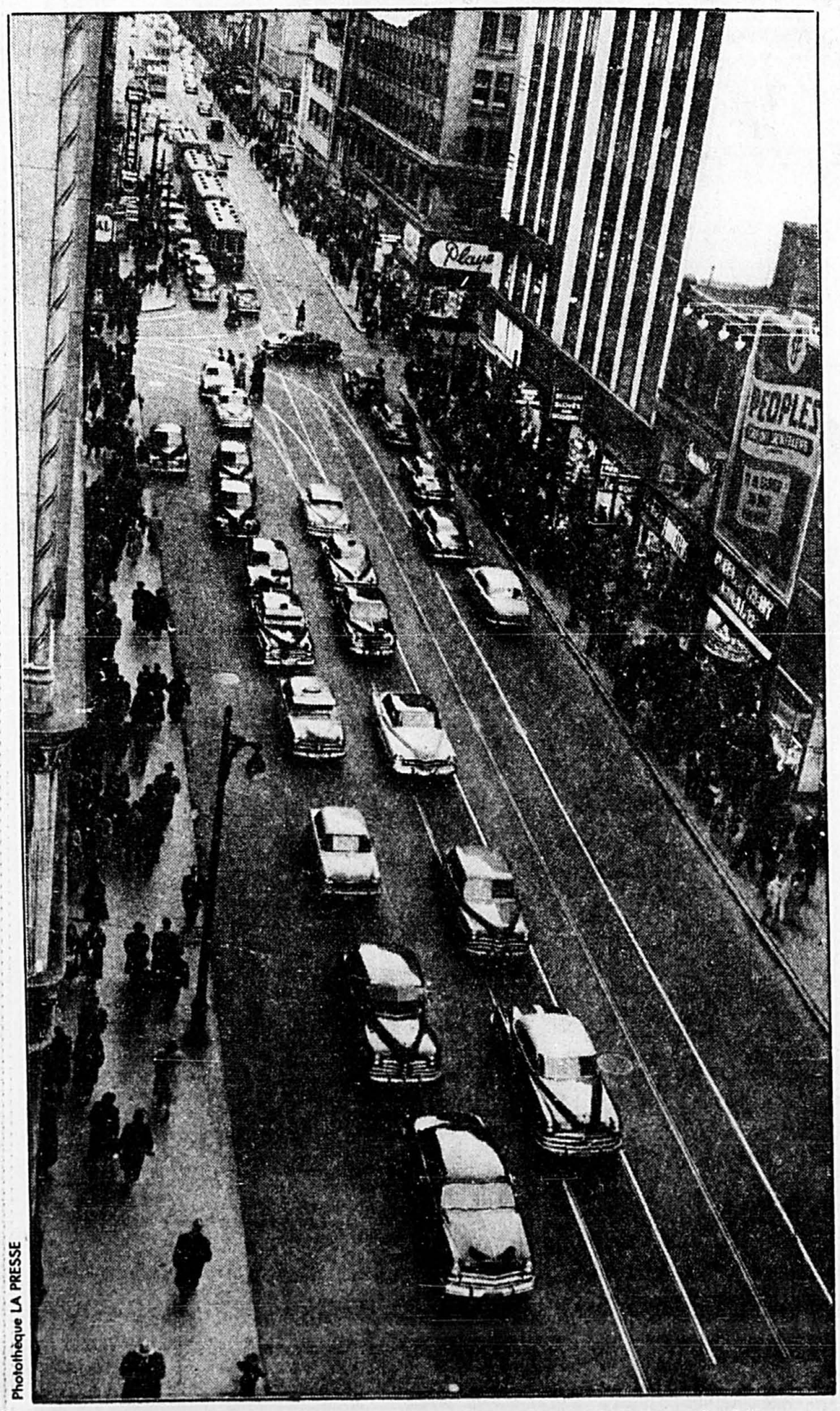
Le boulevard Gouin

Le boulevard Gouin, qui longe la rivière des Prairies sur presque 15 km, n'a pas toujours été ainsi nommé. Avant d'adopter le nom du premier ministre Lomer Gouin, le boulevard était divisé en deux sections : le chemin public et le chemin du Sault. Les municipalités de Cartierville et de Sault-aux-Récollets, traversées par le futur boulevard, ont été annexées à Montréal en 1916.

Dès ses origines, le boulevard Gouin est bordé de magnifiques maisons, appartenant pour la plupart à des notables. Inspiré, un géographe français très connu à l'époque, Raoul Blanchard, vante la rue comme une des plus belles avenues au monde. Plusieurs maisons, en pierres ou en briques, sont classées monuments historiques.

Certains bâtiments datent du 18e siècle. C'est le cas du château DeSève, construit en 1779, et de l'église de la Visitation, bâtie en 1751.

En 1978, le Regroupement Gouin, constitué de plusieurs groupes, a tenté de protéger le boulevard et les rives de la rivière contre les ravages de la pollution, les dépôts d'ordures et la circulation excessive de poids lourds.



Photothèque LA PRESSE

Vue de la rue Sainte-Catherine en décembre 1951. On remarquera que les voitures circulaient encore à cette époque dans les deux directions.

Plusieurs grands magasins de la rue Sainte-Catherine existaient déjà au tournant du siècle

ANDRÉ NOËL et
LAURIE ZACK
Collaboration spéciale

Au tournant du siècle, la pharmacie John Lewis, sise au 2208 Sainte-Catherine ouest, à l'angle d'University, assurait ses clients que « deux préposés lisent, vérifient et pèsent chaque prescription afin d'éviter les erreurs ». Pour sa part, le magasin Charles Desjardins, qui affichait de belles vitrines au 1535 de la rue Sainte-Catherine ouest, se vantait d'être « le plus grand magasin de fourrure dans les hémisphères nord et sud, avec des acheteurs de peaux dans 69 ports ».

Ces deux magasins n'étaient que quelques-uns des grands établissements commerciaux qui s'étendaient sur les rues du centre-ville de Montréal à l'époque. La ville se développait rapidement. En 1882, il y avait 212 km de rues ; en 1903, 300 km. Cette dernière année seulement, la ville consacra $400 000 aux travaux de voirie.

La plupart des avenues commerciales avaient leur propre charme. La rue Sainte-Catherine a toujours été la plus importante. Elle devait son nom à Sainte-Catherine, martyrisée en Égypte, en 307 après Jésus-Christ. Ironiquement, une des attractions du musée d'histoire naturelle, établi sur la rue, était une momie égyptienne parfaitement conservée...

Parmi les nombreux grands magasins qui s'égrainent sur la rue maintenant, plusieurs existaient déjà au tournant du siècle. C'est le cas de Morgan's (La Baie), Ogilvie's et Birk's. La rue abritait aussi plusieurs galeries et académies de musique, qui ont depuis disparu. À l'angle de Sainte-Catherine et d'Ontario se trouvait l'académie commerciale catholique romaine, Le Plateau. Près de là étaient établis le collège vétérinaire et un institut pour aveugles.

Les deux principaux théâtres de Montréal, le Queens dans l'Ouest et le Théâtre français dans l'Est, avaient pignon sur rue sur « la Catherine ».

La rue Saint-Laurent

En 1720, le boulevard Saint-Laurent n'était qu'un sentier qui menait au village de Saint-Laurent, dans le Nord de la ville. Cent ans plus tard, le boulevard partait d'un petit ruisseau, et ne comptait que quelques bâtiments de bois jusqu'à la rue Ontario, à l'angle de laquelle se dressait... une taverne.

Seulement deux maisons étaient comprises entre Sherbrooke et Mile End, dans le Nord. En 1816, la rue Sherbrooke ne s'étendait elle-même que de Saint-Laurent à Bleury !

La rue Saint-Laurent devint toutefois assez rapidement le coeur d'un centre commercial actif. Diverses attractions piquaient la curiosité des flâneurs, dont l'exposition Boisseau de lampes colorées et le magnifique Monument national, qui abritait le musée de l'histoire Eden. Parmi les principales boutiques figuraient la L. Sawyer Hardware Store et la Longe and Co., qui vendait des « fourrures et des robes dos nu ». James Harper, « fabricant de la célèbre saucisse Harper » occupait les numéros civiques 24-25, tandis que T.A. Grothé, « joailler et fabriquant d'oeil de verre » se trouvait au 95-95½.

La rue Craig

Contrairement à aujourd'hui, la rue Craig (qui s'appelle depuis quelques années Saint-Antoine) était au tournant du siècle une artère commerciale très importante, ainsi qu'un centre de transports. Elle fut baptisée ainsi en 1817, du nom du gouverneur général du Canada, Sir Henry Craig. Auparavant, elle avait porté les noms de Petite rivière Saint-Martin, rue des Menuisiers et rue du Canal.

À ses côtés coulait un ruisseau. Deux ponts l'enjambaient sur Saint-Laurent et Bleury. Une fois couvert, ce ruisseau deviendrait par la suite la principale section du réseau d'égouts de la ville.

De grandes compagnies de papier étaient installées le long de la rue Craig : Laurentien Baths, Drill Shed et Canada Paper. Le Montreal Street Railway y avait aussi son siège social. Avant qu'il ne soit électrifié, en 1892, le service municipal utilisait 500 chevaux pour tirer 60 wagons sur 80 km de voies. En 1892, il y avait 700 wagons... et 19 balayeurs pour nettoyer les 300 km de voies.

Joe Beef

Le portrait de la vie commerciale montréalaise d'antan resterait incomplet si l'on oubliait la taverne Joe Beef, sans doute la plus populaire au 19e siècle, située à l'angle de la Commune et de Callières.

Son propriétaire, Charles McKiernan, un immigrant irlandais mieux connu sous le nom de Joe Beef, ouvrit le débit de boisson en 1870. La taverne faisait les délices des marins et des gens peu fortunés.

Deux immenses chaudrons bouillaient jour et nuit. L'un contenait 200 livres de ragoût, et l'autre, 60 gallons de soupe. Plus de 300 personnes venaient chaque jour s'y payer un repas pour 15 cents.

Joe Beef avait une philosophie très avantageuse pour ceux qui ne pouvaient bourse délier : « Tant que je vivrai, jamais un malheureux à Montréal ne mourra de faim », lançait-il.

Quand le samaritain rendit l'âme, ses obligés exposèrent sa dépouille sur le comptoir de la taverne. Pendant deux jours, les Montréalais purent lui rendre un dernier témoignage de respect.

Les principales artères

La rue Dorchester, photographiée de l'angle Bleury, le 27 octobre 1948.

Le 30 septembre 1975, exactement au même endroit que la photo ci-dessus.

Photothèque LA PRESSE

Le futur boulevard Dorchester, vu vers l'est, le 6 mai 1953, pendant les travaux d'élargissement.

La rue Dorchester n'avait que 17 pieds de largeur à certains endroits

On a peine à imaginer, de nos jours, quand on roule à vitesse relativement élevée sur le boulevard Dorchester, à quel point pouvait être pénible il y a 30 ans la traversée du centre-ville d'est en ouest ou vice-versa.

De Dorchester, il n'y avait que des tronçons de rues disparates variant de 17 à 72 pieds de largeur. C'était une obscure rue de quartier qui avait toutes les misères du monde à suivre la ligne du damier montréalais et exposait ses usagers à circuler bien plus comme les cavaliers que comme les tours du jeu d'échecs.

DENIS MASSE

Imaginez ce que pouvait être la « Catherine » avec sa circulation à double sens et ses tramways ne déviant pas d'un pouce de leur voie ferrée. C'était pourtant l'un des seuls axes de circulation longitudinale que les automobilistes pouvaient emprunter quand ils arrivaient au centre-ville.

L'élargissement de la rue Dorchester représenta, au moment où le projet fut lancé par décret d'expropriation, en 1948, l'entreprise la plus gigantesque et la plus coûteuse de l'histoire de Montréal. Il constitua le premier pas important vers la mise en oeuvre de son plan directeur.

Raser 376 bâtiments

On aura une plus juste idée de la tâche à accomplir en sachant que l'élargissement de la rue Dorchester exigeait la disparition de 376 bâtiments dont 359 logements, 44 maisons de chambres, 4 maisons d'appartements et la démolition totale et partielle de 181 établissements commerciaux, 27 industries, 13 institutions, un hôtel, quatre clubs ou sièges d'associations.

Le projet visait à percer un axe de circulation ayant une emprise de 120 pieds de largeur, de la rue Atwater à la rue Fullum. Curieusement, bien que le projet soit terminé depuis un bon quart de siècle, force est de noter que le plan original n'a toujours pas été réalisé. Dorchester, en effet, s'arrête bêtement à la rue de Lorimier sans rejoindre la rue Notre-Dame comme il avait été prévu. La dernière page de l'entreprise n'est donc sans doute pas encore écrite.

Deux églises épargnées

Dans sa course vers l'est, depuis Westmount, le boulevard Dorchester dut prendre une légère bifurcation vers le sud afin d'épargner la démolition des églises Saint-Pierre et Sainte-Brigide qui se trouvaient dans sa trajectoire idéale. (Pour Sainte-Brigide, ce n'était qu'un sursis puisque celle-ci allait succomber à la razzia opérée quelques années plus tard pour asseoir Radio-Canada dans l'Est.)

Une petite église, cependant, ne put échapper au carnage. Le petit temple italien de Notre-Dame-du-Mont-Carmel fut sacrifié sur l'autel du progrès.

Les expropriations furent réalisées en deux étapes majeures. Il en coûta environ $10,5 millions pour les expropriations contestées et les ententes à l'amiable en ce qui concerne le secteur compris entre les rues Guy et de Lorimier. En 1966, il fallut encore débourser une somme de plus de $7 millions pour exproprier le secteur s'étendant de la rue Guy à la rue Atwater. Enfin, l'administration municipale de Westmount consentit en 1963 à prolonger dans son territoire le large boulevard, ce qui nécessita là aussi l'expropriation d'au moins 135 bâtiments, de la rue Atwater à la rue Hallowell.

Ouvrage précurseur du métro

Les travaux d'élargissement du boulevard Dorchester qui s'étendirent sur une période de dix ans, furent à l'époque une réalisation aussi marquante que la construction du métro et la percée de l'autoroute Est-Ouest. Mais, contrairement à cette dernière artère, il ne se trouva personne pour en contester le bien-fondé. Le projet rallia facilement l'unanimité.

Ce fut le tout début d'une ère de réalisations routières qui donnèrent notamment à Montréal son vaste réseau d'autoroutes périphériques.

Aujourd'hui, l'on en est à consolider l'assiette nord-sud en mettant une rue Drolet au service de ceux qui préfèrent la bicyclette à l'automobile. N'eût-il pas mieux valu commencer par là?

Pas moins de 12 enquêtes publiques sur la moralité entre 1864 et 1946

Les difficultés économiques des dernières années et le taux de chômage élevé ont de nouveau fait surgir dans les journaux le problème de la prostitution à Montréal : prostitution enfantine, racolage pratiqué ouvertement dans le secteur du carré Saint-Louis, sollicitation dans la rue Sainte-Catherine. La population s'alarme et n'arrive pas à s'expliquer ce « nouveau phénomène ». Elle oublie peut-être que le plus vieux métier du monde est pratiqué à Montréal depuis longtemps, très longtemps.

RAYMOND BERNATCHEZ

De 1864 à 1946, il y eut pas moins de 12 enquêtes publiques sur la moralité à Montréal. Pour ne citer que les plus connues du début du siècle, rappelons l'enquête du juge H.-T. Taschereau en 1905, celle du commissaire royal Cannon en 1909 et, en 1924, celle du juge Coderre.

Le juge Taschereau parlait de la situation lamentable de la municipalité en ce qui a trait à la répression du vice et affirmait que tout avait été fait pour « déraciner ce mal, mais en vain ». Le commissaire royal Cannon n'y alla pas avec le dos de la cuiller en 1909. Après 115 séances, il produisait un rapport qui devait faire éclater le scandale au grand jour. Le chef de police et cinq de ses subordonnés durent démissionner. On leur reprochait d'avoir protégé des tenanciers et tenancières de maisons de jeu et de prostitution. Le chef de police à qui l'on avait demandé pourquoi il avait retiré 56 poursuites de sa propre autorité, avait répondu : « Pour rendre service aux échevins. »

Bureau des moeurs

La suite : le Service de police se dota d'un « Bureau des moeurs », mais, comme le système reposait uniquement sur les rapports des agents de faction, il ne procédait à des descentes que sur la foi des rapports reçus. Étant plus ou moins efficace, il fut dissout en 1918. Le vice demeura donc florissant.

À la fin de la guerre, des groupements qui s'inquiétaient de la prolifération de ce commerce à Montréal, décidèrent de faire front commun. L'un des plus actifs était le Comité des Seize, composé de professionnels, de représentants de clubs sociaux et d'ecclésiastiques. Entre 1918 et 1924, il fit parvenir aux autorités municipales des rapports détaillés sur la prostitution à Montréal et se rallia une bonne partie de l'opinion publique.

Dans une de ses communications publiées le 31 décembre 1922, le Comité faisait un bilan de l'activité policière dans les maisons « malfamées ». On apprend ainsi que 721 tenancières et 3 190 individus furent arrêtés dans ces maisons en 1919 ; en 1920, 448 tenancières et 2 403 autres ; en 1921, 639 tenancières et 2 459 autres. En 1922, on ne parle plus que de 260 tenancière et de 1 711 autres personnes arrêtées.

La tolérance est la règle

« La police continue toujours à ne faire des descentes que lorsqu'on lui signale des maisons de désordre, souligne le Comité des Seize. Cette politique prouve assez bien que la tolérance est la règle de conduite des autorités civiques. »

On apprend également par le truchement du Comité que les maladies vénériennes faisaient des ravages chez les prostituées. « Sur 41 femmes qui furent arrêtées pour avoir flâné rue Windsor, 38 étaient contaminées. Des statisques plus générales montrent que 95% des filles sont atteintes du mal vénérien. »

De leur situation financière le Comité écrit : « Un grand nombre de filles demeurent dans ces maisons par obligation : leur part des profits est trop minime pour qu'elles y restent par intérêt. Une madame leur enlève 75 p. cent de leurs gains. La lecture des cartes de service de ces filles est pénible (elles devaient en effet poinçonner!). La carte de l'une d'elles indique que le taux ordinaire est de $3,00. Datée du dimanche, à 3 h du matin, elle établit que cette fille a servi 16 hommes de qui elle a reçu $48 mais dont $8 seulement, ou 50 cents par client, vont à elle. Elle devait en plus payer son blanchisseur, le laitier et le fournisseur de glace. »

Document de l'Archevêché

En 1924, le juge Coderre se penche sur le problème. Un document de l'Archevêché de Montréal déclare de son côté : « Au cours de l'enquête sur la police de Montréal, qui eut lieu dans les derniers mois de 1924, la question du vice commercialisé retint longtemps l'attention générale. Un magistrat de police voulut justifier, devant le juge enquêteur et le public, l'indulgence que l'on constatait dans la répression du mal. Il s'attacha à démontrer la nécessité de la tolérance et prôna la réglementation du vice. » L'Archevêché ajoutait : « On croit limiter un mal nécessaire ; en réalité, on allume un incendie, on l'entretient, dans l'espérance de diminuer les dangers de conflagration et de les circonscrire. Car c'est bien cela : on a établi au coeur de notre ville un brasier immense, et on se flatte par là d'écarter l'incendie. »

Le juge Coderre décrit les activités des proxénètes et des prostituées de l'époque : « Les solliciteurs sont légion ; on les retrouve dans la rotonde des hôtels ou aux abords des gares, dans les salles de danse et autres lieux de divertissement ; la prostitution court la rue, avec ses racoleuses et ses rabatteurs, qui ont toujours à la main une carte indiquant le nom et l'adresse d'une courtisane ; elle descend au port cueillir les matelots à leur sortie du navire, elle retient les services d'innombrables chauffeurs d'auto-taxis... »

L'Archevêché demande en conséquence que soit fermées ces maisons et que l'on s'attaque au *Red Light District*, secteur borné par les rues Sainte-Catherine, Dorchester, Sanguinet et Saint-Laurent et dont le centre était les rues De Bullion et Sanguinet. On l'avait baptisé *Red Light District* parce que les maisons du secteur qui offraient ce « service » étaient munies d'une petite lumière rouge à l'extérieur.

« Tu viens, chéri ? »

Bien installé au milieu du quartier étudiant des années 30, le *Red Light*, retranché derrière ses volets métalliques clos, faisait donc des affaires d'or. Le passant ne pouvait voir derrière ces volets que les yeux des filles. Une voix lui parvenait : « Tu viens, chéri ? »

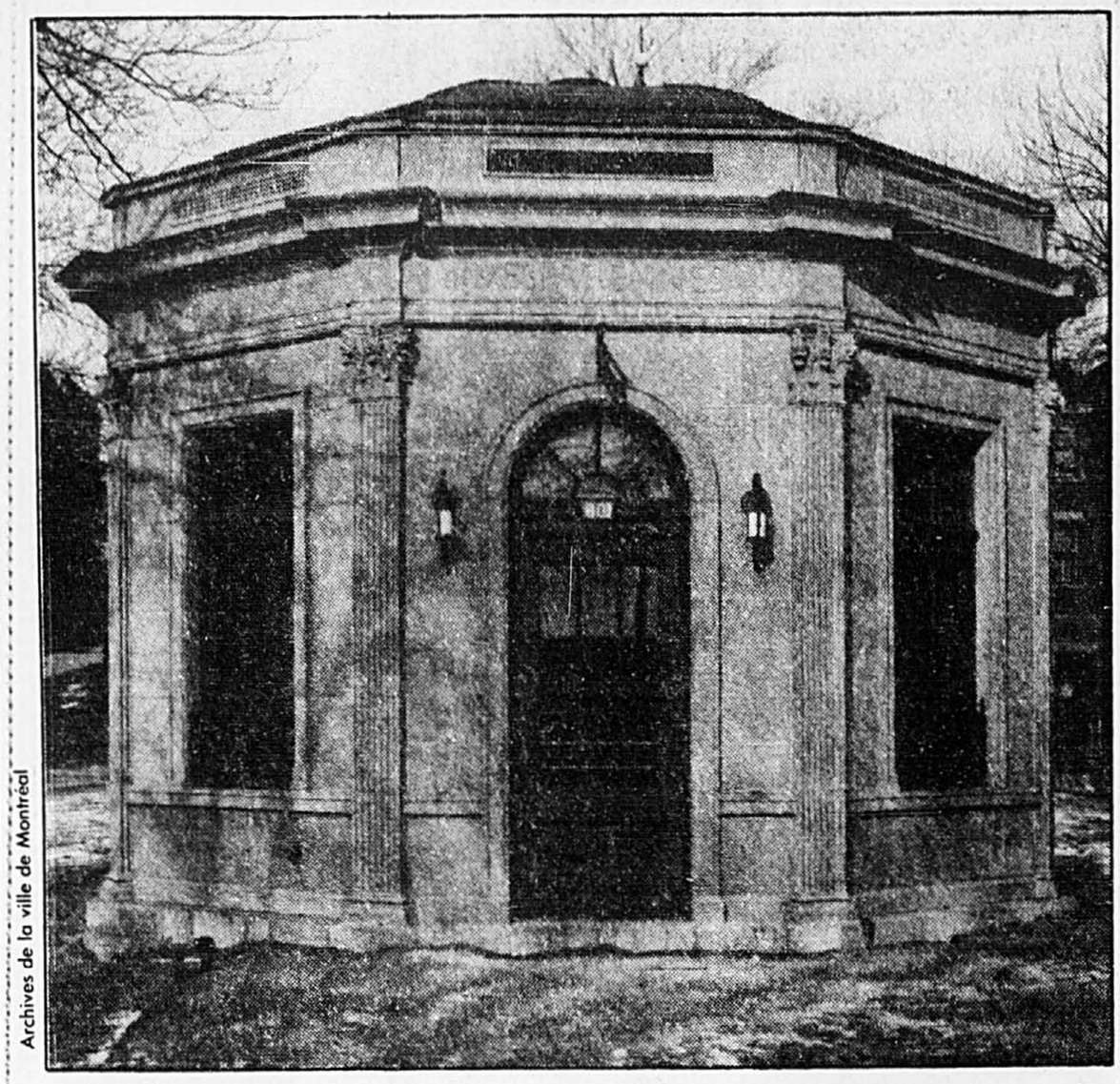
Avec la Deuxième Guerre et les militaires cantonnés dans la région et qui ont de l'argent à dépenser, le commerce reprend de plus belle. Le *Red Light* s'étend vers l'ouest. Quelques bonnes adresses de l'époque parmi 200 : Mme Paulette, au 1424 de la rue Guy, et Mme Jeannette, au 1421 de la rue Sainte-Elizabeth. Mais la plus célèbre de ces maisons devait être au 312 est, rue Ontario, un édifice de trois étages où « Marcel-les-dents-en-or » veillait sur 75 gagneuses.

Le *Red Light* fut fermé une première fois par le maire Adhémar Raynaud sous la pression de l'armée qui menaçait de déclarer Montréal « out of bound » tant étaient répandues les maladies vénériennes chez les futurs combattants. Le chef de police Fernand Dufresne fit maison nette. Mais, après la guerre, les activités du *Red Light* reprirent de plus belle.

Il fallut la commission d'enquête du juge Caron en 1950 (à la suite de la fameuse campagne de moralité menée par Pax Plante avec l'aide d'un jeune avocat du nom de Jean Drapeau) pour que le *Red Light* soit rayé de la carte. La commission Caron avait nécessité 31 mois de travaux; elle s'était penchée sur 15 000 accusations relatives à quelque 400 maisons de prostitution et de jeu.

Le fameux *Red Light* une fois dispararu, la prostitution ne cessa pas pour autant. Prostituées et prostitués se recyclèrent en call-girls ou call-boys, devinrent masseuses ou mannequins. Leur *Red Light District* est aujourd'hui les petites annonces.

L'architecture



Archives de la ville de Montréal

De Vespasianus à Camillien Houde, en passant par... les vespasiennes!

Les premières vespasiennes jamais construites l'ont été à Rome par Titus Flavius Vespasianus, qui fut empereur romain de l'an 69 à l'an 79 de notre ère. À Montréal, tout indique que la première le fut au début de l'an 1881, peut-on apprendre à la lecture de *La Minerve* du 15 décembre 1880, cependant qu'un extrait du rapport annuel de 1913 du surintendant des bâtisses de Montréal soutient que les deux premières vespasiennes, l'une pour hommes, l'autre pour femmes, furent érigées sur la place Jacques-Cartier, près du port et des marchés publics.

YVON LABERGE

Mais ce dont nous pouvons être sûrs, c'est que le grand architecte des vespasiennes comme nous les connaissons ici, fut le maire Camillien Houde, en 1931. En effet, la grande crise économique bat alors son plein. Les Montréalais sans travail sont légion. Pour lutter contre le chômage, « le p'tit gars de Sainte-Marie », comme on l'appelait familièrement, lance l'idée.

À sa séance du 10 février 1931, la commission échevinale des travaux publics siège. À l'ordre du jour : « Différents travaux à être exécutés dans nos postes de police et de pompiers ainsi que dans nos bains publics et... construction de vespasiennes dans différents quartiers de la ville. »

Pour ce programme de vespasiennes, la commission échevinale retient des crédits de $250 000 en vertu de la *Loi sur le chômage*. Les premiers contrats seront accordés en avril de la même année. Au cours des années 1931 et 1932, on en comptera une vingtaine.

Prévisions pup

Au début de l'année 1931, les prévisions étaient vagues : on parlait alors d'en construire dans certains parcs publics et terrains de jeux au coût de $3 000 l'unité, ainsi qu'à la place d'Armes. En ce dernier lieu, elle sera finalement construite en sous-sol et son coût ne devra pas excéder $25 000.

Encore aujourd'hui, il n'est pas facile d'en estimer les coût de construction. En effet, plus récemment, en 1981, un écrit de la Ville de Montréal nous apprend que l'une des plus belles vespasiennes de l'ère Camillien Houde, soit celle du carré Saint-Louis (déménagée du square Viger) avait été construite au coût de $25 000. Il est cependant permis d'en douter. Cette vespasienne caractéristique (on les appelait aussi « Camilliennes » selon le prénom de l'illustre maire) est de pierre de taille. Les plans étaient de Donat Beaupré, premier architecte en chef de la Ville sous le règne de Houde.

De toutes les vespasiennes construites au cours des années 30, aucune n'est encore ouverte. Certaines devaient être recyclées en marchés aux fleurs mais, finalement, on les retrouve beaucoup plus comme oeuvres architecturales décoratives de certains squares de la métropole.

Contre et pour

Mais, revenons à cet article de *La Minerve* publié le 15 décembre 1880. Il commence ainsi : « Le *Witness* (*Montreal Witness*) est furieux parce qu'on a introduit à Montréal un certain genre d'établissement d'utilité première... qu'il n'est pas nécessaire de mieux désigner. »

Dans cette dépêche de *La Minerve*, on nous apprend que le *Witness* dénonce ces établissements d'utilité première au nom de la pudeur. *La Minerve*, elle, estime que l'absence de vespasiennes à Montréal est une lacune et que maintenir cette lacune est niaiserie. C'est d'ailleurs pour combler ce manque que *La Minerve* se porte à la défense de la corporation municipale en souhaitant que la vespasienne « de l'extrémité de la rue McGill ne soit qu'un commencement ».

Chose certaine, les vespasiennes du début du siècle étaient populaires. Dans son rapport annuel de 1913, le surintendant des bâtisses, un certain M. Drouin, affirme qu'au cours des cinq derniers mois de l'année 1913, 69 760 personnes ont utilisé les deux vespasiennes de la place Jacques-Cartier, construites sous le régime des premiers commissaires, soit 55 401 hommes et 14 359 femmes.

Gardiens

Ce rapport nous indique encore que ces vespasiennes furent inaugurées le 18 août 1913. Du côté des hommes, trois gardiens se relèvent de huit heures en huit heures, cependant que du côté des femmes il n'y a que deux gardiennes. La « Camillienne » des femmes ouvre à 7 h et ferme à 23 h.

Deux cabinets du côté des femmes et deux autres du côté des hommes sont payants. Le prix d'entrée : cinq cents. « Comme articles de toilette, poursuit le surintendant dans son rapport, on y trouve des essuie-mains, miroirs, peignes et, de plus, un système hygiénique très ingénieux pour boire sans l'aide d'un verre. »

Les autres cabinets sont gratuits.

Les duplex et les triplex en enfilades... ou l'habitation réinventée

Il est une image qu'on finit par ne plus voir, tellement elle est présente dans nos vies, mais qui identifie Montréal tout autant peut-être que le Stade olympique ou les Expos : ce sont tous ces duplex et triplex en enfilades, avec escaliers métalliques extérieurs.

YVON LABERGE

Ce genre d'habitation typiquement montréalais est apparu d'abord après l'incendie qui ravagea le quart de la ville en 1852 et, ensuite, dans les vingt dernières années du siècle dernier et au début de l'actuel.

Avant l'incendie de 1852, les maisons qu'habitent les Montréalais sont faites de bois, avec toit pointu, et regroupées en petits îlots de trois ou quatre unités. Après l'incendie de 1852, un édit proscrit la construction tout bois. On doit reconstruire pour répondre aux besoins de la population. C'est alors qu'on réinvente l'habitation.

Mesure d'économie

D'abord, la maison a deux étages et la construction est de briques. On remplace le toit pointu par un toit plat par mesure d'économie : coût moins élevé de construction et meilleure isolation puisqu'on laisse la neige s'y accumuler pendant les mois d'hiver. Cette nouvelle maison compte souvent deux logements de trois ou quatres pièces fermées. Pour accéder à l'étage, l'escalier est intérieur.

Puis, au début des années 1880, plus particulièrement à partir de 1900, apparaît un autre type d'habitation, cette fois sur trois étages. Pour utiliser au maximum l'espace intérieur, on installe l'escalier à l'extérieur. Une brochure de l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve souligne que « certains hommes publics de l'époque ont voulu les justifier en disant que les escaliers extérieurs développent un sentiment d'intimidé et de sécurité psychologique en donnant l'illusion du chez-soi ». Pourtant, un demi-siècle plus tard, soit en 1955, un règlement municipal les interdisait et un autre règlement, en 1980, venait renforcer celui adopté 25 ans plus tôt.

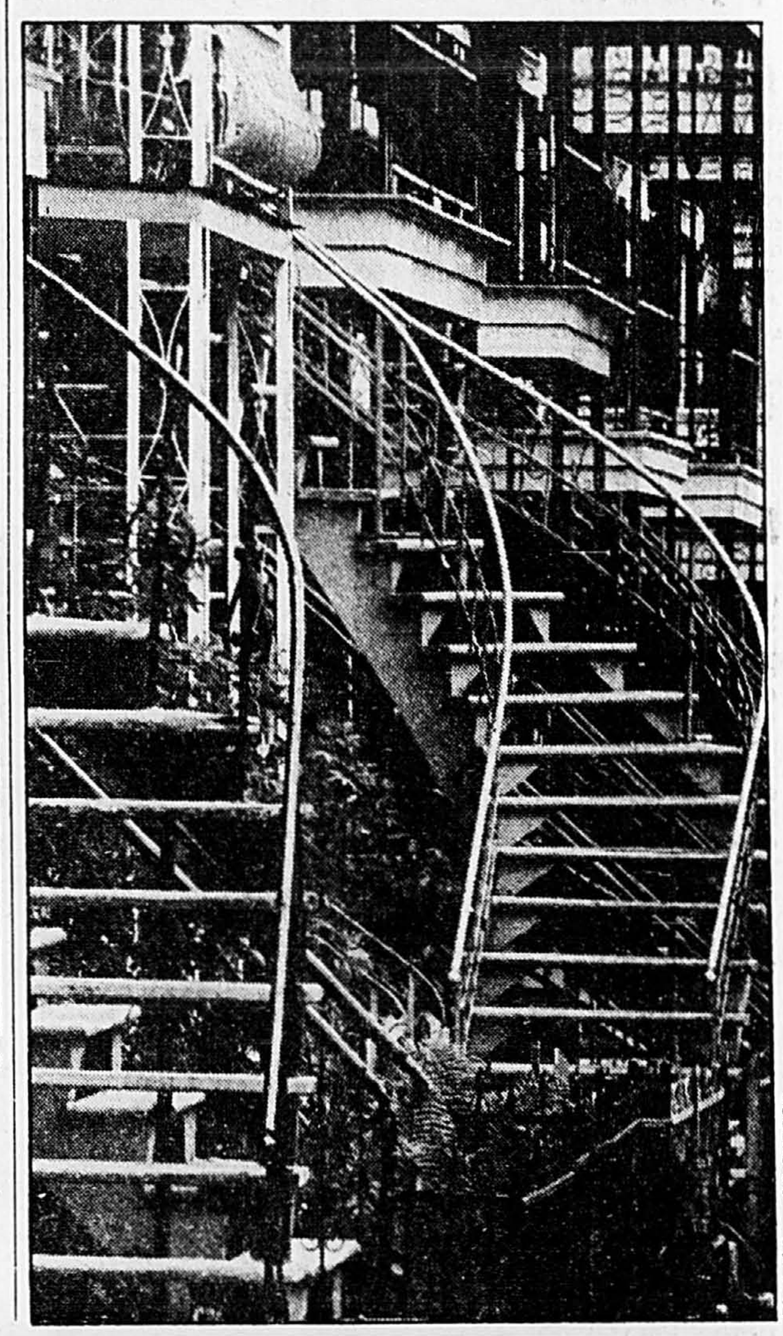
Vingt-cinq pieds sur 100

C'est aussi à la fin du siècle dernier que les terrains prennent les dimensions qu'on leurs connaît aujourd'hui : 25 pieds de largeur sur 100 de profondeur. Ces modifications aux dimensions des terrains amènent donc la construction de maisons plus longues et plus étroites.

L'étroitesse de ces habitations et leur construction en rangées ne permettent plus à la lumière extérieure d'y pénétrer, puisque les pièces se succèdent en s'ouvrant sur un long corridor. On invente alors (encore une fois) le salon double, en abattant une cloison entre deux pièces, et on perce un puits de lumière dans la toiture.

Les logements aménagés dans ces nouvelles maisons de trois étages ont souvent deux balcons : l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Généralement, on relie ce dernier à un hangar fort utile pour l'entreposage des combustibles : le bois et le charbon. Maintenant considérés à haut risque d'incendie, la Ville de Montréal favorise la démolition de ces hangars. En plus de diminuer les risques d'incendie, leur démolition permet aujourd'hui le réaménagement des cours arrières et celui des ruelles, ces mêmes ruelles qui étaient apparues dans les plans d'urbanisme pour faciliter l'accès arrière des maisons construites en rangées.

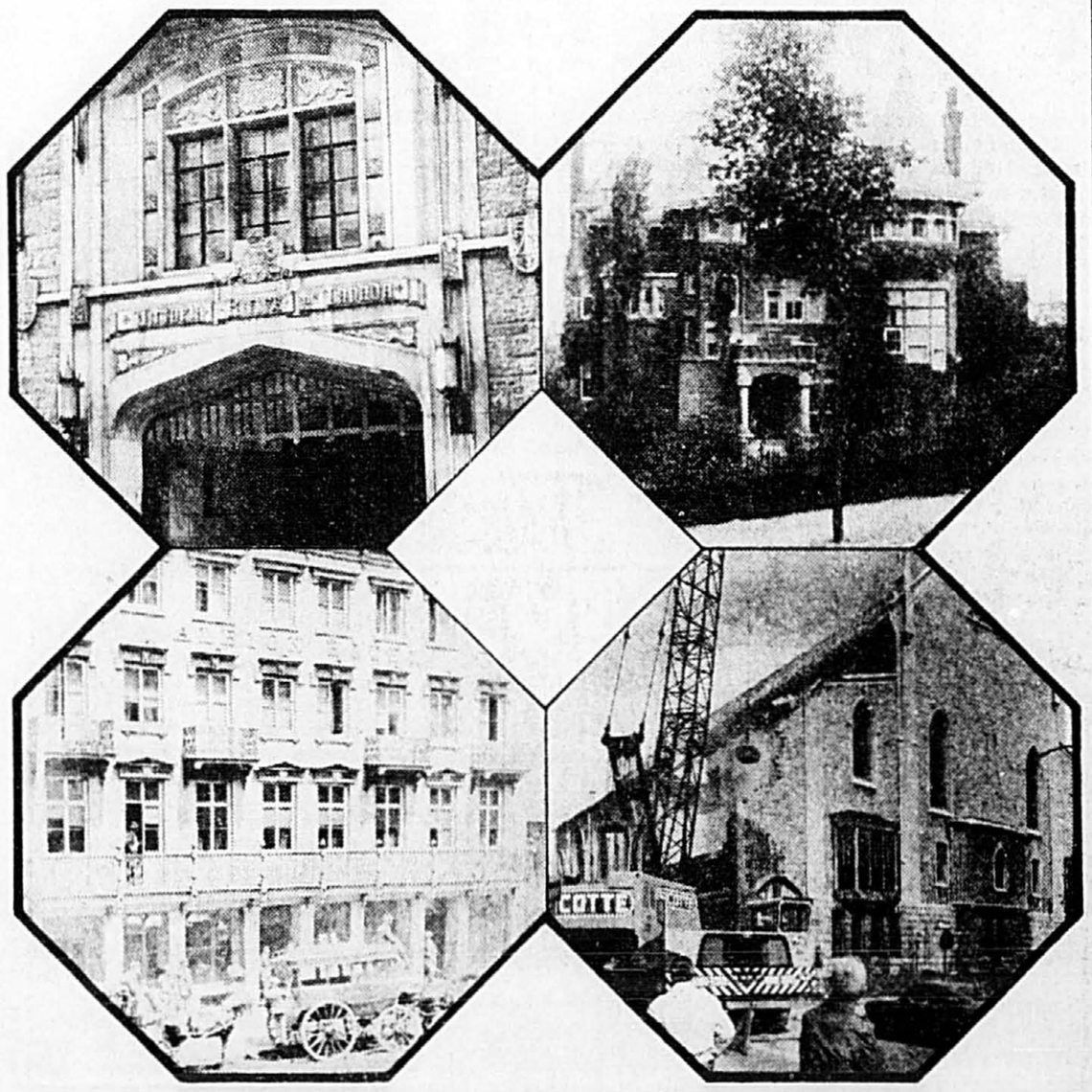
Ci-dessus : les ruelles un jour de lessive.

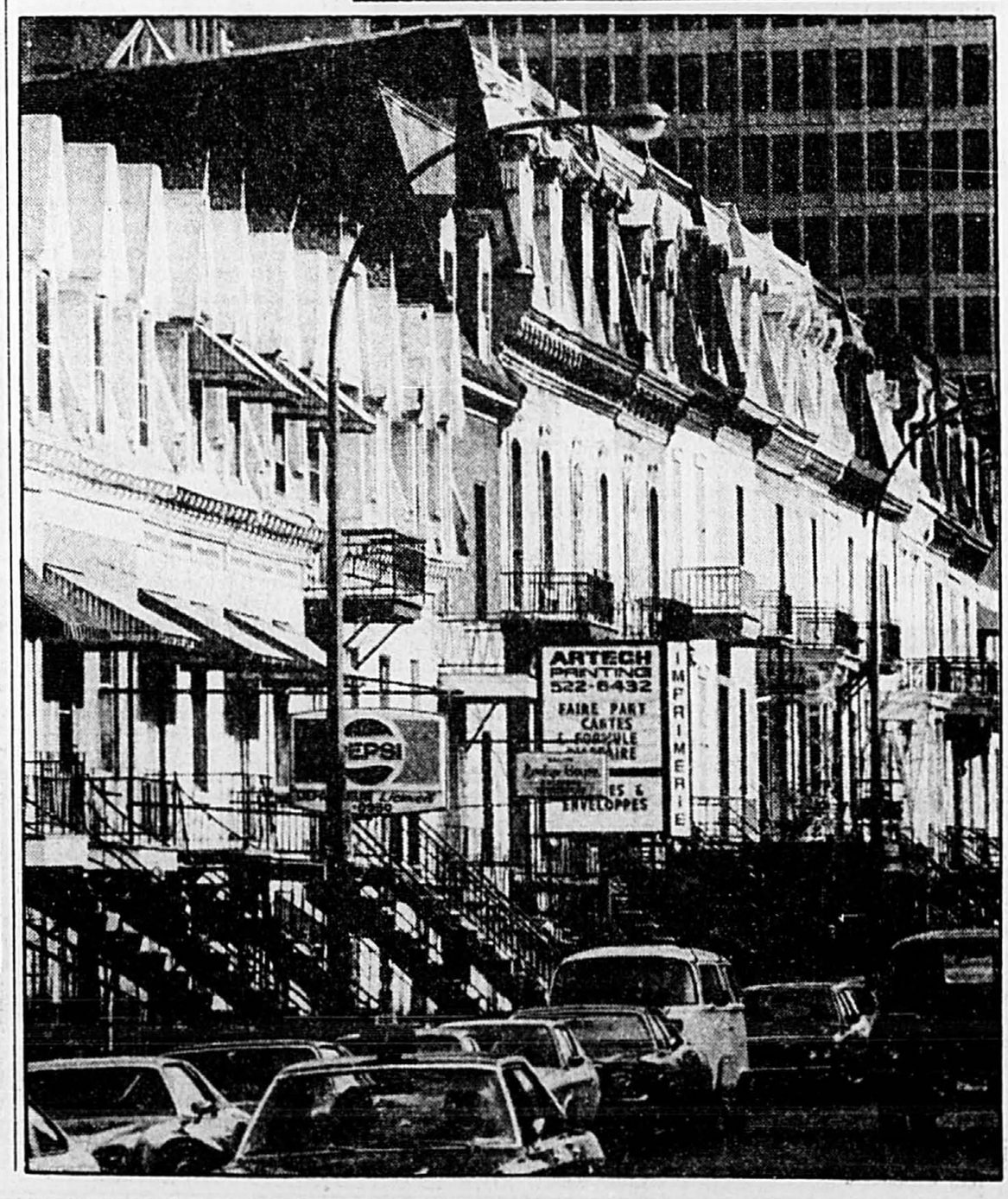


Ci-contre : rue Saint-Denis, entre Jean-Talon et Bélanger.

Ci-dessous : rue Saint-Hubert.

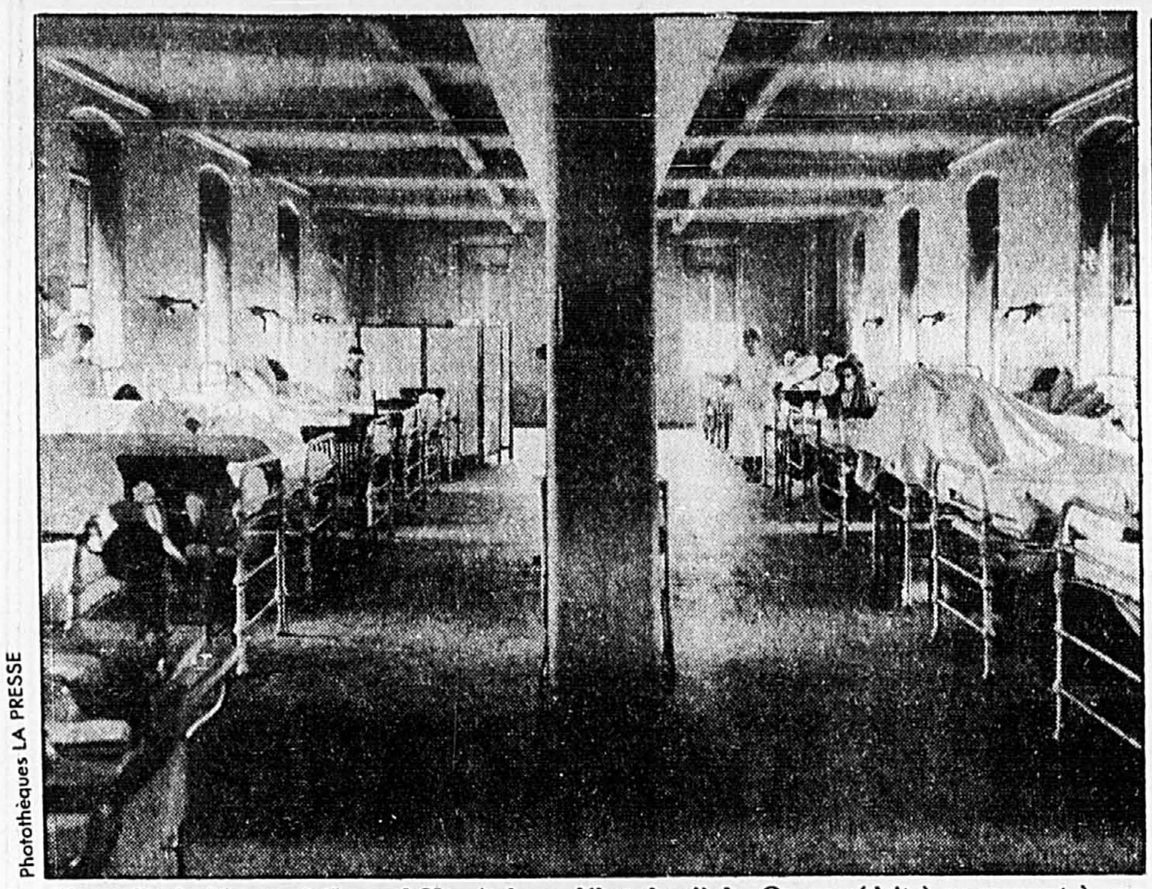
Photothèque LA PRESSE





Photothèque LA PRESSE

L'architecture



Photothèques LA PRESSE

Une salle du Montreal General Hospital, au début du siècle. On procédait à ce moment à une campagne de $4 millions pour les hôpitaux de Montréal.

Le dispensaire de l'hôpital Sainte-Justine, en 1946. Cette photo avait pour but d'illustrer la crise aiguë d'espace de l'institution.

Au XIX[e] siècle, Montréal était une des villes les plus malsaines en Occident

LE dernier siècle a vécu une complète révolution en matière de soins de santé; la multiplication des institutions hospitalières à Montréal devait largement contribuer à créer cette révolution et ainsi modifier des statistiques qui, en 1884, étaient malheureusement considérées comme alarmantes.

RAYMONDE GAUTHIER

Collaboration spéciale

Au risque de choquer, disons qu'à la fin du XIX[e] siècle, Montréal était considérée par les observateurs comme l'une des villes les plus malsaines en Occident. Les spécialistes, dont l'historien Terry Copp, considèrent que cette situation était attribuable à une série de facteurs dont les bas salaires et l'insalubrité des logements étaient les éléments majeurs. L'année qui suivit la fondation de LA PRESSE connut une épidémie de variole qui fit 2500 victimes, chez les pauvres surtout. D'autre part, entre 1897 et 1911, un bébé sur trois environ mourait avant d'avoir atteint son premier anniversaire.

Les institutions hospitalières

Pour assurer des soins de santé à une population densément concentrée entre la rue Sherbrooke et le fleuve, les institutions hospitalières étaient peu nombreuses. Dans la décennie qui connut la fondation de ce journal, on ne retrouvait que l'Hôtel-Dieu et le Montreal General Hospital qu'il ne faut pas confondre avec l'Hôpital général des Soeurs grises, rue Dorchester, coin Guy, qui était en réalité un asile pour vieillards et orphelins. On naissait et on mourait chez soi.

L'Hôtel-Dieu, transplanté du Vieux-Montréal dans ce qu'on croyait être la banlieue, avenue des Pins, en 1860, était d'une capacité de cent cinquante lits. Bien que les malades y aient eu la priorité, on y recevait aussi des vieillards et des orphelins jusqu'en 1890. Les religieuses hospitalières y avaient érigé l'hôpital qu'elles dirigeaient sur un terrain leur appartenant depuis le XVIII[e] siècle. Mais le volume des bâtiments que ces religieuses avaient fait construire ne devait pas tromper les résidents de la ville; une large proportion de la structure, celle située à l'ouest de la chapelle, devait abriter la communauté et son noviciat et ne servait pas à proprement parler à des fonctions hospitalières. L'utilisation des vastes terrains possédés par l'institution et encore inoccupés au-delà de la rue Sherbrooke, leur avait permis de libérer les espaces occupés à proximité du port pour y ériger des bâtiments commerciaux, ensembles maintenant désignés sous le nom de «Cours Le Royer», bâtiments qui leur fournissaient des revenus importants.

Car ces soins hospitaliers devaient être financés. L'Hôtel-Dieu était principalement financé par des revenus provenant de placements immobiliers mais, d'autre part, la charité chrétienne exigeant que le riche aide son frère dans le besoin, les dons étaient nombreux. Les gens de la bonne société rivalisaient de bazars et de fêtes pour le soutien des institutions charitables regroupées selon les religions et les ethnies, les gouvernements des divers paliers ne contribuant pas au fonctionnement des hôpitaux.

Extension du système

Sur cette ligne de combat contre la maladie qu'était devenue l'avenue des Pins à la fin du XIX[e] siècle, la communauté anglophone devait inaugurer l'hôpital Royal Victoria en 1893. La Faculté de médecine de l'université McGill, réputée comme une des meilleures en Amérique, devait y trouver les applications pratiques de ses enseignements, et les malades, un lieu de repos dans le sanctuaire d'oiseaux qu'était alors le Mont-Royal. Les formes adoptées pour la construction de cet édifice destiné à la lutte contre les microbes dont on venait de dévouvrir l'existence, n'étaient pas sans rappeler celles d'une forteresse. Le plan dressé par H. Saxon Snell, architecte de Londres, prévoyait une cour d'honneur faisant face à la ville que l'hôpital surplombait et une série de pavillons donnant rue University, cette rue conduisant à une série de maisonnettes où on projetait d'isoler les contagieux. Cette façon de concevoir un hôpital rompait magistralement avec la tradition issue du Moyen Age, alors qu'on entassait tous les malades, quelle que soit leur maladie, dans les mêmes salles, et faisait entrer la ville dans une nouvelle ère.

Du côté des francophones, la brèche devait être effectuée par la construction de l'hôpital Notre-Dame, rue Sherbrooke est. D'abord installé au Champ-de-Mars dans un ancien hôtel désaffecté, le Donnaconna, il fut transporté sur une éminence, au grand air, la croyance étant alors que c'était la mauvaise qualité de l'air qui permettait l'éclosion de la maladie et que le vent et le soleil étaient la première condition de guérison.

L'hôpital Notre-Dame, comme son pendant le Royal Victoria, avait deux fonctions. Une section s'ouvrant rue Plessis, composée de plusieurs petits pavillons, abritait les contagieux et portait le nom d'hôpital Saint-Paul, en l'honneur de Mgr Paul Bruchési, évêque de Montréal; il comptait cent lits au total. L'autre, ayant front rue Sherbrooke, n'ouvrit ses portes qu'en 1933, y offrant deux cent quatre-vingt lits pour le traitement des autres maladies, dont la tuberculose qui faisait toujours des ravages considérables dans la ville industrielle.

L'hôpital Notre-Dame, à l'instar du Royal Victoria, devint en fait l'hôpital attaché à la Faculté de médecine canadienne-française catholique de Montréal qui ne pouvait utiliser l'Hôtel-Dieu pour la formation de ses étudiants. Alors que c'était à un architecte canadien-français, J.-Omer Marchand, que l'on avait confié les plans de l'hôpital Saint-Paul, dont la construction fut défrayée en grande partie par des fonds gouvernementaux, c'est à un Américain, Edward F. Stevens, de Boston, bien connu pour ses compétences dans ce domaine spécialisé, que l'on fit appel pour l'érection du grand bâtiment de la rue Sherbrooke. Ce fut l'entrée dans le XX[e] siècle des francophones oeuvrant dans la lutte contre les maladies.

Des statistiques plus encourageantes

La science effectuant quelques progrès, le taux de mortalité infantile continuait de décroître entre 1911 et 1926. À cette date, le taux était à 14 p. 100, ce qui marquait une amélioration réelle, mais nous laissait loin derrière Toronto et New York où il n'était que de 6 p. 100. Pour dispenser des soins aux enfants de la ville, les gouvernements avaient créé des cliniques, mais l'hôpital Sainte-Justine, né en 1907, restait le fer de lance de cette opération contre la maladiee et la mort. Installé rue Saint-Denis, au nord du boulevard Rosemont, il compta jusqu'à 500 lits et pouvait recevoir dans son dispensaire quelques centaines de petits clients par jour.

Un autre fléau de la civilisation industrielle continuait cependant de s'attaquer aux survivants: la tuberculose. Une Commission royale d'enquête qui s'était réunie en 1909 et 1910, avait recommandés la création de sanatoriums et d'hôpitaux pour les tuberculeux. Mais il fallut attendre 1924 pour voir la création d'un hôpital dont la fonction exclusive serait la lutte à ce qu'on appelait la «peste blanche». L'hôpital Sacré-Coeur, à Cartierville, fut construit cette année-là, par les architectes Dalbé Viau et Alphonse Venne, suivant un plan aux formes irrégulières s'ouvrant sur un bâtiment central affectant la forme d'un C et marqué en son centre par la chapelle coiffée d'un dôme. Cette fois, les tuberculeux étaient envoyés en pleine campagne, en bordure de la rivière-des-Prairies; ils y occupaient un hôpital qui, en 1939, allait compter 900 lits, ce qui en faisait l'institution hospitalière la plus considérable après Saint-Jean-de-Dieu. On se rappellera que c'est dans cette institution que Normand Bethune fit son apprentissage de médecin avant de quitter le pays pour se mettre au service des révolutionnaires espagnols, puis des révolutionnaires chinois.

Entre-temps, le centre-ville voyait naître des institutions de moindres dimensions, mais qui contribuaient à fournir des soins à une population qui en avait grandement besoin. Le premier de ces satellites fut l'hôpital Sainte-Jeanne-d'Arc créé en 1903 pour servir de maternité et placé par la suite sous la direction des Soeurs de Saint-François-d'Assise, nouvelles venues dans le monde hospitalier. Puis vint l'hôpital Saint-Luc en 1928; d'abord installé dans une maison plutôt exiguë, il se dota de ses quartiers actuels, ouvrant rue Saint-Denis, au cours de la Seconde Guerre mondiale. Dirigé par des laïcs, exceptionnellement, il comptait à cette époque plus de quatre cents lits. L'Hôtel-Dieu, qui projetait d'importantes additions depuis 1939, inaugura le Pavilion Le Royer en 1942, d'une capacité de 130 lits. Enfin, deux groupes ethniques se dotèrent de leurs propres hôpitaux: les Irlandais créèrent Saint Mary et les Juifs, le Jewish General. À l'extrémité ouest de la ville, l'Hôpital général du Christ-Roi, construit en 1930 aussi selon les plans d'Alphonse Venne, vint doter Verdun d'une institution essentielle. Cette période d'effervescence allait être conclue par la Seconde Guerre mondiale. Le géographe Raymond Tanghe, dans un ouvrage paru en 1936, faisait un tour d'horizon de la situation de Montréal; en observant ses hôpitaux, il concluait;

«Il faudrait un fort volume pour raconter l'histoire de chaque hôpital, histoire où se mêlent souvent l'enthousiasme et l'abnégation, l'optimisme et le tragique, où les jours d'espoir ont de sombres lendemains, où les intrigues, les rivalités, les basses mesquineries, les incapacités flagrantes de quelques-uns, ne réussissent pas à ternir le métal pur de la générosité, ni à tarir le dévouement des autres, de la grande majorité de ceux qui se sont donnés au soulagement de la misère humaine.»

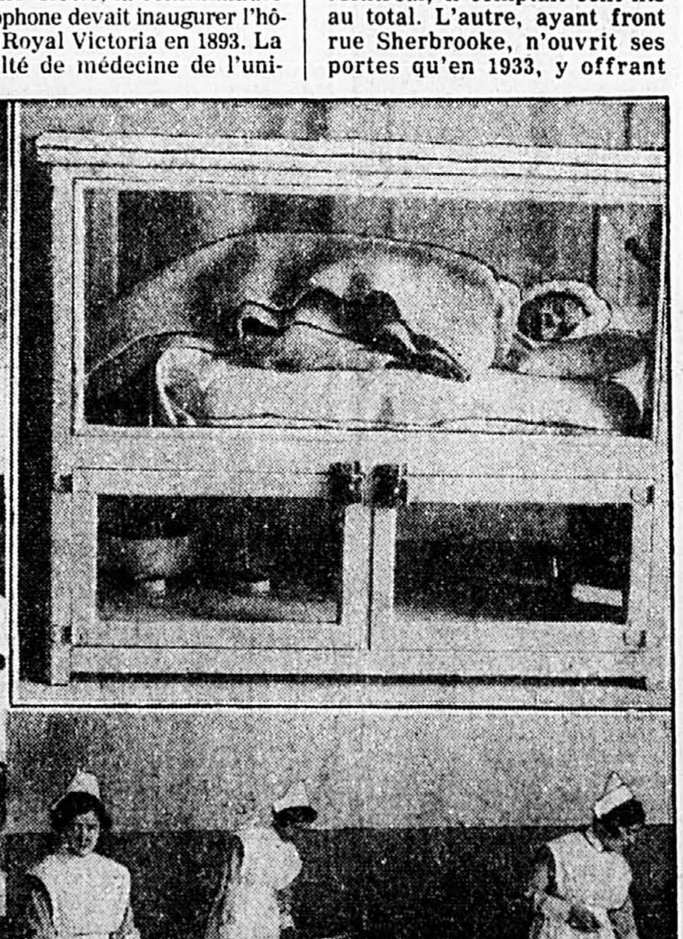
À la date de la parution de cet ouvrage, l'île de Montréal comptait treize hôpitaux généraux de plus de 100 lits où oeuvraient surtout des religieuses; les communautés des Soeurs grises et de la Providence fournissaient le gros du personnel, assistées des Filles de la Sagesse à qui l'évêque avait confié l'hôpital Sainte-Justine qui devait plus tard s'installer chemin de la Côte-Sainte-Catherine dans un immense bâtiment conçu par Joseph Sawyer.

L'après-guerre

Le conflit armé et la difficile période qui s'ensuivit ralentit la construction des hôpitaux. Les années cinquante virent cependant l'érection du Pavillon De Bullion, encore à l'Hôtel-Dieu, qui porta la capacité totale de cet hôpital à 750 lits. Mais c'est la construction de l'hôpital Maisonneuve en 1954, dans l'Est de la ville, qui devait marquer le progrès le plus considérable et compléter, pour l'essentiel, l'infrastructure de lutte contre la maladie et la mort à Montréal, en proposant une série de pavillons rattachés à un bloc central où la technique était aux commandes et d'où le personnel pouvait se tenir à la disposition de malades regroupés en unités plus serrées. Nous étions loin dorénavant de ces alignements de lits longés par des religieuses vêtues de blanc, dont la tâche était de réconforter en l'absence de remèdes éprouvés.

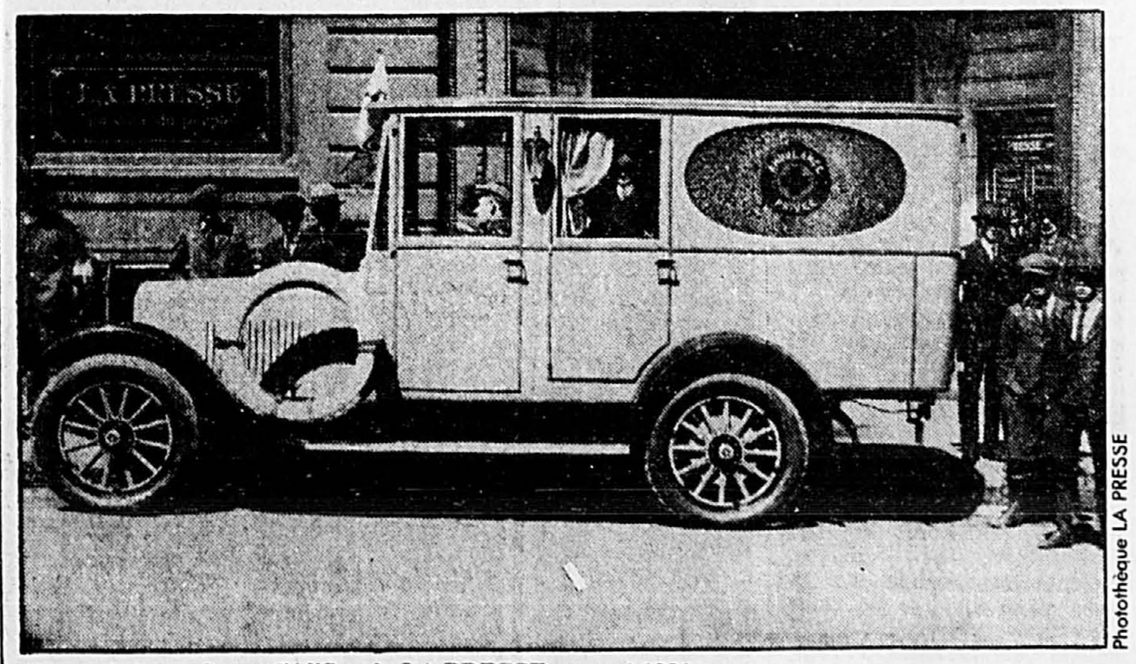
Car la maladie elle-même avait changé; les problèmes séculaires avaient plus ou moins disparu, diphtérie, variole et tuberculose étaient vaincues, la mortalité infantile se faisait moins menaçante. Mais il fallait lutter désormais contre deux nouveaux ennemis, les maladies cardiaques et le cancer qui exigeaient un diagnostic précoce et un grand usage d'instruments techniques.

Au moment de la promulgation de la «Loi des hôpitaux» en 1969 et de la mise en application des règlements qui définissaient l'organisation hospitalière, tant du point de vue médical que du point de vue administratif, Montréal disposait de bâtiments hospitaliers stratégiquement placés, fonctionnant à pleine capacité. C'est, pour l'essentiel, ce qui constitue encore son arsenal.



Photothèque LA PRESSE

En 1934, « l'Hôpital de la maternité catholique » n'était pas peu fière de cette « belle grande pouponnière, bien aérée et bien éclairée, et même de cet incubateur « moderne ».



Photothèque LA PRESSE

Une ambulance devant l'édifice de LA PRESSE, en mai 1921.

L'architecture

Il ne semblait plus y avoir de limites à la splendeur des églises

Les débats qui avaient entouré le démembrement de la paroisse Notre-Dame de Montréal jusqu'en 1865, avaient considérablement retardé la construction d'églises à Montréal. La ville manquait toujours d'églises et les habitants de la périphérie devaient encore effectuer de longs trajets pour assister aux offices à Notre-Dame de Montréal, sur la place d'Armes, où ils pouvaient cependant entendre la messe dans une église rutilante où la polychromie répondait à l'or pour créer un effet de richesse et de chaleur que tous qualifiaient d'extraordinaire. L'église Notre-Dame venait d'être redécorée par Victor Bourgeau et, en l'absence d'électricité, était éclairée par trois lanternons percés dans la voûte, ce qui faisait grand effet.

RAYMONDE GAUTHIER
Collaboration spéciale

À proximité, la chapelle Bonsecours reconstruite en 1774, gardait, elle, le caractère d'une petite église de campagne: restée chapelle de dévotion, elle servait aux prières des marins circulant dans le port et des maraîchers venus tout près vendre leurs produits au marché Bonsecours. On parlait de l'agrandir, mais le terrain manquant durant la décennie qui connut la création de LA PRESSE, on procéda à une rénovation fort en accord avec les idées du temps.

La fin du siècle dernier autorisait tous les espoirs: la population croissant, l'activité économique était dense après une crise qui avait ébranlé les années soixante-dix, et la ville s'étendait. Les architectes avaient fort à faire et disposaient pour réaliser leurs plans, d'ouvriers très qualifiés formés par une tradition solide qui s'était instaurée dès le XVIIe siècle. Les architectes Maurice Perrault et Albert Mesnard, qui avaient réalisé la mise aux normes de la chapelle Bonsecours, régnaient en maîtres sur beaucoup de chantiers d'églises dans le diocèse de Montréal. Mais on n'allait pas tarder à les supplanter bien qu'ils aient été choisis en 1888 pour la construction de la magnifique chapelle du Sacré-Coeur accolée au chevet de l'église Notre-Dame et qui fut malheureusement détruite dans un incendie, il y a quelques années.

Pour répondre plus au nord à la chapelle Bonsecours, l'architecte Adolphe Lévesque venait de construire Notre-Dame-de-Lourdes, rue Sainte-Catherine, où s'alignaient alors non pas des magasins, mais des résidences entrecoupées de bâtiments institutionnels. Matérialisant des idées importées de France par Napoléon Bourassa, il avait donné un temple à coupole dont les murs reprenaient les thèmes habituels de la dévotion à la Vierge.

La ville croissant suivant un axe est-ouest, la construction d'une église à l'est était aussitôt suivie d'une construction à l'ouest. Les années 1880 avaient vu l'inauguration de Sainte-Brigide, qui semble encore de nos jours continuer la ligne de Saint-Pierre-Apôtre; Saint-Gabriel lui avait donné la réplique dans Pointe-Saint-Charles. À l'église dédiée à l'Immaculée Conception, située coin Papineau et Rachel, avait correspondu Saint-Charles, et ainsi de suite. Pour réaliser des bâtiments permettant d'accueillir un nombre de fidèles qui s'accroissait sans cesse, les constructeurs d'églises disposaient cependant d'un nouvel outil: l'acier de structure qui allait permettre d'ériger des églises plus hautes et plus larges, aux colonnes moins nombreuses pour obstruer la vue des fidèles. Toujours en l'absence d'électricité, l'utilisation des poutres d'acier allait permettre également de percer les murs de plus hautes fenêtres et l'érection de clochers plus impressionnants.

Le gros chantier restait cependant la cathédrale Saint-Jacques-le-Majeur, située au carré Dominion. Réplique au tiers de la basilique Saint-Pierre de Rome, elle utilisait encore pour sa construction des matériaux traditionnels: la pierre et le bois. L'argent manquant, on avait mis plus de vingt ans à l'ériger.

Un nouveau siècle

Au tournant du siècle, la ville commençait sa progression vers le nord; certains villages, comme Saint-Louis-du-Mile-End et Saint-Jean-Baptiste, étaient incorporés à la ville. Rivalisant au chapitre des constructions religieuses, ces petites communautés d'ex-villageois devenus citadins, se dotaient de temples grandioses. D'une toute petite église desservant les tailleurs de pierre de la côte Sainte-Catherine alors fort pauvres, l'architecte Joseph Venne créa Saint-Enfant-Jésus du Mile-End, qui reste à ce jour une des églises les plus impressionnantes de la ville, son portique à colonnes surplombé d'une pyramide d'ornements projetant des ombres importantes sur le parc qui lui fait face. L'examen de son intérieur nous fait percevoir le petit temple construit en 1857 qui, au transept, s'élargit de façon impressionnante sous une coupole. D'une structure plutôt modeste, l'architecte Casimir St-Jean fera lui aussi de Saint-Jean-Baptiste un bâtiment impressionnant à dôme et galeries latérales où pourront prendre place plusieurs centaines de fidèles, membres de l'Église triomphante.

Car, dès ce moment, il ne semblait plus y avoir de limites à la splendeur des églises ni à leurs dimensions. Avec la Première Guerre mondiale allait coïncider l'arrivée du béton, et un architecte formé à l'École Polytechnique, Aristide Beaugrand-Champagne, allait appliquer ses connaissances du matériau à la construction des églises, nous donnant entre autres l'immense structure de «Saint Michael the Archangel» qui s'ouvre rue Saint-Viateur. Cette connaissance du béton allait s'avérer primordiale pour la plus grande réalisation du siècle à Montréal dans le domaine de l'architecture religieuse: l'Oratoire Saint-Joseph.

Mise en chantier en 1924 selon les plans de Dalbé Viau et d'Alphonse Venne, la basilique consacrée au culte de saint Joseph était encore l'objet de travaux en 1975, alors que les premiers plans en avaient été tracés en 1916, soit presque soixante ans auparavant. Cet exercice de génie architectural devait faire la preuve de l'intelligence des Canadiens français en matière d'architecture religieuse et de leur dévotion à leur saint patron, humble menuisier qui devait sans doute regarder d'un oeil condescendant cette armée d'ouvriers affairée à lui donner un temple de pierre et de béton. Car les plans en avaient été modifiés plusieurs fois, et le dôme qui, dans une des propositions devait prendre l'allure de celui du Capitole de Washington, en vint à prendre les lignes de la basilique Sainte-Marie-des-Fleurs de Florence, aussi aisément qu'on commençait à l'époque à traverser l'Atlantique.

Une architecture d'influence européenne

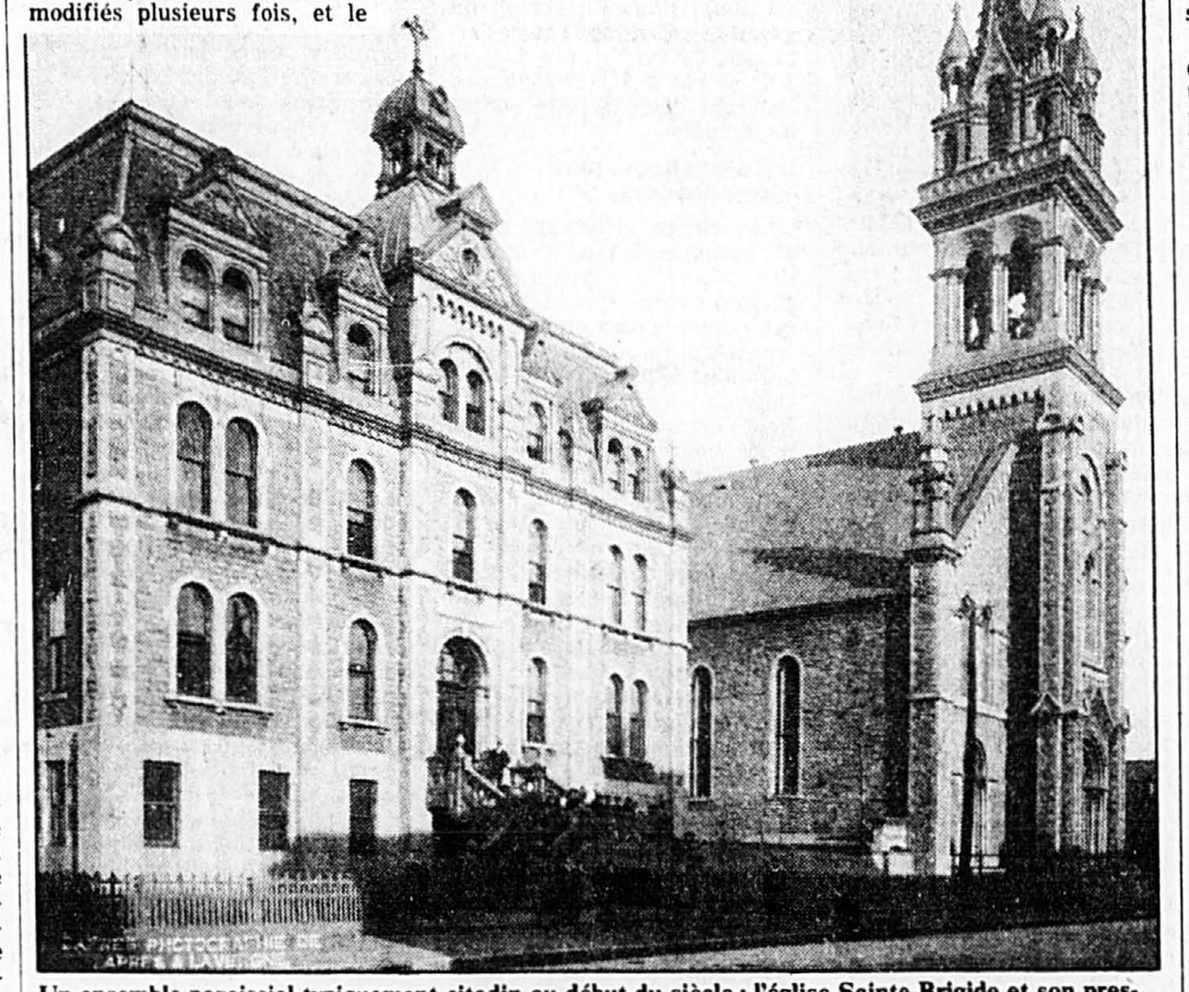
Mais l'arrivée de nouveaux architectes surtout formés à l'École des Beaux-Arts de Paris, section architecture — comme J.-Omer Marchand qui, dès 1906, devait donner l'église Sainte-Cunégonde, comme Ludger Lemieux qui refaisait Saint-Irénée en 1912 et Ernest Cormier qui devait couronner son oeuvre architecturale en livrant l'Université de Montréal, une quasi-église, en 1943 —, apportait une nouvelle manière de faire à l'européenne qui faisait oublier ce qu'avait été la tradition. La création d'une section spécifiquement consacrée à l'architecture à l'École Polytechnique en 1910 sous la direction d'un professeur de français, devait encore encourager cette façon de voir bien traduite dans l'église Sainte-Cécile qui, bien que construite en 1924, semble émerger du Moyen Âge français. L'intérieur de ce temple situé coin de Castelnau et Henri-Julien, dans ce qui était l'extrême Nord de la ville, fait honneur aux lignes que les architectes avaient appris à tracer à l'École et qu'ils reprenaient fidèlement. On constatera que le même phénomène s'est répété à l'église du Très-Saint-Rédempteur, rue Adam, dans l'Est de la ville. Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'une fois créée l'École des Beaux-Arts de Montréal qui avait sa propre section consacrée à l'architecture, on ait continué de matérialiser de pareilles conceptions.

Mais la Seconde Guerre mondiale terminée, on dut procéder autrement. La ville qui ne voulait à aucun prix cesser son extension, se dota de temples plus petits mais mieux disséminés dans les nouvelles municipalités de banlieue. Une nouvelle génération d'architectes prenant alors la relève, on vit surgir des églises aux lignes qu'on croyait futuristes, mais qui n'allaient pas tarder à intégrer leur brique, leur pierre et leur béton au paysage bâti. Les années cinquante et le début des années soixante furent particulièrement actives à ce chapitre; certaines associations d'architectes toujours existantes peuvent tirer gloire de ces réalisations.

Quelques malheurs et plusieurs bonheurs

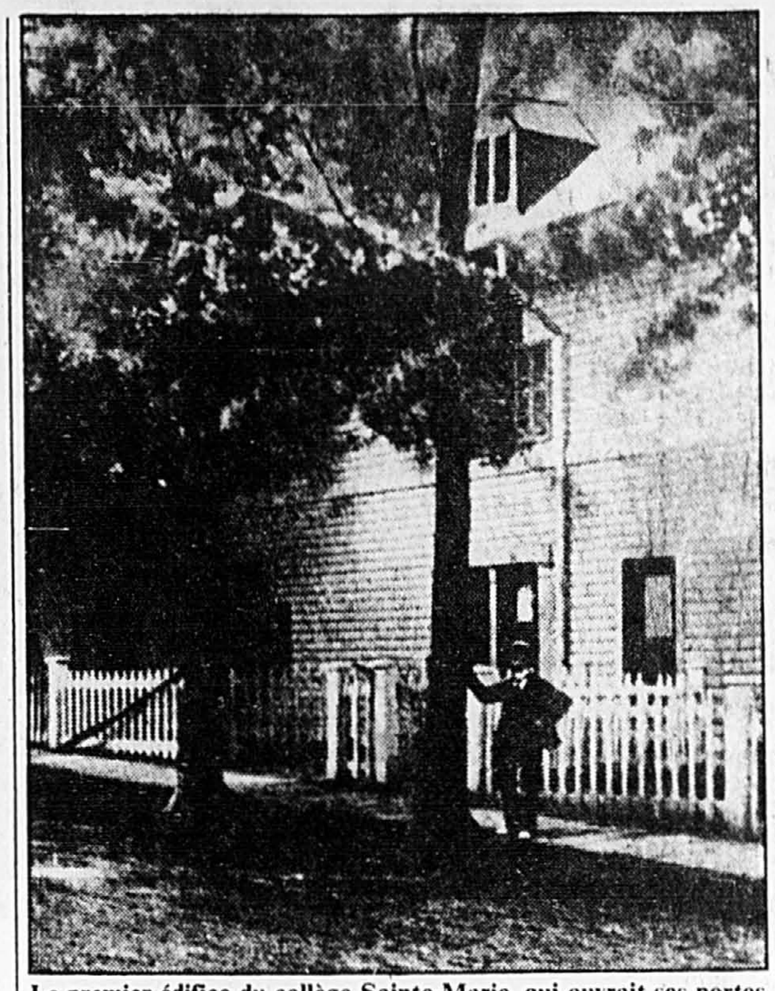
Raconter cent ans de construction d'églises, c'est faire état de quelques malheurs aussi, comme les nombreux incendies, les démolitions inconsidérées, les réfections hâtives et pas toujours de bon goût, attribuables au budget trop mince. Certains quartiers populaires ayant de la difficulté à défrayer les coûts des grandes églises construites au début du siècle virent les grues des démolisseurs les faire disparaître en quelques jours. L'exemple le plus frappant en cette matière reste Sainte-Catherine d'Alexandrie, oeuvre de Joseph Sawyer, dont l'intérieur somptueux fournissait un lieu de rencontre et de prière à des citadins peu favorisés, ou encore Saint-Jacques dont les parties les plus anciennes viennent épauler une jeune université.

Mais si l'histoire a quelquefois des récits plus tristes, elle a tout de même, sur cent ans, beaucoup de récits joyeux.



Un ensemble paroissial typiquement citadin au début du siècle : l'église Sainte-Brigide et son presbytère.

Un intérieur somptueux à Saint-Enfant-Jésus du Mile-End.



Photothèque LA PRESSE

Le premier édifice du collège Sainte-Marie, qui ouvrait ses portes en 1848, au coin nord-est de l'intersection des rues Saint-Alexandre et Dorchester.

De Ville-Marie à nos jours, l'éducation a toujours été choyée

Depuis la fondation de Ville-Marie, l'éducation a été l'un des aspects les plus choyés dans la vie montréalaise.

La première institution éducative de l'île, le séminaire Saint-Sulpice, a été mise sur pied par l'abbé Quelus dès 1657. Elle était située à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-François Xavier actuelles.

ANDRÉ NOËL
et LAURIE ZACK
Collaboration spéciale

Par la suite, l'établissement a été intégré à une ferme maraîchère et à un séminaire, «la maison des prêtres». L'ensemble occupait presque tout le territoire compris entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke, et s'étendait jusqu'à la rue Guy.

Malheureusement, plusieurs des premières institutions montréalaises sont disparues à jamais. La construction du pont Louis-H. Lafontaine, par exemple, a permis de découvrir des restes des fondations du premier Collège de Montréal, démoli en 1856.

Le collège Sainte-Marie

En 1977, les pics des démolisseurs ont jeté bas l'édifice principal d'un des collèges classiques les plus célèbres. Les Jésuites avaient ouvert le collège Sainte-Marie en 1848 à l'angle de ce qui sont aujourd'hui les rues Dorchester et Saint-Alexandre.

À l'époque, les frais étaient de $2 pour les cours préparatoires, et de $3 pour les cours normaux. Ces coûts «élevés» expliquent peut-être pourquoi seulement 13 étudiants se sont présentés à l'ouverture. Dès son inauguration, Sainte-Marie avait un caractère double : en effet, six étudiants étaient anglophones, d'origine irlandaise.

Le collège déménagea dans son édifice permanent en 1851. Quatorze ans plus tard, l'église du Gésù et le célèbre théâtre du Gésù étaient complétés sur la rue de Bleury, juste un peu au nord du collège. Après le transfert des cours commerciaux au collège du Mont Saint-Louis, en 1888, Sainte-Marie pouvait commencer à résoudre le problème qui découlait de sa vocation d'institution bilingue.

En 1896, la direction créa le collège anglophone Loyola. Après la création du collège Saint-Ignace en 1927 et du collège Jean-de-Brébeuf l'année suivante, les Jésuites se sentaient d'attaque pour réaliser leur vieux projet de transformer le collège Sainte-Marie en université.

Le projet avait longtemps créé des remous dans les milieux politiques, religieux et scolaires. Un projet de loi pour la création de cette université avait même avorté à Québec en 1872. Finalement, le collège Sainte-Marie a fermé ses portes en 1969 et l'Université du Québec à Montréal a intégré ses édifices, qu'elle a ensuite quittés une fois les travaux de construction de l'université terminés. Quant au vénérable collège de la rue de Bleury, il est tombé sous le pic du démolisseur en 1977, mais heureusement, on a pris la décision de conserver l'église du Gésù.

Un destin semblable attendait le collège Saint-Ignace, qui a dispensé son enseignement au coeur du quartier Rosemont pendant près de 40 ans. En 1962, l'institution dut déménager dans le Nord de la ville, et en 1969, de lourdes dettes forcèrent son intégration au nouveau cégep de Ahuntsic.

Le Mont-Saint-Louis

Le Mont-Saint-Louis a longtemps été une institution très connue pour l'éducation des garçons. Elle avait été fondée par les Frères des Écoles chrétiennes en 1887. L'énorme bâtiment couvrait une superficie de 2,5 hectares, dans le quadrilatère des rues Sherbrooke, Hôtel-de-Ville, Ontario et Sanguinet. Avec presque le tiers de sa population en résidence, l'école offrait une vaste gamme d'activités parascolaires en plus de son enseignement commercial et scientifique.

En 1969, le collège subit les contrecoups de la vaste restructuration scolaire, l'édifice étant vendu au cégep du Vieux-Montréal.

D'autres collèges, comme le collège Notre-Dame, fondé le 24 décembre 1875 par les Pères et les Frères de Sainte-Croix dans Côte-des-Neiges, en face de l'Oratoire Saint-Joseph, existent toujours.

Si les centres de formation classique étaient nombreux chez les garçons, on a vu apparaître des collèges strictement réservés aux filles, et on s'en voudrait de ne pas au moins mentionner des institutions aussi connues que le collège Marie-de-France, le collège Marguerite-Bourgeoys, le collège Eulalie-Durocher, le couvent Villa Maria, etc.

L'éducation universitaire

L'éducation universitaire à Montréal était au début seulement dispensée en anglais. Lors de sa mort en 1813, le riche commerçant James McGill — par ailleurs soupçonné d'avoir possédé des esclaves — légua à la Royal Institution for the Advancement of Learning une propriété de 46 acres, au pied du Mont-Royal, ainsi que 10 000 livres sterling.

Les conditions stipulaient que les sommes devaient être consacrées à la mise sur pied d'un grand collège ou d'une université, et qu'une des composantes du nouvel établissement devait porter le nom du testateur. En 1821, une charte royale accorda la permission de créer une université : les premières facultés, arts et médecines, commencèrent à dispenser leur enseignement en 1829.

Quant à l'enseignement universitaire francophone, il n'a débuté à Montréal qu'en 1876, alors que l'université Laval a obtenu la permission de créer une succursale dans la rue Saint-Denis, près de Sainte-Catherine. En 1919, un rescrit du pape Benoit XV créait l'université de Montréal.

Celle-ci resta pendant un certain temps dans ses locaux de la rue Saint-Denis, pendant que les ouvriers construisaient l'immense complexe que l'on connaît sur le versant nord du Mont-Royal, dans une carrière abandonnée et cédée par la ville. En raison des problèmes économiques de l'époque, l'université ne put occuper ses nouveaux bâtiments qu'en 1942.

L'UQAM, elle, fête son quinzième anniversaire cette année. D'abord dispersée dans plusieurs anciennes institutions, dont les écoles normales Jacques-Cartier et Ville-Marie, de même que l'École normale d'enseignement technique, l'École des Beaux-Arts et le collège Sainte-Marie, elle put s'installer il y a quelques années dans ses nouveaux locaux donnant sur le métro Berri-de-Montigny.

L'architecture

Montréal a déjà été une ville de millionnaires

Au cours du 19e siècle et dans le premier quart du 20e, la haute société montréalaise figurait parmi les bourgeoisies les plus riches et les plus raffinées du monde: on estime qu'à l'époque 75 p. cent des millionnaires du Canada habitaient Montréal et que ceux-ci possédaient 70 p. cent des richesses du pays. Ces

FRANÇOIS LÉMILLARD
Collaboration spéciale

bourgeois, d'origine écossaise pour la plupart, ont bâti leurs empires principalement dans les secteurs du transport. Qu'on pense par exemple, au Canadien Pacifique, aux chemins de fer du Grand Tronc, aux transatlantiques de la «Allan Line», à la finance (Banque de Montréal, Banque Molson, etc.) ou à l'alimentation (sucres Redath, bière Molson, bière Dow etc.).

Les magnats montréalais se sont fait construire des demeures somptueuses où ils menaient grand train. Celles-ci étaient toutes regroupées dans un quartier résidentiel surnommé le «Mille carré doré (ou «Golden Square Mile»), s'étendant du boulevard Dorchester au sud, jusqu'au Mont-Royal au nord, et de l'av. Atwater à l'ouest, à la rue de Bleury à l'est. Ce secteur est donc en grande partie occupé par le centre-ville.

Période de 75 ans

La période de gloire du «Mille carré doré» a duré environ 75 ans, soit de 1850 à 1930. Durant cette période, on a construit plusieurs centaines de résidences luxueuses le long d'artères paisibles aujourd'hui méconnaissables, telles le boulevard Dorchester et la rue Sherbrooke. Sur le boulevard Dorchester par exemple — la voie avait autrefois la moitié de la largeur actuelle et était bordée d'ormes formant une voûte de feuillage au-dessus des carrosses et des promeneurs —, on en comptait pas moins de 25, dont la plus somptueuse était sans doute la maison de lord Strathcona (1820-1914), financier, politicien et diplomate, désigné à l'époque comme l'homme le plus riche du Canada. Sa maison, construite en 1870 mais considérablement agrandie et transformée en 1887 et 1901, était de style victorien éclectique, à la fois d'esprit écossais et d'esprit Renaissance française. En 1901, à l'occasion de la visite du Duc et de la Duchesse de Cornwall et d'York, respectivement le futur roi George V et la reine Mary, lord Strathcona a fait construire à l'arrière de son «palais» une immense salle des fêtes de style Louis XV, haute de deux étages, avec balustrade et scène, pouvant contenir plus de 2000 invités. L'intérieur de la résidence avec ses salles de bain en marbre, ses énormes foyers Renaissance, ses plafonds hauts d'environ cinq mètres, sa magnifique serre et ses larges toiles que l'on peut aujourd'hui admirer au Musée des Beaux-Arts de Montréal (parmi lesquelles on trouve «Parure des champs» de Bouguereau, qui sera au centre de l'exposition consacrée à cet artiste à partir du 2 juin), était très impressionnant. La maison a été démolie en 1941. Sur son site se trouve aujourd'hui... un terrain vague!

La maison Van Horne

La maison Van Horne, rue Sherbrooke, figure également parmi les nombreuses résidences que l'on a démolies depuis la fin de la période de gloire du «Mille carré doré». Cette dernière appartenait à William Cornelius Van Horne (1843-1915), maître d'oeuvre de la construction du chemin de fer transcontinental du Canadien Pacifique. Elle avait été décorée par Edward Colonna, l'un des précurseurs de l'art nouveau. Elle renfermait l'une des collections d'oeuvres d'art les plus précieuses en Amérique, laquelle a malheureusement été vendue à l'étranger en 1972. Elle comptait entre autres trois Rembrandt, un Rubens, un El Greco et un dessin de Léonard de Vinci.

Malgré toutes les protestations du pubic, la maison Van Horne a été démolie à l'automne de 1973.

La maison Hugh Allan

Malgré de nombreuses démolitions de maisons bourgeoises — il ne reste plus que 5 p. cent des maisons bourgeoises dans la partie sud du «Mille carré doré» —, quelques dizaines de demeures subsistent toujours, sur les flancs du Mont-Royal, mais sont en très mauvais état. L'une d'entre elles, la maison Hugh Allan, surnommée «Ravenscrag» par son propriétaire, le financier et armateur écossais Sir Hugh Allan, règne, au milieu de son parc à flanc de colline, sur l'avenue des Pins. Elle a été construite en 1861 selon les plans de l'architecte montréalais John William Hopkins dans le style victorien d'inspiration italienne. Elle constitue d'ailleurs le plus bel exemple d'habitation de ce style au Canada.

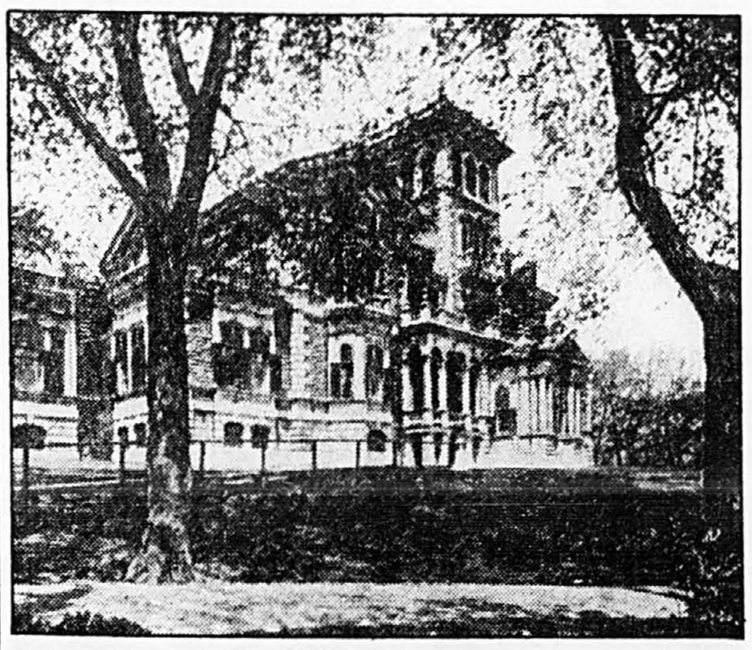
De la chambre perchée tout en haut de sa tour, Hugh Allan pouvait voir entrer et sortir ses paquebots du port de Montréal. Dans les premières années de son existence on organisait, à partir du domaine, des parties de chasse à courre qui se terminaient toujours par un festin dans le parc de la propriété.

L'intérieur, composé de quelque 50 pièces, autrefois décoré dans le style du second Empire le plus exhubérant, a été presque entièrement détruit en 1913, lorsque la maison a été recyclée pour servir d'institut psychiatrique à l'hôpital Royal Victoria. Toutefois, l'enveloppe extérieure vaut la peine d'être préservée et devrait être restaurée avec soin.

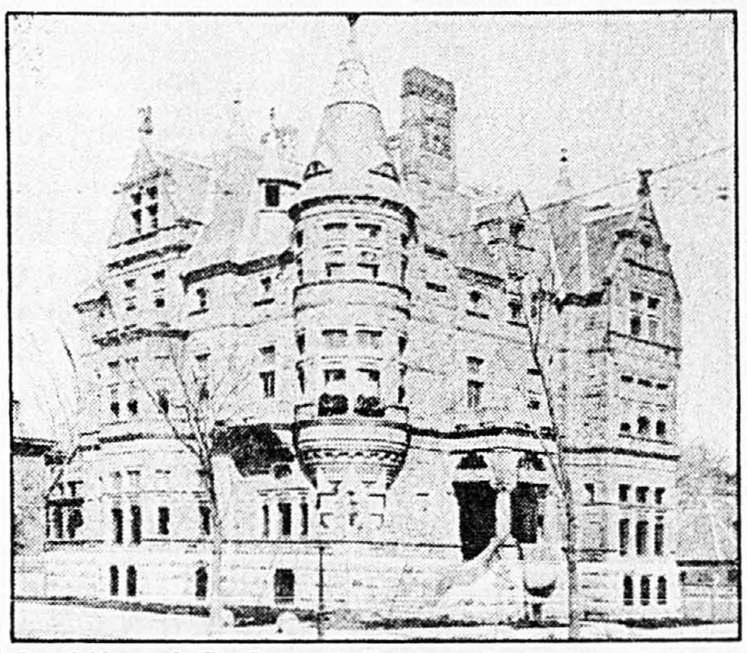
La maison Charles Hosmer

Certaines autres demeures possèdent toujours leurs décors intérieurs. Parmi les plus riches figure celui de la maison Charles Hosmer, ce petit télégraphiste de Côteau Landing devenu multimillionnaire à la suite de bons investissements, conçue dans le style Beaux-Arts par Edward Maxwell en 1900. Chacune des pièces de cette maison de grès rouge est décorée dans un style différent. On y trouve un petit salon roccoco, un grand salon Louis XV, une salle à manger néo-gothique, etc. Les plus remarquables des pièces demeurent cependant le hall et la bibliothèque. Le premier, d'une longueur de près de 25 mètres, possède une série de lourdes poutres en bois foncé admirablement sculptées, alors que la seconde est lambrissée de bois de rose en partie recouvert de feuilles d'or 22 carats. La maison appartient à l'université McGill depuis 1968. On en a retiré la précieuse collection de vitraux du 16e siècle, de peur qu'elle ne soit subtilisée, ou que les étudiants ne l'abiment. L'année dernière, des scènes du film «Little Gloria Happy at Last» sur la vie de Gloria Vanderbilt, ont été tournées dans cette maison de la rue Drummond.

Montréal possède sûrement le plus grand nombre de demeures bourgeoises victoriennes urbaines parmi les villes d'Amérique du Nord. Il y a parmi celles-ci des exemples de tous les styles populaires en Occident à l'époque, du néo-gothique au Second Empire en passant par l'hispano-moresque. Toutes ces habitations sont très vastes et ne sont surpassées, en terme de taille et de richesse, que par celles de New York.



La résidence de Sir Hugh Montagu Allan.



La résidence de Sir George A. Drummond.

L'ascenseur a permis la naissance des gratte-ciel

Ascenseur et gratte-ciel, centre des affaires et spéculation foncière vont de pair. Il n'est donc pas surprenant de voir le premier «gratte-ciel» de Montréal s'ériger sur le côté est de la place d'Armes, au coin de la rue Saint-Jacques. Ce bâtiment atteignait les huit étages et abritait les bureaux des New York Life Insurance.

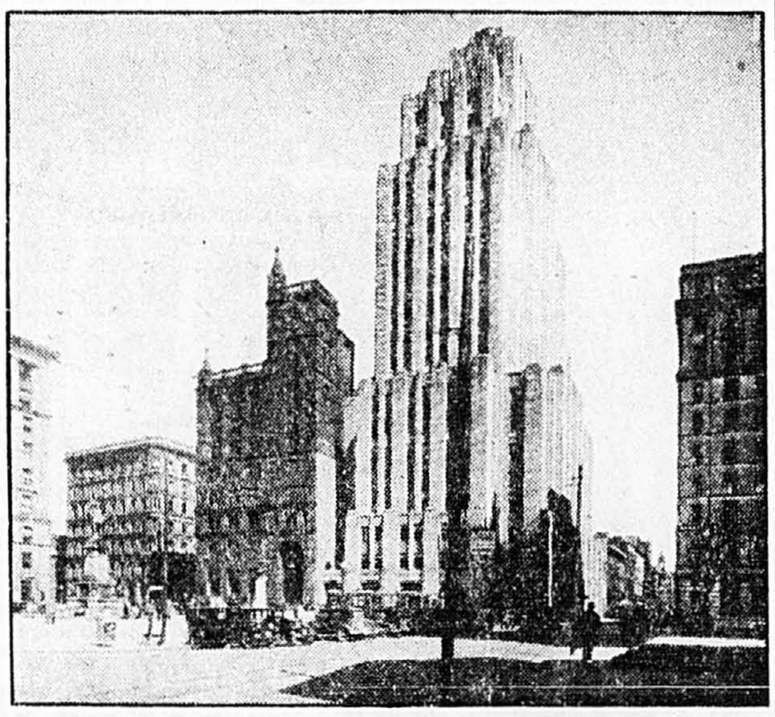
DENYS MARCHAND
Collaboration spéciale

C'était en 1887 et les édifices à bureaux de Montréal n'allaient guère plus haut que cinq étages, rarement six. La bonne volonté des clients à monter les escaliers était jusqu'alors le facteur déterminant de la hauteur des édifices. Ce nouveau bâtiment, qui existe toujours d'ailleurs, occupé par la Fiducie du Québec, venait se joindre aux édifices prestigieux de la place d'Armes, dont la Banque de Montréal construite en 1848. Comme Jean-Claude Marsan le fera remarquer, les places, les squares à Montréal seront les lieux de prédilection pour les édifices d'importance.

L'ascenseur commercialisable et sécuritaire apparut à l'exposition de New York de 1853. Son inventeur, Elisah Graves Otis, se prêta lui-même à la démonstration. Perché dans les airs sur une plate-forme d'ascenseur, il coupa d'un vigoureux coup de hache le câble qui le retenait. Comme on peut s'en douter maintenant, le système fonctionna parfaitement bien et le côté spectaculaire de la démonstration contribua sûrement à l'acceptation de l'ascenseur par le public et les constructeurs.

Pour en revenir à Montréal, cet immeuble de la New York Life n'avait rien de révolutionnaire à part l'ascenseur. Il s'agit d'un lourd édifice aux murs porteurs en pierre, ne faisant appel à l'acier que pour les planchers et la structure du toit. Plusieurs édifices de la rue Saint-Jacques suivront les mêmes méthodes conservatrices pendant plusieurs années, restant dans des hauteurs de huit à 10 étages. De nombreuses constructions utilisant le mur mitoyen, on ne saurait guère parler de gratte-ciel.

Ainsi faut-il attendre la fin des années 20 pour voir surgir coup sur coup trois gratte-ciel d'importance: ceux de la Banque Royale et de la Sun Life et l'édifice Aldred. Construite en 1928 au coin sud-ouest des rues Saint-Jacques et Saint-Pierre, l'immense tour de la Banque Royale domine encore le secteur. Son rez-de-chaussée aux allures de palais florentin est particulièrement imposant. Il faut toutefois pénétrer dans le hall et se rendre aux comptoirs bancaires pour apprécier la magnificence de ce bâtiment. L'édifice de la Sun Life vient occuper le côté est du carré Dominion. Construit en plusieurs étapes, il se présenta un peu comme un gâteau de noces, suivant en cela les règlements de zonage en vogue à Montréal comme à New York. À partir de certaines hauteurs, les règlements exigeaient des reculs successifs par rapport à la rue. On cherchait ainsi à assurer un peu d'air et de soleil aux rues environnantes. La même recette s'applique à l'édifice Aldred situé au coin de la rue Notre-Dame, du côté est de la place d'Armes. Il est donc voisin du premier gratte-ciel de la New York Life.



Photothèque LA PRESSE

L'édifice Aldred, du côté est de la place d'Armes, en mai 1935. Il est voisin du premier gratte-ciel de la New York Life.

L'édifice Aldred pourrait être le premier bâtiment vraiment moderne de Montréal. À New York et surtout à Chicago, à partir de 1885, le développement des matériaux nouveaux, tel le bâton armé et l'acier, avait amené les architectes à inventer une esthétique nouvelle. Montréal, pendant ce temps, restait plus conservatrice dans l'expression de ses bâtiments. On retrouve dans le Sun Life, comme dans la Banque Royale, des éléments empruntés à l'architecture classique.

Il faut attendre 1955 et le percement du boulevard Dorchester pour que surgisse une nouvelle génération de gratte-ciel. Ce boulevard permet la pénétration massive de la voiture au centre-ville et un développeur comme Zeckendorf aura tôt fait de convaincre le président du Canadien National de l'intérêt de construire sur le «trou» du boulevard Dorchester. Ce trou, résultat du percement du tunnel sous le Mont-Royal, restait ouvert depuis 1910. C'est ainsi qu'avec le début des années 60 la Place Ville-Marie s'élevait face à l'hôtel Reine-Elizabeth. L'annonce de sa construction avait secoué le monde des affaires et on voyait s'élever au même moment la tour CIL et celle de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, sous le nom aujourd'hui oublié ou presque de Windsor Plaza.

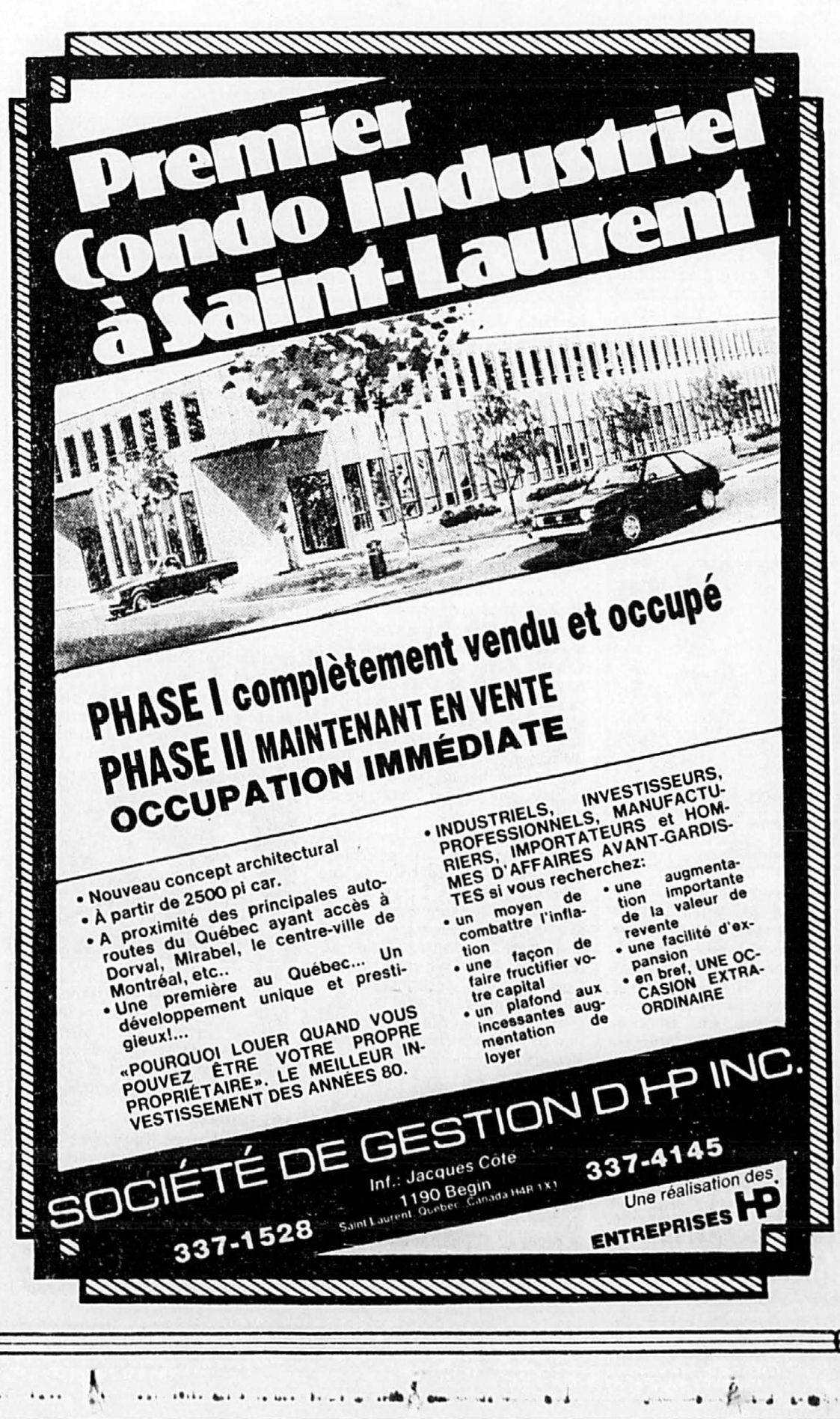
Quelques autres bâtiments suivirent cet essor qui marque le déplacement définitif du centre des affaires de Montréal, de la rue Saint-Jacques au boulevard Dorchester. Quelques années plus tard, la Tour de la Bourse s'élevait, place Victoria, sans réussir à faire déplacer à nouveau le centre des affaires. Place Ville-Marie et Tour de la Bourse marquaient, chacune à leur manière, une révolution technique importante. Place Ville-Marie employait pour la première fois à Montréal, la technique du mur-rideau, mur métallique mince. Il a fallu changer complètement les règlements de construction de Montréal qui prévoyaient toujours des murs de maçonnerie pleine. Ces modifications réglementaires prirent presque autant de temps que la construction; les permis ne furent accordés qu'à la fin des travaux. La Tour de la Bourse, quant à elle, annonçait une technique révolutionnaire de coulée du béton, qui permettait de monter un étage par semaine.

À cette même époque, la Banque Canadienne National demeurait toujours fidèle à la rue Saint-Jacques. Sa tour, construite du côté ouest de la Place d'Armes y jette désormais une ombre imposante.

Le milieu des années 70 voyait se concrétiser, après bien des déboires, l'ensemble de «La Cité» annoncé depuis dix ans. Mais l'ensemble le plus imposant demeure le Complexe Desjardins qui vient, au même moment, relancer l'idée d'un nouvel axe nord-sud faisant concurrence à la Place Ville-Marie. Mouvement Desjardins et gouvernement provincial s'associaient alors dans une action sans précédent.

Si on voit aujourd'hui se terminer l'immense complexe Bell Canada et Banque Nationale, au côté nord de la Place Victoria, il se pourrait que l'ère des gratte-ciel soit mis en veilleuse pour les besoins d'économiser l'énergie. Avec ses grandes surfaces réfléchissantes et ses murs plus opaques, ce bâtiment marque ce nouveau souci. Mais, c'est davantage au niveau du boulevard de Maisonneuve que l'on voit une architecture nouvelle, plus trappue, moins haute, recouverte de verre réfléchissant et isolant.

(Denys Marchand est architecte et professeur à l'École d'Architecture de l'Université de Montréal).



L'architecture

Le Ritz Carlton est le seul survivant de l'époque des « grands hôtels »

Depuis deux siècles, Montréal n'a jamais manqué de bons hôtels confortables et offrant une bonne table. Le Richelieu, le Windsor, le Donegana, le Viger, le Balmoral, le Ritz Carlton, voilà autant de noms qui évoquent une industrie hôtelière florissante au moment où LA PRESSE en était à ses débuts.

FRANCINE OSBORNE

Depuis 100 ans, le paysage hôtelier montréalais s'est considérablement modifié. Seuls le Ritz Carlton et l'hôtel Mont-Royal ont survécu aux bouleversements des dernières années, tandis que Montréal s'est enrichie, depuis 20 ans, d'une infrastructure hôtelière des plus modernes, avec le Centre Sheraton, le Méridien, le Quatre Saisons et le Bonaventure.

L'hôtellerie a joué un rôle très important dans la vie sociale et économique montréalaise, mais aussi, indirectement, dans la vie de LA PRESSE. Ainsi, dans les années 1880, le propriétaire d'une auberge appela son établissement « Le petit Windsor », rendant hommage au prestige de l'hôtel Windsor, qui a ouvert en 1878, six ans avant LA PRESSE.

L'auberge était située à l'angle de la rue Saint-Jacques et de la Côte-Saint-Lambert (cette dernière rue devenant par la suite le boulevard Saint-Laurent). Elle fut démolie en 1899-1900 pour faire place au premier immeuble de LA PRESSE.

Cette auberge fut d'ailleurs pendant des années le rendez-vous de vedettes de la politique et du sport. Louis Cyr, l'homme fort, y avait son quartier général. Lorsque son propriétaire, Jos Poitras, mourut en 1903, LA PRESSE lui rendit hommage en première page.

Les hôtels du Vieux-Montréal

Au siècle dernier, le Vieux-Montréal comptait bon nombre d'hôtels, parce que c'était là que se trouvait le centre financier de l'ancienne métropole canadienne. Les hôtels étaient situés près des gares, du port et du débarcadère pour les bateaux à vapeur.

Avant l'ère de l'automobile, les hôtels du Vieux-Montréal possédaient pour la plupart une voiture tirée par deux chevaux dont les cochers se rendaient fidèlement à l'arrivée des principaux trains. Là, devant la gare, ils se faisaient un devoir de crier le nom de leur hôtel pour attirer la clientèle.

De 1880 à 1900, le prix d'une chambre avec pension variait entre $2 et $3. À cette époque, le Vieux-Montréal comptait plusieurs bons restaurants où l'on pouvait commander un repas complet pour 25 cents. Dans les bars, le whisky se vendait 10 cents le verre.

Il serait impossible de parler de *tous* les hôtels du Vieux-Montréal, mais des documents fournis gracieusement par le journaliste Cyrille Felteau permettent d'évoquer les plus connus.

Il y eut autrefois, rue Saint-Paul, deux hôtels de réputation internationale, le Mansion House et le Rasco. Le Mansion House, propriété de John Molson, était entouré d'une terrasse de 144 pieds de longueur permettant aux visiteurs de contempler le fleuve et la campagne de la rive sud. Il fut incendié en 1821. John Molson le reconstruisit trois ans plus tard.

L'hôtel Rasco fut érigé dans les années 1830 et son ameublement à lui seul coûta $16 000, révèle le livre *Les rues du Vieux Montréal au fil du temps*, écrit par Léon Trépanier, qui fut journaliste à LA PRESSE au début du siècle. Le célèbre écrivain anglais Charles Dickens y séjourna en 1842.

Il y eut également plusieurs hôtels Donegana, le premier étant fondé en 1845 par Jean-Marie Donegana, qui était auparavant directeur du Rasco. Le premier Donegana était situé à l'angle des rues Notre-Dame et Bonsecours, tandis que le second, dirigé par Madame Timothée Saint-Julien, était un peu plus à l'est, rue Notre-Dame, près de Berri. Les hôtels Donegana virent leurs affaires décliner au cours des années 1860 et 1870 et durent alors cesser leurs activités.

L'hôtel Richelieu, situé au 45 de la rue Saint-Vincent, a été fondé en 1861. Sous la direction d'Isidore Durocher, il fut pendant plusieurs dizaines d'années le rendez-vous des gens de qualité de Montréal et l'un des plus importants du Vieux-Montréal.

L'hôtel Saint-Gabriel, situé sur la rue du même nom entre Notre-Dame et Saint-Jacques, fut pendant plus de 40 ans le rendez-vous des fonctionnaires du Palais de justice. Il fut démoli pour faire place aux anciens immeubles du Palais de justice.

Il ne faut pas oublier non plus l'Ottawa, le Cadillac, le Balmoral, l'Albion, ainsi que l'hôtel Viger, qui a dû fermer ses portes en 1932, lorsque la gare Viger a perdu sa vocation.

L'hôtel Windsor

C'est l'inauguration de l'hôtel Windsor, en 1878, qui marqua le début du déclin progressif des hôtels plus anciens situés dans le Vieux-Montréal.

Le Windsor est bientôt devenu la coqueluche des Montréalais, de sorte que 12 ans seulement après son inauguration, le Richelieu faisait faillite, en 1890. L'immeuble du Windsor existe encore, mais l'hôtel a été fermé il y a quelques années. Ses propriétaires n'ont pas encore décidé quel usage ils en feront.

En 1912, le Ritz Carlton fut inauguré et cet établissement, parmi les rares qui soient rentables parmi les grands hôtels de Montréal actuellement, a toujours eu la réputation d'offrir une bonne table.

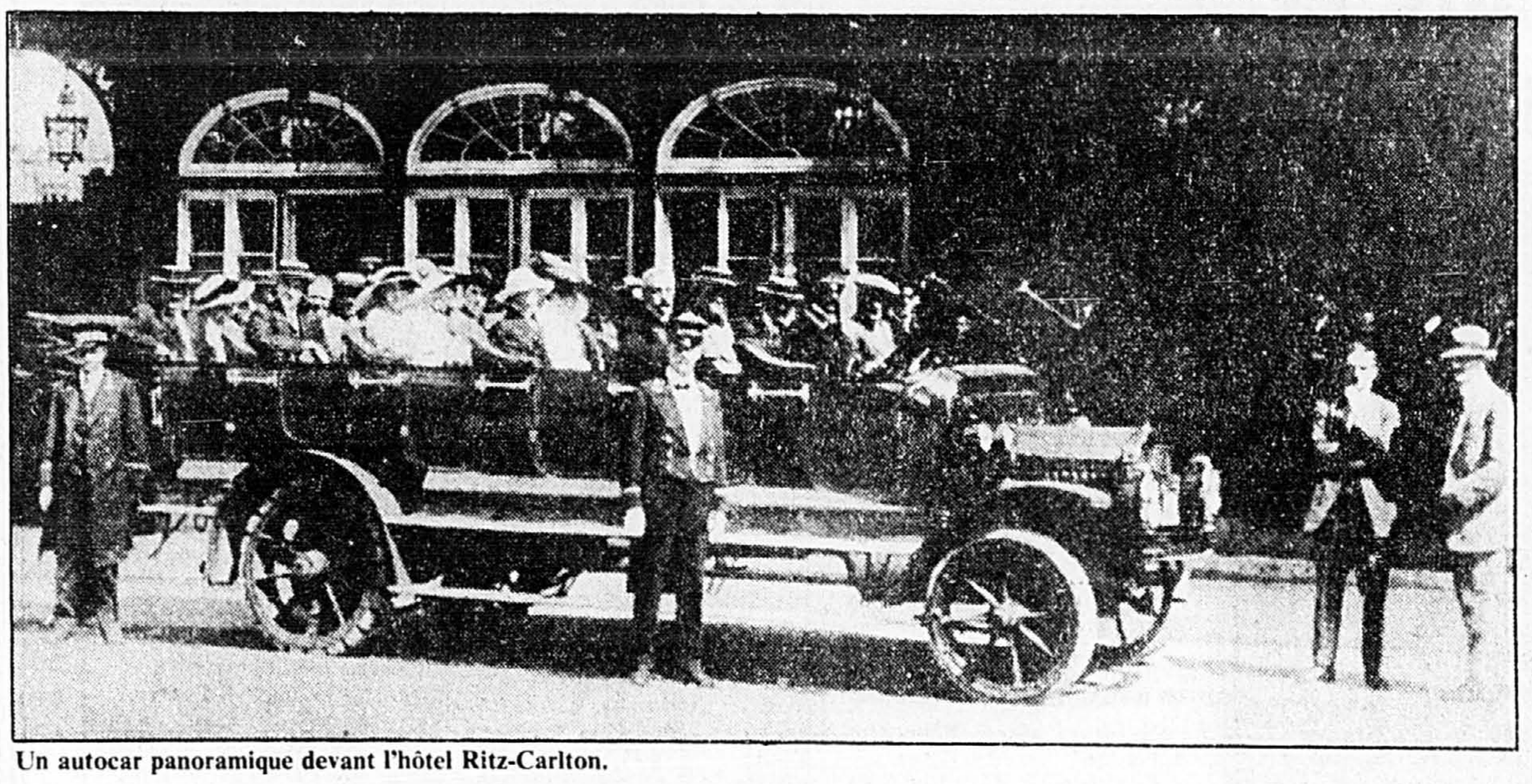
Vinrent ensuite l'hôtel Mont-Royal en 1922, le Queen's, le Berkeley et l'hôtel Ford, rue Dorchester ouest, qui logea ensuite pendant plusieurs années les bureaux de Radio-Canada. À part le Mont-Royal, ces établissements n'existent plus, car il était devenu moins onéreux de construire de nouveaux hôtels que de rénover les anciens, dont la plomberie, le chauffage et le système électrique étaient vétustes.

Après la Guerre le Reine-Elizabeth et le Laurentien furent construits rue Dorchester ouest, en 1948. Le Reine-Elizabeth a célébré ses 25 ans l'an dernier, tandis que le Laurentien disparaissait sous le pic des démolisseurs en 1977.

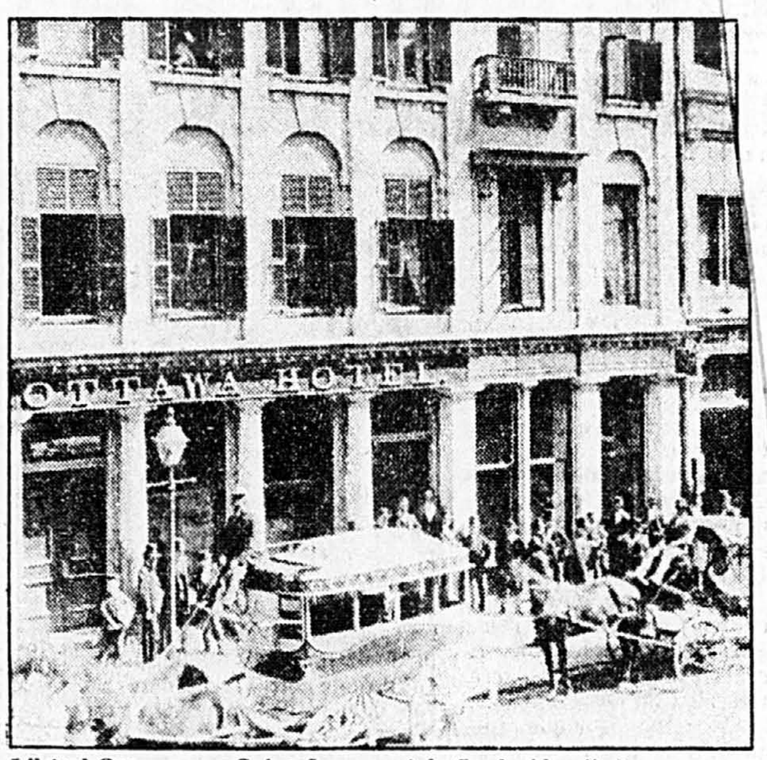
En 1966, avant l'Expo, le Château Champlain ouvrit ses portes, mais c'est avant et immédiatement après les Jeux olympiques de 1976 qu'un boom de construction d'hôtels eut lieu : le Holiday Inn Seville, le Sheraton Saint-Laurent, le Holiday Inn Pointe-Claire, l'Auberge Richelieu, le Wanglyn Versailles, le Quatre Saisons, le Méridien, le Hyatt et le Loews La Cité, maintenant l'hôtel du Parc, virent le jour entre 1975 et 977.

Depuis, la construction a ralenti et seuls l'hôtel de la Montagne et le Centre Sheraton sont arrivés sur le marché au centre-ville ces dernières années en 1982.

Les plus grands hôtels de Montréal, quant au nombre de chambres, sont le Reine-Elizabeth avec un peu moins de 1 100 chambres, le Mont-Royal, avec un peu plus de 1 000 et le Centre Sheraton avec environ 800.



Un autocar panoramique devant l'hôtel Ritz-Carlton.



L'hôtel Ottawa, rue Saint-Jacques, à la fin du 19e siècle.

La belle époque... avant la télévision

Pour voir évoluer une grande vedette européenne ou américaine aujourd'hui, on se rend à la Place des Arts, au Forum ou on appuie tout simplement sur le bouton du téléviseur. Il n'en fut pas toujours ainsi.

RAYMOND BERNATCHEZ

À une certaine époque, les grandes vedettes internationales en tournée s'arrêtaient toutes dans les cabarets de Montréal. Dans les années 40 et 50 notamment, on pouvait voir, dans les établissements montréalais, les Sinatra, Martin, Berle, Lewis, Fisher, Rooney, Grant, Liberace, Gleason, les Four Aces, sans oublier, bien sûr, Maurice Chevalier et Édith Piaf. Les amateurs de jazz, grâce entre autres au Rockhead's Paradise, pouvaient vivre une soirée inoubliable avec Ella Fitzgerald ou Oscar Peterson.

Le Rockhead's Paradise... Des souvenirs qui remontent aux années 30, à la naissance des boîtes de nuit montréalaises. Durant la grande dépression, un Jamaïcain d'origine, Rufus Rockhead, ouvre, sans permis et sans aucune autorisation, une taverne dans Saint-Henri, à l'intersection des rues de la Montagne et Saint-Antoine. À quoi bon demander un permis puisque les gens de couleur n'y avaient en principe pas droit ?

Rufus obtient quand même son fameux permis sans l'avoir jamais demandé et transforme sa taverne en salle de spectacle, qu'il baptise Rockhead's Paradise. Il avait 84 ans lorsque, forcé par la maladie, il céda finalement les rênes à son fils.

Le Rockhead cessa toute activité cependant de 1952 à 1961, les « Bleus » lui ayant retiré son fâmeux permis qui devait lui être rendu par les « Rouges ». Le problème, c'est que Rufus avait toujours refusé de composer avec qui que ce soit. Nipsy Russel, Redd Fox, Billie Holliday, Buster Brown, Oscar Peterson et Ella Fitzgerald, de passage dans la métropole pour jouer dans une boîte « blanche », s'arrêtaient toujours au Rockhead le soir et, là, jouaient vraiment...

Le Petit Versaille

Il y avait également dans les années 30 un cabaret consacré au spectacle français. Le Petit Versaille, situé rue Sainte-Catherine à l'ouest de Saint-Denis, dirigé par Hector Pellerin, était en fait le seul cabaret canadien-français à cette époque. Pellerin engageait des garçons de table chantants, formait un quatuor et l'accompagnait au piano dans des extraits d'opérettes ou de comédies musicales.

Mais le cabaret des années 30 était surtout anglophone. Rares étaient en effet les bourgeois et les riches francophones qui pouvaient, dans ces années-là, se payer une soirée Chez Maurice, rue Sainte-Catherine, entre de la Montagne et Drummond. Entre deux spectacles de *chorist girls*, les bien nantis pouvaient évoluer sur le plancher de danse accompagnés par un orchestre de 14 musiciens.

Il y avait aussi le très chicf Normandy Roof, au neuvième étage de l'hôtel Mont-Royal, une salle en forme de T pouvant accueillir 600 personnes. Les vendredis et samedis soirs, la salle était comble pour la grande attraction : le couple de danseurs Gower & Jane, accompagné par Lloyd Huntley et ses 15 musiciens. Gower, par la suite, devint l'un des grands chorégraphes de Broadway.

Le Tic-Toc où Red Skelton débuta

Un peu plus loin, rue Stanley, il y avait le Tic-Toc, où le comédien américain Red Skelton fit ses tout premiers débuts. Skelton fut engagé ensuite comme maître de cérémonie au Loews et recevait $75 par semaine pour quatre spectacles par soir. C'est au restaurant Chez Murray qu'il mit au point son célèbre numéro du beignet saucé dans le café. Jean Sablon fit aussi ses débuts nord-américains au Loews avant d'affronter les scènes américaines. D'autres grands noms partagèrent cette scène : Fats Waller, Duke Ellington, Henry Noble et Cad Calloway.

Quant au Tic-Toc où Skelton débuta, il était en partie détenu par Sam Cleaver qui possédait également le Stanley Grill et qui donna naissance, en 1937, au fameux Club Esquire, rue Stanley toujours. Rue Peel, près de Sainte-Catherine, Carol Grauer, un colosse chauve de six pieds pesant dans les 200 livres, veillait sur le Samovar. Spécialité de la maison : le folklore russe et les danseuses de ballet que Grauer recrutait à New York pour un prix très avantageux. Il fit quand même venir à Montréal Berlin, Cole Porter et Georges Gershwin.

L'ouvrier devait, dans années 30, se contenter de la taverne et, une fois par année, s'il était parvenu à économiser quelques cents, peut-être pouvait-il se payer une soirée au Petit Versaille. Puis vint la guerre, le travail et l'argent. Les boîtes de nuits des années 40 se démocratisèrent, se multiplièrent et devinrent de véritables mines d'or.

Les années fastes

Les ouvriers canadiens-français ayant de l'argent plein les poches, la tradition d'instaurer une nouvelle boîte dans l'Ouest est rompue par le Café de l'Est qui s'implante rue Notre-Dame, près du chantier maritime de la Vickers. Le public francophone y accueille des vedettes de France. Charles Trenet, entre autres, y donne son tour de chant. C'est également l'époque du Casino de Paris, une salle pouvant contenir 150 personnes, qui donne deux spectacles chaque soir et qui met déjà Mistinguett à l'affiche. C'est durant les années 40 également que débute les belles nuits de Montréal avec Jacques Normand. Il dirige d'abord le Faisan Doré, dans l'ex-Val d'Or, à l'intersection de Sainte-Catherine et Saint-Laurent. Il embauche le duo Pierre Roche et Charles Aznavour qui vient de débuter au Quartier Latin, une boîte de la rue de la Montagne animée par Denis Drouin et Germaine Giroux. Le Faisan Doré devient le fief d'Aglaé, de Monique Leyrac et d'un gamin dans la chanson, Fernand Gignac. Normand fait venir les Frères Jacques et les Compagnons de la Chanson.

Hélas, ces grands déménagements d'artistes français coûtent cher et le Faisan Doré ferme ses portes après trois saisons. Normand se déplacera par la suite au Saint-Germain-des-Prés et poursuivra sa carrière plus tard aux Trois Castors et au Café Saint-Jacques qui fut détruit par un incendie en 1974. Sur cet emplacement se retrouve aujourd'hui l'Université du Québec.

Le Casino Bellevue

Mais les grands cabarets des années 40, ce sont le Tic-Toc de la rue Stanley, le El Morocco de la rue Closse et le Casino Bellevue que l'on pourrait localiser aujourd'hui à l'intersection de Bleury et de Maisonneuve. Le Casino Bellevue fut d'ailleurs détruit par l'élargissement de la rue Maisonneuve dans les années 60. C'est là que se produisirent notamment les grandes vedettes américaines, les Jimmy Durante, Liberace et les Andrew Sisters.

Edith Piaf a été accueillie au Casino Bellevue mais elle a chanté également au Sans-Souci de la rue Sainte-Catherine en 1953. Ce fut un succès monstre. La salle de 400 places était bondée et, parmi la foule, il y avait le maire de Montréal, Camillien Houde, qui avait dû s'y prendre par deux fois pour entrer, le portier lui ayant interdit le passage la première fois faute de réservation au nom de Monsieur Le-maire. Le El Morocco, le troisième établissement en importance dans les années 40, avait Willie Shore pour maitre de cérémonie et, tout comme le Tic-Toc, offrait des spectacles à grands déploiements.

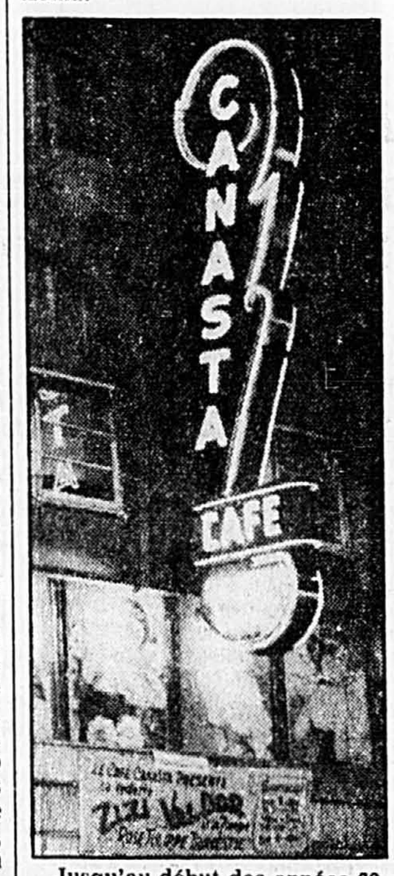
Même du strip-tease

Il y en avait pour tous les goûts dans ces années-là. Même le strip avait sa place au Gayety, rue Sainte-Catherine, près de Saint-Urbain, là ou est situé l'actuel TNM. Le Gayety présentait un spectacle de variété puis, à la toute fin, faisait évoluer Peaches ou Lili St-Cyr que l'on présentait comme une star d'Hollywood alors qu'elle était née à Québec. En face, le Blue Sky offrait également du strip et sa vedette était Gypsy Rose Lee. Le strip-tease intégral était interdit, mais des mauvaises langues prétendaient qu'on pouvait en voir au Starland, rue Saint-Laurent, sauf quand un voyant rouge indiquait la présence dans la salle d'un membre de l'escouade de la moralité...

Au début des années 50, les boîtes de nuit étaient toujours florissantes. C'est en 1951 que Norm Silver acheta l'Esquire, rue Stanley. Elle n'avait pas la réputation du Tic-Toc, du Casino Bellevue ou du El Morocco, mais avait eu ses heures de gloire avec Jerry Lewis, Eddie Fisher, Edie Gormé, Peggy Lee et Dean Martin. En 1956, l'Esquire se retrancha dans le Rock & Roll pour lutter contre l'envahissement de la télévision. Ses têtes d'affiche furent Bo Diddley, Fats Domino, Shotgun Kelly, Mudcat Grant, Little Richard et Robert Charlebois (la meilleure recette de l'histoire de la boîte) en 1969 après son incident aux tambours à l'Olympia de Paris. L'Esquire ferma ses portes en 1972.

Le Casa Loma

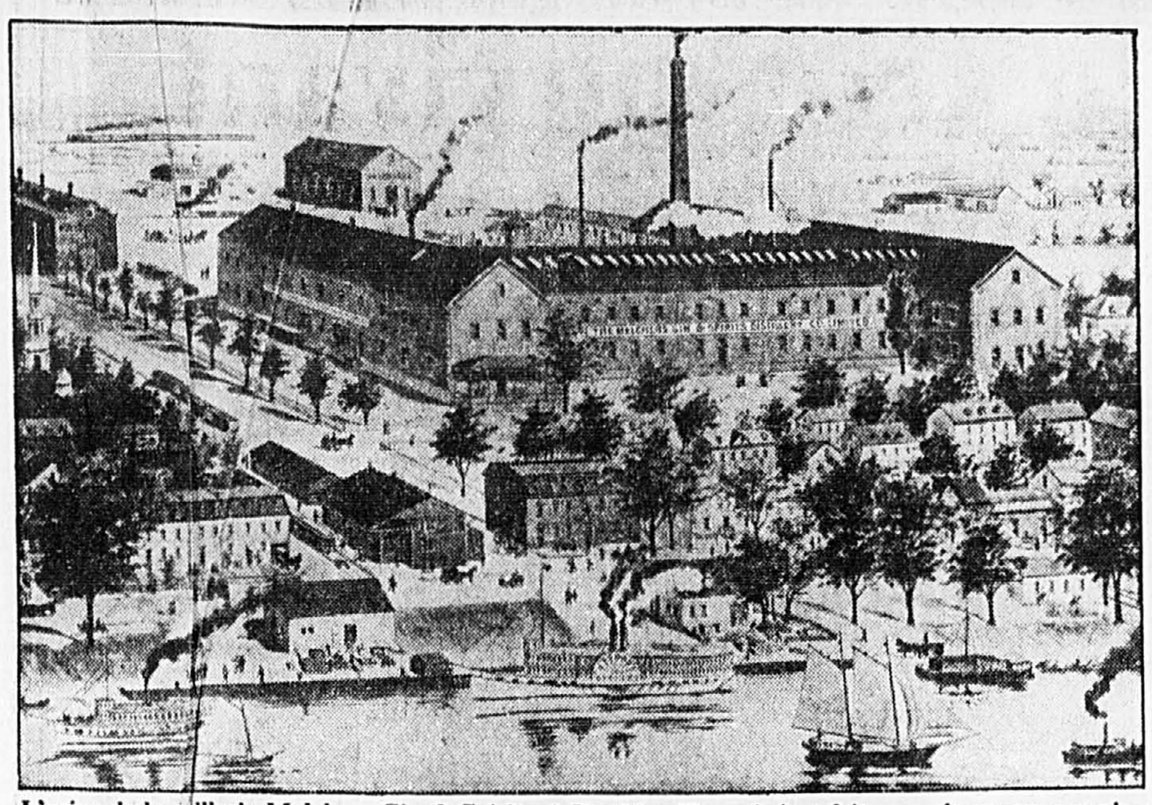
En 1951, Andy Cobetto ouvre le Casa Loma au 92 est, rue Sainte-Catherine, et l'exploite jusqu'en 1968. Parmi ses vedettes : Denise Filiatreault, Jean Lapointe, Michel Louvain, Serge Laprade et Jean Roger. Ginette Reno entreprit sa carrière au Casa Loma.



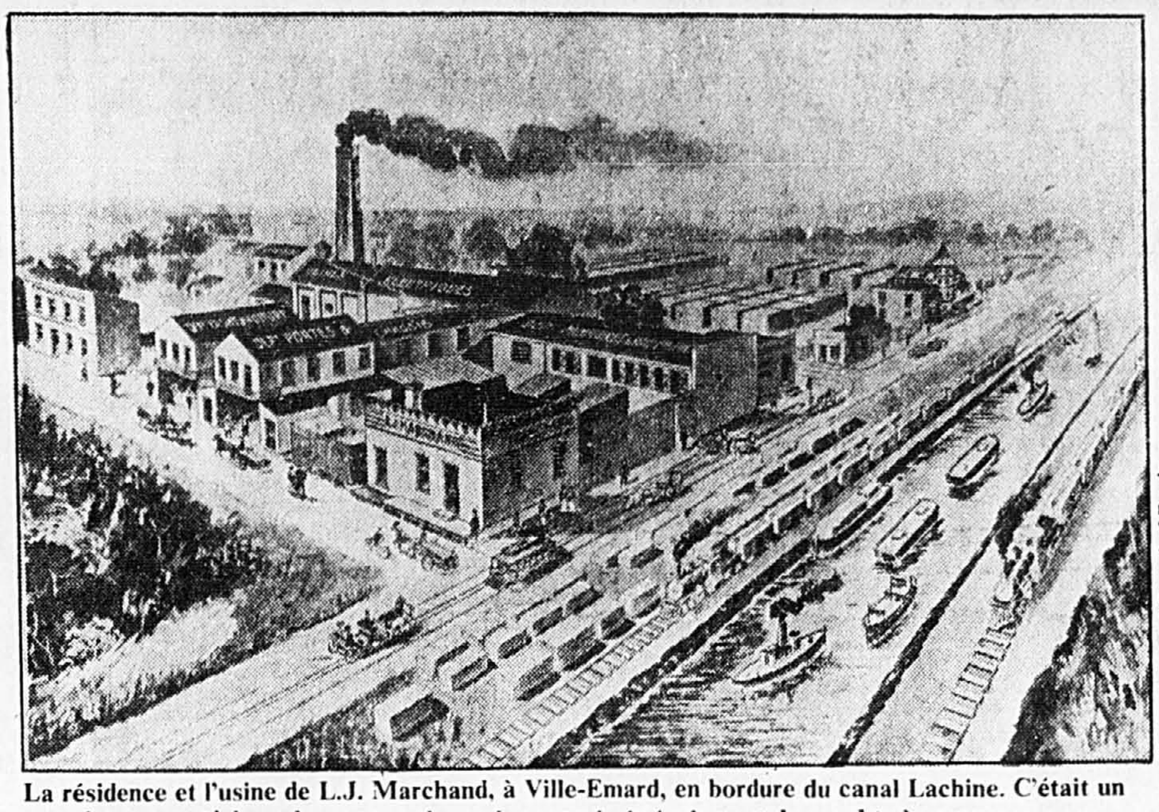
Jusqu'au début des années 60, les boîtes de nuit étaient en excellente santé à Montréal puis les choses se gâtèrent. En 1950 un cabaret moyen coûtait de $100 000 à $150 000, mais une vedette locale était payée $50 par semaine. Dans certains cas on allait jusqu'à verser de $60 à $70. Brusquement, au début des années 60, les prix se mirent à grimper sous l'impulsion, entre autres, des cachets que l'on fut forcé de verser à Michel Louvain qui avait atteint un tel degré de popularité qu'il pouvait réclamer $1 500 par semaine. Pour se maintenir, il fallait gérer de manière serrée.

Puis, la concurrence de la télévision se fit de plus en plus sentir. Les gens prirent l'habitude de se faire venir des repas à la maison plutôt que de se déplacer pour aller au restaurant. L'âge d'or des boîtes de nuit était déjà passé.

L'architecture



L'usine de la distillerie Melchers Gin & Spirits, à Berthierville, qui s'est fait connaître pour son gin canadien « Red Cross », qui remplaçait les produits d'importation.



La résidence et l'usine de L.J. Marchand, à Ville-Emard, en bordure du canal Lachine. C'était un grossiste en matériaux de construction qui construisait également des yachts à essence.

Photos Montreal Board of Trade

Auguste Cantin, le loup dans la bergerie de l'establishment industriel anglophone

Contrairement à la croyance populaire, les grands industriels montréalais du 19e siècle n'étaient pas seulement anglophones. Un Canadien français pure laine, Auguste Cantin, a ainsi longtemps fait l'envie de bien des capitalistes canadiens.

ANDRÉ NOËL et LAURIZACK
Collaboration spéciale

C'était un homme né avec le génie des affaires. Peu après la construction du canal de Lachine, en 1845, son flair l'amène à prévoir le besoin de fabrication locale de bateaux.

Il bâtit une cale sèche, des hangars et une forge pour faire des réparations, et commence aussi à monter des péniches de bois, des yachts et des goélettes. Cantin emploie des ouvriers spécialisés, charpentiers, calfats, menuisiers, peintres et forgerons. Il se fait un point d'honneur d'embaucher des Canadiens français.

Les succès des Chantiers maritimes Cantin se traduisent par des chiffres étonnants. Entre 1846 et 1856, 70 navires sont mis à l'eau. Puis, avec sa remarquable clairvoyance, Cantin pressent très tôt que l'avenir est aux bateaux de fer. En 1850, il achète des terres aux Sulpiciens, près du canal de Lachine, et investit 10 000 livres dans la machinerie.

Petit à petit, il agrandit les chantiers pour pouvoir construire des longs-cours. En 1856, les Chantiers Cantin couvraient six hectares (14 acres) et comptaient deux bassins, un moulin à scie et une fonderie. En une seule année, 250 hommes bâtissaient sept vapeurs.

Cantin a participé à l'exposition universelle de Paris de 1855. Après sa mort, en 1893, ses fils ont poursuivi son oeuvre sous le nom de Canada Dry Docks, qui allait par la suite devenir la Canada Marine Works.

L'industrie de consommation

Au tournant du siècle, l'industrie montréalaise sortait de l'état embryonnaire. Partout surgissaient des grandes usines et des manufactures. Les principaux secteurs étaient la chaussure et le cuir, qui employaient environ 8 500 ouvriers, le vêtement, avec environ 3 000 employés, et le tabac, avec quelque 1 100 travailleurs.

Fondée en 1858 par William et Augustin MacDonald, la MacDonald's Tobacco a abandonné ses premiers établissements du Faubourg Récollets pour s'installer rue Ontario, à l'angle d'Iberville, en 1875. L'usine était très peu mécanisée et la majorité des 1 000 ouvriers étaient de jeunes femmes et jeunes hommes dont l'âge variait entre 15 et 2 ans. En 1895, un violent incendie transforme le bâtiment bondé en brasier. *Le Monde Illustré* du 4 mai 1895 rapporte ainsi les événements :

« Décrire la scène qui s'est déroulée lorsque le feu s'est déclaré, est absolument impossible. Il faut s'imaginer 800 à 900 jeunes filles prises de panique, dans un endroit où elles étaient enfermées comme en une souricière, et essayant de briser les châssis et les grillages de leurs mains, qui devenaient ensanglantées par les efforts faits pour se sauver. »

Malgré cette vision apocalyptique, il n'y eut qu'un mort.

En 1922, la compagnie commence à mécaniser ses installations. La production bondit à 50 millions de cigarettes par mois. Six ans plus tard, la compagnie sort une marque qui allait devenir très populaire au Canada, l'Export.

Les MacDonald's ont fait figure de proue dans l'industrie du tabac. Ils ont été les premiers, par exemple, à produire des paquets enveloppés de papier cellophane.

Les bâtiments de l'usine se dressent toujours fièrement dans l'est de la ville. Quatre horloges, fixées sur des façades d'un style néo-renaissance, continuent fidèlement de donner l'heure aux habitants du quartier.

Les usines Angus

Les *shops Angus*, dans l'est de Montréal, ont été les seuls ateliers ferroviaires vraiment importants au Canada jusqu'à la construction d'ateliers semblables à Winnipeg, en 1907. Les usines Angus comptaient sûrement parmi les plus gros employeurs de la région montréalaise.

Leur importance ressort vivement lorsque les 3 000 ouvriers déposent leurs outils, le 5 août 1908. Ils votent à 97 p. cent pour la grève afin de protester contre la décision du président du CP, M. Whyte, de se débarrasser des syndicats.

La dure grève affecte la ville entière. Les travailleurs spécialisés ne retirent que $7 par semaine en prestations de secours, comparativement à leur revenu habituel de $16. Les rumeurs abondent sur la possibilité qu'ils se voient saisir leurs maisons qui entourent l'usine, s'ils ne peuvent acquitter leurs paiements.

La colère monte devant l'engagement de 200 policiers spéciaux, dont plusieurs sont armés. Le CP dresse aussi des tentes sur ses terrains pour ceux qui voulaient éviter d'avoir à franchir les piquets de grève. En octobre, les dirigeants syndicaux acceptent une proposition d'arbitrage, mais l'amertume ne s'évanouit pas facilement. Des années après, les « scabs de 1908 » sont pointés du doigt.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les usines Angus sont mises à la disposition du gouvernement fédéral. Pendant toute la durée du conflit, plus de 1 400 tanks Valentine sortent des ateliers, ainsi que toutes sortes d'engins sophistiqués et d'équipements de reconnaissance.

L'usine n'est plus aujourd'hui que l'ombre de ce qu'elle était. Le complexe abritait jadis 68 bâtiments et disposait de 50 milles de voies ferrées. Maintenant, il reste moins de 20 bâtiments.

Les fortifications étaient inutiles

À la fin du régime français, la Nouvelle-France comptait sur trois villes fortifiées : Louisbourg, Québec et Montréal. Louisbourg fut complètement rasée en 1755 et reconstituée avec beaucoup de rigueur historique ces dernières années. À Québec, on a conservé les remparts et la vieille citadelle. À Montréal, hélas, il ne subsiste à peu près rien de ces anciennes fortifications, sauf quelques ruines qui datent du régime français ainsi que quelques casernes dont la construction remonte à près d'une centaine d'années.

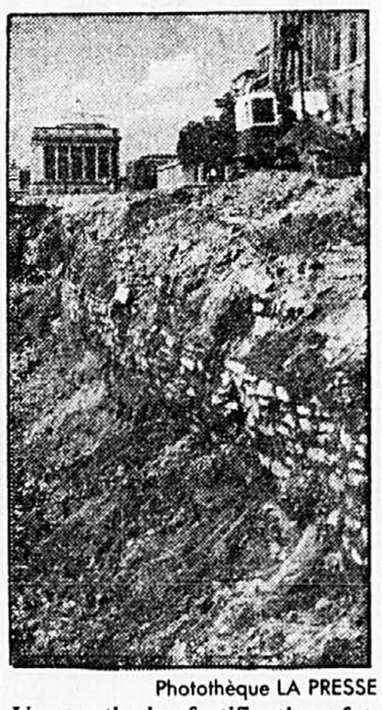
LORIAN BERNARD

Au début de la colonie, la ville de Montréal était protégée par une enceinte de pieux et quelques forts servant d'avant-postes contre les incursions iroquoises. Il faudra attendre jusqu'en 1716 pour que l'on songe à construire des murs de fortification autour de Montréal.

Ces murs — dont il ne subsiste que quelques vestiges récemment mis à jour dans le Vieux-Montréal — étaient composés de courtines et de 13 bastions. Ils avaient près de 20 pieds de hauteur et une largeur de quatre pieds à la base. Ils étaient protégés du côté nord par un fossé. Du côté du nord, ils donnaient directement sur la berge du fleuve.

Des fortifications qui n'ont jamais servi!

Ironiquement, les murs de Montréal n'ont jamais servi ! Toutes les fois où la ville fut menacée, elle se rendit. Ces capitulations commencèrent avec celle de Vaudreuil en 1760, geste qui se répéta devant les troupes américaines, les 12 et 13 novembre 1775. Ainsi, lorsqu'on songea au développement de la ville, vers 1800, on décida de démolir ces murs qui, selon la chronique de l'époque, constituaient davantage un obstacle qu'un outil à la défense de Montréal. Trois « commissaires-démolisseurs », James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet, furent chargés de la démolition des fortifications. La rue des Commissaires, maintenant connue sous le vocable de rue de la Commune, et la ruelle des Fortifications, près de LA PRESSE, rappellent l'emplacement des anciens murs des fortifications de Montréal.



Photothèque LA PRESSE

Une partie des fortifications fut découverte lors de travaux d'excavation effectués dans la ruelle des Fortifications, à l'été de 1965.

Après la guerre contre les troupes américaines, en 1812, on compléta la démolition des murs de Montréal. À la suggestion du duc de Wellington, on construisit des arsenaux dans l'île Sainte-Hélène, auxquels viendront s'ajouter plus tard une poudrière — qui subsiste — et une caserne. En 1818, le gouvernement britannique acheta l'île Sainte-Hélène et y construisit un dépôt de munitions pour l'ensemble de l'armée de Sa Majesté en Amérique du Nord. Ces travaux se poursuivirent de 1820 à 1824, sous la direction du lieutenant-colonel Elias Walter Durnford. C'est ce même ingénieur militaire qui avait construit la citadelle de Québec.

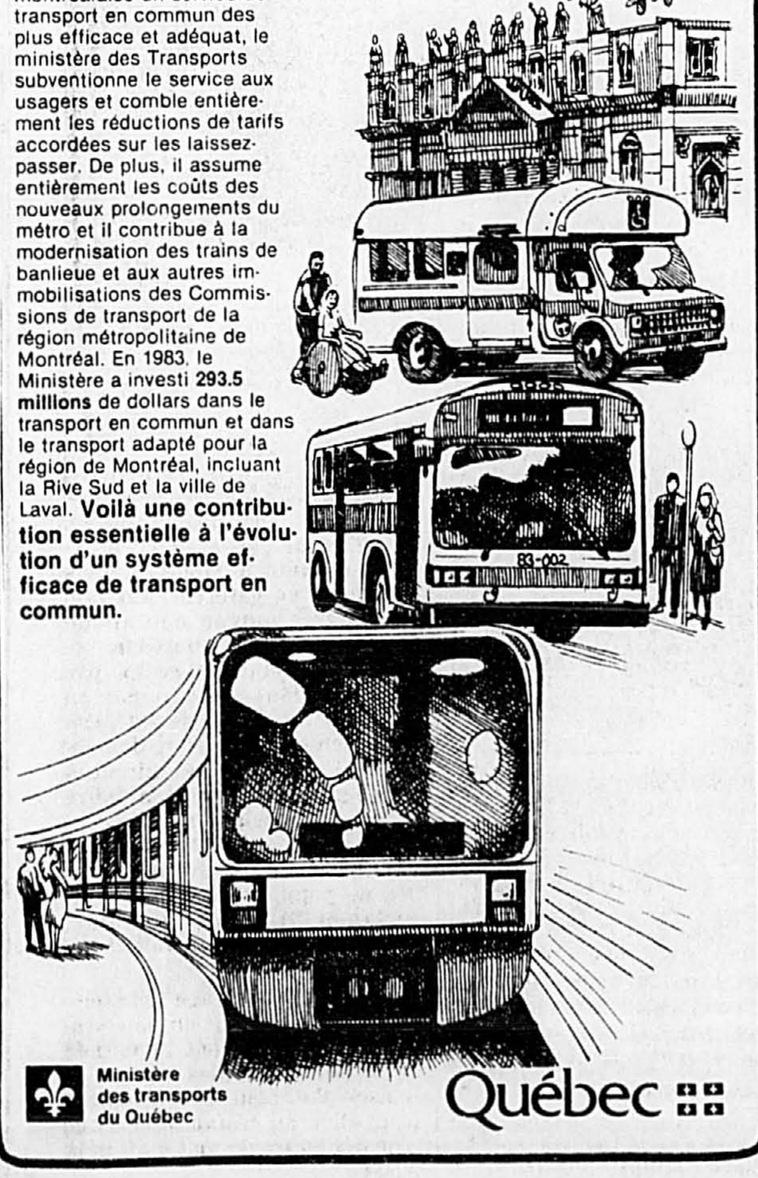
Le début du 20e siècle

Tous les autres ouvrages militaires de Montréal et du territoire de la CUM datent du début du 20e siècle. C'est une architecture de type anglo-saxon dont les éléments, surtout des tourelles et des corniches décorées de créneaux, évoquent le souvenir de vieilles forteresses médiévales. C'est ainsi qu'apparurent les grands et beaux manèges du *Royal Islanders Regiment*, rue de Bleury, des *Fusilliers Mont-Royal*, avenue des Pins, des *Grenadier Guards of Canada*, avenue de l'Esplanade, du *Royal Montreal Regiment*, rue Sainte-Catherine dans l'Ouest, du *manège Craig* — démoli dans les années 60 —, situé rue Craig, en face du Champ de Mars, de la *Victoria Rifles Armoury*, rue Cathcart, du 17th *Duke of York Royal Canadian Hussards*, chemin de la Côte-des-Neiges et du 65e *Régiment*, avenue Henri-Julien.

C'est dans l'île Sainte-Hélène qu'on retrouve le plus grand nombre d'ouvrages militaires des débuts de Montréal. En 1875, un incendie détruisit en partie les casernes qui seront restaurées en 1882 par l'architecte Alphonse Raza. L'île fut cédée à la ville de Montréal en 1908. Durant la Première Guerre mondiale, on y entreposa une grande quantité de munitions. Les casernes servirent de camps de prisonniers durant les hostilités de 1939 à 1945. Finalement, en 1958, la poudrière fut aménagée en théâtre. Depuis 1960 le musée militaire et maritime de Montréal occupent l'ancien arsenal. C'est l'ensemble fortifié le plus ancien de Montréal.

TRANSPORTS QUÉBEC, au coeur de la vie métropolitaine

Pour assurer à la population montréalaise un service de transport en commun des plus efficace et adéquat, le ministère des Transports subventionne le service aux usagers et comble entièrement les réductions de tarifs accordées sur les laissez-passer. De plus, il assume entièrement les coûts des nouveaux prolongements du métro et il contribue à la modernisation des trains de banlieue et aux autres immobilisations des Commissions de transport de la région métropolitaine de Montréal. En 1983, le Ministère a investi **293.5 millions** de dollars dans le transport en commun et dans le transport adapté pour la région de Montréal, incluant la Rive Sud et la ville de Laval. **Voilà une contribution essentielle à l'évolution d'un système efficace de transport en commun.**



Ministère des transports du Québec

Québec

Un merveilleux livre pour enfants

MONTRÉAL
ma grand'ville

Texte et illustrations de Josette Michaud

Sortant de sa rue, puis de son quartier, l'enfant découvre sa ville avant de découvrir le monde. Pour lui faire connaître Montréal, aucun guide plus invitant que ce magnifique album de dessins en couleurs. L'auteur emmène l'enfant avec elle et lui montre la ville d'un oeil neuf, soulignant l'importance architecturale de tel ou tel édifice ou place publique, et son rôle dans l'histoire de la ville.

Architecte de formation, Josette Michaud a été à l'emploi du service d'urbanisme de la Ville de Montréal pendant plusieurs années. Nul n'est mieux placé qu'elle pour faire apprécier les trésors de la grand'ville qu'est Montréal.

EN VENTE PARTOUT

COMMANDEZ PAR TÉLÉPHONE
Service rapide et efficace
285-6894
Économisez temps et argent en commandant vos livres des Éditions La Presse par téléphone. Vous n'avez qu'à composer le numéro 285-6984, donner votre numéro de carte VISA ou MASTERCARD et le tour est joué. Ce service vous est offert du lundi au vendredi de 9 h à 16 h. Prière de noter que les échanges et remboursements ne sont pas acceptés.

OFFRE SPÉCIALE AUX ABONNÉ(E)S DE LA PRESSE 20% DE RÉDUCTION

BON DE COMMANDE

Veuillez me faire parvenir ( ) exemplaire(s) de «Montréal, ma grand'ville» au prix de 8,95$ chacun, plus 1$ de frais de poste et manutention.

Je suis abonné(e) à LA PRESSE. Veuillez me faire parvenir ( ) exemplaire(s) de «Montréal, ma grand'ville» au prix de 7,15$ l'exemplaire, plus 1$ de frais de poste et manutention.

No d'abonné(e) .....

IMPORTANT: Joignez à cette commande un chèque ou mandat payable aux Éditions La Presse, Ltée.

Vous pouvez également utiliser votre carte de crédit comme mode de paiement:

MASTERCARD No .....

VISA No .....

À retourner aux:

Éditions La Presse, Ltée, 7, rue Saint-Jacques
Montréal, Québec H2Y 1K9

NOM .....

ADRESSE .....

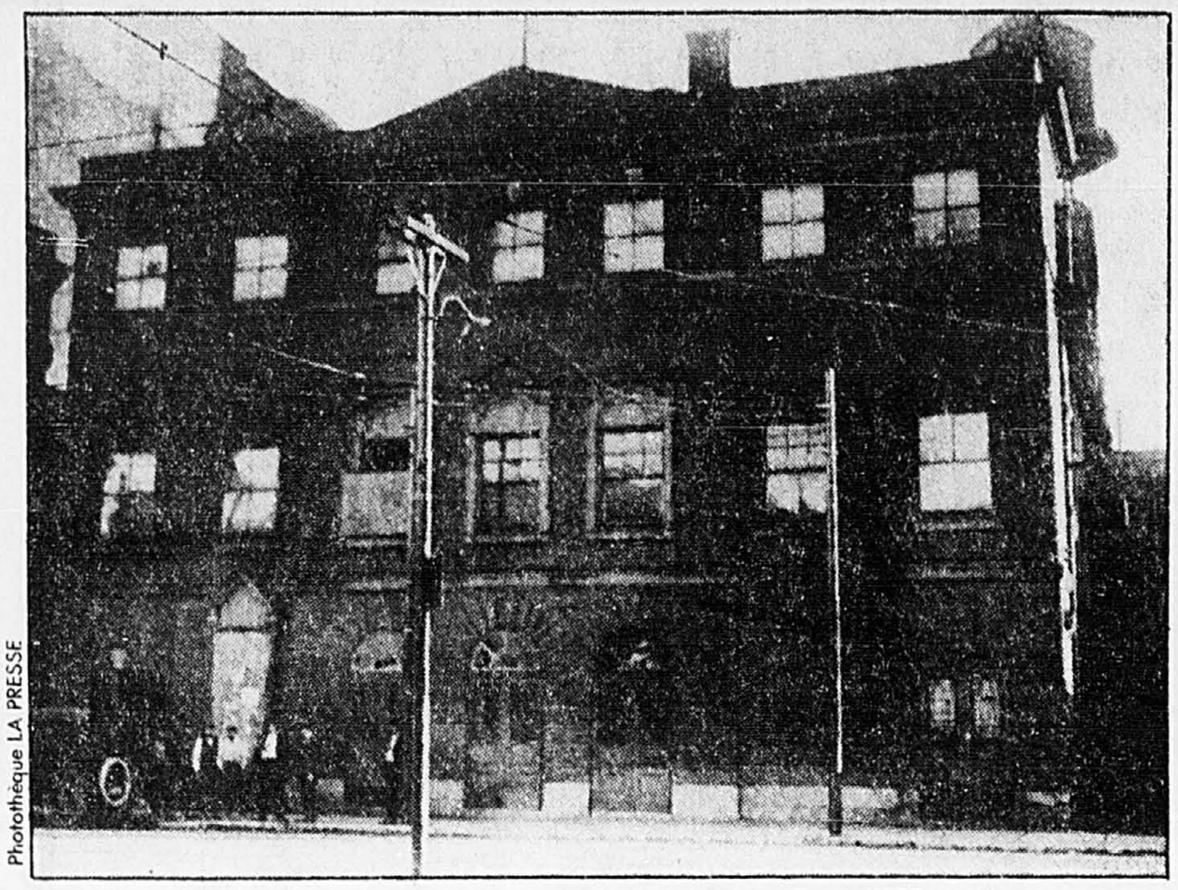
VILLE .....

PROVINCE .....

CODE POSTAL ..... TÉL.: .....

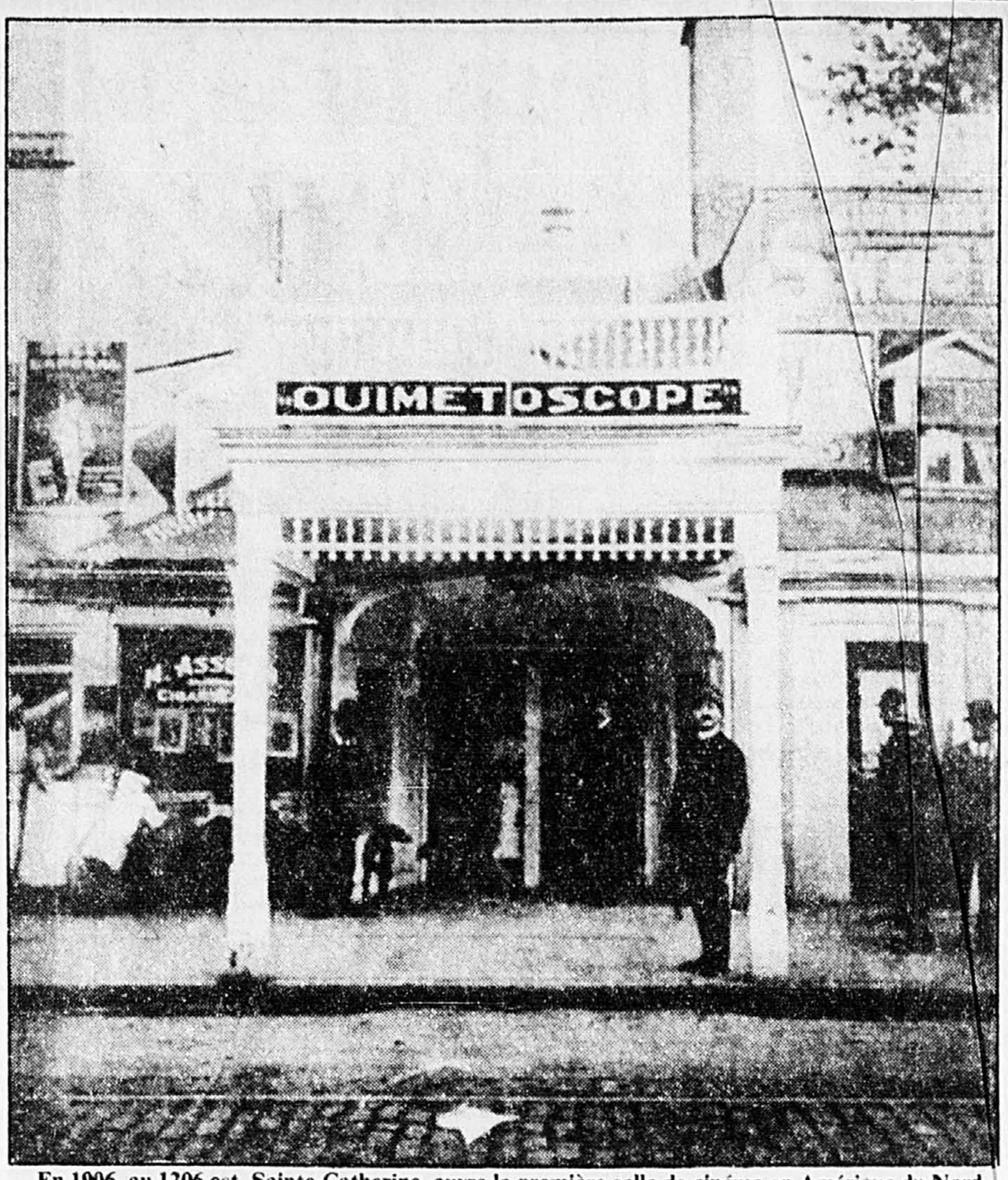
TOTAL ci-joint ..... $ (Plus 1$ pour frais de poste et manutention)

Les richesses culturelles



Photothèque LA PRESSE

Le théâtre Royal, rue Côté, au moment où on s'apprêtait à le démolir, en 1913.



Cinémathèque canadienne

En 1906, au 1206 est, Sainte-Catherine, ouvre la première salle de cinéma en Amérique du Nord, Ouimetoscope.

De l'Académie de Musique à la Maison de l'OSM

Chacun sait, n'en déplaise à plusieurs, la future Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal se situera au centre-ville, à proximité d'Eaton. Mais, qui sait qu'un siècle passé, c'est dans ce même secteur qu'était édifiée l'Académie de Musique ?

RAYMOND BERNATCHEZ

L'Académie de Musique était une vaste salle aménagée avec goût et pourvue de deux entrées, l'une pour le public bourgeois qui occupait le parterre, l'autre pour les plus humbles qui prenaient place dans la galerie. Lorsque la tragédienne française Sarah Bernardht vint à Montréal pour la première fois, en décembre 1880, c'est là qu'elle présenta ses trois spectacles. L'Académie fut détruite par un incendie en 1910.

Tel ne fut pas cependant, durant toutes ces années, le seul pôle culturel de Montréal. Il y avait également, en 1880, l'Albert Hall, ou théâtre Lycéum, rebaptisé en 1885 le Victoria puis le Queen's Theatre.

En 1884, on pouvait également se rendre à l'Opera House, une ancienne patinoire du square Dominion, ou au Royal Theatre Museum de la rue Côte, qui resta ouvert jusqu'en 1913. Le Musée des Beaux-Arts existait déjà à cette époque. Fondé en 1860 (ce fut le premier au Canada), il était sis au square Philips en 1877. L'actuel édifice de la rue Sherbrooke ne fut construit qu'en 1912.

Le célèbre Monument national

C'est en 1894 que la Société Saint-Jean-Baptiste fit construire le Monument national, rue Saint-Laurent, au sud de Sainte-Catherine. Cet établissement joua un rôle prépondérant dans l'épanouissement du théâtre francophone. Gratien Gélinas y présenta ses Fridolinades de 1938 à 1946, avant d'entreprendre une carrière avec Ti-Coq, en 1948, au Monument puis au Gésu (la salle du Collège Sainte-Marie), rue Bleury. Cette populaire salle devait servir de rampe de lancement à plusieurs troupes de comédiens dans les années 40 et 50.

Le Monument fut utilisé par l'Équipe de Pierre Dagenais à ses débuts, en 1942-43. La troupe du Rideau-Vert, fondée en 1948, y donna des représentations. Le TNM créé en 1951 et le Théâtre Club, de Monique Lepage et Jacques Létourneau, né en décembre 1953, se partagèrent ces locaux durant deux saisons. Les Variétés Lyriques, instituées en 1937 par Charles Goulet (précédemment de la Société canadienne d'opérettes fondée par Honoré Vaillancourt en 1921 et dont la vedette fut Jeanne Maubourg), occupèrent également le Monument national jusqu'au début des années 50. Elles eurent jusqu'à 40 000 abonnés. Le Conservatoire d'art dramatique et l'École nationale de théâtre en firent également leur centre d'activité dans les années 50 et l'École nationale de théâtre l'utilisa comme atelier de création jusqu'en 1971.

Le «père du théâtre canadien-français»

La construction du Monument national en 1894 est donc un événement dans l'histoire culturelle du Québec. Quatre ans plus tard, en 1898, s'ouvre le théâtre Her Majesty's, à l'intersection de Guy et Dorchester, le centre nerveux des troupes anglophones d'alors. On assiste également cette année-là à l'inauguration du Théâtre des Variétés, à l'intersection de Sainte-Catherine et Papineau. Le 11 avril, Fred Barry, celui que l'on devait surnommer « le père du théâtre canadien-français », faisait ses débuts dans le rôle de Don José à la salle de la Garde, à l'intersection de Laurier et Hutchisson. En octobre 1899, le Bijou ouvrait ses portes à l'intersection de Saint-Maurice et des Inspecteurs, avant de devenir le Théâtre Renaissance.

L'activité culturelle s'intensifie en 1900 avec la fondation du Théâtre national, au 1220 est, rue Sainte-Catherine. Voué au théâtre durant plusieurs années, il devint plus tard un temple du vaudeville et le nom de La Poune y est intimement associé. L'année 1901 marque la naissance du premier théâtre de boulevard à Montréal, Les Nouveautés, rue Sainte-Catherine, près de Cadieux. La rue Sainte-Catherine, comme on peut le constater, devenait de plus en plus le petit Broadway de la métropole.

La première salle de cinéma

En 1906, Ernest Ouimet, technicien au Théâtre national, s'installe à la salle Poiré, au 1206 est, Sainte-Catherine, et la transforme en salle de cinéma sous le nom de Ouimetoscope. Ce sera la première salle de cinéma en Amérique du Nord. Le premier programme, le 28 mai 1906, était constitué de 20 courts-métrages. En 1921, il abandonne sa salle de 2 200 sièges et va s'établir en Californie. L'année suivante, une autre salle s'ouvre rue Sainte-Catherine, à l'intersection d'Aylmer. Il s'agit du théâtre Bennett, qui deviendra l'Orphéum.

Lorsque le Gayety entreprend sa carrière dans le burlesque, en 1912, au 84 ouest de la rue Sainte-Catherine (là ou se situe actuellement le TNM), Montréal compte 450 000 citoyens. Deux ans plus tard, la Première Guerre mondiale éclate, ce qui n'empêche pas le public de continuer à remplir les salles, dont celle du théâtre Arcade sur les ruines duquel Télé-Métropole fut édifiée.

En 1914 on entreprend en outre la construction de la bibliothèque Saint-Sulpice, au 1700 de la rue Saint-Denis, qui devait servir également de lieu de théâtre et abriter le Conservatoire de musique et d'art dramatique dirigé en 1948 par Wilfrid Pelletier. En 1916, c'est le théâtre Saint-Denis qui débute. L'année suivante, c'est l'ouverture du Loews qui, avec ses 3 400 sièges, devient la plus vaste salle de spectacles du Canada.

Sacha Guitry et Caruso à Montréal

En 1920, le grand Caruso est accueilli à Montréal, à l'aréna Mont-Royal. En 1927, Sacha Guitry est en vedette au Princess. En 1930, Martha Allan crée le Montreal Repertory Theatre, qui se produira dans un petit théâtre de la rue Union jusqu'à ce qu'un incendie le détruise en 1952. Barry et Duquesne transforment le cinéma Chanteclerc de la rue Saint-Denis en théâtre. Il s'agit du Stella. En 1935, le Stella ferme ses portes et ne redeviendra un théâtre fréquenté qu'en 1960 lorsque le Rideau-Vert s'y installera. L'année 1937 marque la naissance des Compagnons de Saint-Laurent du Père Legault, qui n'auront pignon sur rue qu'en 1948, dans un temple anglican désaffecté de la rue Sherbrooke, à l'intersection de Delorimier. Les Compagnons disparurent en 1952.

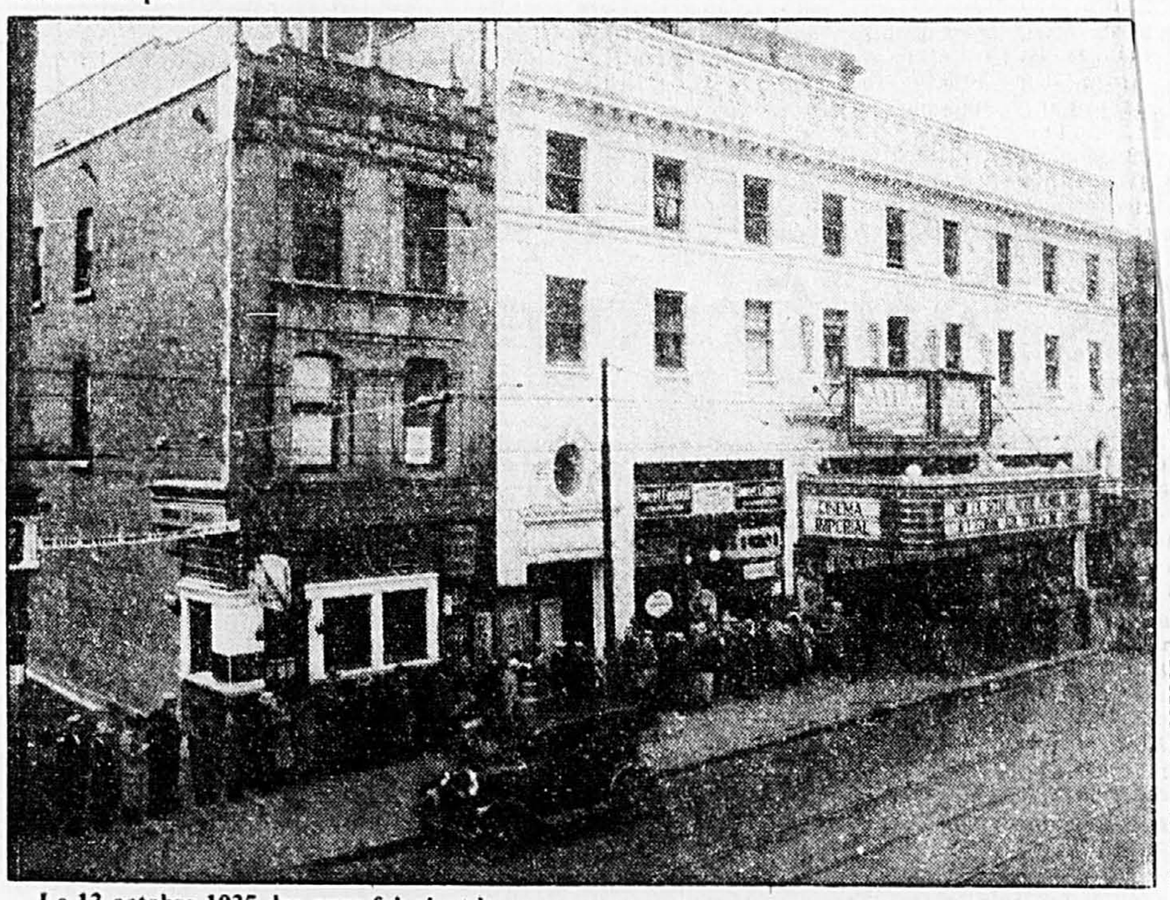
La musique attire également beaucoup de monde dans les années 40. Les mélomanes assistent aux Concerts symphoniques, au Chalet du Mont-Royal, au concert d'Oscar Strauss au stade Delorimier. Ils vont au stade Moison pour le Barbier de Séville ou La Bohème présentés par les Festivals de Montréal. Le Forum est également très fréquenté par les amateurs de grands spectacles.

La Comédie Canadienne

En 1958, le Théâtre Club oeuvre dans une petite salle de 225 places, sur de Maisonneuve et Saint-Marc. La troupe disparaît en 1965 après avoir joué deux saisons à la Comédie Canadienne, que la brasserie Dow confia à Gratien Gélinas en 1957 et qui était issue du Gayety et du Radio-Cité de Jean Grimaldi. La Comédie accueillit les grandes vedettes françaises et québécoises jusqu'à ce que Gélinas la cède au TNM en 1972.

Entre-temps, la Place des Arts avait été inaugurée en 1963 et servait de foyer aux Grands Ballets Canadiens, à l'OSM, à la Compagnie Jean Duceppe en 1973, à l'Opéra de Montréal en 1980. Le Théâtre de Quat'Sous avait surgit en 1963 rue Des Pins, le Patriote avait ouvert ses portes rue Sainte-Catherine, la Nouvelle Compagnie Théâtrale s'était installée au Théâtre Denise-Pelletier, dans l'Est.

La vie culturelle de Montréal avait commencé à battre au rythme d'aujourd'hui.



Photothèque LA PRESSE

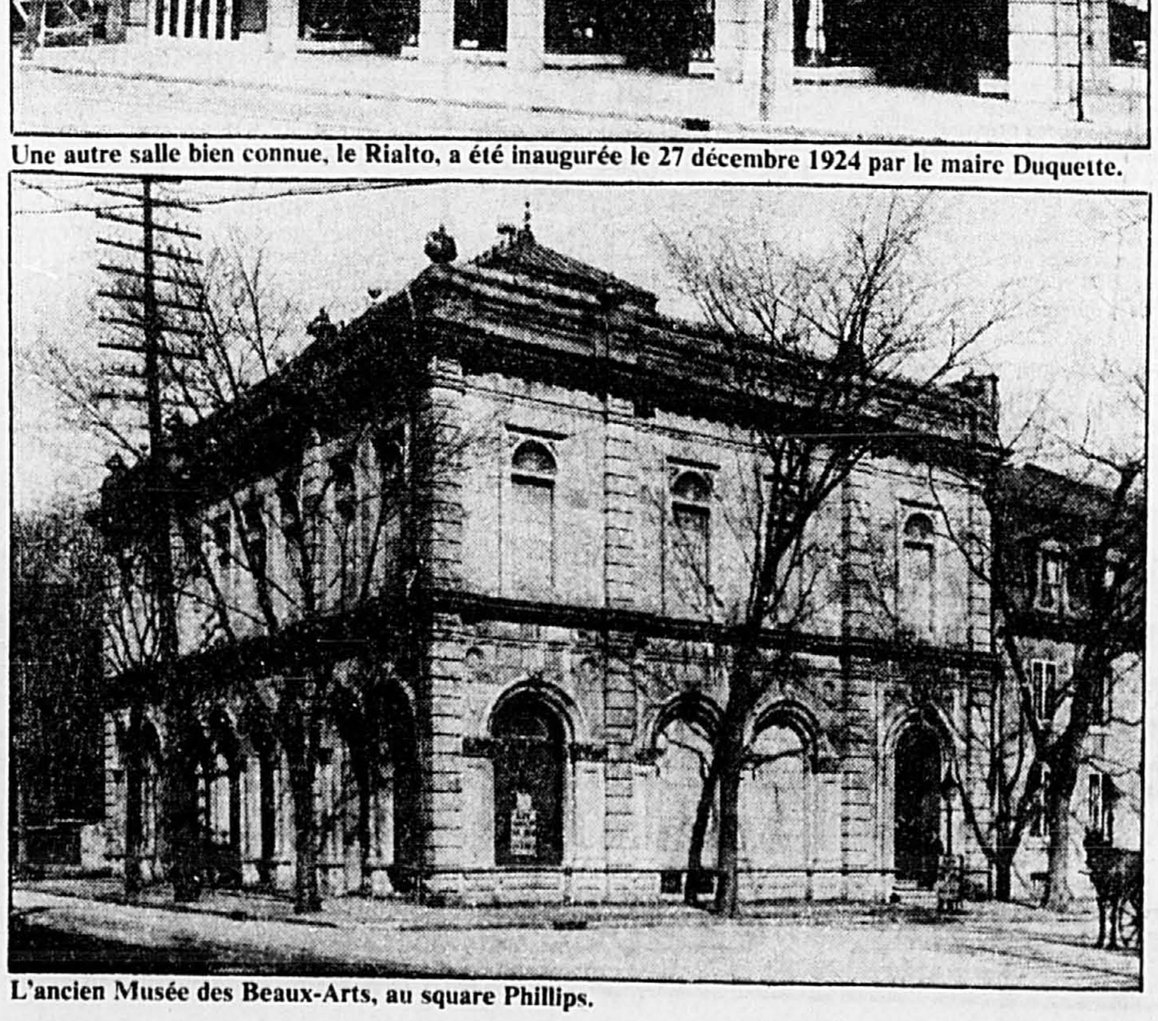
Le 13 octobre 1935, les gens faisaient la queue pour assister au spectacle sur scène *Revue beaux arts*, en plus du film *Aux portes de Paris*, que présentait le cinéma Imperial.

Photothèque LA PRESSE

Une autre salle bien connue, le Rialto, a été inaugurée le 27 décembre 1924 par le maire Duquette.

Photothèque LA PRESSE

Fondé en 1860 (ce fut le premier au Canada), le Musée des Beaux-Arts était sis au square Philips en 1877. L'actuel édifice de la rue Sherbrooke ne fut construit qu'en 1912.



L'ancien Musée des Beaux-Arts, au square Phillips.

Les richesses culturelles

L'ALBUM DE JACQUES VIGER

Pièce de collection d'une rare richesse

Ami aussi distingué des arts que des lettres, M. Jacques Viger leur a rendu un ingénieux hommage dans un magnifique album dont chaque feuillet est illustré par un souvenir, un paysage ou une figure chers au pays. Puisse-t-il continuer longtemps cette galerie de Canadiens célèbres, qui commence à nos premiers jours et qui ne finira jamais, nous l'espérons. — **A. de Puibusque** (*Répertoire national 1848*).

YVON LABERGE

Ce magnifique album dont parle M. de Puibusque, il est propriété de la Ville de Montréal depuis octobre 1943 et conservé précieusement à la Bibliothèque municipale de la rue Sherbrooke. Son titre, tout simplement : *Album de Jacques Viger*. M. Viger, on le sait sans doute, fut le premier maire de Montréal, de 1833 à 1836.

Ce n'est pas la première fois qu'il en est question dans nos pages. Dans son édition du 25 octobre 1943, LA PRESSE titre : « La Ville achète l'un des albums de Jacques Viger ». Le journaliste écrivait que « c'est un document historique de premier ordre. Il est surtout remarquable par les aquarelles et par les tableaux qu'il contient. On peut dire que tous les peintres un peu célèbres de l'époque (milieu du 19e siècle) y ont contribué. Ces oeuvres sont inconnues du public ; elles n'ont jamais été reproduites et les connaisseurs eux-mêmes les ignorent. Ainsi elles apporteront des documents précieux et importants à l'histoire artistique et à l'histoire proprement dite de notre province. »

Cet album, c'est un recueil d'aquarelles, d'autographes, de dessins, de gouaches, de gravures/lithogravures, d'huiles, de manuscrits et de montages.

Olivier Maurault, dans *Les cahiers des Dix* (no 9) publiés en 1944, le décrit ainsi : « Relié en cuir, dont les plats sont ornés en relief, protégé par un étui également en cuir, il porte, en lettres d'or, le titre : *Souvenirs Canadiens* (...) Apparemment Jacques Viger l'a commencé vers 1839 et l'a terminé en 1856. Il ne se contentait pas de le présenter, dans son salon, à un visiteur de passage en le priant d'y inscrire une pensée. Il le prêtait à ses amis, leur laissant le temps d'y écrire, d'y dessiner ou de peindre un sujet de leur choix. Parfois il y collait lui-même les contributions qu'on lui remettait. »

L'Album Jacques Viger contient 288 signatures d'hommes célèbres et quelque 300 oeuvres d'art.

À propos de ces signatures, Olivier Maurault écrivait : « Si l'on ne savait pas que Jacques Viger eût le sens des archives et la connaissance de leur valeur, on lui reprocherait d'avoir ainsi découpé, au bas de documents peut-être importants, ces précieuses signatures. Mieux vaut se dire que d'autres s'étaient rendus coupables d'un pareil vandalisme et qu'il s'est contenté de leur acheter leur butin — le mal une fois commis, et sans sa collaboration — ou qu'il a lui-même détaché ces signatures au bas de simples billets sans portée ou de documents déchirés et bons d'usages. Mais il y a là de si grands noms que l'on ne peut s'empêcher de frémir quand même. »

Ces grands noms, ce sont entre autres : les missionnaires Brébeuf (Joannes de) et Lalement (Gabriel) ; les étrangers de réputation au Canada tels que Chomedey (Paul de), Frontenac, Bourgeoys (Marguerite), Mance (Jeanne), Montcalm (marquis de) ; les Canadiens marquants tels que LeMoyne d'Iberville (Pierre), Jolliet (Louis) et LaFontaine (L.-H.).

Quant aux tableaux et dessins, notons ceux des deux Bercy, père et fils, de James Duncan, de Julia Cuthbert, des demoiselles Marie-Anne et Thérèse Malone, de Théophile Hamel et de James Pattison Cockburn.

L'Album Jacques Viger est conservé à la salle Gagnon de la Bibliothèque municipale, rue Sherbrooke. Il est sous scellé depuis deux ans, vu sa fragilité. Des travaux de restauration seront bientôt entrepris. Après quoi, le public pourra le consulter à nouveau pour son plus grand plaisir.

Montréal a eu son monument de Nelson avant la Barbade

En 1906, le gouvernement de la Barbade médusa tout le monde en émettant une série de timbres commémoratifs montrant un imposant monument élevé à la mémoire de l'amiral Nelson à Bridgetown, la capitale de cette île des Antilles. Les timbres portaient l'inscription forcément fallacieuse : « Premier monument élevé à la mémoire de Nelson, 1813 ».

Or, le monument qui se dresse à Montréal, à l'entrée de la place Jacques-Cartier, avait précédé d'au moins cinq ans celui de Bridgetown. Le gouvernement canadien a toujours omis de corriger l'information douteuse diffusée par les timbres de la Barbade.

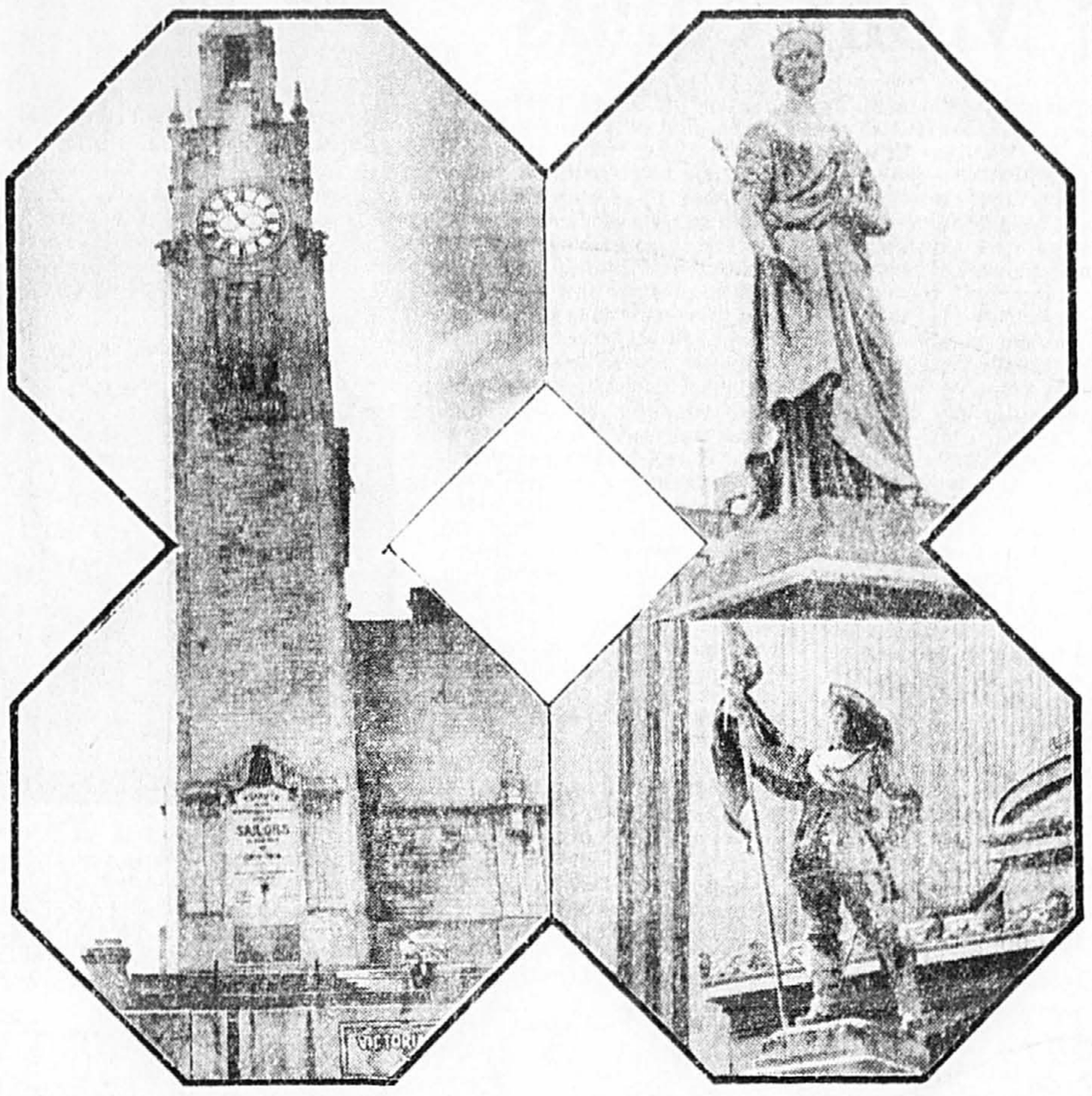
DENIS MASSE

Un soir de grand bal à l'Exchange Coffee House, angle Saint-Pierre et Saint-Paul, toute l'aristocratie anglaise de Montréal s'apprête à fêter la nouvelle année 1806 qui va débuter le surlendemain.

Soudain, un des invités arrive, un journal de New York à la main. La manchette consterne les Montréalais : la victoire de Trafalgar est acquise mais a coûté la vie à l'amiral Nelson. L'émoi est à son comble ; tandis que les hommes se réjouissent de la victoire, les femmes pleurent la perte de leur idole.

En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, la somme nécessaire est amassée parmi les invités pour ériger un monument à l'illustre disparu. Un architecte de Londres, Mitchell, est chargé d'en préparer les plans. Ce sera le plus ancien monument de Montréal.

Il s'agit principalement d'une colonne dorique de 50 pieds de hauteur et de cinq pieds de diamètre posée sur un piédestal de forme quadrangulaire de 10 pieds et demi de hauteur et sur laquelle, au sommet, se tient une statue de bronze représentant l'amiral. La statue n'a que 8 pieds de hauteur et paraît disproportionnée par rapport au monument qui la supporte.



C'est un monument célèbre qui attire à cause d'un certain caractère politique l'ire des nationalistes. Pendant la crise du le FLQ, la statue fut par mesure de précautions enlevée de son socle. On en profita pour la restaurer entièrement et, chose curieuse, elle ne reparut qu'à la faveur de la nuit.

L'un des monuments les plus imposants de Montréal tant par sa taille que par son emplacement élevé, est, certes, la croix du Mont-Royal.

Encore une fois, la philatélie est associée à l'histoire de ce monument car c'est grâce à un petit timbre qui se vendait 5 cents que le projet put être réalisé en 1924.

Depuis 50 ans, on cherchait le moyen de réaliser l'idée lancée par l'abbé Alexandre-Marie Deschamps à l'occasion d'un sermon prononcé le 24 juin 1874 lors des fêtes du 40e anniversaire de fondation de la Société Saint-Jean-Baptiste.

C'est finalement le notaire Victor Morin, président de la Société Saint-Jean-Baptiste d'alors, qui eut l'idée du timbre. Il représentait la contribution, si modeste soit-elle, de tous ceux qui voulaient voir s'élever une croix sur la métropole, en souvenir de celle que le Sieur de Maisonneuve avait plantée le 6 janvier 1644 en reconnaissance du « miracle » qui avait sauvé la colonie d'une inondation certaine.

Bientôt 100 000 écoliers de Montréal et des environs emboîtaient le pas, encouragés par 5 000 volontaires qui coordonnaient la campagne de la SSJB. La croix coûta $10 000.

Un Sulpicien, M. Pierre Dupaigne, en a fait les plans tandis que l'exécution du projet fut confiée aux architectes Gascon et Parent. La structure d'acier fut l'oeuvre de la compagnie Dominion Bridge et la maison J.-A. D'Amour en exécuta les travaux d'électricité.

La croix fut terminée en septembre 1924, quatre mois après le début des travaux, mais elle ne fut illuminée pour la première fois que la veille de Noël, ce que les Montréalais reçurent comme un cadeau magnifique.

La croix est constituée de 1 830 pièces de fer reliées ensemble par 6 376 rivets. Elle pèse 26 tonnes et a une hauteur de 100 pieds dont 40 pieds pour la base. L'envergure des bras hors-tout est de 32 pieds. Son emplacement est situé à 828 pieds au-dessus du niveau du fleuve et, par temps clair, la nuit, on peut la voir à 40 milles de distance.

La Tour de l'Horloge pour les rendez-vous galants

L'un des points de repère les plus célèbres de Montréal est la Tour de l'Horloge qui s'élève à l'extrémité du quai Victoria, dans le port de Montréal.

Le monument qui comporte à son sommet une horloge sur chacune de ses quatre faces, a été élevé par la Commission du Havre de Montréal, en 1919, à la mémoire des marins canadiens morts dans les combats navals. Chaque année, le jour de l'Armistice, des délégations de la Marine canadienne se réunissent au pied du pieux monument et lancent à la surface de l'onde des gerbes de fleurs.

Mais la vie des équipages de la marine marchande étant ce qu'elle est — l'adage ne parle-t-il pas d'une fille dans chaque port? —, c'est autour de cette Tour de l'Horloge que se tenaient les demoiselles de petite vertu avant les campagnes de moralité publique entreprises par un jeune avocat du nom de Jean Drapeau et d'un sbire du nom de Pacifique Plante.

Plus d'une centaine

Montréal possède une multitude de monuments dont certains sont très imposants et témoignent des talents exceptionnels de ses artistes sculpteurs. On en compte certainement plus d'une centaine dont les plus connus sont ceux de Chomedey de Maisonneuve se dressant au milieu de la place d'Armes ; de Louis Hippolyte Lafontaine, au coin sud-ouest du parc Lafontaine, en face de la Bibliothèque municipale ; de Jacques Cartier, dans le parc Saint-Henri ; de Dollard des Ormeaux, au coin nord-ouest du parc Lafontaine ; du marin Vauquelin, sur la place du même nom qui jouxte l'hôtel de ville ; de George-Étienne Cartier, dans le parc du Mont-Royal ; de John MacDonald, au centre de la place du Canada ; de la reine Victoria, face au Royal Victoria College ; du roi Édouard VII, au square Phillip ; de Wilfrid Laurier, au square Dominion, sans oublier l'obélisque des Pionniers, sur la place Royale.

La pierre des Irlandais

Mais le plus émouvant, à mon sens, est une simple pierre taillée grossièrement que les ouvriers de la construction du pont Victoria ont roulée à l'entrée du pont à la mémoire des quelque 14 000 Irlandais morts du typhus après avoir fui la famine qui sévissait dans leur pays.

Un maire de Montréal, John E. Mills, succomba à la terrible maladie, en 1847, en raison de son dévouement auprès des malades. Il eut d'imposantes obsèques civiques.

La pierre des Irlandais érigée par ceux qui survécurent, est chargée de ce lourd souvenir.

Photothèque LA PRESSE

(Texte intégral de la légende que publiait LA PRESSE dans son édition du 26 mai 1947.) — De magnifiques couronnes de fleurs ont renouvelé, samedi, l'hommage de la jeunesse aux défenseurs de Ville-Marie. On voit ci-dessus un groupe de personnalités, à la cérémonie qui s'est déroulée au pied du monument de Dollard. Première rangée, de gauche à droite : MM. MARCELIN TREMBLAY, qui agissait comme maître de cérémonie ; LÉOPOLD GAGNER, HENRI CHARBONNEAU, le R. P. LUIGI D'APOLLONIA, S.J., S. H. le maire CAMILLIEN HOUDE, MM. ARMAND GODIN, président général de l'A.C.J.C., ÉTIENNE BLANCHARD, P.S.S., le R. P. D.-A. GOBEIL, O.M.I. En arrière, le R. F. URBAIN, directeur de l'école Saint-Pierre-Claver, MM. SÉBASTIEN DELISLE, ROLAND JOLY, M. LEFEBVRE, MARCEL LAFAILLE, président de la Chambre de commerce des jeunes, FRANÇOIS DESMARAIS, gérant de la Palestre nationale, LORENZO FAVREAU, vice-président du Kiwanis Saint-Laurent, GUY MARCOTTE, président du comité régional de l'A.C.J.C., le notaire SYLVIO CHAGNON, HENRI BROUILLET et LÉOPOLD LAMONTAGNE, de la Société du bon parler français.

Les modes de déplacement

Quand le roulis bruyant des « p'tits chars » berçait les Montréalais

L'enfance de plusieurs Montréalais a été bercée par le roulis familier des « p'tits chars ». Lourds, lents à démarrer, grincheux et bruyants, ils avaient pourtant un charme que les autobus modernes n'arrivent pas à imiter. Encore en usage dans plusieurs grandes villes du monde, les tramways ont vécu 67 ans à Montréal, du 21 septembre 1892 au 30 août 1959, avant d'être évincés par l'autobus et, plus tard, le métro.

FLORIAN BERNARD

Toutefois, en 1884, à l'époque de la fondation de LA PRESSE, les tramways n'avaient pas encore fait leur apparition. Les Montréalais se déplaçaient encore dans des « cages » sur roues ou sur patins, selon la saison, tirées par des chevaux. Les archives du journal conservent quelques images de ces omnibus de la fin du 18e siècle. Les premiers avaient l'allure de beaux carrosses allongés, au bois verni, joliment enluminé de frises dorées, aux lettres fignolées de main d'artiste. Plus tard, ces omnibus prirent plutôt la forme de longs corbillards sombres, un peu sinistres d'allure...

Au début, les omnibus n'étaient pas chauffés durant l'hiver. La Montreal City Passenger Railway Company — ancêtre de la CTCUM — fournissait aux voyageurs de grandes pelisses de drap. On s'en recouvrait les genoux. Les plus riches voyageaient avec leur propre peau de buffle. Plus tard certains omnibus furent dotés de petites fournaises au charbon. Il fallait un employé supplémentaire pour alimenter cette fournaise. Et hue! Dia! Le lourd omnibus s'ébranlait avec sa cargaison de voyageurs, faisant crisser ses patins sur la neige durcie tandis que les jarrets des chevaux se raidissaient par la force de la traction.

C'est en novembre 1861 qu'apparut à Montréal le premier service de transport en commun, organisé par la Montreal City Passenger Railway. La population était alors de 91 169 âmes. Mais il fallut attendre 31 ans, soit jusqu'au 21 septembre 1892, pour voir apparaître le premier tramway électrique. Le premier véhicule avait été nommé le « Rocket » et portait le numéro 350. Il exigeait un équipage de quatre hommes : un opérateur, un préposé aux freins, un conducteur et un quatrième employé chargé de surveiller la perche. Vous vous souvenez de cette perche qui reliait les tramways aux fils aériens ? Elle oscillait dangereusement entre ciel et terre, souvent à côté du fil conducteur d'énergie. Très souvent le préposé à la perche devait descendre du tram pour replacer, au moyen d'une longue baguette fourchue, ce cordon ombilical d'acier faute duquel le tramway s'immobilisait.

Des tramways, il y en eut de toutes sortes à Montréal, depuis les véhicules sophistiqués construits par la Ottawa Car & Manufacturing jusqu'aux landeaux ouverts, destinés aux touristes, qui circulaient joyeusement durant l'été sur le circuit menant vers la montagne. Ces tramways-observatoires avaient été construits à Montréal par la Montreal Street Railway. Le premier fut mis en service à l'été de 1905.

Puis apparut le célèbre « Birney », du nom de son créateur, un ingénieur américain. C'était le premier tramway pouvant être conduit par un seul homme. Il possédait deux perches, une pour aller dans un sens et l'autre pour aller en sens inverse. Le conducteur n'avait qu'à se déplacer vers l'arrière où se trouvait une manette d'opération. À un certain moment, l'Amérique et l'Europe comptaient plus de 4 000 Birney en service.

Le premier circuit de tramway à Montréal passait par la rue Bleury, puis par l'avenue du Parc, filait sur la rue Mont-Royal jusqu'au terrain d'exposition, et enfin vers le sud, sur Saint-Laurent, puis vers l'est, rue Rachel, vers le sud, par Amherst, et enfin vers l'ouest, rue Craig, jusqu'au retour, rue Berri. Ouf ! Ce circuit complexe avait été imaginé pour desservir le plus grand nombre possible de clients.

Le tramway allait partout, même sur la montagne à une époque, où les voitures n'étaient pas tolérées, et il avait succédé au funiculaire qui, au tournant du siècle, permettait aux Montréalais d'atteindre le sommet du Mont-Royal par le versant ouest, à partir du chemin (et il portait bien son nom !) de la Côte-des-Neiges.

Il fallut 40 ans à l'autobus pour déclasser le tramway. Pourtant, dès 1919, un premier autobus avait fait son apparition dans les rues de Montréal. Il avait été affecté au circuit de la rue Bridge, alors en plein coeur de la métropole. Mais les Montréalais boudaient cette cage motorisée, lui préférant le pittoresque et la poésie des « p'tits chars » aux sièges de rotin et au bruit caractéristique.

C'est le tramway Papineau, numéro 3517, qui effectua le dernier circuit dans les rues de Montréal, le 30 août 1959. Il était conduit par le doyen des chauffeurs, M. Osias Desrosiers — 45 années de service à la Commission — aux côtés du surintendant de division, Robert Bertrand. À 4 heures et 12 minutes de l'après-midi, exactement, le tramway s'immobilisa pour la dernière fois. Toute une époque prenait fin.

Déjà, toutefois, des autobus modernes sillonnaient les rues de la métropole et quelque part, derrière les portes closes du comité exécutif, à l'hôtel de ville, on discutait d'un projet de métro... C'est un rêve qui se matérialisa à la veille de l'inauguration de l'exposition universelle de 1967. Une autre page d'histoire était tournée.

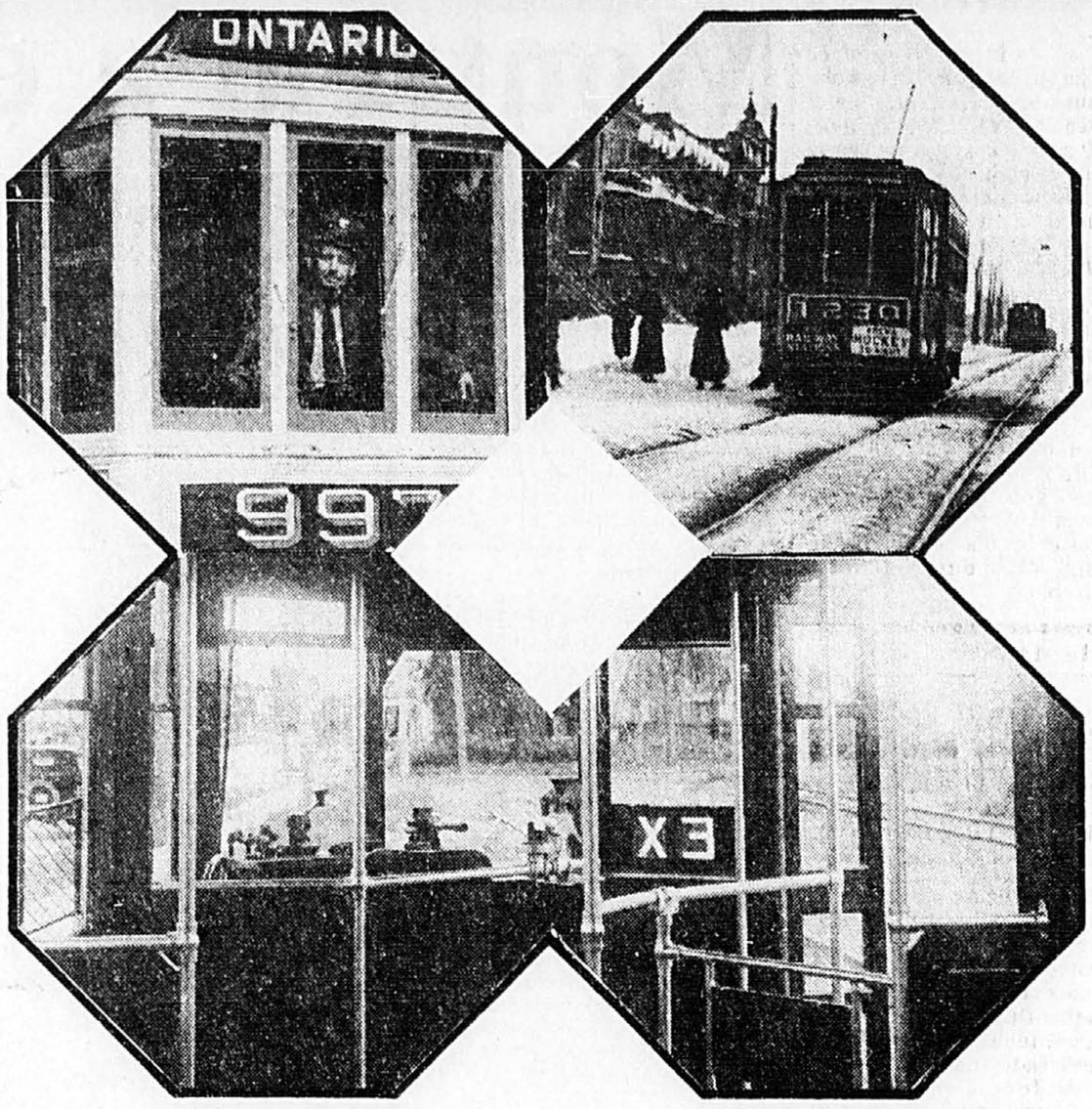
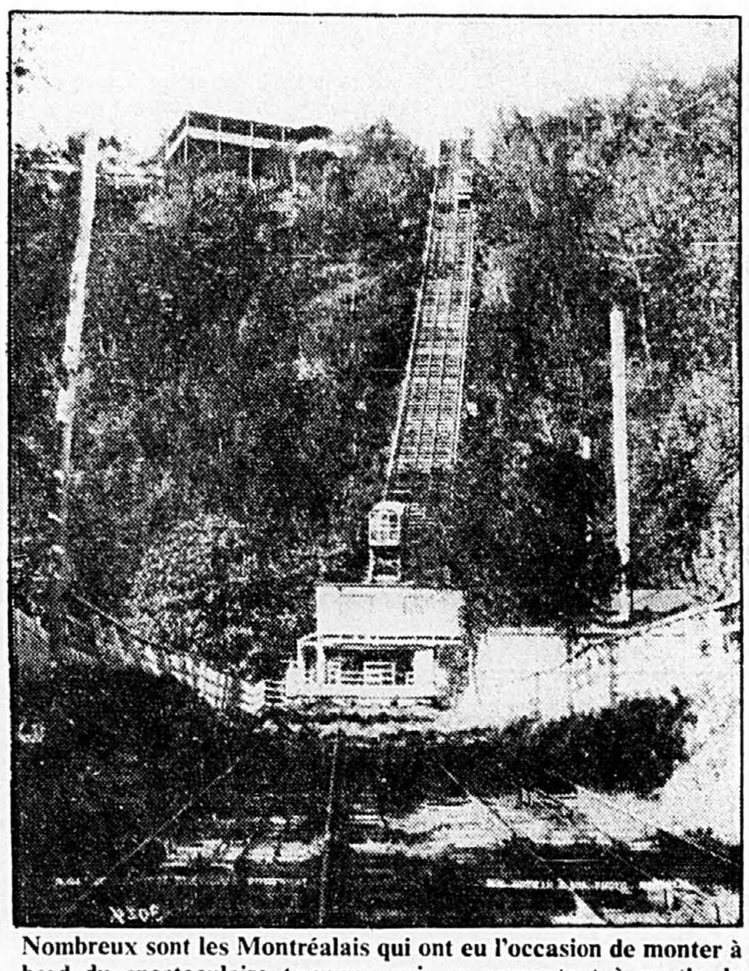


Photo Yves Beauchamp, LA PRESSE

L'hiver, le tramway 350 était chauffé par un poêle qu'il fallait surveiller continuellement. Auparavant, la compagnie fournissait des couvertures aux usagers qui montaient à bord des tramways non chauffés.



Nombreux sont les Montréalais qui ont eu l'occasion de monter à bord du spectaculaire tramway qui, en serpentant à partir de l'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Mont-Royal, transportaient péniblement ses passagers jusqu'au sommet de la montagne, en suivant sensiblement le même tracé que l'actuel boulevard Camillien-Houde, avec terminus à proximité du lac aux Castors. Autrefois, comme en témoigne cette photo datant plus ou moins de 1910, c'est au moyen d'un funiculaire, à partir du chemin de la Côte-des-Neiges, qu'on atteignait le sommet.

Ce n'est pas d'hier que les batailles se gagnent et se perdent dans le domaine du transport

Montréal est encore un lieu privilégié pour les sièges sociaux d'entreprises de transport au Canada mais elle ne peut plus être considérée comme la « plaque tournante » des transports au pays. Tout en demeurant avantagée par une situation géographique favorable et, à certains égards, par sa tradition industrielle, Montréal est de plus en plus confinée au rang de chef-lieu régional en ce qui a trait aux activités de transport proprement dites.

GILLES GAUTHIER

Les statistiques le démontrent brutalement. Sur le plan ferroviaire, Montréal se classe au cinquième rang des villes desservies par le Canadien Pacifique en ce qui a trait au nombre de tonnes de marchandises passant par sa cour de triage, venant après Toronto, en première place, Calgary, Winnipeg et Vancouver.

Dans le domaine de l'aviation, les statistiques les plus récentes (1981) démontrent que 97 446 décollages et atterrissages avaient lieu aux aéroports de Dorval et Mirabel, comparativement à 142 517 à Toronto. La Ville-Reine dominait aux chapitres des passagers, 13,4 millions par rapport à 7,3 millions, et des marchandises, 170,5 millions de kilos en regard de 100,9 millions à Montréal.

Mais ce n'est pas d'hier que les batailles se gagnent et se perdent dans ce secteur. Au 19e siècle, Montréal avait réussi à damer le pion à Québec en faisant progressivement porter la profondeur du chenal du Saint-Laurent, qui était de 3 mètres avant 1851, à 8,4 mètres en 1887, ce qui permit aux océaniques de se se rendre jusqu'à son port. Mais elle avait baissé pavillon devant New York quand elle tenta, au cours des vingt années précédant la Confédération, de devenir la métropole du nord-ouest du continent en essayant de s'accaparer le monopole du transport des céréales produites dans l'Ouest tant américain que canadien. Elle se rabattra après 1867 sur les grains des prairies canadiennes, tout en devenant la plaque tournante du transport des produits agricoles et de la forêt du Québec vers les villes de Nouvelle-Angleterre et d'une partie des Maritimes.

Avant la fin du siècle, la concentration des ressources combinées du transport maritime et du transport ferroviaire feront de Montréal une métropole industrielle, commerciale et bancaire qui transigera à l'échelle du continent. Des $112,8 millions de marchandises importées par le Canada en 1887, Montréal en reçut $44 millions, Toronto, $21 millions et Halifax, $5,4 millions. Pour les exportations, $29 millions sur $89,5 ont été expédiés à partir de Montréal, $5,3 millions à partir de Québec et $4,7 millions à partir d'Halifax.

Le matériel roulant ferroviaire

Tant le CP que le Grand Tronc, ancêtre du CN, ont dans le passé construit à Montréal des locomotives et des wagons, activités qu'ils ont abandonnées depuis. Le Grand Tronc installe ses ateliers à Pointe-Saint-Charles en 1857 et, en 1879, le nombre de ses employés à Montréal est de 2 105. Le CP construit sa première locomotive à son usine de la rue Delorimier, inaugurée en 1883. Il en fabriquera 1 000 à son usine Angus depuis son ouverture en 1904 jusqu'en 1921, date à partir de laquelle il se contentera d'en faire l'entretien. Cette usine construisit des wagons de passagers et, en 1912, avait une capacité de production de 30 wagons de marchandises par jour.

D'autres usines produiront du matériel ferroviaire, comme la Canadian Car And Foundry, la Montreal Locomotive Works ou la Canadian Steel Foundries. Aujourd'hui, il ne subsiste à peu près rien de cet empire montréalais de la construction ferroviaire.

Avant l'avènement de l'avion, le port, qui se situait au premier rang au pays (Vancouver le surpasse nettement aujourd'hui), accueillait les grands navires de passagers. En 1913, dix grandes lignes de paquebots y venaient régulièrement. Cette année-là, Montréal comptait 67 manufactures de voitures et de camions employant 2 700 personnes. On sait où se trouve de nos jours l'industrie canadienne de l'automobile.

Nécessité normale plutôt que « complot » ?

Cependant, même si les transports ont été fortement marqués par les tractations politiques dans l'histoire du Canada et du Québec (leurs gouvernements viennent d'« acheter » une usine d'hélicoptères qui sera installée à Mirabel), on ne peut expliquer seulement par de sombres complots le fait que Montréal ait perdu la place qu'elle occupait dans les transports.

Elle a déjà été, par exemple, la seule porte d'entrée des vols transatlantiques. Mais pouvait-elle en toute logique continuer d'exiger que les avions arrivant d'Europe s'arrêtent obligatoirement à Dorval avant de continuer leur route ?

Il ne faut pas oublier, avant tout, qu'alors que Montréal atteignait au siècle dernier un stade de développement avancé, l'Ouest canadien n'était à peu près rien et ne commencera à être exploité qu'avec la construction du chemin de fer dans les années 1880. En 1852, Kinmon Brothers établit à Montréal une usine de locomotives et McLean & Wright, une fabrique de wagons. Or, Vancouver doit sa naissance comme ville importante à l'arrivée du transcontinental du CP en 1885. Elle sera incorporée l'année suivante alors que Winnipeg ne l'avait été qu'en 1873. Il était normal que Montréal perde une part relative de son importance au fur et à mesure que le pays prenait forme et se développait.

Quant à savoir si Montréal ne devrait pas être mieux nantie qu'elle ne l'est maintenant, il appartient aux économistes et politicologues de fournir des éléments de réponse. Mais on ne peut s'étonner que le CP n'effectue pas à ses ateliers de Montréal l'entretien des locomotives qui servent au transport du blé des Prairies vers le Pacifique. Il est bien évident sur un autre plan que, sans la Voie maritime, le port de Montréal serait plus important qu'il ne l'est aujourd'hui. Mais pouvait-on limiter la taille de centaines de navires reliant la mer aux Grands Lacs dans le seul but de l'aider ?

L'actualité nous donne d'autres exemples de cet affaiblissement. Depuis le début de 1984, CP Air a déménagé à Toronto et Vancouver tous ses agents de bord qui résidaient à Montréal, et VIA Rail a transféré l'entretien de son transcontinental à Toronto. Il faut signaler par contre la place importante occupée par le port de Montréal pour la manutention des conteneurs, talonnant Baltimore, qui est au deuxième rang après New York sur la côte est.

De nombreux sièges sociaux d'entreprises de transport (CN, CP, VIA, Air Canada, March Shipping, CSL, etc.) sont situés à Montréal, souvent pour des raisons politiques. Mais son avenir « sur le terrain » demeure incertain.

Qu'il suffise de dire que 70 p. cent des travaux effectués au cours des prochaines années par les compagnies de chemin de fer, qui demeurent un bon élément d'évaluation du développement économique, le seront dans les quatre provinces de l'Ouest. Or, le CN prévoit investir au Canada $5,4 milliards de 1984 à 1988 et le CP, $6,7 milliards de 1983 à 1992. Que récoltera Montréal de ces vastes projets ? Sans doute des miettes.

Les modes de déplacement

POUR SE VENGER DES TARIFS EXORBITANTS DU GRAND TRONC

Louis-Adélard Sénécal mise sur... un pont de glace !

Il y a grande excitation ce matin sur les quais d'Hochelaga, entre les rues d'Iberville et Frontenac. Avant que la foule n'arrive, le gardien a tourné la page du calendrier sur cette nouvelle journée qui s'annonce comme une date mémorable : le samedi 31 janvier 1880. Le temps est clair ; il fait froid... à souhait.

Depuis les petites heures du matin, la foule n'a cessé de grossir. Au-delà du cercle des curieux, un groupe de notables se forme. Il y a là, autour du premier ministre de la province, l'honorable Adolphe Chapleau, tous les « gros bonnets » de la politique et des affaires. Les journalistes et les photographes sont à l'affût. À vrai dire, on flaire la catastrophe.

DENIS MASSE

Car l'événement que tout le monde attend n'est pas dénué de risques : un train tiré par une locomotive de 25 tonnes, va s'élancer sur la glace et tenter d'atteindre Longueuil, de l'autre côté du fleuve.

L'idée a germé dans l'esprit inventif de Louis-Adélard Sénécal, l'entreprenant Sénécal, ami de Chapleau, « son éminence grise », racontent ses adversaires libéraux. Depuis quelques années, Sénécal a investi une partie de sa fortune dans les chemins de fer ; il vient d'être nommé surintendant général du Chemin du Nord qui n'est nulle autre que l'importante société Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (Q.M.O. & O.), largement subventionnée par Québec.

Pour avoir un débouché sur Boston et New York, il lui faut traverser le fleuve. Mais le Grand Tronc, propriétaire du pont Victoria (construit depuis 20 ans), s'ingénie à lui mettre des bâtons dans les roues. On permet à Sénécal d'y faire rouler ses trains mais à un prix qui peut le mener droit à la faillite : $10 ou $12 du wagon.

Un pont de glace

Depuis quelques années, les habitants utilisent un « pont de glace », l'hiver, entre Montréal et Longueuil. Il n'en faut pas davantage à Sénécal pour imaginer d'y faire passer un train.

C'est ce train qui, tout à l'heure, va être inauguré en grandes pompes. Les invités montent dans deux voitures découvertes tirées par la locomotive « Pangman ». Celle-ci va foncer pleine vapeur à la vitesse de 20 milles à l'heure. Au milieu du trajet, l'on s'arrête pour donner aux photographes l'occasion de « tirer quelques portraits ». Le grand Notman est sur les lieux. Il fixera l'instant mémorable pour les historiens du futur. Des carrioles, sur la glace, escortent le convoi.

Longueuil est atteint au milieu des salves de fusils et des acclamations des habitants. Les invités entrent dans un hangar et sablent le champagne à l'invitation de Charles-Joseph Coursol, député de Montréal-Est à Ottawa, qui a aussi été maire de Montréal de 1871 à 1874.

Après les libations, chacun remonte dans les voitures et on refait le chemin vers Hochelaga. Le succès du train est assuré. Il sera mis en service l'après-midi même, le prix du passage étant fixé à 10 cents.

Liaisons avec la Nouvelle-Angleterre

Ce chemin de fer — probablement unique au monde — eut des échos dans la presse française et américaine. Il ouvrit de multiples débouchés. Transport de tout : charbon, bois, foin en provenance et à destination de la Nouvelle-Angleterre. Une compagnie américaine fait passer une ligne téléphonique attachée aux voies ferrées, de sorte que Longueuil est desservie par le téléphone, pendant les trois mois d'hiver, avant plusieurs grandes villes américaines.

Le service fonctionnera pendant quatre hivers et la ligne de chemin de fer finit par être acquise par le Canadien Pacifique. Celle-ci n'est pas d'humeur à alimenter la vieille querelle avec le Grand Tronc et met un terme aux aventures de Sénécal. Bien plus, le Canadien Pacifique se fait construire un pont bien à lui, dès 1886, entre Lachine et Caughnawaga.

Désigné longtemps sous le nom de « pont de Lachine », il est le deuxième à franchir le Saint-Laurent, 26 ans après la naissance du grand pont Victoria qui, à la même époque, allait subir une métamorphose capitale.

26 ponts autour de l'île

Les communications entre l'île de Montréal et la terre ferme (ou avec l'autre île, sa voisine du nord) ont continuellement aiguillonné l'esprit d'entreprise des Montréalais et façonné l'essor prodigieux de la métropole.

Depuis le milieu du XIXe siècle jusqu'à aujourd'hui (le dernier pont n'a pas huit ans), les insulaires n'ont pas cessé de jeter des ponts entre eux et le reste du monde. Aujourd'hui, cette île de 197 milles carrés est reliée au continent par pas moins de 26 ponts dont huit servent exclusivement au trafic ferroviaire. Un seul, le pont Victoria, a une double fonction.

Le plus ancien de tous date de 1847. Connu d'abord sous le nom de l'entrepreneur qui se chargea des travaux, Lachapelle, il reliait Cartierville à L'Abord-à-Plouffe, dans l'île Jésus. L'ancienne structure n'existe plus, ayant été remplacée en 1930 par le pont actuel de Cartierville.

Mais ce pont, ce sera de la « petite bière » à côté du mastodonte que l'on s'apprête à construire en 1854. Sa construction, relevant d'un défi gigantesque à l'époque, nécessitera cinq ans de travaux. Ce sera le premier pont à franchir le Saint-Laurent mais en réalité ce ne sera qu'un long tunnel de métal servant essentiellement au transport sur rail. C'est seulement en 1898 que le pont Victoria sera refait et deviendra ce qu'il est aujourd'hui, au huitième rang pour la circulation automobile journalière.

Le rail est roi

Le rail est roi à cette époque et, pendant toute la seconde moitié du XIXe siècle, tous les ponts construits autour de l'île auront une vocation ferroviaire.

Pendant deux siècles, Montréal ne sera accessible que par les voies d'eau qui entourent l'île. Au cours du troisième siècle, un réseau important de ponts ferroviaires aura surgi mais la navigation maritime suppléera encore longtemps aux communications essentielles, aussi bien avec l'étranger qu'avec Québec, New York, le Richelieu, l'Outaouais.

Pour les liaisons plus rapprochées, il y a des bacs et des ferry-boats partout autour de l'île. Les générations actuelles ont oublié qu'il y a 50 ans à peine, c'est en bateau qu'il fallait se rendre à l'île Sainte-Hélène, atteindre Longueuil et Boucherville. À cette époque, l'hiver est une saison privilégiée ; les ponts de glace facilitent grandement les communications.

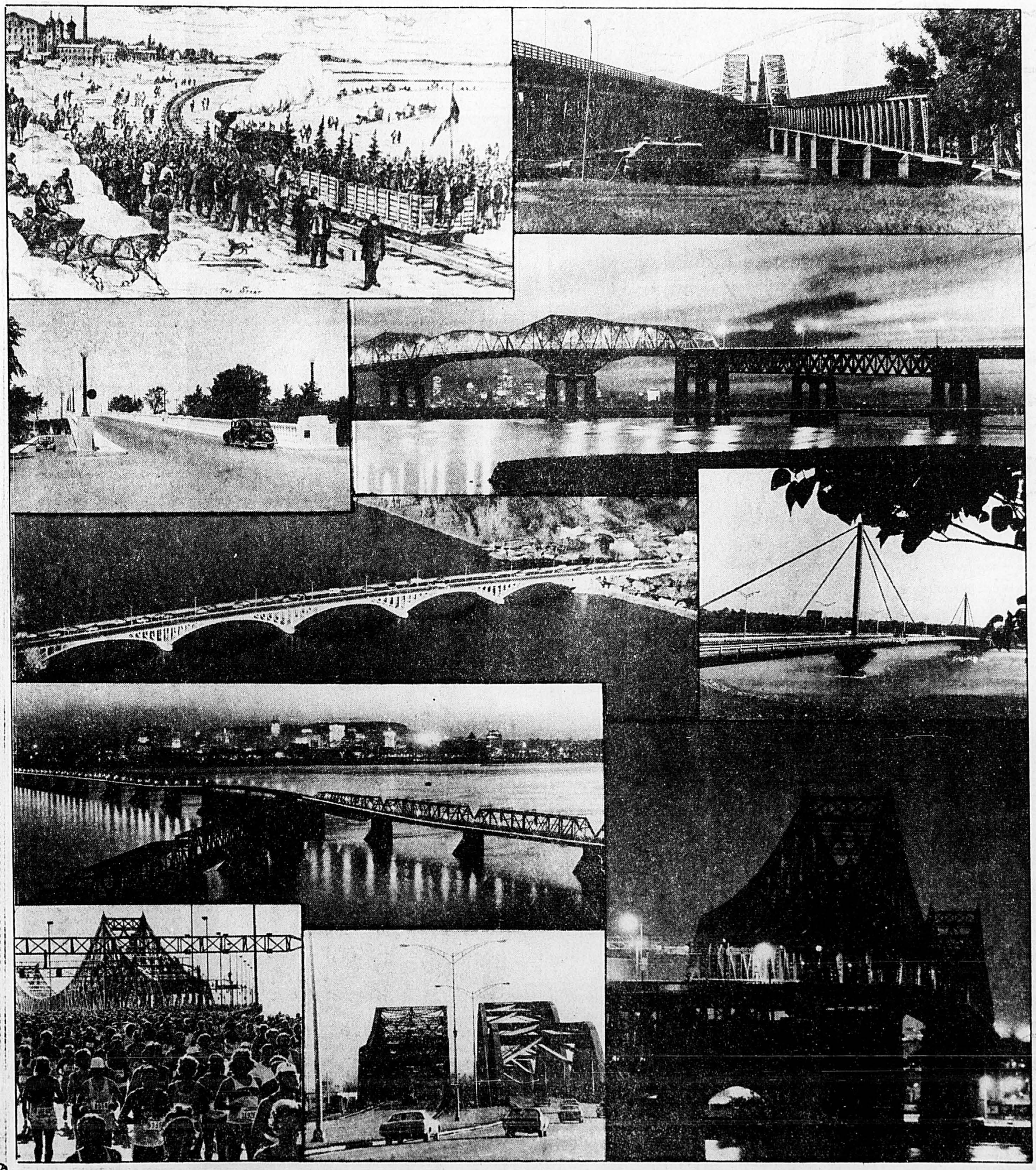
L'ère de l'automobile fait proliférer les ponts

Le phénomène des ponts routiers démarre en 1930 alors que le fleuve Saint-Laurent est franchi par le pont Jacques-Cartier et que deux ponts sont jetés sur la rivière des Prairies, à Cartierville et à Ahuntsic.

Cette éclosion de ponts correspond à l'ère de l'automobile où l'Amérique est maintenant entrée de plain-pied. Au cours de cette décennie, six nouveaux ponts sont construits. La Seconde Guerre mondiale ralentit ensuite cette poussée.

Il faudra attendre les années 60 avant d'assister à la véritable prolifération des ponts. Depuis les derniers vingt ans, neuf autres ponts ont été ajoutés.

Mais, plus l'on construit des ponts, plus il en faut. Pour reprendre un mot d'un haut fonctionnaire du ministère des Transports, la solution la plus simple serait de « paver le fleuve ».



Photothèque LA PRESSE

La vie quotidienne

Les marchés de Montréal : une histoire presque aussi vieille que la ville elle-même

Comme les Halles furent en leur temps le ventre de Paris, ainsi en fut-il des marchés publics de Montréal. Aussi loin qu'on peut remonter dans l'histoire de la Nouvelle-France, il y avait des marchés publics. Mais pas comme on les connaît aujourd'hui.

YVON LABERGE

Le premier marché public fut tenu à Montréal par Samuel de Champlain et n'avait rien d'un « marché du ventre ». Il avait lieu sur la place Royale, où s'élève aujourd'hui la Maison de la Douane, occupée par Agriculture Canada. Les Indiens venaient y faire le commerce des fourrures. En fait, il s'agissait plutôt de comptoirs. De tels comptoirs eurent lieu de 1611 à 1635.

Pour trouver le premier vrai marché public de Montréal, plus précisément de Ville-Marie, il faut remonter à 1657. Lui aussi se tenait sur la place Royale, alors appelée place du Marché. En 1676, on décréta qu'il se tiendrait deux fois la semaine, soit le mardi et le vendredi.

Comme aujourd'hui, les cultivateurs s'y rendaient tôt le matin mais en repartaient au plus tard à 11 h. Pour permettre à la population d'y faire provision sans problème, un édit fut proclamé pour interdire aux hôteliers et aux marchands de s'y approvisionner avant 8 h le matin durant la saison d'été et avant 9 h l'hiver.

Cette première place du Marché, apprend-on dans un document du Service de la gestion immobilière de la Ville de Montréal, responsable des marchés publics en territoire montréalais, servait à d'autres fins. Selon l'historien E.-Z. Massicotte, « c'est là que les gentilshommes pouvaient mettre flamberge au vent (se battre) ; c'est là que les huissiers, au son du tambour ou de la trompette, lisaient les arrêts, édits et ordonnances, puis les affichaient ; c'est là, enfin, que les criminels subissaient les châtiments auxquels le juge bailli les avaient condamnés. »

La place Jacques-Cartier

La population de Ville-Marie croissant, la place du Marché ne suffisait plus à la demande et on commença à réclamer un autre marché public plus spacieux. Il fallut attendre plus de 100 ans, jusqu'à ce que la place du Marché soit détruite par le feu en 1803.

C'est alors qu'on construisit, sur le site actuel de la place Jacques-Cartier, un marché qu'on baptisa du nom de Marché neuf. On voulut lui donner des airs plus respectables, mais l'argent manqua. On dut se contenter d'ériger des étaux temporaires qui restèrent debout jusqu'en 1846. Il y eut marché public à la place Jacques-Cartier jusqu'en 1964.

En 1845, on entreprit la construction du marché Bonsecours, inauguré en janvier 1847. Ce nouveau marché devait servir à la fois d'hôtel de ville, de salle de réception, de bureaux aux services municipaux avec, au rez-de-chaussée et en sous-sol, un marché public ouvert à la semaine. Après l'incendie du Parlement du Canada en 1849, lequel était alors situé à Montréal, les Chambres se réunirent à deux ou trois reprises dans la salle de l'hôtel de ville qui n'était pas encore terminée.

Le marché Bonsecours ferma définitivement ses portes en 1964, après avoir connu plusieurs incendies qui perturbèrent ses activités. Il accueille encore aujourd'hui certains services municipaux montréalais.

Cinq sur 30 ont survécu

Des 30 marchés publics qui ont vu le jour à Montréal, seulement cinq existent aujourd'hui : les marchés Atwater, Maisonneuve, Jean-Talon, Saint-Jacques et le Marché Central. Certains des premiers marchés étaient en quelque sorte les stations services de leur temps : les chevaux, seul moyen de locomotion, y trouvaient foin et grain.

On trouvait de tels marchés à la place Jacques-Cartier de 1803 à 1894 ; à la place d'Armes, de 1803 à 1813 ; à l'actuel square Victoria, de 1813 à 1894 ; sur le quadrilatère formé des rues Collège, Williams, Inspecteur et Forges, de 1865 à 1941.

D'autres se consacraient aux produits de la mer. Il y en eut trois : l'un à la place d'Youville, de 1823 à 1910 ; un deuxième rue de la Friponne, de 1910 à 1955 ; et le dernier à l'intersection des Commissaires et de la place Jacques-Cartier.

Le premier marché privé

Le premier marché privé à voir le jour à Montréal ouvrit en 1829 sous le nom de Marché Près-de-Ville, nom donné par Paul LeMoyne de Maricourt au domaine qu'il avait acquis en 1693 d'un colon nommé Jean Des Roches. Ce domaine, s'il existait encore aujourd'hui, serait compris dans un quadrilatère formé des rues Graig, Ontario, Saint-Georges et Côté.

Une partie de ce vaste domaine, longeant la rue Vitré au nord (aujourd'hui rue Viger), entre les rues Chenneville et Côté, fut constituée en marché « public » privé. Il ferma en 1839, vraisemblablement à cause de sa proximité avec les marchés Saint-Laurent et Neuf (place Jacques-Cartier). On pouvait y acheter des produits maraîchers de toutes sortes.

Donc, aujourd'hui, ne subsistent que les grands marchés Atwater, Jean-Talon, Saint-Jacques (l'été seulement), Central et Maisonneuve. Ils sont abondamment fréquentés et on y retrouve encore, dans une certaine mesure, l'esprit qui devait animer les premiers marchés de Montréal. Le marché Atwater a été inauguré en 1933, le marché Jean-Talon la même année, le marché Saint-Jacques en 1934 (jusqu'en 1960 et depuis 1982) et le marché Maisonneuve en 1914. Ce dernier fut fermé de 1967 à 1980, année de sa réouverture aux maraîchers. La plus grande partie des produits disponibles dans les marchés publics nous vient encore de la ceinture verte de Montréal, mais on y trouve également des produits importés.

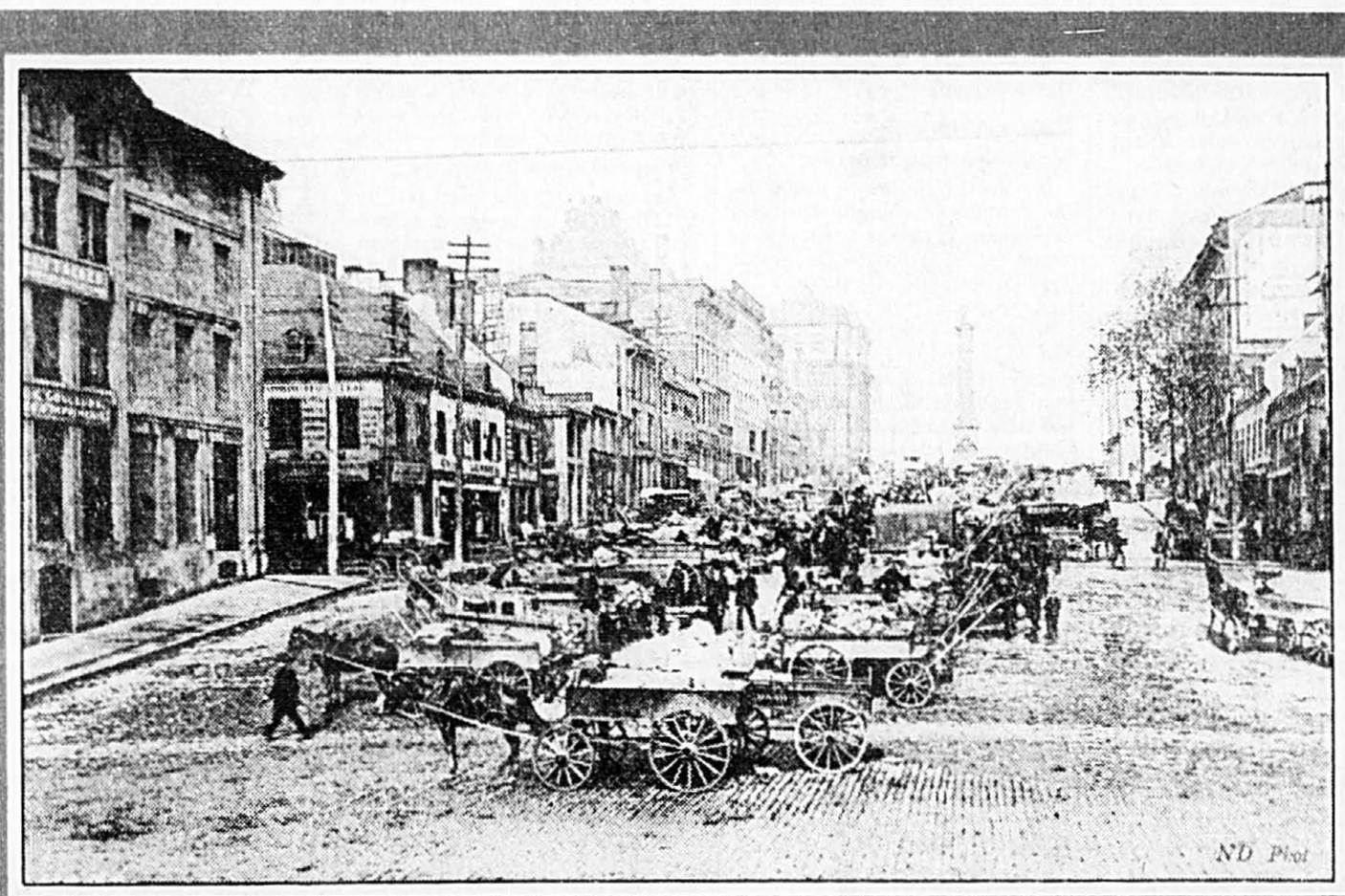
Certains grands marchés sont disparus au cours des années. C'est le cas notamment du marché Saint-Laurent, qui siégeait dans un magnifique édifice du boulevard Saint-Laurent, près Saint-Dominique et Charlotte. Construit en 1933, l'immeuble fut démoli en 1963.

Il y eut le marché Saint-Jean-Baptiste, à l'angle de la rue Rachel et du boulevard Saint-Laurent, qui connut de belles heures de 1933 à 1966 avant de tomber sous le pic du démolisseur.

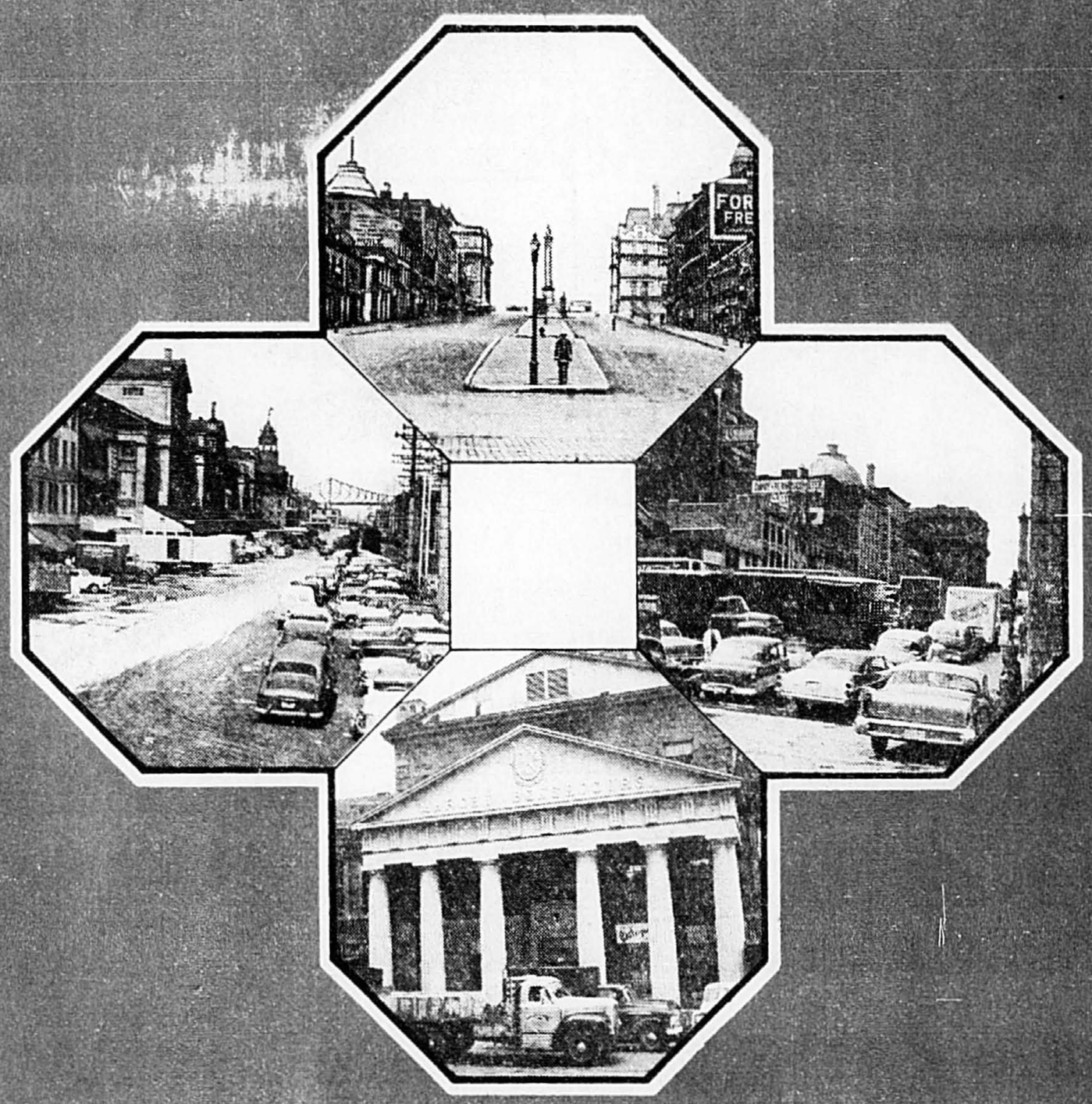
Le marché Saint-Anne, construit à la place d'Youville en 1850 par l'architecte Georges Browne, fut démoli en 1901. Il était une copie du premier marché Sainte-Anne qui servit de Parlement du Canada de 1844 à 1849, jusqu'à sa destruction par un incendie.

Les habitants de l'Est de la ville, en plus du marché Maisonneuve, pouvait compter, à une époque, sur le marché Papineau, aménagé entre les rues Craig (Saint-Antoine) et la Gauchetière, le marché Hochelaga et le marché de l'Est. Le marché Papineau, construit en 1844, fut détruit par l'incendie de 1852 qui ravagea le quart de la ville. Il fut reconstruit en 1861 et fermé en 1888.

Depuis quatre ans, les Montréalais ont repris goût aux marchés publics, tellement que les autorités municipales, en plus d'ouvrir plusieurs marchés de quartiers, on décidé de rénover les trois grands : Atwater, Jean-Talon et Maisonneuve. En saison, ces marchés abondent en produits maraîchers, alors qu'au printemps ils se parent du coloris des milliers de fleurs qu'on y offre.

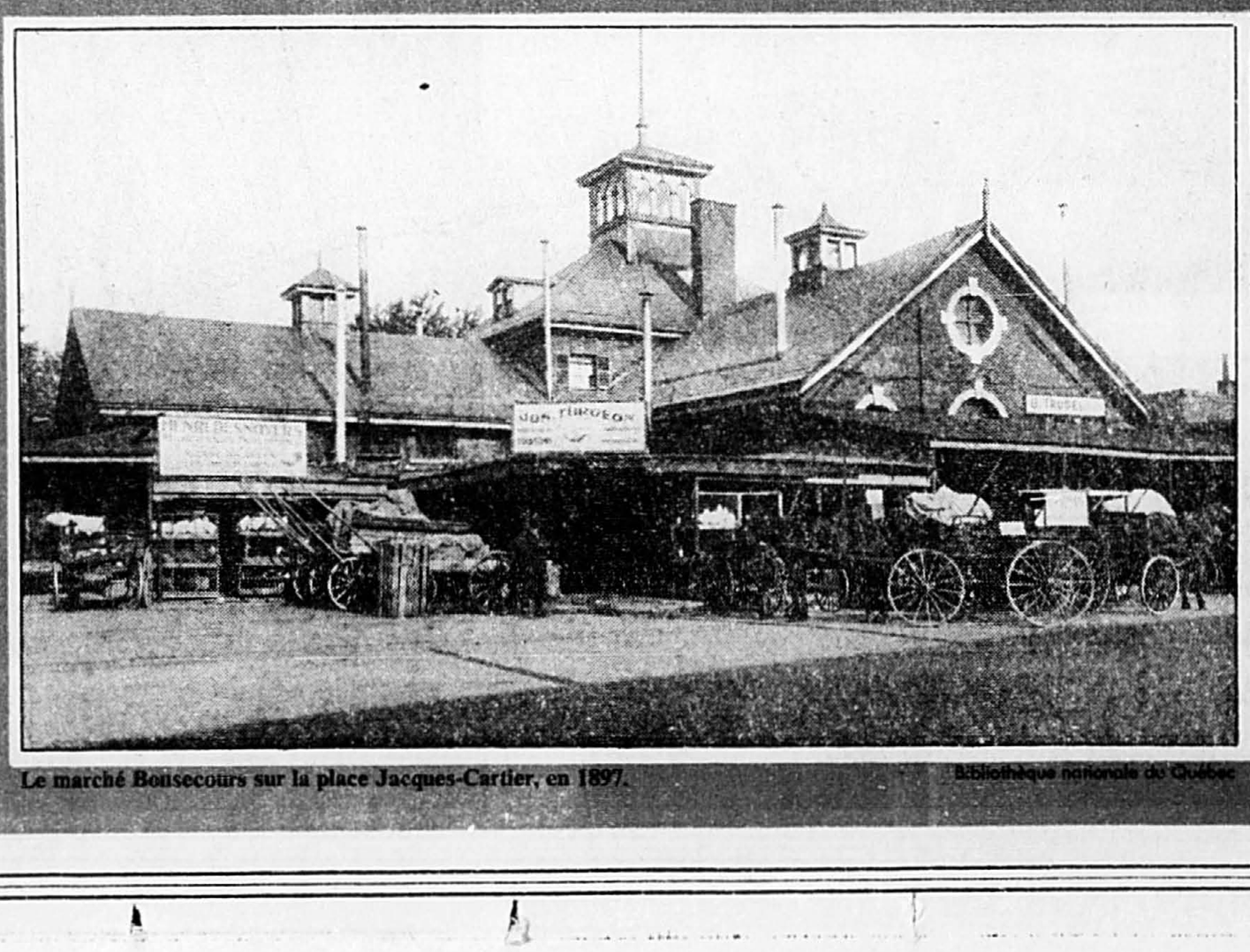


L'ancien marché Saint-Jacques, au début du 20e siècle. Archives de la Ville de Montréal



Photothèque LA PRESSE

Le marché Bonsecours était tellement populaire à l'été de 1947 qu'il y avait des embouteillages dans les environs.



Le marché Bonsecours sur la place Jacques-Cartier, en 1897. Bibliothèque nationale du Québec

Photothèque LA PRESSE

Les cultivateurs qui se rendaient au marché Bonsecours n'avaient pas peur d'empiler les fruits et les légumes.

La vie quotidienne

Gertrude craignait le Chinois...

(suite de la page D1)

munauté urbaine de Montréal, l'histoire est maintenant écrite. Sauf pour l'annexion de Pointe-aux-Trembles en 1982, toutes et chacune des 28 municipalités-membres ont conservé tous leurs pouvoirs au sein du Conseil de la Communauté. Le partage des compétences entre le niveau local et communautaire reconnait cette autonomie des corporations pour se confier à la Communauté que les juridictions qui dépassent les frontières d'une seule collectivité. Les communautés se voulaient un concept mixte de restructuration, de mise en commun de services et de répartition équitable de coûts collectifs. À l'époque de leur création, les auteurs parlaient de «formule de structuration souple» (1), de «formule d'organisation et de gestion des agglomérations» (2). Par rapport à la distribution des pouvoirs, on définissait la communauté tantôt comme «une recentralisation de compétences décentralisées» (3), tantôt comme «un moyen terme entre l'intégration complète des municipalités concernées et le maintien d'un statu quo dépassé (...)» (4).

Mais c'est peut-être auprès des élus eux-mêmes qu'il faut chercher une définition. La réforme de la Communauté urbaine de Montréal en 1982 a donné l'occasion à toutes les parties en cause de se pencher sur la nature de ce palier supralocal et de tenter de le cerner.

À ce sujet, je présentais au ministre des Affaires municipales d'alors, M. Guy Tardif, ma position:

> «Après dix années d'existence, la Communauté urbaine de Montréal ne saurait être définie de façon simpliste, comme étant uniquement une entité administrative pour certains services municipaux mis en commun par les municipalités membres.
>
> Au contraire, c'est plutôt un organisme complexe qui a vu le jour par décision politique, afin de prendre en charge, de façon obligatoire, certains services assumés par les municipalités afin d'assurer une meilleure coordination et une unité de services ainsi que d'atteindre une meilleure justice sociale et fiscale.
>
> Ces compétences obligatoires ont en fait donné naissance à un organisme politique ou plutôt, pour être bien précis, un organisme politico-administratif». (5)

L'organisation de la CUM

La Communauté est administrée par un conseil et un comité exécutif. Le conseil est composé de 86 membres comprenant le président du comité exécutif, le maire et les conseillers de la Ville de Montréal ainsi que le maire de chacune des autres municipalités de la Communauté. Pour être adoptées, les décisions du conseil requièrent une double majorité et les membres du conseil ont une voix pour chaque tranche de 1 000 résidents de leur territoire et dans le cas de la Ville de Montréal, les voix totales sont réparties également entre les membres représentant cette municipalité.

Le comité exécutif, quant à lui, est composé de six représentants de la Ville de Montréal et de six représentants des autres municipalités en plus du président du comité exécutif qui est élu par le conseil parmi ses membres.

Depuis les modifications apportées à la Loi de la Communauté urbaine de Montréal en 1982, cinq commissions permanentes du conseil ont été mises sur pied dans les domaines de l'aménagement, de l'environnement, de l'évaluation et des finances, de la sécurité publique et du transport en commun. Ces commissions ont pour mandat d'étudier les grands enjeux de la Communauté dans leur domaine respectif et de faire rapport au conseil à ce sujet.

Cette description des mécanismes décisionnels en place à la Communauté urbaine de Montréal illustre d'une façon particulière une des caractéristiques des gouvernements régionaux. En effet, la notion de consensus est essentielle au fonctionnement politique de ces organisations et elle se reflète dans les décisions qui sont prises et les projets qui sont mis de l'avant. Plus particulièrement, le fonctionnement des commissions illustre le caractère démocratique qui teinte le fonctionnement d'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal. En somme, la Communauté est une démocratie municipale bien vivante.

(1) *Annuaire du Québec*, 1971, partie 1, p. 19.
(2) *Ibid.*, p. 17.
(3) *Ibid.*, p. 17.
(4) (1970) 11 *Cahiers de Droit* 333, p. 334 (Kenniff et Houde)
(5) Mémoire du président du comité exécutif de la CUM, Monsieur Pierre Des Marais II, au ministre des Affaires municipales, Monsieur Guy Tardif, *La réforme de la loi de la CUM*, p. 18.

Gertrude Pontbriand se rappelle de sa première bouchée de *Corn Flakes* comme si c'était hier : « Papa en avait acheté une boite en allant chercher sa PRESSE à l'épicerie Bois. Maman avait servi les céréales avec des fraises et du lait. J'avais trouvé ça terriblement mauvais ! Je n'en ai jamais mangé depuis et je me rappelle encore du goût. »

PAUL ROY

Ça se passait dans les années 10, rue Adam, entre Aird et Bennett, dans le quartier Maisonneuve. Un quartier qui, au dire de tante Gertrude, était encore à cette époque un gros village où tout le monde se connaissait.

Un quartier qui venait d'ailleurs à peine d'être annexé à Montréal. Au nord de la rue Adam, de Aird à Létourneux, c'étaient des champs vagues jusqu'à la rue Sherbrooke.

« Une année, se souvient tante Gertrude, le cirque Barnum and Bailey s'y était installé. Les éléphants venaient boire dans notre cour. »

Tante Gertrude, qui a vécu 21 ans dans Maisonneuve, de l'âge de 2 ans à 23 ans, se souvient toujours de l'église Saint-Nom-de-Jésus, de l'école Saint-Clément, de Viauville Hardware, de la boucherie Daragon, de la pharmacie Cousineau...

« Ce n'était pas un marché aux puces comme les pharmacies d'aujourd'hui. Il y avait des remèdes puis des choses de pharmacie, par exemple, du savon *cuticura*, pour la peau. Il coûtait 15¢. »

Il y avait le magasin général Bénard, « comme chez Dupuis, mais en plus petit ». On y vendait du fil, des aiguilles, de la cretonne, du tissus à la verge, des gants, des sacoches, on y vendait de tout. « Une assez grosse bâtisse, se rappelle tante Gertrude, comme un magasin général de campagne. »

Le beurre d'arachide en vrac

À l'épicerie Bois, on achetait en vrac : « On achetait des pruneaux en vrac, des bonbons en vrac, de la farine, des biscuits, du beurre d'arachide en vrac. Le thé, le café, les petits pois, les pois à soupe, ils vendaient ça à la livre. Et les bananes, à la rame. Une rame, c'étaient sept ou huit bananes. Ça coutait 10¢. »

L'épicerie appartenait à Jos Bois, « un homme extraordinaire qui avait gagné durement sa vie », se rappelle tante Gertrude.

Ce qu'on n'achetait pas dans les commerces du coin, « surtout la lingerie », on le faisait venir par le catalogue d'Eaton. « Je me rappelle d'un oncle assez scrupuleux qui arrachait du catalogue les pages des hommes en combinaison et des femmes en brassière ! »

Il y avait aussi des restaurants : celui de Mme Wakefield et de sa fille, Jane, « des anglophones mais qui parlaient français ». Chez Mme Wakefield, on allait manger un cornet à 1¢ ou boire une bouteille de *ginger ale* ou de *cream soda*. « On disait *crème sodée*. »

« Le *Coke* commençait à cette époque-là. Mais c'était bien défendu d'en boire chez nous parce que papa disait que c'était pas bon pour les reins. »

Les travailleurs qui vouiaient manger un vrai repas ou les amoureux qui revenaient d'une sortie allaient plutôt chez Minenanogis, un Syrien. « Il y avait des tables rondes avec des chaises en métal et une broche tournée dans le milieu : c'était beau. »

On y servait du pâté chinois, de la saucisse, du blé d'Inde en épis, des *banana split*, des *sundae*. « Quand papa, pour notre fête, nous amenait manger une crème à la glace à 5¢, je te dis qu'on se faisait une toilette pas pour rire ! »

Photo Jean-Yves Létourneau, LA PRESSE
Gertrude Pontbriand

Pas de tavernes dans le quartier Maisonneuve. « Mgr Chaumont était bien contre. Mais dans Viauville, à côté, il y en avait une sur le coin de Vimont et Notre-Dame. Les employés de la Vickers, en sortant, s'en allaient directement à la taverne. C'étaient des Anglais d'Angleterre ; papa les appelait les « p'tits casques ». »

Antonin, le père de tante Gertrude, était agent d'assurance. Un col blanc qui faisait laver et empeser ses chemises chez le Chinois. « Je n'y suis jamais entrée, j'avais bien trop peur ! Il avait des couettes sur le dos et une calotte noire. Aux enfants qui allaient chercher le lavage, il donnait une noix chinoise. Moi, j'accompagnais Fernand Roy, un ami de la famille. Je restais dans la porte pour que le Chinois m'aperçoive et me donne une noix. Je me rappelle que la vapeur sortait par le haut de sa porte. C'était épouvantable. Je m'imaginais qu'en arrière, il faisait bouillir les enfants ! »

Le pain, le lait, la glace, les fruits et légumes, c'étaient des marchands ambulants qui les apportaient par la ruelle. « Je me souviens d'un Italien, un vrai ténor, qui annonçait ses fraises et ses framboises sur l'air de « Ô Sole Mio »...

Au début des années 30, la famille Pontbriand déménage dans le Nord de la ville, rue Saint-Denis, près de Guizot. Un beau quartier, mais pour tante Gertrude, ce ne sera jamais comme « son » quartier Maisonneuve.

Le premier dimanche, en sortant de la messe, j'ai dit à maman : « Retournons dans Maisonneuve ! »

la Baie

Vous connaissez les vêtements pur coton Hardware?

Oui. Alors, vous savez que la Boutique 317 de la Baie est un des meilleurs endroits pour vous les procurer!
Non. Dans ce cas, il vous faut connaître leurs confortables tissus de pur coton, leurs textures, leurs coupes, leurs superbes couleurs et, bien sûr, leurs incroyables bas prix... à la Baie!
Surtout, hâtez-vous de venir voir notre choix!

Pantalons légers. 3 modèles dont un avec poche à glissière. Couleurs variées. Tailles 28 à 36.
19,99 ch.

Chemises à manches courtes. Différentes coupes; détails mode. Tons unis ou motifs. Tailles P.M.G.
14,99 ch.

Shorts. Poches avant et arrière; passants de ceinture ou attache sur le côté. Plusieurs couleurs. Tailles 28 à 36.
19,99 ch.

Tee-shirts mode. Certains modèles avec empiècements. Choix de couleurs. Tailles P.M.G.
9,99 ch.

Achats en magasin seulement. Boutique 317. En vigueur jusqu'au 23 juin.

317

la VENTE pop bat son plein!

la Baie — VISA — MasterCard

• Centre-ville Montréal, lun. à mer., 10h à 18h; jeu. et ven., 10h à 21h; sam., 9h à 17h
• Succursales, lun. à mer., 9h30 à 18h; jeu. et ven., 9h30 à 21h; sam., 9h à 17h

• Centre-ville Montréal 281-4422 • Boulevard 728-4571 • Dorval 631-6741 • Centre Rockland 739-5521
• Centre Laval 688-8970 • Place Versailles 354-8470 • Place Vertu 332-4550 • Promenades St-Bruno 653-4455

La vie quotidienne

Les « faux-culs »...1888

L'influence du style empire...1912

L'influence de l'art nouveau...1901

La mode, reflet des civilisations

C'est l'homme et non la femme qui a découvert les plaisirs et l'importance des beaux vêtements. À travers les siècles, c'est à lui qu'étaient destinées les belles parures, les panaches, les coquillages, les pierreries. Cela lui permettait d'afficher au grand jour sa supériorité de chef face aux autres hommes et sa supériorité de mâle face aux femmes.

INGRID SAUMART

Il ne faut pas oublier que c'est le « sexe fort » qui, le premier, a fait usage de parfums, de fourrures, de bijoux, de dentelles, de tissus somptueux et même de perruques, confirmant ainsi sa supériorité et laissant à la femme les vêtements dits « de séduction ». Jusqu'à la Révolution française, on considérait les vêtements comme le baromètre des fortunes ; ils faisaient d'ailleurs partie des biens au même titre que les terres, les châteaux ou l'argenterie qu'on léguait de génération en génération. Les vêtements étaient le reflet des classes sociales et de l'importance de la hiérarchie de la société de l'époque.

Avec l'évolution de la société, le vêtement a non seulement subi des transformations, mais il a franchi la barrière des sexes : les femmes se sont appropriées les bijoux, fourrures, parfums, elles ont emprunté à l'homme le droit de porter le pantalon jusqu'à ce que, au début des années 80, on en arrive à faire des vêtements unisexes.

Fin du XIXe siècle

L'expansion rapide de l'économie, à la fin du 19e siècle, est grandement responsable de l'évolution de la mode. C'est autour de 1870 que la crinoline disparut de la garde-robe féminine (elle devait réapparaître en 1950) alors que la « tournure » et les « faux-culs » connurent une grande popularité. C'était l'époque des corsets serrés qui mettaient en valeur une partie de l'anatomie féminine qui avait été cachée depuis l'époque napoléonienne. On rehausse donc les seins, et les décolletés pointus sont de mise. C'est également l'époque des ombrelles et des éventails, et les femmes qui avaient mis de côté les crinolines les remplacent par des jupons qu'elles portent en superpositions.

C'est l'arrivée de l'art nouveau, à la fin du siècle, qui fait évoluer encore une fois la mode. Les lignes fluides de cette expression artistique se traduisent évidemment dans les vêtements, ce qui ne fait qu'augmenter la diversité des styles et contribue à la confusion. Le théâtre, les cabarets connaissent une grande popularité, et ces événements mondains font naître une profusion de styles qui connaît son apogée lors de l'exposition universelle de Paris en 1900.

Notre siècle

Le début du 20e siècle n'apporte pas grands changements dans le monde de la mode, qui continue dans la lignée des styles déjà consacrés. C'est finalement le confort qui aura raison : venues d'Amérique, les jupes plus courtes commencent à se porter en Angleterre et remplacent les jupes très étroites et moulantes qui obligaient jusqu'alors les femmes à marcher en trottinant. Mais ce n'est que vers la fin de la deuxième décennie qu'elles sont adoptées en France. L'Amérique les avait mises « à la mode » parce que l'évolution du Nouveau-Monde et son industrialisation étaient si rapides qu'il devenait impensable aux femmes de continuer à porter des jupes longues.

D'autant plus que la Première Guerre mondiale allait provoquer des changements radicaux dans la mode. Les vêtements des hommes deviennent plus stricts, plus simples, presque des uniformes. À cette même époque, les femmes découvrent le monde du travail, elles qui sont devenues la seule main-d'oeuvre disponible pour remplacer les hommes partis au front. Elles découvrent également le besoin d'avoir des vêtements pratiques et confortables pendant qu'elles acquièrent une certaine indépendance économique et une liberté nouvelle.

C'est à cette époque que naît le culte de la simplicité dans la mode. Les bouleversements apportés par la guerre et les activités des femmes au travail sont tels que les créateurs laissent tomber les « falbalas » et créent des robes et des tailleurs d'une simplicité incroyable. Les femmes plus riches et les moins bien nanties portent toutes les mêmes styles. Ce fut à partir de cette époque que le vêtement ne permit plus de déterminer la classe sociale de celle qui le portait.

Les femmes, dans les années 20, découvrent le plaisir de porter le pantalon jusqu'alors réservé aux hommes. Chanel révolutionne le monde de la haute couture avec ses vêtements décontractés, pantalons et jupes, les coupes à la garçonne qu'elle avait mises à la mode et que les femmes « adoptaient » pour montrer leur indépendance.

La vedette de l'époque, et symbole de la grâce féminine, s'appelait Greta Garbo : poitrine plate, épaules larges, hanches minces et longues jambes ont fait d'elle la femme modèle des années 20. Il fallut un autre conflit, la Deuxième Guerre mondiale, pour révolutionner une fois de plus le monde de la mode. C'est Christian Dior qui arrive avec son « new look », une collection de vêtements ultra-féminins qui voulaient sans doute faire oublier les restrictions et les misères de la guerre.

Paris, Londres et Florence deviennent les axes importants de la mode et influencent l'Amérique. Les journaux de mode diffusent les bonnes nouvelles, la télévision sort le monde entier de son isolement. L'excédent du pouvoir d'achat des années 60 est responsable de transformations radicales. On découvre en même temps, ou presque, Elvis, les Beatles, James Bond, les satellites, les boutiques de prêt-à-porter. C'est la commercialisation sous toutes ses formes qui règne en maître sur le monde.

La révolution des années 80, dans la mode, c'est aux créateurs japonais que nous la devons. Ils sont arrivés sur le marché international avec des collections qui ne ressemblaient à rien de connu : des vêtements qui tenaient presque plus des haillons que de la création vestimentaire. Des vêtements amples, informes, sombres, qui faisaient concurrence au « bon chic, bon genre » de la majorité des créateurs de mode.

1884

(Les photos sont tirées de « Fashion through Fashion Plates », de Doris Langley Moore, édité par Ward Lock Limite.)

Montréal à l'époque de la charrette...

Un débat houleux a animé l'hôtel de ville le soir du 19 juillet 1947. Par un vote serré de 43 contre 39, le conseil municipal a accordé un sursis aux 802 vendeurs de pommes frites qui sillonnaient Montréal avec leurs petites roulottes.

ANDRÉ NOËL et LAURIE ZACK
Collaboration spéciale

Le conseiller Camille Côté prit leur défense, faisant valoir leurs « services appréciables en offrant aux ouvriers des usines et des manufactures des aliments qui leur sont nécessaires pour mener leur travail à bonne fin ».

De son côté, le conseiller Delisle dénonça « l'empoisonnement des travailleurs par ces vendeurs de *chips* qui touchent les rênes de leurs chevaux et alors servent des frites ». Le conseiller Bulloch clôtura le débat par une dure dénonciation de cette « plaie des marchands ambulants de frites ».

Partie intégrante de la vie Montréalaise

Les marchands ambulants et leurs charrettes colorées ont toujours été une partie intégrante de la vie montréalaise. Au début du 19e siècle, la place Royale était le centre de toutes les voitures tirées par les chevaux. Des étables furent construites dans tous les squares importants : place Jacques-Cartier, square Dalhousie, place d'Armes.

Chaque jour, des marchands faisaient reculer leurs charrettes dans le fleuve pour prendre livraison du bois de chauffage sur les radeaux qui descendaient de Beauharnois et Chateauguay. Le chargement d'un plein radeau de bois, l'équivalent de sept ou huit cordes, coûtait de $4 à $9.

Au cours du dernier siècle, les marchands de bois se sont convertis au charbon, qu'il vendaient soit au sac, soit en tonneau. Vers 1900, presque chaque maison avait son carré de charbon dans la cave avec une ouverture pratiquée dans le mur, afin que le vendeur puisse pelleter et envoyer le charbon directement au sous-sol. Les résidents des étages supérieurs, eux, entreposaient le charbon dans les hangars de l'arrière.

Il y avait aussi le « fondeur de cuillères ». Celui-ci se promenait de porte en porte pour réparer poêles et ustensiles. C'était un artisan très spécialisé. Non seulement devait-il réparer les ustensiles brisés, mais il devait aussi s'assurer qu'ils ne pesaient pas plus qu'avant, car ils servaient de poids dans les balances domestiques.

«Tiquenne à la tire »

Certains marchands ambulants étaient très populaires, particulièrement chez les enfants. C'était le cas des vendeurs de crème glacée, souvent des Italiens, qui trônaient sur leur voiture surmontée d'un énorme baril entouré de glace. Pour un sou, les enfants pouvaient acheter un « cocotier ». Il fallait ensuite rincer le contenant dans un seau pour les prochains clients. Ceux qui avaient mis cinq cents de côté pouvaient acheter un « verre de crème », ou de la « liche glace », comme on l'appelait alors.

« Tiquenne à la tire » était un célèbre vendeur de tire faite à base de cassonade blanche. Chaque matin, il quittait son domicile de Sainte-Cunégonde, où il avait fabriqué sa tire, et se dirigeait vers le square Chaboilly, près des rues Notre-Dame et Sainte-Cécile. Chaque jeune client caressait sa pièce de monnaie dans l'attente de celui qui allait le régaler.

Des charrettes étaient chauffées

Les voitures de fruits et légumes frappaient la vue. Construites comme de petites maisons, elles avaient à l'intérieur une chaudière de charbon afin d'empêcher les denrées de geler, l'hiver. Leur toit était couvert de boîtes de carton vides où étaient tracé en gros lettrage le nom de la compagnie : « L'Oie bleue », « La Fête royale », « Rêve de Californie », etc..

Les laitiers, eux, écrivaient les noms sur la couverture de leur cheval. Ce dernier devait d'ailleurs recevoir une éducation bien spéciale. Il devait en effet trottiner juste à la bonne vitesse jusqu'au prochain arrêt, afin de suivre son propriétaire qui livrait les bouteilles de lait de porte en porte. Bien des Montréalais se souviennent encore des cônes allongés de glace sortant de leurs pintes de lait gelées, lors des froids matins de décembre ou de janvier.

D'autres marchands vendaient des fèves au lard. Leurs voitures brunes et vernies stimulaient les mauvaises langues, qui les comparaient à des cercueils.

Même des huîtres

La compagnie Henry Gatehouse, elle, était pourvoyeuse de bonne chère, offrant entre autres des huîtres. Certaines de ses charrettes, qui se transformaient en traineaux l'hiver, comportaient aussi des jeux.

Les brasseries Molson, Dow et Labatt avaient leurs voitures de bière. Quant aux déménageurs, ils attelaient quatre chevaux à chacune de leurs charrettes, par ailleurs munies de crics, de cordes et d'appareils de levage.

Des permis municipaux contrôlaient cette myriade de commerces ambulants. En émettant ses premiers permis en 1917, l'Hôtel de ville voulait à la fois équilibrer ses budgets et empêcher une explosion d'entreprises de la rue.

En 1947, il fallait payer $50 pour obtenir un permis de livraison de lait, et $10 pour la crème glacée. Le relevé de 1957 permit d'identifier 384 laitiers, 106 marchands de glace, sept vendeurs de foin et 111 autres commerçants ambulants.

Le meilleur témoin du déclin de cette petite industrie est sans conteste les statistiques sur le nombre de chevaux. De 16 584 qu'ils étaient en 1918, ils n'étaient plus que 158 en 1956.

La vie quotidienne

Les femmes sur le marché du travail

Le travail des femmes n'est pas un phénomène nouveau. Les femmes ont toujours travaillé, avec ou sans salaire, à l'intérieur ou à l'extérieur du foyer. Mais l'évolution de la participation des femmes à la main-d'oeuvre salariée constitue un processus lent et graduel, ponctué par des moments de rupture.

MARIE-ANNE SAUVÉ
Collaboration spéciale

L'arrivée des femmes sur le marché du travail salarié s'explique d'abord par des besoins financiers, puis par le désir de participer à la société de consommation, et enfin par la redéfinition du statut et du rôle des femmes dans la société au cours des années 1970.

À partir des années 1920, et avec l'avènement de l'économie de consommation et le développement technologique qui amènent de nouveaux besoins, les idées au sujet du travail rémunéré des femmes commencent à changer. Renforcées par une famille en mutation et par un nouvel individualisme, de nouvelles pressions pour quitter la maison émergent chez les Montréalaises. Mais ces pressions sont différentes pour chaque femme (selon la classe sociale, le groupe tethnique, etc.) et inégales dans les années 1930 et 1940, se développant au cours des années 1950, éclatant à la fin des années 1970-80.

Pendant la Première Guerre mondiale et au cours des années 1920, la situation des femmes au sein de la main-d'oeuvre est paradoxale. Elles intègrent le marché du travail salarié en plus grand nombre, mais celui-ci devient plus divisé, hiérarchisé-double standard pour les hommes et les femmes.

Mais la division sexuelle du travail qui limite les femmes dans les années 1920, les protège pendant les années de la crise. Les idées qui confinent les femmes aux emplois inférieurs leur garantissent du travail face aux hommes; leur statut de main-d'oeuvre à bon marché et leurs salaires marginaux assurent alors leur survie et celle de leur famille. Et plutôt que de ramener les femmes au foyer, la crise solidifie leur position en tant que travailleuses.

La Seconde Guerre mondiale entraîne une augmentation des effectifs de la population active féminine. Toutefois, nous ne devons pas accorder trop d'importance à cet événement imprévisible. Car en 1939, les femmes ont déjà commencé à modifier leur modèle de travail. Le point tournant dans l'évolution de la participation féminine à la main-d'oeuvre salariée se situe plutôt dans l'après-guerre.

En fait, dans les années 1950, on assiste à l'avènement de la société de consommation et à une croissance des besoins économiques de la famille, qu'un salaire supplémentaire peut remplir. De nouvelles idées réussissent à réconcilier les intérêts divergents et concurrents du foyer et du travail féminin. Par contre, pour la majorité des Montréalaises le travail rémunéré est toujours en fonction des besoins de la famille, et l'ensemble des travailleuses se trouvent dans des ghettos d'emploi féminins. Par rapport aux années 1950, la position des femmes dans l'emploi a peu changé dans les années 1960-1970. Toutefois, les années 1950 «préparent» les changements importants qui se produisent au niveau du travail des femmes et de leurs rôles dans la famille et la société, à la fin des années 1970.

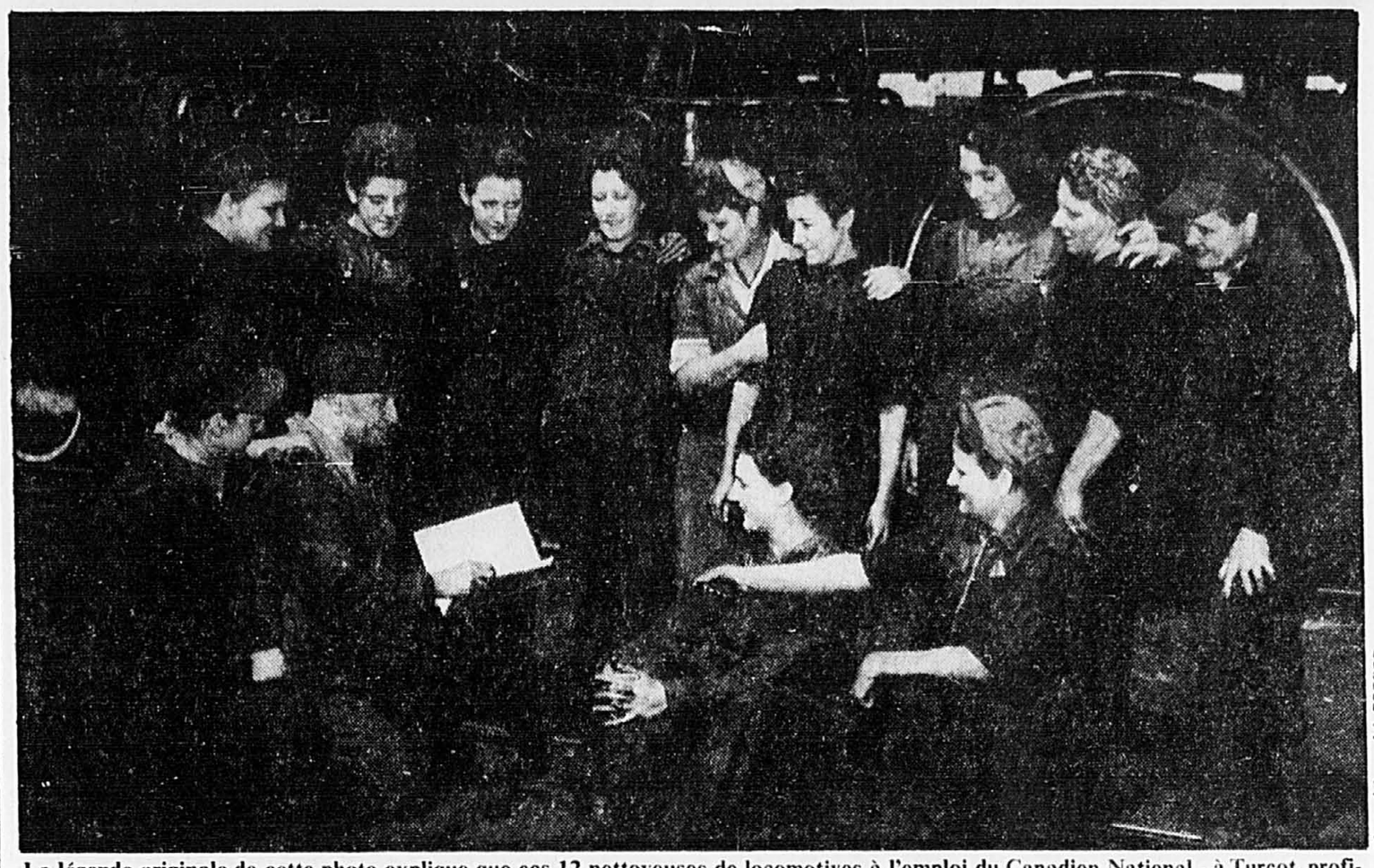
Ce n'est qu'à la fin des années 1970 et au début des années 1980 que de nouveaux modèles de travail apparaissent lentement. La participation féminine n'est plus dépendante des variations de l'économie, ni des déterminants du cycle de vie (tels le mariage, le veuvage, l'élevage des enfants, etc). Le besoin de deux revenus traverse toutes les classes sociales. Les femmes intègrent graduellement les secteurs d'emploi traditionnellement masculins et une nouvelle mentalité émerge lentement face au travail féminin. Pour la majorité des Montréalaises, ce qui fut d'abord un salaire d'appoint s'est transformé en nécessité économique.

La tendance de la longue durée de l'intégration des femmes à la main-d'oeuvre dérive des changements au niveau de la famille, ainsi que des nouvelles attentes de relations personnelles et d'accomplissement personnel qui accompagnent la vie moderne.

Mais ce n'est que difficilement et graduellement que les femmes réussissent à faire valoir leur plein droit au travail rémunéré. Ces cent dernières années, le travail des femmes à l'extérieur du foyer est passé du phénomène condamnable bien que temporaire, à une réalité sinon souhaitable du moins acceptée et qu'il importe de promouvoir.

Dans les années 1980, les idées traditionnalistes ne peuvent changer les conditions économiques et sociales qui ont amené les femmes sur le marché du travail salarié, et qui ont transformé leur perception d'elles-mêmes. Un retour aux modèles du passé s'avère impossible pour l'ensemble des Québécoises et des Montréalaises.

SOURCES:
Le Collectif Clio. L'histoire des femmes au Québec, depuis quatre siècles. Montréal, Éd. Quinze. 1982, 521 p.
Terry Copp. Classe ouvrière et pauvreté. Les conditions de vie des travailleurs montréalais, 1897-1929. Montréal, Boréal Express, 1978. 213 p.
Marie Lavigne et Jennifer Stoddart. «Ouvrières et travailleuses montréalaises, 1900-1940», dans Travailleuses et féministes, les femmes dans la société québécoise. Montréal, Boréal Express, 1983. PP. 99-113



Photothèque LA PRESSE

La légende originale de cette photo explique que ces 12 nettoyeuses de locomotives à l'emploi du Canadien National , à Turcot, profitent de quelques minutes de détente à l'heure du déjeuner pour faire leur demande de « bons de la victoire ». On précise qu'elles accomplissent avec succès un travail qui était autrefois l'apanage exclusif des hommes.

Les femmes ont énormément contribué à l'effort de guerre

Pour l'ensemble des Québécoises, les efforts et les sacrifices de la guerre ont signifié un rôle plus important et des responsabilités plus grandes dans les affaires de la province. La contribution des femmes à l'effort de guerre canadien s'est

MARIE-ANNE SAUVÉ
Collaboration spéciale

avérée extrêmement importante, que ce soit au sein de leurs familles, dans les organismes de bénévolat, dans l'emploi civil ou dans les forces armées.

Le front domestique

Dès le début des hostilités, le gouvernement canadien est amené à considérer comme essentielle la participation des ménagères à la consolidation de l'économie de guerre. Car elles déterminent le niveau de consommation en effectuant entre 80 et 85 p. cent des achats de détail.

Devant une hausse anormale et rapide du coût de la vie, les autorités gouvernementales embrigadent les femmes dans une lutte contre l'inflation. On leur suggère d'acheter des bons de la Victoire et d'empêcher la hausse des prix en limitant les achats. Dans cette optique, en septembre 1939, l'État crée la Commission des prix et du commerce en temps de guerre.

De plus, par le biais de la publicité, le gouvernement fédéral invite les femmes à l'économie et à la conservation domestique. Ces mesures se révèlent rapidement insuffisantes pour répondre aux besoins de la production de guerre. Alors il instaure l'Office national de récupération des déchets domestiques, et lance une campagne de sensibilisation pour convaincre les Canadiennes de fournir ce nouvel effort.

En temps de guerre, plusieurs denrées sont introuvables. Les femmes doivent donc s'accommoder des produits disponibles sur le marché. Et lorsque des produits de base se font rares, l'État prend des mesures pour en prévenir la pénurie, afin que personne ne soit privé d'aliments essentiels. Il instaure le système de rationnement par coupons.

Chaque individu possède son propre carnet de coupons de rationnement, en échange desquels il peut se procurer les produits rationnés. À condition de les payer, car les coupons n'ont pas de valeur monétaire; ils ne font que garantir à chaque personne la quantité à laquelle elle a droit. Un carnet contient des coupons pour une durée de 10 à 40 semaines. Chaque timbre correspond à un produit spécifique; une date d'utilisation est inscrite sous chacun d'eux.

Règle générale, la population se plaint peu des restrictions imposées par le rationnement alimentaire. Toutefois, l'existence d'un marché noir indique une certaine forme de protestation populaire.

Le bénévolat

C'est par le travail bénévole, domaine traditionnellement dévolu aux femmes, que la majorité des Montréalaises ont contribué à l'effort de guerre. Des milliers de femmes s'impliquent bénévolement dans des comités ou des organismes consacrés aux oeuvres de guerre: de la défense civile, des victimes de la guerre, des soldats et de leur famille.

En 1941, suivant l'exemple de la Grande-Bretagne, le gouvernement fédéral forme la division des Services volontaires féminins (SVF), qui a pour mandat d'organiser et de donner du travail aux femmes qui offrent leurs services. Un grand nombre d'entre elles s'engagent volontaires dans la défense civile.

Et de concert avec la Croix-Rouge canadienne, des Montréalaises s'emploient à réconforter les prisonniers, les réfugiés et les victimes de la guerre par l'envoi de colis, de vêtements, de nourriture, d'articles essentiels et de douceurs. Elles s'impliquent également dans les services spécialisés tels le transport, les soins infirmiers et le travail de bureau. Plusieurs jeunes filles deviennent des «marraines de guerre» en correspondant avec un ou plusieurs soldats à l'étranger.

L'emploi civil

La mobilisation des femmes pour l'effort de guerre fut, dans une large mesure une opération de gestion des ressources humaines par l'État (propagande de recrutement, avantages fiscaux et services de garderie). Dans le seul intérêt de la guerre, il allie temporairement les obligations ménagères des femmes avec le travail rémunéré à l'extérieur du foyer. Mais, pour des raisons d'ordre moral et national, le clergé et la bourgeoisie québécoise s'opposent au travail féminin.

La guerre éclate en septembre 1939 et vient sortir le Canada du marasme économique. Dès 1941, les autorités canadiennes font appel aux femmes, les travailleurs masculins n'étant pas suffisamment nombreux pour soutenir la grande poussée industrielle de la guerre. Le recrutement de la main-d'oeuvre féminine se fait par la mise sur pied du Service national sélectif (instauré en mars 1942 par Mackenzie King). Les salaires relativement élevés et la propagande incessante du gouvernement fédéral, incitent les femmes à travailler dans les usines de guerre.

L'augmentation des possibilités d'emploi pour les femmes durant la guerre constitue une reconnaissance de leur utilité en tant que réserve de main-d'oeuvre et non une reconnaissance de leur droit au travail rémunéré. Car elles sont en majorité maintenues dans des domaines dits «féminins» (travail de bureau, services personnels et professionnels, etc). Et lorsqu'elles pénètrent dans des bastions «masculins» (conductrices de camions, postières, douanières, etc.), de nombreuses limites leur sont imposées.

Le service actif

Les forces armées sont les premières à ressentir la pénurie de main-d'oeuvre pendant la guerre 1939-1945. Cette situation amène le ministère de la Défense national à admettre des femmes dans les forces armées. Mais la population québécoise est farouchement opposée à l'enrôlement des femmes.

Malgré tout, la mise sur pied des divisions féminines se fait très rapidement. Pour désigner les divisions féminines et leurs membres, on adopte au Québec, dans le langage courant, les sigles anglais. Les femmes de l'aviation sont appelées les «WD» (Women's Division of the Royal Canadian Air Force), celles de l'armée les «CWACS» (Canadian Women's Army Corps) et celles de la marine les «WRENS» (Women's Royal Canadian Navy Service).

Au début du conflit, elles n'ont accès qu'à des occupations limitées, et elles ont toutes le statut de «non-combattantes». Mais à cause du manque de spécialistes masculins, l'armée organise des cours de formation qui permettent à certaines femmes d'accéder à des emplois jusqu'alors réservés aux hommes.

Les divisions féminines conservent leur statut à part dans les forces armées, et leur direction revient aux hommes. Les postes de commande détenus par quelques femmes ne leur confère qu'un pouvoir limité, inférieur à celui des hommes du même grade.

L'urgence de la guerre passée, la volte-face est rapide. L'État incite les femmes à rentrer au foyer. Mais après la guerre les femmes disposent de certains acquis. Les expériences vécues pendant ces années donnent à de nombreuses femmes une nouvelle image d'elles-mêmes, ainsi qu'une nouvelle conscience de leur importance en dehors de la sphère domestique.

Toutefois, la Deuxième Guerre mondiale n'a pas «émancipé» les femmes ni amélioré leur situation. Elle ne constitue pas un point de rupture au niveau de l'évolution de la condition des Québécoises. L'augmentation des effectifs féminins dans la main-d'oeuvre et dans le domaine public en général, s'explique plutôt par l'état d'urgence de la nation, le patriotisme, l'accessibilité d'emplois rémunérateurs et à l'apparition des services domestiques et de garde.

Les attitudes traditionnelles face au rôle des femmes ont triomphé, laissant ainsi la contribution des femmes à l'effort de guerre s'effacer lentement de la mémoire collective de la nation.

SOURCES:
Geneviève Auger et Raymonde Lamothe. De la poêle à frire à la ligne de feu. La vie quotidienne des Québécoises pendant la guerre 39-45. Montréal, Boréal-Express, 1981. 232 p.
Le Collectif Clio. L'histoire des femmes au Québec, depuis quatre siècles. Montréal, Éd. Quinze, 1982, 521 p.
Ruth Roach Pierson, les Canadiennes et la Seconde Guerre mondiale. Ottawa, La Société Historique du Canada, 1983, 35 p.

L'évolution de la condition féminine

Voici quelques-unes des grandes dates à retenir dans l'évolution de la condition féminine au Québec plus particulièrement :

1888 — L'université McGill donne les premiers diplômes de baccalauréat aux femmes.

1893 — Fondation du Montreal Local Council of Women, en vue d'unifier les associations de femmes.

1918 — En mai, les femmes obtiennent le droit de vote aux élections fédérales.

1928 — Fondation de la Ligue des droits de la femme par Thérèse Casgrain.

1940 — En avril, les femmes obtiennent le droit de vote aux élections provinciales.

1954 — Le cours secondaire gratuit devient accessible aux filles.

1961 — En décembre, la libérale Claire Kirkland-Casgrain devient le premier député à siéger à l'Assemblée législative du Québec ; elle est également la première à être nommée ministre.

1964 — En juillet, adoption de la Loi sur la capacité juridique des femmes mariées, pilotée par le ministre Claire Kirkland-Casgrain. Cette loi transforme le statut juridique des femmes mariées, et leur donne notamment la possibilité de poser un acte relevant de la loi civile sans autorisation préalable du mari.

1965 — Création de l'Association féminine d'éducation et d'action sociale.

1966 — Création de la Fédération des femmes du Québec.

1967 — En février, création d'une Commission royale d'enquête sur la situation de la femme au Canada. La commission est présidée par Florence Bird.

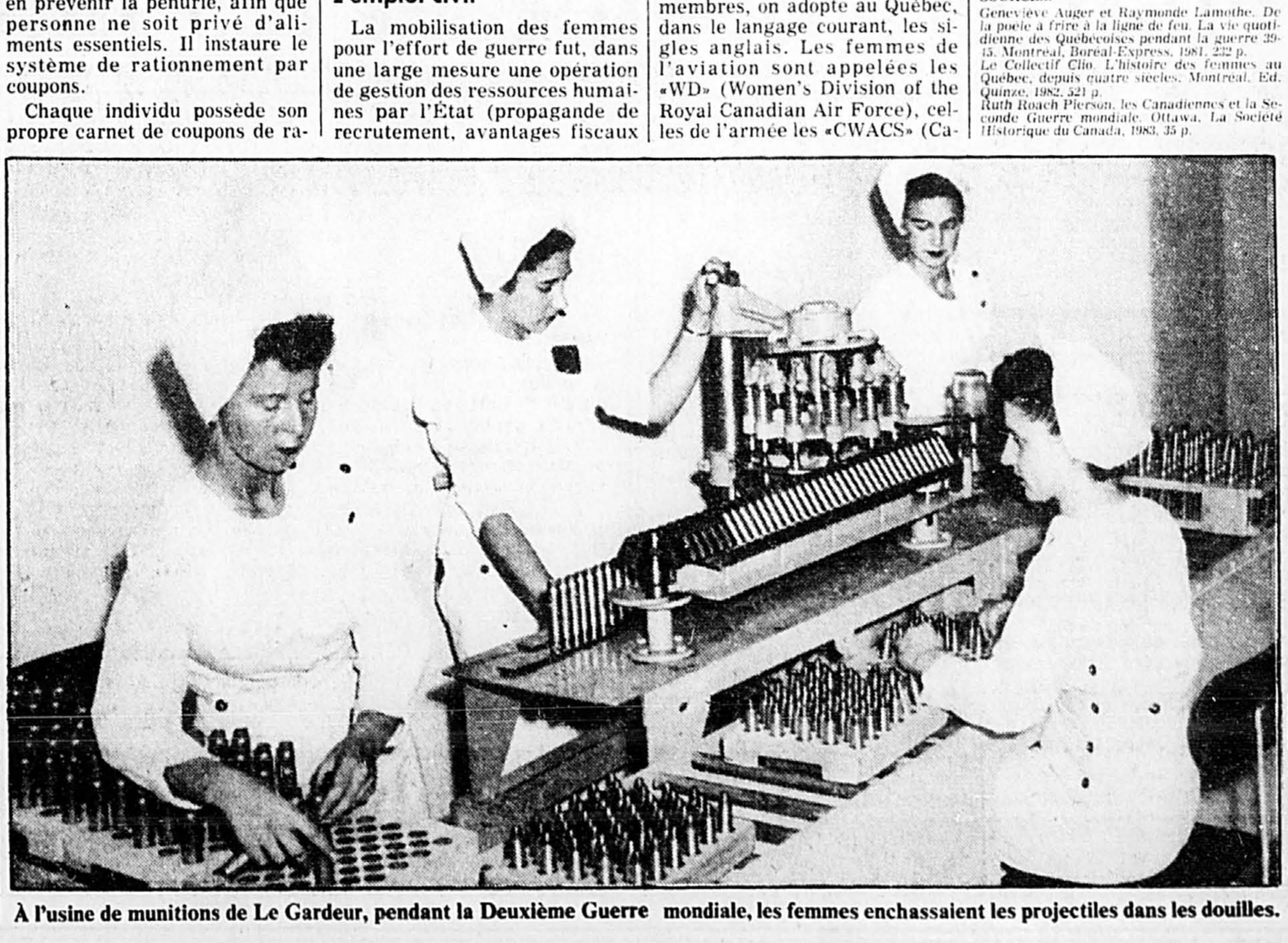
1970 — La commission Bird dépose son rapport et Thérèse Casgrain est nommée au Sénat, la première femme à occuper un tel poste.

1971 — Création à Ottawa du Conseil consultatif canadien sur le statut de la femme, recommandé par la commission Bird.

1973 — Création du Conseil du statut de la femme du Québec.

1975 — Adoption par l'Assemblée nationale du Québec de la Charte des droits de la personne du Québec. C'est la première fois qu'est formellement interdite toute discrimination fondée sur le sexe.

1979 — En septembre, Lise Payette devient la première à occuper le poste de ministre à la Condition féminine.



Photothèque LA PRESSE

À l'usine de munitions de Le Gardeur, pendant la Deuxième Guerre mondiale, les femmes enchassaient les projectiles dans les douilles.

Les loisirs

Et nous irons jouer dans l'île...

IL y a plus de 60 ans, la plus fascinante récompense scolaire pour les enfants de Montréal était le pique-nique annuel à l'île Sainte-Hélène. Pour cinq centins, on s'y rendait alors sur un petit traversier qui partait de la Tour de l'Horloge. Sur l'île, on trouvait une station

DOLLARD MORIN
Collaboration spéciale

balnéaire, un club de natation et de plongeon, des terrains de sport et des appareils de jeux, y compris des chaloupes suspendues à de hautes structures de bois et dans lesquelles on se balançait en tirant sur des câbles. Quelle joie c'était pour les jeunes!

L'île servit de parc pendant plus de 60 ans, accueillant des pique-niques de familles et de groupes, des fêtes champêtres de divers organismes (dont les pompiers, les facteurs, etc.), des compétitions sportives. En 1895, il avait même été question d'y installer une «Exposition internationale»; cela devait se réaliser en 1967, avec Terre des Hommes!

En plein air

Au début du siècle, les grands lieux de loisirs des Montréalais étaient principalement les parcs et le plein air.

En 1880, le Champ de Mars, alors éclairé à la lumière électrique depuis un an, était devenu un lieu de rassemblement, de spectacles, de concerts de fanfare, de festivités; en hiver, le pavé était arrosé pour en faire une patinoire.

Inauguré comme parc public en 1876, le Mont-Royal se prêtait magnifiquement à la randonnée pédestre ou en raquettes, à cheval ou en carrosse.

Le Mont-Royal a toujours été, depuis le début du siècle, un pôle d'attraction pour la détente et le divertissement des Montréalais, comme pour les touristes et les visiteurs.

Le lac des Castors, qui se transforme en patinoire, l'hiver, s'est révélé une aire d'essai propice aux amateurs de voiliers miniatures et de petits bateaux téléguidés. Pendant l'été, la terrasse du pavillon-restaurant a servi et sert encore, le soir, aux amateurs de danses folkloriques.

Au parc Jeanne-Mance (autrefois appelé Ferme Fletcher), sis au bas du Mont-Royal, on nous rapporte qu'il s'y trouvait un terrain de football dès 1879 et un terrain de golf, vers 1900. Ce fut l'emplacement préféré des clubs de raquetteurs pour leurs courses annuelles, ainsi que le site du grand rassemblement du Congrès international de 1910.

Le parc Lafontaine

Le parc Lafontaine a toujours été fort populaire pour les amateurs de sport comme pour les gens désireux de détente dans la verdure. Ils y trouvaient un zoo (disparu en 1953), un kiosque à musique, des aires de jeux et de repos, etc. L'affluence y devint plus intense avec les aménagements suscités par Claude Robillard: le Jardin des Merveilles, le théâtre de verdure, le terrain de jeux des enfants et la pataugeuse, les terrains de tennis, de baseball, de balle-molle et même de pétanque. Ce fut également le lieu de grandes festivités populaires et d'importants événements sportifs, tout comme aujourd'hui encore.

Autres loisirs

Parmi les activités de loisirs qu'appréciaient aussi les Montréalais, en ces 100 dernières années, on comptait la descente en bateau des rapides de Lachine, les croisières sur le fleuve (même jusqu'à Québec et au Saguenay) à bord des «bateaux blancs» de la Canada Steamship (malheureusement disparus), les fêtes champêtres au terrain du Bien-Être de la Jeunesse, au Bout-de-l'Île, près de Pointe-aux-Trembles.

À ce dernier endroit, tout comme au parc Belmont (maintenant fermé), LA PRESSE offrit des festivals pour les jeunes et leurs parents, pendant longtemps. Des courses avec prix y étaient organisées pour les enfants et leurs mamans; il y avait aussi concours d'amateurs avec artistes invités, combats de lutte et autres attractions.

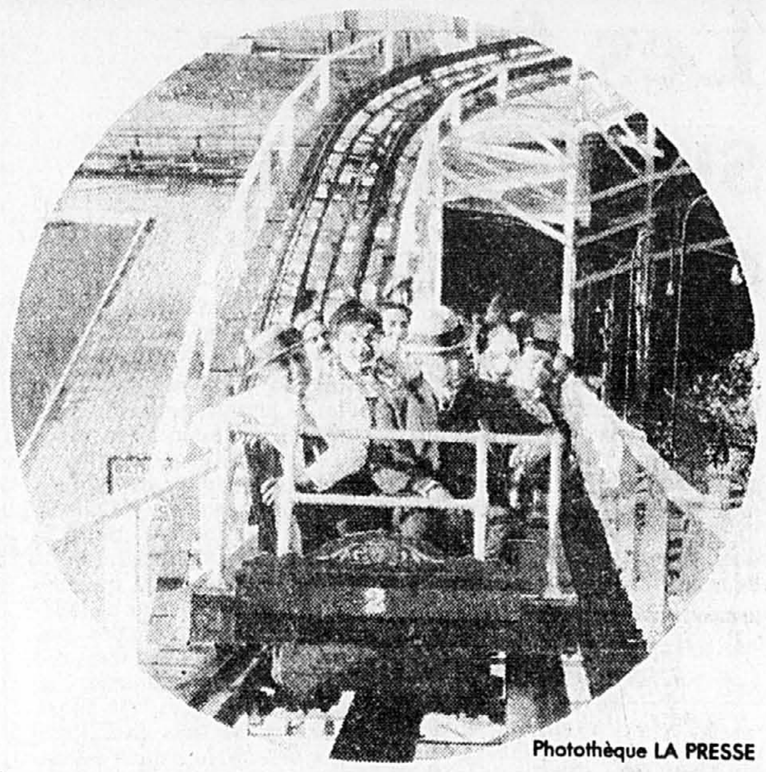
En 1883, les Montréalais avaient connu leur premier carnaval d'hiver, avec Palais de glace au square Dominion, près de l'hôtel Windsor. En 1887, on bâtit un labyrinthe de glace sur le Champ de Mars et une formidable glissoire sur la place Jacques-Cartier, amenant les glisseurs jusque sur le fleuve. Mais le Carnaval cessa en 1889 pour raisons d'économie et de «morale»! Les autorités religieuses y voyaient en effet une occasion d'abus et de scandales. Même les pèlerinages mixtes étaient alors interdits!

Des variétés

Par ailleurs, les Montréalais ont toujours suivi avec intérêt les concerts de fanfare offerts dans les parcs publics de la métropole, par la succession Campbell (ils se continuent encore aujourd'hui). Ils avaient déjà connu avec grand plaisir les spectacles et attractions que leur avaient servis: le parc King Edward de l'île Grosbois, à Boucherville; le parc Dominion, dans l'Est de la ville et, de 1889 à 1919, le parc Sohmer. Celui-ci fut pendant 30 ans le lieu d'amusement le plus populaire de la métropole. Il avait été aménagé rue Notre-Dame, près Panet, dans un jardin appelé «le Verger Saint-Ange» (aujourd'hui site de la brasserie Molson).

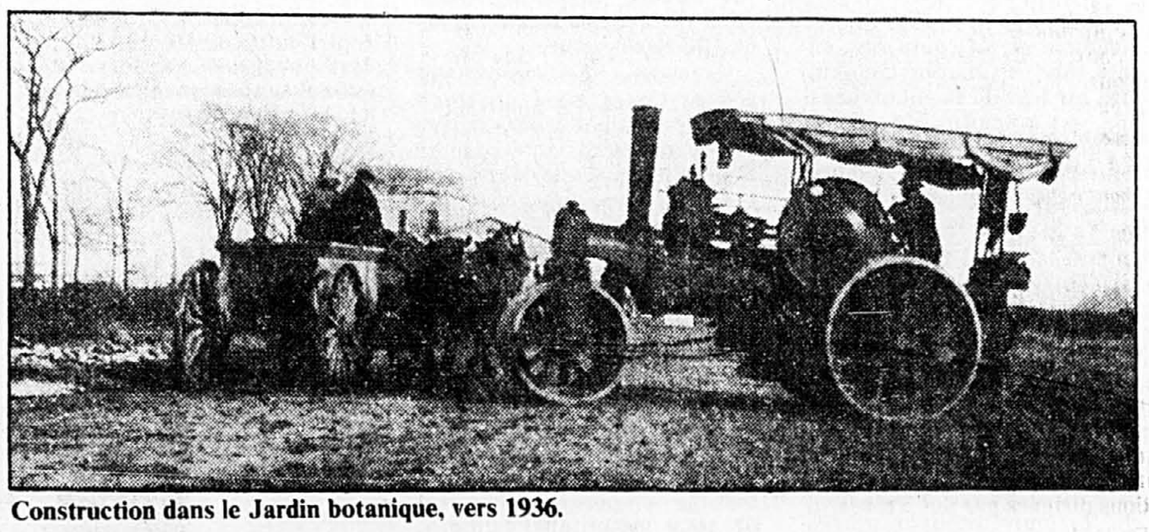
En ces dernières années, les Montréalais ont toujours fréquenté les autres magnifiques parcs métropolitains: Maisonneuve, Jarry et Angrignon (où devait se bâtir le Jardin zoologique de Montréal projeté par Claude Robillard et dont les plans sont restés sur les tablettes depuis 1957). Ils regrettent que soit disparu leur terrain de golf du parc Maisonneuve, tandis que les amateurs de vélo souhaitent ardemment que soit accru le nombre des pistes cyclables.

Bien d'autres activités de loisirs et de plein air ont été mises à la portée des Montréalais et des citoyens d'autres municipalités québécoises en ces dernières années. Dans ce domaine, d'heureuses initiatives se sont réalisées et le sont encore aujourd'hui. C'est de la joie et du soleil dans la vie de la population!



Photothèque LA PRESSE

Les montagnes russes du parc Belmont ont été pendant plusieurs décennies l'attraction numéro un des amateurs de sensations fortes.



Construction dans le Jardin botanique, vers 1936.

Photos Ville de Montréal

En 1937, pendant la construction de l'édifice principal du Jardin botanique.

Au début du siècle, la matière grise était privilégiée et les muscles oubliés

Au début du siècle, la culture détenait une bonne longueur d'avance sur le sport à Montréal. À preuve, la ville possédait déjà sa bibliothèque municipale, dotée d'un «important» budget de $12 870... et 6¢, comme en fait foi le rapport financier de 1914. Pour le sport : rien.

MICHEL GIRARD

Mais les temps ont bien changé. L'administration municipale, surtout sous le long règne du maire Jean Drapeau, n'est pas demeurée insensible aux impératifs de la civilisation des loisirs et des sports. Arénas, piscines extérieures et intérieures ainsi que centres sportifs se sont mis à pousser comme des champignons à partir des années cinquante.

À tel point qu'aujourd'hui les Montréalais sont grassement servis en matière d'édifices sportifs publics. Ceux-ci n'ont plus rien à envier au réseau de bibliothèques et maisons de culture.

Les arénas et centres sportifs

Montréal possède maintenant un réseau de 25 arénas. Elle en a construit neuf au cours des années 60, dont les plus connus sont les arénas Maurice-Richard, Père-Marquette et Jean-Rougeau (autrefois appelé Villeray). En 1969, pas moins de quatre arénas ont vu le jour.

Dans les années 70, on en a ouvert six autres. Et depuis le début des années 80, on en a déjà aménagé six encore. Les quatre autres datent des années 40 et 50. Montréal possède en plus neuf grands centres sportifs utilisés à des fins de loisirs socio-culturels. Au cours des années 50, elle en a construit trois : le centre Maisonneuve, le centre Notre-Dame-de-Grâce et le centre Saint-Denis.

Le centre Saint-Charles est apparu en 1960. Puis il a fallu attendre le début des années 70 avant que la Ville se relance dans la construction de centres sportifs.

Cela coïncidait avec les années folles de la préparation des Jeux olympiques, période où rien n'était trop beau ni trop cher. Apparaissent alors le magnifique centre Claude-Robillard et le non moins splendide centre Pierre-Charbonneau. Notons que celui-ci n'est pas nouveau : on a réaménagé, mais avec luxe, le bâtiment jadis connu sous le nom de centre Maisonneuve et utilisé pour la formation des policiers.

Puis, en 1980, la Ville se dote du centre Gadbois. Les trois autres sont le Manoir Notre-Dame-de-Grâce, les centres Marquette et Étienne-Desmarteau.

À côté du Forum, à l'endroit occupé par la Plaza Alexis-Nihon et place Westmount, on projetait construire l'arena Atwater.

Piscines, plein air...culture

Les sportifs peuvent compter par ailleurs sur une trentaine de piscines intérieures.

Les amateurs de plein air peuvent jouir, quant à eux, d'un réseau d'environ 200 parcs bien aménagés, dont le plus populaire demeure sans doute le Mont-Royal. On a même maintenant un magnifique centre nautique et de plein air depuis que la Ville a décidé de revitaliser le Bassin olympique et l'île Sainte-Hélène.

Un jour, les Montréalais deviendront même propriétaires du Stade olympique... Mais pas avant d'avoir remboursé la très lourde dette engendrée par les Jeux.

Le Service des sports et loisirs dispose d'un budget de $29 millions. Le Service des activités culturelles, lui, ne peut compter que sur un budget de $15 millions.

Depuis le début de la présente décennie, ce Service des activités culturelles est en pleine restructuration. On a vu notamment apparaître dans le paysage montréalais des «maisons de la culture». D'ici à la fin de 1984, on en comptera cinq ; trois sont déjà ouvertes au public.

On a également modernisé et agrandi le réseau des bibliothèques, fort d'une trentaine de succursales. L'effet a été positif puisque le nombre de prêts de livres a connu une hausse de 35 p. cent depuis 1982.

Signalons enfin que l'Aquarium municipal, le Planétarium, le Jardin des merveilles, le Quartier d'hiver des animaux et le Jardin botanique, sans oublier évidemment Terre des Hommes, sont autant d'endroits qui font de Montréal l'une des grandes capitales du divertissement.

Les loisirs

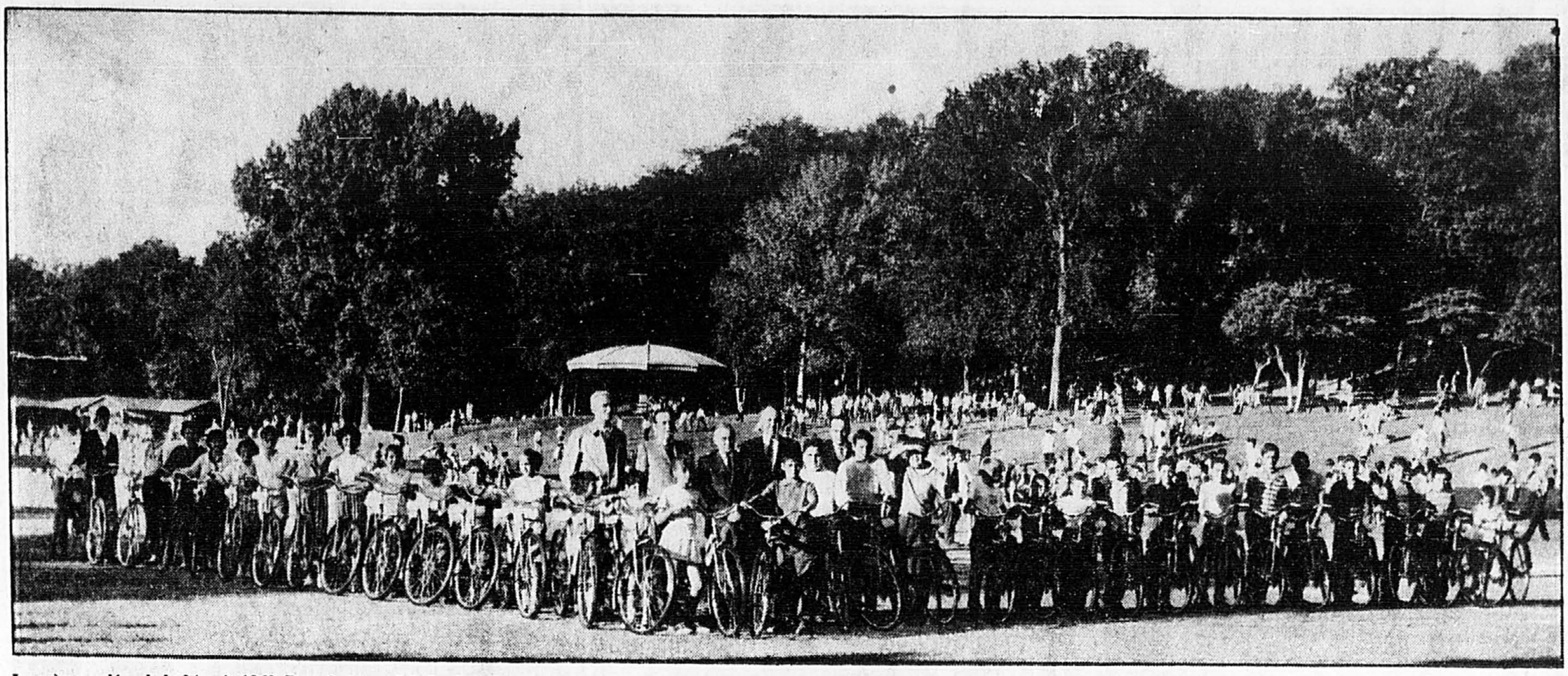


Photo Paul-Henri Talbot, LA PRESSE

La scène se déroule le 24 août 1960. Dans le journal du lendemain, on pouvait lire : *En signe de joie et de gratitude, les gagnants des 32 bicyclettes de LA PRESSE ont formé un grand 'V' au milieu du vaste terrain de pique-nique de l'île Sainte-Hélène.*

Le Québec à l'avant-garde du loisir

Déjà en 1609, Samuel de Champlain avait créé l'Ordre de Bon Temps pour le divertissement des premiers colons à Québec. Pas surprenant que les Québécois aient hérité du goût de la fête, des soirées avec «gigueux» et «violoneux», des épluchettes de blé d'Inde, des courses de carrioles, des concours de bûcherons et de draveurs.

DOLLARD MORIN
Collaboration spéciale

Dès le début du siècle, les premiers loisirs organisés apparaissent dans les collèges, les séminaires, les orphelinats, les couvents, les patros. On y fait du théâtre, de la musique, du chant, des choeurs (chez les filles s'ajoute la danse). La pratique des sports et de l'éducation physique se retrouve particulièrement dans les institutions dirigées par des Frères.

En 1848, le jeu de paume (balle-au-mur) était en vogue au collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière et devait se répandre dans la plupart des collèges classiques du Québec. D'autre part, comme le signale l'historien Donald Guay, «le dressage militaire a tenu lieu d'éducation physique dans les écoles du Québec durant un siècle», avec l'organisation des corps de cadets.

Cercles paroissiaux

Dès le début du siècle, on vit également apparaître les premiers centres de loisirs pour adultes; ce furent les Cercles paroissiaux, dont ceux des Saints-Anges de Lachine et de Saint-Zotique à Montréal. En 1911, à ce dernier endroit, on offrait du hockey intérieur, du baseball, de la crosse, des séances de boxe (et des meilleures), du théâtre, des concerts, des conférences. Déjà, en 1877, s'étaient fondés un Cercle dramatique et un Cercle littéraire qui se fusionnèrent en 1909 pour devenir le Cercle Saint-Henri. On y organisait des excursions à la montagne, au parc Sohmer, ou des excursions en bateau sur le canal Lachine.

Pendant ce temps, une autre institution de loisirs se développait au Québec, sous la direction des religieux de Saint-Vincent-de-Paul et sous le nom de «Patros». Aujourd'hui, ils célèbrent 100 ans consacrés au service du loisir. Le premier patro s'installa dans une petite école de la Côte-d'Abraham, à Québec. Dans la métropole, on sait l'activité intense qui règne au Patro Le Prévost, rue Christophe-Colomb, l'un des huit patros existant au Québec, sous l'animation d'une cinquantaine de religieux et de centaines de généreux bénévoles laïcs.

Dans la ruelle

Dans le développement des oeuvres de loisirs au Québec, il y a deux caractéristiques qui retiennent l'attention. D'abord, la plupart de ces organisations ont eu comme premier emplacement la paroisse. En outre, comme dans plusieurs autres domaines, le clergé a été à l'origine d'heureuses initiatives de loisirs, depuis plus de 50 ans. C'est que, pendant longtemps, les autorités municipales et provinciales ne se sont guère souciées de la réalité du loisir, de son importance et de ses exigences.

Or, au temps où les enfants bénéficiaient de longues vacances estivales, leur terrain d'amusement était, surtout dans les villes, la ruelle ou le terrain vague. Ils y jouaient à la toupie (au «moine»), aux billes («marbres»), au «moineau», à «branche-branch», au ballon-chasseur et au drapeau (comme à l'école). À ce moment-là, à Montréal, les parcs étaient de grands jardins où la promenade était la principale activité. Le premier fut aménagé à la place d'Armes, en 1845, suivi du square Viger en 1849.

En 1927, apparut à Montréal une première expérience de loisirs organisés pour les jeunes. Ce fut «l'Oeuvre des vacances»; elle se réalisa au parc Lafontaine, sous l'animation des étudiants du Scolasticat des Jésuites, alors situé rue Rachel. Elle se révéla si efficace que la Ville lui versa, en 1929, une «grosse» souscription de $250 pour l'achat d'accessoires de jeu. Mais le mouvement était lancé.

Les OTJ

En cette même année 1929, naissait l'OTJ (l'Oeuvre des terrains de jeux). Ses instigateurs bien inspirés furent: l'abbé Schetagne, à Lachine; l'abbé Racicot, à Saint-Jean; l'abbé Leblond, à Québec; le Père Garlépy, s.j., à Montréal. Et 15 ans plus tard, soit en 1944, j'avais plaisir comme reporter à «couvrir» la première réunion des dirigeants des OTJ tenue à Trois-Rivières. Il y avait là pas moins de 78 délégués de quelque 15 OTJ de différents milieux québécois.

À cette occasion furent jetées les bases de la Confédération otéjiste provinciale (la COP), grâce à des subventions des évêques du Québec et du premier ministre Duplessis. Cet organisme devait devenir, en 1965, la Confédération des loisirs du Québec et, par la suite, le Regroupement des organismes nationaux de loisir du Québec.

À Montréal, l'Oeuvre des terrains de jeux fut fondée en 1941, sous la présidence de M. Louis-Philippe Pelletier. En 1946, elle se transformait en «Service des loisirs de Montréal», qui devait exister jusqu'en 1980 et permettre aux Montréalais de profiter d'heureuses réalisations, dont «le canal Lachine, canal Loisir». À la même période, des Fédérations de loisirs s'établissaient dans la plupart des diocèses du Québec.

Services des parcs

C'est le 3 mars 1953 que le Conseil municipal de Montréal décida de créer le Service des parcs. Son directeur-fondateur fut Claude Robillard, auquel les Montréalais doivent de belles réalisations en loisirs: des centres récréatifs, des parcs-écoles, le Jardin des Merveilles, l'aréna Maurice-Richard, les grandes serres du Jardin botanique, sans oublier l'aménagement de nombreux parcs, de terrains de jeux et de sports.

Avec d'ardents pionniers, tels Georges Mantha, René Bélisle, Laurette Douillard, se développa à Montréal la «Récréation en beauté», avec un programme de terrains de jeux dotés de thèmes hebdomadaires (dont l'élection des «maires» et «mairesses»), les Olympiades (bien avant 1976!), les théâtres ambulants: «la Roulotte» et «le Vagabond», et le grand pique-nique annuel à l'île Sainte-Hélène, avec plus de 35 000 enfants (et 150 autobus pour les transporter). Pendant 10 ans, LA PRESSE collabora annuellement au succès de cette fête en offrant 32 bicyclettes aux jeunes des différents districts, comme récompense de leur assiduité aux terrains de jeux, et un grand feu d'artifice!

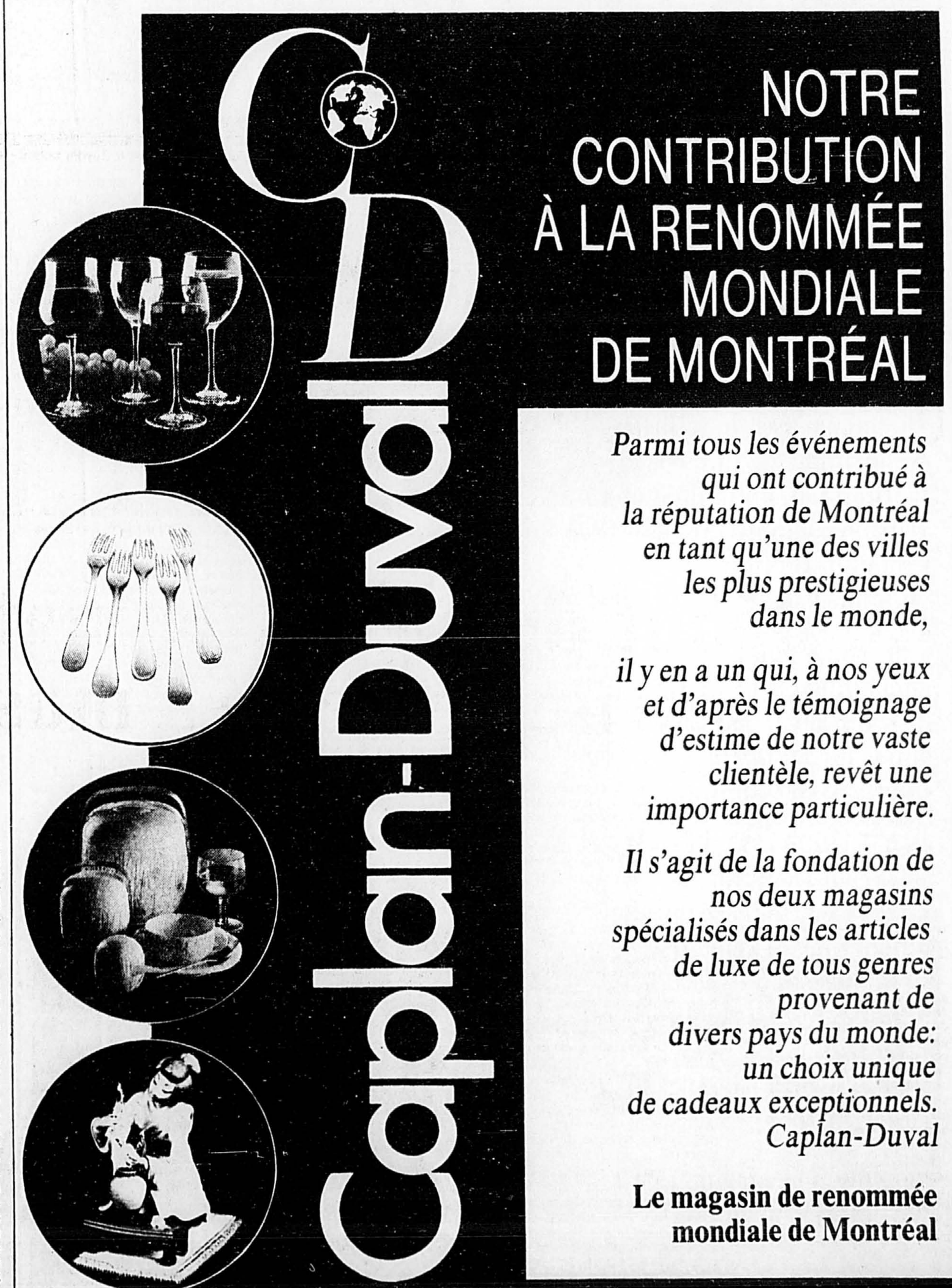
Dans la province

L'organisation des terrains de jeux et des centres récréatifs devait également se répandre dans la banlieue de Montréal et en province, avec de valeureux apôtres du loisir, tels les Lévis Sauvé, Gérald Addison, Ronald Landry, Marcel de la Sablonnière, Claude Despatie, Simon Major, Arthur Lessard, Raymond Paquin, Bernard Miron. Un peu partout les municipalités se dotèrent aussi de service de loisirs municipaux.

Grâce à une formidable armée de bénévoles furent mis sur pied nombre d'organismes de loisirs sportifs et socio-culturels: centres paroissiaux de loisirs, clubs juvéniles de la police, équipes de folklore, de théâtre, de clowns; groupes de l'Âge d'Or et de personnes handicapées, loisirs scientifiques et de plein air, et autres. Rares sont les paroisses au Québec qui, en ces 25 dernières années, n'ont pas possédé un comité de loisir. Malheureusement, à cause des jeux de la politique et des coupures ou des suppressions de subventions, nombre de ces organismes ont disparu!

En 1967, la métropole était le théâtre du premier Symposium canadien de la récréation. En 1971, la Ville de Montréal mit sur pied son Service des sports et loisirs et, en 1979, le Service des activités culturelles. Au gouvernement provincial, on vit se fonder en 1968, le Haut-Commissariat à la jeunesse, aux loisirs et aux sports, et dix ans plus tard, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Mais il serait vraiment trop long d'énumérer toutes les réalisations semées au Québec par les généreux bénévoles et les dynamiques artisans du loisir. Qu'un hommage sincère et qu'une profonde gratitude leur soient rendus pour avoir permis, à la faveur du temps libre, l'épanouissement physique et moral de notre population!



Les loisirs

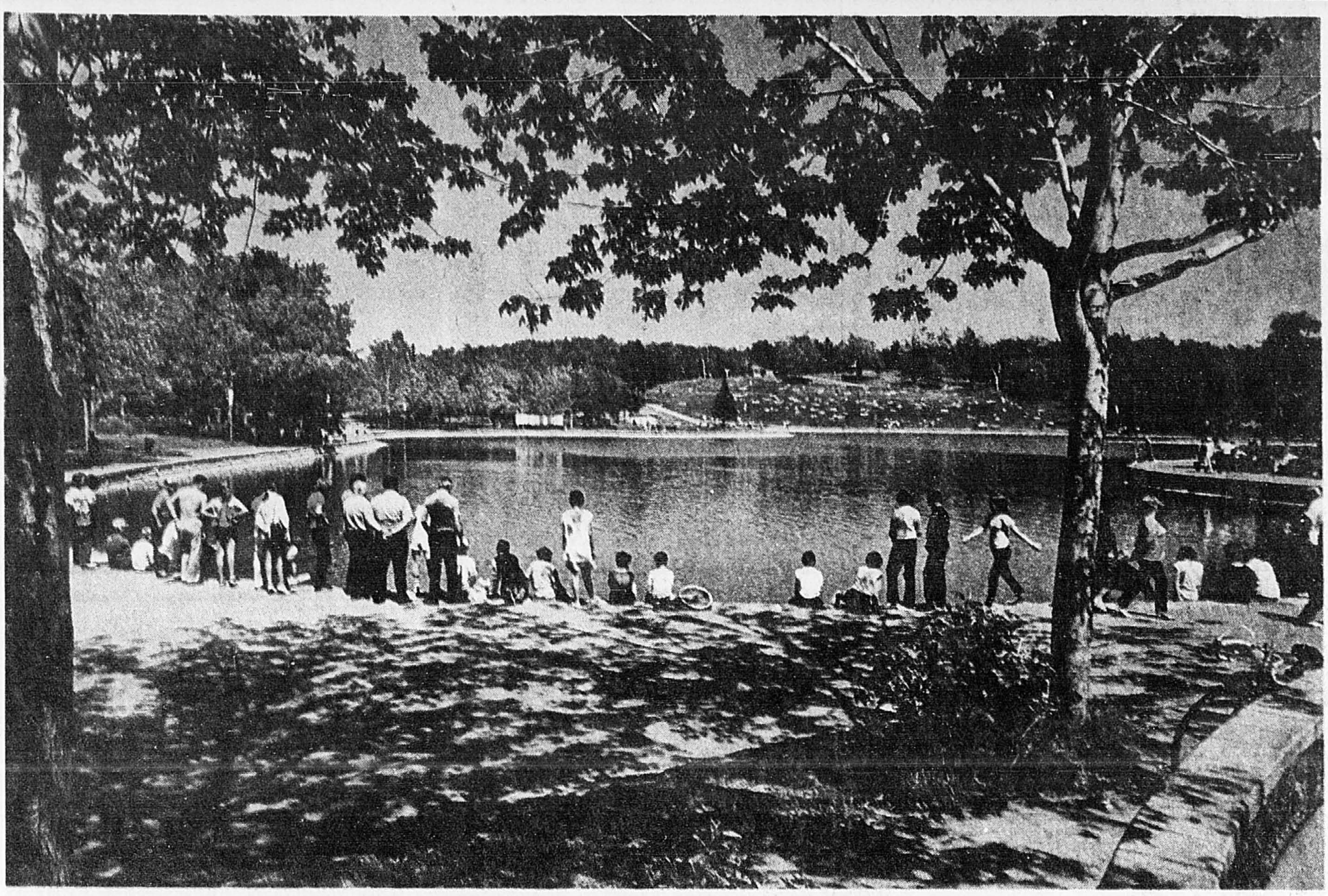


Photo Paul-Henri Talbot, LA PRESSE

Des grands parcs au passé glorieux

Le plus ancien parc de Montréal n'existe plus depuis quelques années seulement, ayant cédé la place au réaménagement de la rue Saint-Antoine et aux approches du pont Jacques-Cartier. Il s'agit du parc Viger, dont il subsiste quand même un petit carré fleuri et, bien entendu, la vieille gare Viger, transformée en immeuble administratif.

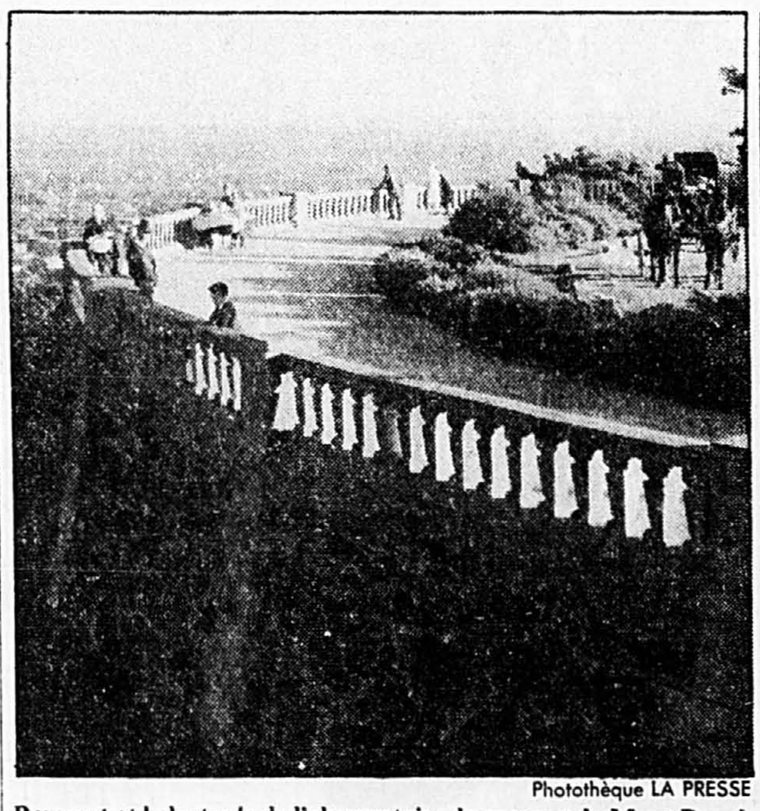
FLORIAN BERNARD

Le terrain destiné au parc Viger avait été cédé gratuitement à Montréal par son premier maire, Jacques Viger, en 1844. L'endroit était, à l'époque de la fondation de LA PRESSE, l'un des sites les plus populaires et les plus achalandés de Montréal. On y retrouvait un grand marché public qui s'étendait entre les rues Craig, Saint-Hubert, Dubord et Saint-André. Ce marché, l'un des plus anciens de la métropole, fut abandonné en 1892 et le terrain fut annexé au parc Viger dont la superficie totale couvrait près de cinq acres.

C'est au parc Viger que furent installées les premières serres de Montréal, vers 1865. Ces serres avaient coûté $10 000 et il fallait cinq employés pour s'en occuper. En 1883, la Ville avait dépensé la somme fabuleuse de $2 652 pour l'entretien des serres et le salaire des employés... À partir de 1889 elles furent déménagées au parc Lafontaine.

Le parc du Mont-Royal

Mais, de tous les parcs qui ont fait la gloire de Montréal, c'est celui du Mont-Royal qui reste le plus connu et le plus célèbre. Le 7 août 1640, il fut vendu par M. De Lauzon à M. Olivier de La-Dauversière, puis il fut ensuite morcelé et vendu à diverses personnes. Ce n'est qu'en 1872 que Montréal en fit l'acquisition pour une somme globale de $1 million (incluant l'aménagement), ce qui représentait une somme fabuleuse pour l'époque.



Photothèque LA PRESSE

Rempart et balustrade de l'observatoire du sommet du Mont-Royal, en 1931.

C'est un architecte-paysagiste américain, Frederick Law Olmsted, qui fut chargé de préparer le plan général d'aménagement de la vieille colline royale. En 1883, l'étendue du parc du Mont-Royal, y compris la ferme Fletcher, couvrait 485 acres. Les crédits annuels alloués à son entretien étaient de $13 000.

Le 15 mai 1924 furent inaugurés les travaux de construction de la croix surplombant la montagne. Une collecte publique avait été organisée dans toutes les écoles de Montréal afin de financer le coût des travaux. Plus de 80 000 enfants furent mis à contribution et vendirent des timbres portant, outre l'effigie de l'oeuvre, l'inscription « Croix du Mont-Royal ». Le monument est situé à une élévation de 828 pieds au-dessus du niveau du fleuve Saint-Laurent et l'illumination avait nécessité 240 lampes de 75 watts. Le courant était fourni gratuitement par la Montreal Light, Heat & Power Co.

Le parc Lafontaine

C'est en 1888 que Montréal inaugura le parc Lafontaine. Elle venait de louer le site du gouvernement fédéral pour une période de 99 ans, au loyer annuel de $1, et elle avait fait l'acquisition d'une petite lisière située en bordure de la rue Rachel. Quelques années plus tard, Sa Majesté céda l'emplacement à la ville à la condition qu'on y maintienne un parc public.

Ce parc, l'un des plus beaux au Canada, occupe un emplacement désigné autrefois sous le nom de Ferme Logan. Dans la baissière naturelle occupant le centre du parc, deux étangs furent creusés vers 1900. L'autre pièce d'eau, appelée étang inférieur, a été aménagée beaucoup plus tard. Pendant plusieurs années on pouvait y faire des tours de gondoles vénitiennes.

L'une des plus belles attractions du parc fut sûrement sa fontaine lumineuse, inaugurée le 21 octobre 1929. Il fallait 54 lampes de 1 000 watts chacune pour éclairer ses puissants jets d'eau. L'installation de la fontaine avait coïncidé avec les fêtes du jubilé d'or de la découverte de la lampe à incandescence par le grand inventeur Thomas-Alva Edison.

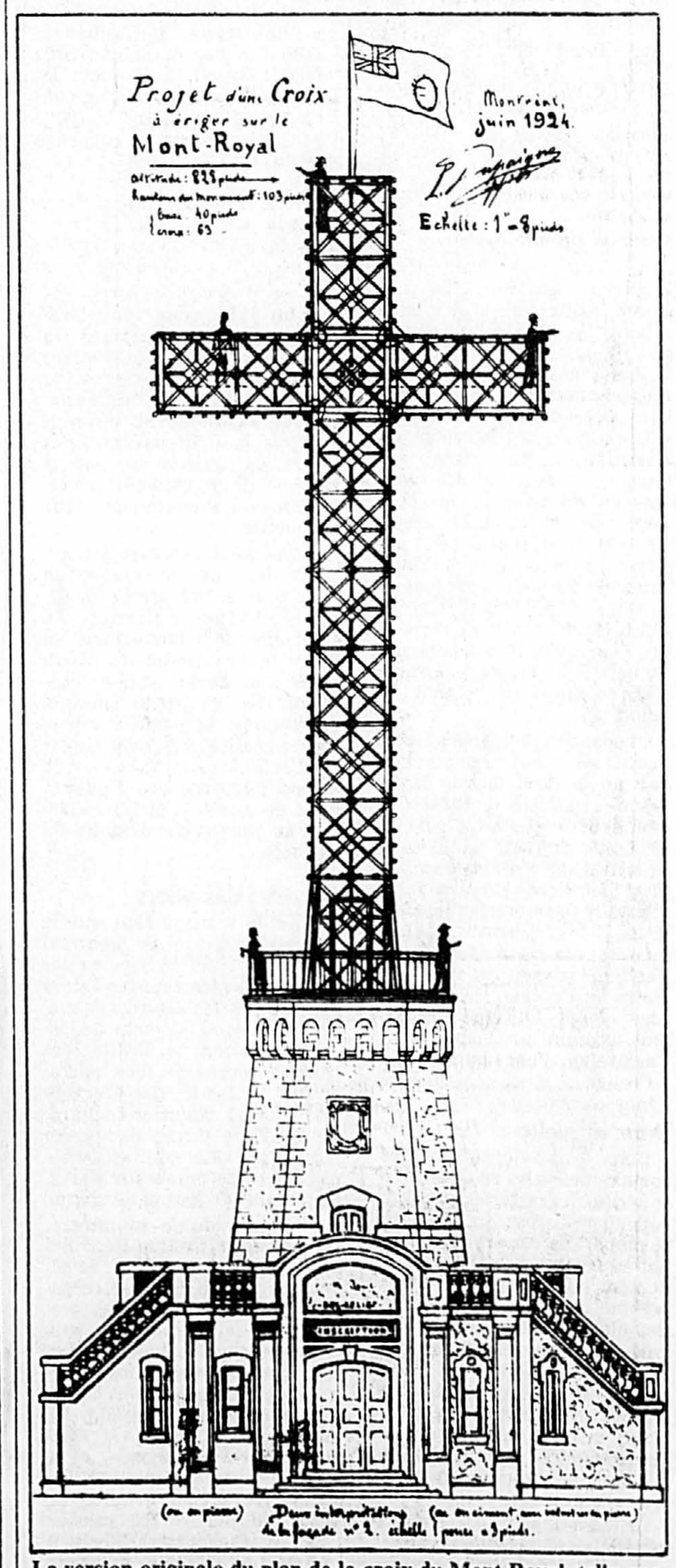
Le parc de l'Île Ste-Hélène

C'est le 3 juin 1874 que le gouvernement fédéral accorda à Montréal l'autorisation d'aménager un parc dans l'île Sainte-Hélène. Cette autorisation était assortie de plusieurs conditions, notamment celle de conserver les arbres et les plantes, d'y maintenir un service de police, d'y interdire la vente et la consommation de liqueurs enivrantes, d'y fermer l'accès au public après le coucher du soleil...

À partir de 1890 la Ville consacra une somme de $8 000 par année pour l'entretien du parc de l'île Sainte-Hélène. Un bateau de la compagnie de navigation Richelieu & Ontario assurait la navette entre la ville et l'île du 20 mai au 30 septembre.

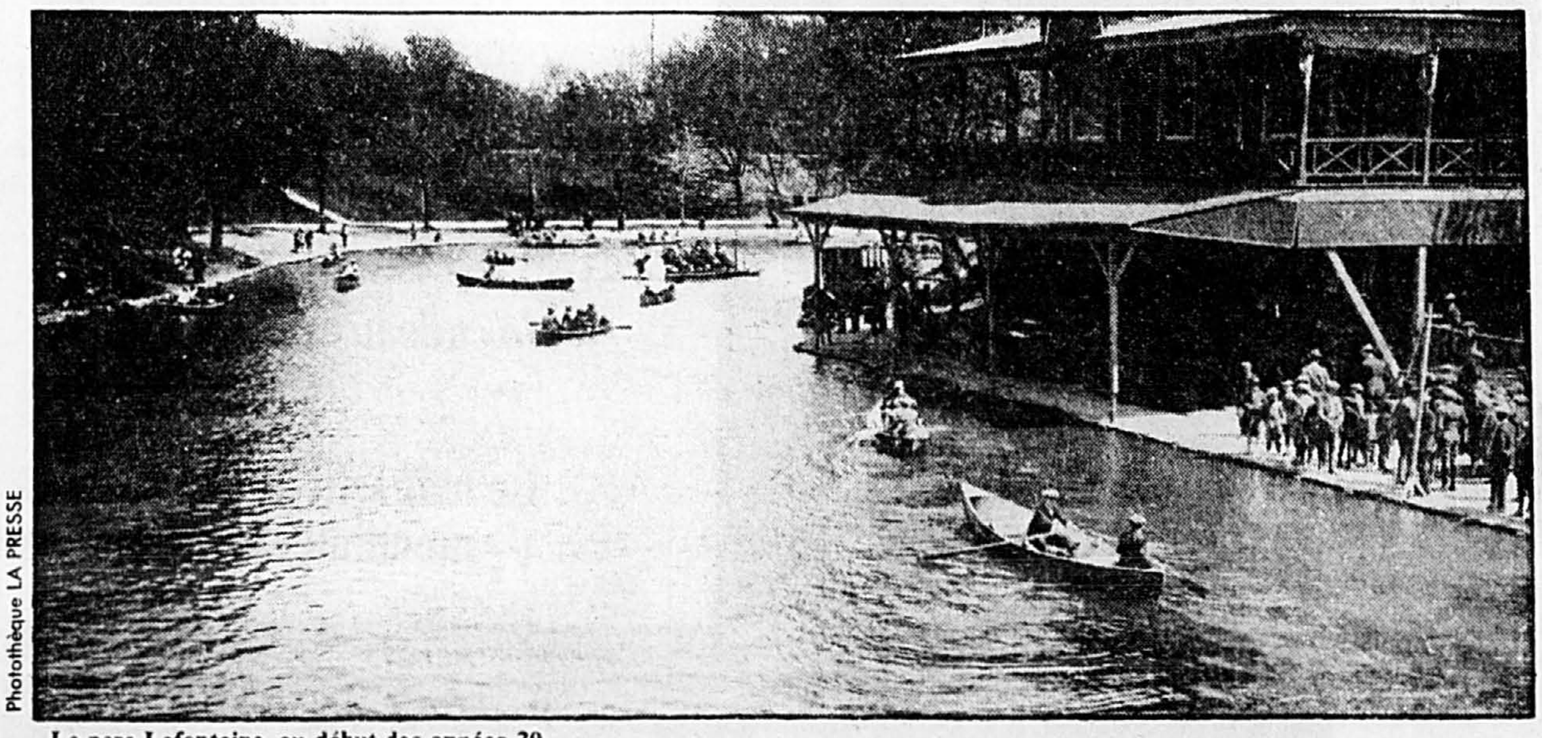
Les squares de Montréal

Outre ses parcs, Montréal eut plusieurs squares célèbres dont plusieurs ont disparu. Le square Saint-Louis, le square Papineau, le square de la Douane, le square Parthenais, le square Dufferin, le square Saint-Gabriel, le square Richmond, le square Wellington, le square Dominion — pour ne nommer que ceux-là — firent les beaux jours des Montréalais en mal de balade et de dépaysement. Il fut une époque où, le dimanche et les jours de fête, on y donnait des concerts de fanfare. Ces squares étaient administrés par la Commission municipale des parcs et traverses dont le dernier commissaire fut John Barlow, en 1901.



Photothèque LA PRESSE

La version originale du plan de la croix du Mont-Royal, telle que présentée en juin 1924, est différente de l'oeuvre que l'on connaît. L'architecte avait prévu deux interprétations pour la base : en pierre ou en ciment, avec balustres en pierre.



Photothèque LA PRESSE

Le parc Lafontaine, au début des années 30.