

Tertiarisation et transformation de l'espace urbain : la rue McGill à Montréal (1842–1934)

Claire Poitras

Volume 31, Number 2, Spring 2003

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1015754ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1015754ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Poitras, C. (2003). Tertiarisation et transformation de l'espace urbain : la rue McGill à Montréal (1842–1934). *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 31(2), 3–17. <https://doi.org/10.7202/1015754ar>

Article abstract

This paper uses a space in Montréal (McGill Street) to analyze the growth of the service-based economy between 1842 and 1934. Specifically, it focuses on the urbanistic and architectural aspects linked to the expansion of the service sector. Reflecting the main trends that have shaped the service-based economy, McGill Street's built environment shows development tendencies that prevail in the modern metropolis. Up until 1900, the service-based economy is controlled by merchants of different sizes and whose activities take part at the local and regional level. After 1900, retail activities retreat to make place for industrial activities and offices in the transportation and communication sectors. Thus, the increased importance taken by management services gives McGill Street a new role in Montreal's economy.

Tertiarisation et transformation de l'espace urbain : la rue McGill à Montréal (1842–1934)

Claire Poitras

Résumé

Cette article prend comme terrain d'étude un espace montréalais (la rue McGill) afin d'analyser le processus de tertiarisation entre les années 1842 et 1934. D'une manière spécifique, nous traitons des dimensions urbanistiques et architecturales reliées à ces changements. Condensé de l'histoire du tertiaire urbain à Montréal, l'aménagement de la rue McGill met en lumière des tendances de développement qui prévalent dans la métropole moderne. Jusqu'en 1900, l'économie tertiaire est contrôlée par des marchands de tailles variées et dont les activités s'inscrivent dans un marché local et régional. Après 1900, les activités commerciales reculent pour faire place aux activités manufacturières et aux bureaux dans le secteur des transports et des communications. La place du tertiaire de direction marque alors le nouveau rôle assumé par la rue McGill dans l'économie montréalaise.

Abstract

This paper uses a space in Montréal (McGill Street) to analyze the growth of the service-based economy between 1842 and 1934. Specifically, it focuses on the urbanistic and architectural aspects linked to the expansion of the service sector. Reflecting the main trends that have shaped the service-based economy, McGill Street's built environment shows development tendencies that prevail in the modern metropolis. Up until 1900, the service-based economy is controlled by merchants of different sizes and whose activities take part at the local and regional level. After 1900, retail activities retreat to make place for industrial activities and offices in the transportation and communication sectors. Thus, the increased importance taken by management services gives McGill Street a new role in Montréal's economy.

En déambulant rue McGill¹, artère reliant la vieille ville au centre des affaires moderne, on est frappé par ses caractéristiques urbanistiques et architecturales uniques à Montréal. Mesurant vingt-cinq mètres de largeur et longue d'environ un kilomètre, cette rue rectiligne affiche un cadre bâti relativement homogène constitué d'édifices commerciaux et de bureaux – certains étant très imposants – construits, pour la plupart, entre les années 1840 et 1934 (figures 1 et 2). Selon toute vraisemblance, cette artère – et son prolongement en face du square Victoria – a déjà assumé un rôle métropolitain où se concentraient des activités dont le rayonnement dépassait le cadre montréalais.

Une analyse historique du développement de la rue McGill, et en particulier de ses fonctions urbaines, devrait lever le voile sur son rôle dans la dynamique économique montréalaise et continentale. Jusqu'à quel point les forces à l'œuvre dans la transformation du cadre bâti sont-elles le reflet d'une redéfinition des tendances et des orientations du développement urbain ? Dans quelle mesure un espace comme la rue McGill a-t-il pu jouer un

rôle stratégique dans l'émergence de Montréal à titre de métropole moderne ?

La période étudiée (1842–1934²) coïncide avec le renforcement des activités tertiaires en milieu urbain. Certes, l'industrialisation de l'économie prend une envergure inédite³ mais de plus, elle est accompagnée du développement des activités tertiaires rattachées aux grands secteurs comme les transports et les communications, la finance et le commerce. Notre objectif est de mettre en lumière les implications urbanistiques de l'insertion du tertiaire urbain dans l'aménagement. Notre hypothèse est que le processus de tertiarisation renferme non seulement des conséquences économiques mais qu'il a aussi une portée urbanistique, c'est-à-dire qu'il entraîne une modification du tissu urbain et des formes architecturales le qualifiant. Qui plus est, l'étude de la tertiarisation de l'économie de la métropole à l'échelle d'une rue met en relief la diversité interne – voire la complexité – de ce processus. Notre analyse exploratoire porte sur la période au cours de laquelle sont implantés les premiers sièges sociaux rattachés aux grands secteurs économiques des XIX^e et XX^e siècles, notamment les transports et les communications. Elle met l'accent sur le milieu d'insertion, le cadre bâti et l'usage des bâtiments. Pour analyser l'insertion du tertiaire urbain à partir du cas de la rue McGill, nous avons eu recours aux annuaires Lovell entre 1842 et 1934 qui fournissent la liste de tous les établissements des rues de Montréal. Entre 1842 et 1867, les annuaires ne contiennent qu'une liste de personnes et un répertoire de commerces organisés selon leur type. Après 1867, ils contiennent un répertoire par rue; ce qui permet d'avoir une idée plus juste des activités qui se concentrent rue McGill. Nous y avons repéré des informations relatives aux fonctions urbaines des établissements ayant pignon rue McGill selon un intervalle de dix ans à partir de 1842 et ce, jusqu'en 1934. Nous avons procédé à un dénombrement des établissements par fonctions urbaines. En outre, pour mieux saisir la nature des activités tertiaires urbaines, nous avons regroupé les établissements tertiaires par secteur : le commerce de gros et de détail, les services à la consommation, la restauration et l'hébergement, les finances, les assurances et l'immobilier, les transports et les communications.

La rue McGill peut être considérée, en quelque sorte, comme un espace révélateur des transformations économiques qui ont marqué Montréal entre 1842 et 1934. Condensé de l'histoire du tertiaire urbain, cette rue permet de comprendre le développement du centre des affaires et de ses quartiers limitrophes. Qui plus est, d'une manière inattendue, son développement, bien qu'il ait connu un long temps d'arrêt à partir du début des années 1930, reprend, depuis quelques années, un nouvel essor avec la mise en place des activités rattachées à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler la nouvelle économie. Autrement dit, cette artère met en lumière des tendances de développement urbain qui persistent encore aujourd'hui et qui sont reliées aux transformations du rôle économique des agglomérations.

Le texte est divisé en trois parties. Premièrement, nous passons en revue les principaux travaux qui ont analysé le déploiement du tertiaire urbain à Montréal. En deuxième lieu, nous effectuons un bref historique du développement de la rue McGill en

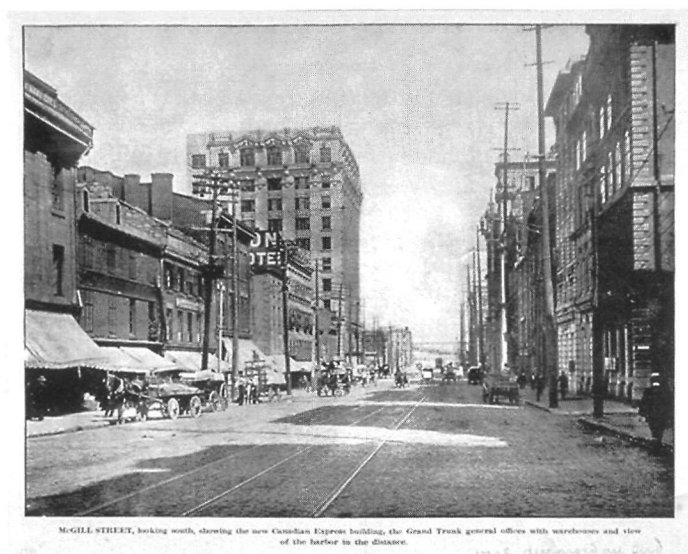


Figure 1 : Photographie de la rue McGill dans les années 1910, vue depuis la rue Notre-Dame vers le sud
Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

mettant l'accent sur son contexte d'insertion. La troisième partie présente les principales caractéristiques du cadre bâti ainsi que ses mutations sur le plan des fonctions urbaines. À cette fin, nous avons dégagé trois sous-périodes pour illustrer les étapes significatives correspondant à des changements formels et fonctionnels.

Le tertiaire dans la ville

Comment peut-on définir le tertiaire urbain⁴ ? Typiquement, dans les agglomérations nord-américaines contemporaines, un centre-ville⁵ ou un quartier des affaires (*downtown*, ou *central business district*) rassemble des fonctions particulières comme l'administration, la finance, le commerce de détail, l'hôtellerie et la restauration, les activités de culture et de divertissement. De plus, il se caractérise par la quasi-inexistence des fonctions résidentielles et industrielles. La concentration d'emplois dans le secteur tertiaire se traduit, d'une part, par un cadre bâti de grand gabarit et, d'autre part, par une séparation stricte des activités dans l'espace. Un réseau de transport collectif performant et des voies rapides permettent aux milliers d'usagers d'accéder au cœur de la ville.

Afin de mieux comprendre ce qui est survenu au cours de la période que nous examinons et qui coïncide avec l'émergence du tertiaire urbain, à titre comparatif, considérons brièvement ce qui s'est passé à ce chapitre aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Ce que nous constatons alors, c'est que les approches urbanistiques inspirées du Mouvement Moderne donnent lieu à la construction de vastes immeubles multifonctionnels qui concentrent bureaux, commerces et hôtels. Parmi les nombreuses interventions urbanistiques qui transforment de fond en comble l'espace central montréalais, on peut mentionner l'élargissement de certaines artères, notamment le boule-

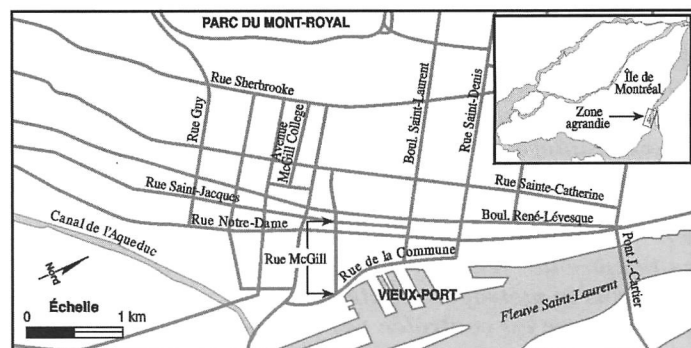


Figure 2 : Localisation de la rue McGill dans le Montréal contemporain

vard Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque), la mise en forme des super-îlots – le ton est donné avec le projet de la gare Centrale construite par le CN en 1943 à laquelle se greffe l'hôtel Reine-Élisabeth en 1955, suivi de la Place Ville-Marie érigée entre 1959 et 1962 – et la construction de mégastuctures comme la Place Bonaventure inaugurée en 1967. Ces interventions exigent des remembrements majeurs de parcelles. Il en résulte, entre autres choses, une disparition de petites rues et de ruelles. Au cours des années 1960, de grands projets urbains sont également réalisés dans le but d'ancrer les institutions culturelles de prestige au centre-ville.

Le changement de la structure fonctionnelle du centre-ville montréalais met en lumière la disparition de la fonction résidentielle dont les lotissements font place à des immeubles de bureaux. Au cours des années 1950 et 1960, plusieurs grands projets modifient certains secteurs centraux de la ville qui étaient auparavant habités et occupés par des fonctions urbaines traditionnelles. Le développement des nouveaux espaces du tertiaire et d'un centre des affaires typiquement nord-américain occasionne des perturbations majeures dans le tissu urbain ancien.

Au-delà de la reconfiguration des rues et des îlots et de la spécialisation accrue de l'espace, le développement du centre-ville montréalais moderne est aussi caractérisé par un phénomène marquant. Il s'agit de la coexistence de deux secteurs de bureaux⁶, et ce, dès la fin des années 1920 : un situé au sud, à proximité de la place d'Armes et du square Victoria et l'autre un peu plus au nord, près des squares Phillips et Dorchester.

Au cours des années 1960, cette coexistence de deux secteurs d'affaires est renforcée. L'un des effets du dédoublement du centre-ville est d'avoir limité la reconstruction du quartier des affaires traditionnel. Cela a permis de sauvegarder tout un pan de la ville victorienne et édouardienne qui, autrement, aurait disparu sous le pic des démolisseurs pour faire place aux immeubles de bureaux modernes ou encore à des espaces de stationnement, comme ce fut le cas à Toronto⁷.

Ce bref portrait des principaux traits marquants du centre-ville montréalais correspond au modèle qui s'est répandu en Amérique du Nord aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Il permet de voir que la tertiarisation a alors donné lieu à des

changements considérables eu égard au tissu social fonctionnel de l'espace central, tout en redéfinissant le paysage urbain.

À Montréal, l'histoire du tertiaire urbain, depuis les années 1950, a beaucoup retenu l'attention des chercheurs. Cela s'explique en bonne partie par le poids important qu'acquiert ce secteur dans l'économie locale aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Tous les indicateurs convergent vers un tournant définitif à partir de cette période : entre 1951 et 1991, la part de l'emploi tertiaire dans l'économie montréalaise passe de 51,6 % à 76,2 %. De plus, en parallèle à l'accroissement des emplois dans le secteur tertiaire, la part des emplois dans le secteur secondaire baisse de façon continue. Cette réorientation de l'économie montréalaise est très claire après 1949, comme le démontrent les résultats d'une analyse de l'utilisation du sol publiée par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal en 1964 et qui constitue le premier portrait du fait tertiaire urbain moderne⁸.

D'une manière générale, les études qui se sont penchées sur le rôle des activités tertiaires dans la structuration de l'espace montréalais ont mis l'accent sur la période suivant la Seconde Guerre mondiale, compte tenu de ses répercussions considérables sur le tissu urbain. Cette démarche se rattache à la tradition géographique et montre le phénomène du déplacement du centre-ville depuis le Vieux-Montréal et le port vers le mont Royal alors que les bureaux suivent le commerce qui fut le premier à être relocalisé rue Sainte-Catherine. À cet égard, la rue McGill est stratégiquement localisée étant donné que son prolongement – face au square Victoria et qui se poursuit avec le chemin de la Côte-du-Beaver-Hall – relie physiquement l'ancien et le nouveau secteur d'implantation du tertiaire.

Comment se définit le tertiaire urbain avant les années 1940 et quelles sont ses principales expressions urbanistiques ? Les recherches qui ont porté sur l'évolution des activités tertiaires à Montréal avant la Seconde Guerre mondiale sont peu nombreuses en raison de l'importance du secteur manufacturier⁹. Parmi les fonctions essentielles rattachées à l'économie tertiaire des grandes villes nord-américaines, on retrouve le commerce, l'immobilier, les finances, l'administration publique, l'éducation et les services sociaux et de santé. Les travaux sur l'histoire de Montréal ont montré que, depuis le milieu du XIX^e siècle, le centre de la ville (qui correspond au Vieux-Montréal actuel) devient de plus en plus multifonctionnel¹⁰ alors qu'il est consacré aux activités tertiaires et spécifiquement commerciales et administratives. Les travaux effectués par Gunter Gad et Deryck Holdsworth sur Toronto présentent un processus similaire de concentration de l'emploi dans le secteur des services publics et financiers, et ce, dès les années 1840¹¹.

Sur le plan urbanistique et architectural, la croissance du secteur tertiaire, et en particulier des activités de direction, a donné lieu à Montréal à la construction des premiers gratte-ciel à partir de la fin des années 1880¹². Au cours des années 1920, d'autres grands projets urbains modifient l'échelle architecturale de la ville comme l'a montré Jacques Lachapelle au sujet des grands immeubles conçus par les architectes Ross et MacDonald¹³. C'est dire que certains des éléments caractéristiques des centres-villes de l'après-guerre étaient déjà esquissés dans les années 1920, notamment les "superblocks"¹⁴ et les com-

plexes multifonctionnels s'élevant sur plusieurs dizaines d'étages et occupant des îlots entiers.

Quelques études ont déjà porté sur certains secteurs du tertiaire urbain, notamment le commerce et les finances¹⁵. De plus, l'étude du géographe Ludger Beauregard publiée en 1981, qui trace un portrait de la première rue de bureaux montréalaise, la rue Saint-Jacques¹⁶, nous fournit quelques éléments d'analyse historique. Toutefois, son étude brosse avant tout un portrait de l'état de la situation en 1980. De plus, il laisse de côté la rue McGill. D'ailleurs, celle-ci est rarement mentionnée dans les diverses descriptions du centre des affaires montréalais. Quelle est la spécificité fonctionnelle de la rue McGill ? De quelle manière les changements fonctionnels et l'arrivée de nouveaux occupants modifient-ils la forme des immeubles ? Que peut-on apprendre d'une étude combinant l'analyse des fonctions et de la forme urbaines ?

Histoire d'une rue et de ses transformations physico-spatiales

Une rue aménagée en deux temps

Espace frontière entre la ville anciennement enserrée par les fortifications, le port, la zone industrielle localisée à l'embouchure du canal de Lachine (connu sous le nom de quartier Sainte-Anne) et les nouveaux secteurs résidentiels qui se développent dans le quartier *Uptown* au nord, la rue McGill¹⁷ a été aménagée sur les glacis des fortifications au moment de leur démantèlement¹⁸. Ces travaux sont effectués entre 1801 et 1817 selon les propositions du plan des Commissaires. Les trois commissaires sont nommés par le gouvernement. Il s'agit de James McGill (1744–1813), un marchand montréalais originaire d'Écosse, de John Richardson (1755–1831) et de Joseph-Dominique-Emmanuel LeMoine de Longueuil, remplacé à sa mort en 1807 par Jean-Marie Mondelet (1772–1848), notaire et député¹⁹. Il faut préciser que la rue McGill a connu deux phases de développement. Un premier segment situé entre les rues Craig (Saint-Antoine) au nord et des Enfants-Trouvés (place d'Youville) au sud est aménagé lors des travaux de démolition des fortifications (entre 1801 et 1817) (figure 3). En 1845, une deuxième section allant jusqu'à la rue de la Commune vers le sud est ouverte (figure 4).

Pour plusieurs chercheurs, le démantèlement des fortifications représente le principal projet public d'aménagement urbain mené au cours du XIX^e siècle à Montréal²⁰. Ce plan consiste en une série d'interventions destinées à lever les entraves à la libre circulation des biens, des marchandises et des personnes afin de relier la vieille ville aux faubourgs qui se sont développés aux alentours – et qui accueillent d'ailleurs plus d'habitants que la ville fortifiée²¹. En plus de superviser la démolition des fortifications, le mandat des Commissaires consiste, d'une part, à rendre aux propriétaires légitimes les parcelles de terrains qui ont servi à l'érection des murs et, d'autre part, à réaliser un plan d'améliorations ainsi qu'une évaluation de ses coûts d'exécution²².

Le projet initial des Commissaires propose de créer de nouvelles rues tout en prolongeant certaines artères existantes, de canaliser le ruisseau Saint-Martin (dans l'axe de la rue Craig) et la petite rivière Saint-Pierre à des fins d'assainissement en la fai-

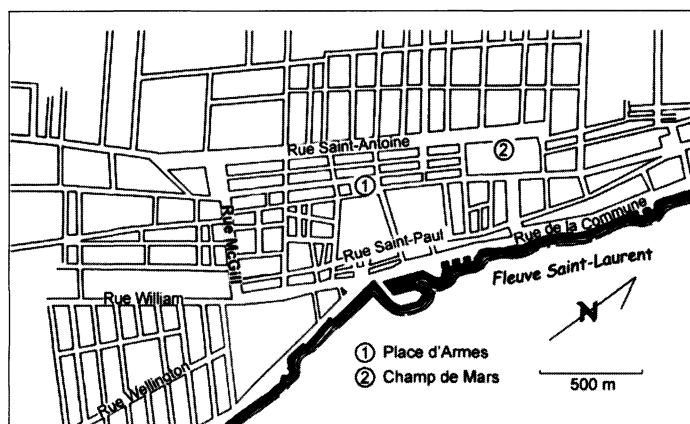


Figure 3 : Un premier segment de la rue McGill situé entre les rues Craig (Saint-Antoine) au nord et des Enfants-Trouvés (place d'Youville) au sud est aménagé lors des travaux de démolition des fortifications
 Cartographie : INRS-UCS d'après John Adams, *Map of the City and Suburbs of Montreal, 1825* et James Cane, *Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal, 1846*

sant passer dans l'égout collecteur sous la place d'Youville et d'améliorer le réseau de squares et de marchés publics²³. Il s'agit non pas d'un plan d'extension mais plutôt d'un plan d'embellissement, d'intégration urbaine et de mise en valeur de l'espace. Cette initiative des autorités publiques contribue à moderniser la ville en éliminant les limites physiques et en décongestionnant l'espace urbain afin de permettre aux activités économiques de prendre de l'expansion. Spécifiquement, la démolition du mur d'enceinte qui enserrait la partie ouest de la ville fortifiée dégage un espace sur lequel est aménagée la rue McGill. Sa largeur renvoie à ce plan et elle donne une allure de grande ville à Montréal.

En 1837, les Juges de Paix, qui assument alors la gestion de Montréal²⁴, approuvent un fonds pour permettre l'ouverture du tronçon sud de la rue McGill entre la petite rivière Saint-Pierre canalisée quelques années plus tôt et la rue de la Commune qui longe le Saint-Laurent²⁵. C'est en 1845 que les travaux d'aménagement du deuxième segment sont complétés sur une partie de la propriété des Sœurs de la Charité dites Sœurs Grises acquise par la municipalité²⁶. Zone sensible aux inondations lors de la fonte des neiges compte tenu de la proximité des rives du fleuve, la rue McGill se prêtait difficilement à la construction d'immeubles. À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, les travaux d'amélioration des infrastructures portuaires rendent le site plus propice aux activités urbaines. Dès lors, quelques entreprises s'y établissent, notamment un chantier maritime. Il reste que les lots situés de part et d'autre de cette partie basse de la rue restent pendant plusieurs décennies non construits. L'atlas de Hopkins publié en 1879 montre que le gouvernement du Canada y a néanmoins aménagé des installations douanières²⁷. De nouveaux entrepôts et bureaux servant aux douanes sont inaugurés en 1915 à quelques dizaines de mètres de ce site.

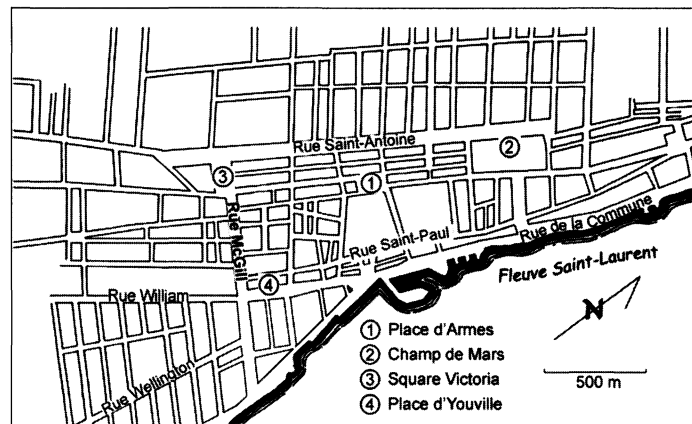


Figure 4 : Dans les années 1840, un deuxième segment de la rue McGill est ouvert allant jusqu'à la rue de la Commune vers le sud
 Cartographie : INRS-UCS d'après James Cane, *Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal, 1846*

À partir des années 1840, les pressions sont fortes pour requalifier les terrains conventuels situés à l'ouest de l'ancienne ville fortifiée et à proximité du fleuve. Il faut dire que, depuis l'ouverture du canal de Lachine en 1824 et, en particulier, à la suite de son élargissement en 1843²⁸, le quartier a changé de vocation. L'intensification des activités portuaires, la mise en place d'un réseau d'établissements manufacturiers et l'arrivée de centaines d'ouvriers dans le quartier Sainte-Anne ont contribué à transformer le tissu social, économique et urbain de l'ouest de la vieille cité. Un problème – qui explique d'ailleurs pourquoi les institutions religieuses ont quitté le quartier – subsiste néanmoins : les eaux du fleuve font gonfler la petite rivière Saint-Pierre, provoquant des inondations dans cette partie basse de la ville. Sa canalisation en 1831 a permis de résorber une partie du problème.

En outre, dès le début du XX^e siècle, la mise en œuvre du plan des Commissaires avait contribué à changer l'organisation fonctionnelle de la ville historique. Entre autres choses, les activités religieuses qui avaient jusqu'alors occupé une place centrale dans l'organisation urbanistique et sociale de la vieille ville sont contraintes à quitter leurs premiers lieux d'établissement. Avant la démolition des murs, deux importants ensembles conventuels ponctuaient l'espace : l'Hôpital Général des Sœurs de la Charité²⁹ qui recevait les indigents et les enfants abandonnés et le monastère des Récollets. Ces ensembles conventuels étaient " commercialement bien situés³⁰ ". C'est ce qui explique leur disparition du tissu urbain moderne.

C'est d'abord le monastère des Récollets qui est rasé et ce, en deux temps, soit en 1818 et en 1867. La première phase des travaux de démolition du couvent des Récollets des années 1810 correspond à la mise en forme du plan des Commissaires et à l'ouverture de nouvelles rues et du lotissement des parcelles de terrains qui les bordent. L'ouverture de nouvelles rues morcelle considérablement les édifices formant cet ensemble conventuel. Depuis le début du XIX^e siècle, l'église est utilisée par la communauté catholique irlandaise qui la déserte en 1847 pour la

nouvelle église Saint-Patrick's située un peu plus au Nord, sur le chemin de la Côte-du-Beaver-Hall. En 1867, la deuxième étape de la démolition du couvent est qualifiée par un contemporain d'intervention visant à satisfaire aux "exigences que le commerce et la fureur des embellissements ont déchaînées dans notre ville"³¹.

Le démembrement d'une partie du site de l'Hôpital Général des Sœurs de la Charité à partir des années 1870 est également dû à la modernisation de la ville et au développement des activités commerciales et industrielles. Les Sœurs de la Charité convertissent certains de leurs immeubles pour les louer à diverses entreprises. Elles font aussi construire un imposant ensemble de magasins entrepôts afin de profiter de la valeur foncière de leurs terrains³². Les Récollets ont également recours à une stratégie similaire de promotion immobilière sur leur ancien emplacement³³.

Subséquemment à la démolition des fortifications, le square Victoria est aménagé en 1842 à l'extrémité ouest de la rue Saint-Jacques, au sud du marché au foin sur lequel bute la rue McGill au Nord³⁴. Dénommé alors square des Commissaires, il vise à rendre hommage aux individus dont les idées ont permis de moderniser l'espace urbain.

Dès les années 1820, plusieurs congrégations religieuses choisissent les abords de ce qui devient le square des Commissaires pour y ériger leurs lieux de culte ou d'enseignement : l'American Presbyterian Church en 1826, le Petit Séminaire en 1830 et la First Baptist Church en 1831. Au cours des années subséquentes, quatre autres églises sont érigées en périphérie du square, dans l'axe du chemin de la Côte-du-Beaver-Hall. En 1860, le square est rebaptisé en l'honneur de la reine Victoria. À partir de cette décennie, il devient le lieu privilégié d'implantation des édifices commerciaux de prestige³⁵. Ainsi, dans les années 1860, les églises sont graduellement remplacées par des magasins entrepôts et des édifices multifonctionnels abritant des commerces et des bureaux. Fait à noter, dans les années 1870, bien que les environs du square continuent à attirer des activités tertiaires, l'arrivée de fabricants de bottes et de chaussures signalent l'importance des activités industrielles dans l'économie montréalaise. Entre la fin des années 1880 et le début du XX^e siècle, le square perd plusieurs de ces occupants prestigieux. Par ailleurs, la tendance est renversée dans les années 1900 lorsque des grandes entreprises et des institutions financières choisissent d'y implanter leurs bureaux³⁶ tant et si bien qu'en 1908, le square Victoria est devenu, selon un observateur de la scène architecturale montréalaise, "one of the best down-town sites"³⁷. Les transformations fonctionnelles et architecturales qui ont lieu au square Victoria ne sont pas sans incidence sur le développement de la rue McGill qui connaît un processus similaire d'avancées et de reculs des activités tertiaires.

Une rue qui se distingue

Le tracé de la rue McGill se distingue de celui des principales artères commerciales et d'affaires de la vieille ville comme les rues Saint-Jacques, Notre-Dame, Saint-Paul ou encore le boulevard Saint-Laurent³⁸. La rue McGill est conçue comme une grande voie symétrique, plus large que les autres principales artères de la ville et qui relie, dans un axe nord-sud, le port de

Montréal aux quartiers résidentiels et institutionnels qui se sont développés à proximité du mont Royal.

Dans le Montréal moderne des années 1860³⁹, la rue McGill est localisée à la fois dans le quartier Ouest du district Montréal-Centre et dans le quartier Saint-Anne⁴⁰. En fait, le centre de la voie constitue la limite des deux quartiers. Le district Montréal-Centre correspond à peu de choses près à l'ancienne ville fortifiée du Régime français qui est divisée en trois quartiers (Est, Centre, Ouest). À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, ce secteur fait l'objet d'un processus de réaménagement important. Soulignons, notamment, les transformations économiques et sociales en cours qui ont pour effet de reconfigurer son organisation sociospatiale. D'espace mixte résidentiel, commercial et institutionnel, il devient avant tout une zone administrative, commerciale et financière. En ce sens, son principal trait marquant est le départ de la population. À titre indicatif, mentionnons qu'en 1861, 2 831 personnes habitaient le quartier Ouest alors qu'en 1911, ils n'étaient plus que 226. De tous les quartiers composant la vieille ville, il est celui qui a, proportionnellement, perdu le plus de population au tournant du XX^e siècle. Le déclin démographique est particulièrement fort entre 1861 et 1871 alors que le quartier passe de 2 831 habitants à 1 265 habitants (tableau 1).

Tableau 1 – Population des quartiers anciens de Montréal (district Montréal Centre), 1861–1911

	1861	1871	1881	1891	1901	1911
Montréal-Centre	6 750	5 264	4 635	5 119	4 110	4 245
Quartier Centre	1 424	1 110	827	675	1 094	458
Quartier Ouest	2 831	1 265	842	1 007	439	226
Quartier Est	2 495	2 889	2 966	3 437	2 577	3 561

Source: Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération (Montréal : Boréal, 1992), 188.*

En plus du déclin démographique, le cœur de la ville connaît une série de transformations entre 1870 et 1930 qui influencent la vocation de la rue McGill : migration des grands magasins vers la rue Sainte-Catherine et déclin graduel des activités commerciales sur les rues Notre-Dame et Saint-Paul, redéploiement du commerce de gros et de détail sur le boulevard Saint-Laurent, spécialisation de la rue Saint-Jacques en artère financière, centralisation des activités administratives et institutionnelles (hôtel de ville, palais de justice, basilique) rue Notre-Dame, concentration des entrepôts rue de la Commune, construction d'édifices de bureaux de prestige à proximité du square Victoria et de la place d'Armes.

En bref, à partir des années 1840, plusieurs transformations économiques et sociales marquent le paysage urbain montréalais : accroissement des activités portuaires, industrielles et tertiaires, développement d'un réseau de communication et de transport transcontinental, recul graduel des institutions religieuses de la vie civique, abandon de la vieille ville par la bourgeoisie en tant que lieu de résidence⁴¹. Quelle est la portée de cette métamorphose des activités urbaines sur la forme architecturale et urba-

nistique ? D'une manière plus précise, comment s'expriment ces changements fonctionnels rue McGill ?

Formes et fonctions

*Une de nos plus belles rues pour la largeur et la longueur est certainement la rue McGill; macadémisée dernièrement elle offre au piéton ou à la voiture une voie toujours des plus commodés autant que des plus agréables à parcourir; émule des rues Notre-Dame et St-Laurent par son commerce, elle dispute avec la rue Ste-Catherine la palme des plus beaux embellissements*⁴².

À partir des années 1840, la transformation d'une partie de la vieille ville en centre des affaires influe sur la vocation de la rue McGill. Celle-ci accueille graduellement les activités tertiaires qui ont envahi le square Victoria et les rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Paul où se concentre un nombre accru d'institutions financières et commerciales. Certains traits caractéristiques la distinguent néanmoins des autres artères commerciales. Premièrement, ses dimensions se démarquent de celles des principales rues de la vieille ville en ce qu'elle est plus large⁴³. Conséquemment, il est plus facile d'y construire des édifices de grande taille sans compter que plusieurs lots sont vacants s'ils ne sont pas occupés par de petits immeubles faciles à démolir. Deuxièmement, son orientation nord-sud est en rupture par rapport à celle des principales artères de la ville, à l'exception du boulevard Saint-Laurent. Elle permet de relier les quartiers dans un axe nord-sud, tout en dégagant une perspective visuelle reliant le port au mont Royal. Troisièmement, une autre de ses caractéristiques qui en fait un espace de prestige est son rattachement à un réseau de places publiques et de squares conçus entre 1842 et 1901 : le square Victoria aménagé en 1842, les squares du Beaver-Hall et Phillips aménagés entre 1842 et 1844 et la place d'Youville aménagée en 1901 sur le site du marché Sainte-Anne. Traditionnellement, les espaces publics étaient d'importants facteurs d'attraction à Montréal et ce, en particulier pour les institutions religieuses, les sièges sociaux et les immeubles de bureaux⁴⁴.

Une économie en changement

Dans les années 1840, 1850 et 1860, des facteurs externes contribuent à changer la structure économique locale. Parmi les plus importants, mentionnons la constitution d'un réseau de canaux pour le Saint-Laurent et le développement des réseaux ferroviaires. Bénéficiant de l'aide gouvernementale, ces infrastructures de transport permettent l'intégration continentale de l'économie montréalaise⁴⁵. Par la suite, les années 1870 et 1880 représentent une période de consolidation pour l'économie de Montréal. On peut mentionner, notamment, l'adoption de la Politique nationale de 1879 qui crée un marché protégé pour les entreprises manufacturières canadiennes, ce dont l'économie de Montréal profite considérablement⁴⁶.

À partir des années 1880, le port s'autonomise par rapport à la ville. Il reste que les rues à proximité du port, y inclus la rue McGill, conservent leur attrait, comme le souligne un journaliste du *Harper's New Monthly Magazine* en 1889 : " The water-side

seems to be without the usual seaport slums; its massive business front is clean, sedate, and very proper⁴⁷ ".

Entre 1896 et 1914, les commissaires du havre procèdent à d'importants travaux d'aménagement qui visent à moderniser les équipements portuaires (construction de nouveaux quais, jetées, hangars, entrepôts, silos à grains) et, surtout, à régler une fois pour toutes le problème d'inondations qui frappent la partie sud-ouest de la ville à l'hiver ou au printemps⁴⁸. Ces travaux d'infrastructures et d'assainissement favorisent la mise en valeur des lots situés à l'extrémité sud de la rue McGill. Cet élan se traduit d'ailleurs par l'érection d'imposants bâtiments au cours de cette période.

Prédominance des activités commerciales (1840-90)

Sur un plan morphologique et architectural, quel paysage offre la rue McGill tel qu'on peut l'observer à partir des années 1840 ? Les principales constructions des années 1840-90 se regroupent en deux catégories : les édifices manufacturiers, qui sont habillés de brique, bien que la pierre de taille soit également utilisée pour envelopper leur rez-de-chaussée, et les commerces qui sont revêtus de pierre grise provenant des carrières de la région. Certains immeubles construits entre 1840 et 1860 comprennent des logements aménagés aux étages pour héberger la famille du commerçant ou un autre locataire (figure 5). Tant les immeubles commerciaux que les immeubles industriels occupent toute la parcelle de terrain, ne préservant aucune marge de recul. Les lots formant les îlots sont la plupart du temps étroits mais profonds.

La hauteur des immeubles industriels et des ateliers de fabrication varie (de un à cinq étages⁴⁹). Leurs volumes aussi sont différents. Les édifices les plus anciens sont plus trapus tandis que ceux érigés à partir des années 1860 gagnent en hauteur. Le gabarit des maisons de commerce en gros est analogue à celui des établissements manufacturiers. S'élevant sur deux à quatre étages, ils sont percés de nombreuses ouvertures selon un agencement symétrique. Ce fenêtrage généreux correspond à deux fonctions : pour les établissements manufacturiers, elle procure l'éclairage naturel indispensable au travail des ouvriers et, pour les établissements commerciaux, elle permet de mettre en valeur la marchandise offerte dans les vitrines du rez-de-chaussée, dont la hauteur est supérieure à celle des étages.

Selon les informations fournies par les annuaires *Lovell*, les entreprises manufacturières implantées rue McGill fabriquent des meubles, des chaussures et des bottes, des cigarettes et des cigares, etc. C'est dire qu'elles œuvrent dans les secteurs traditionnels montréalais du cuir et de la chaussure, de la fourrure, du vêtement et du textile, de l'alimentation et du tabac. Ces industries manufacturières légères logent dans des usines de petite et moyenne tailles. Le segment de la rue situé à proximité du port est affecté à des activités productives plus lourdes (chantier maritime, fabriquant de conduites en fonte). Quelques marchands de charbon côtoient ces entreprises manufacturières.

Durant les années 1840 à 1890, la présence d'activités manufacturières est un trait caractéristique du centre-ville de Montréal. Cette réalité est aussi perceptible rue McGill où on retrouve plusieurs établissements manufacturiers dans le secteur alimen-



Figure 5 : F. X. Loisel, annonce parue dans le Lovell Montreal's Directory, 1852
Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

taire (confiserie, bière, tabac) et dans le secteur du vêtement et de la chaussure. Le dynamisme des activités manufacturières rappelle la proximité du port où arrivent quotidiennement des matières premières qui sont transformées en biens de consommation. De plus, étant donné que cette rue est située dans le voisinage du canal de Lachine et du quartier Sainte-Anne, son développement peut difficilement ne pas en subir les influences. Faisant l'objet d'un processus précoce de déconcentration spatiale⁵⁰, les grands établissements manufacturiers montréalais se retrouvent aussi à l'ouest, le long du canal de Lachine et à l'est, dans les corridors ferroviaires. Il reste que, durant cette période, les principaux occupants de la rue McGill sont des magasins entrepôts (figures 6 et 7). Lorsque le cadre bâti change d'échelle au début du XX^e siècle, c'est pour accueillir des activités tertiaires⁵¹. En raison de la hausse des valeurs foncières au centre-ville, nous observons à Montréal un mouvement analogue de déconcentration industrielle à celui prévalant dans plusieurs grandes villes étasuniennes⁵².

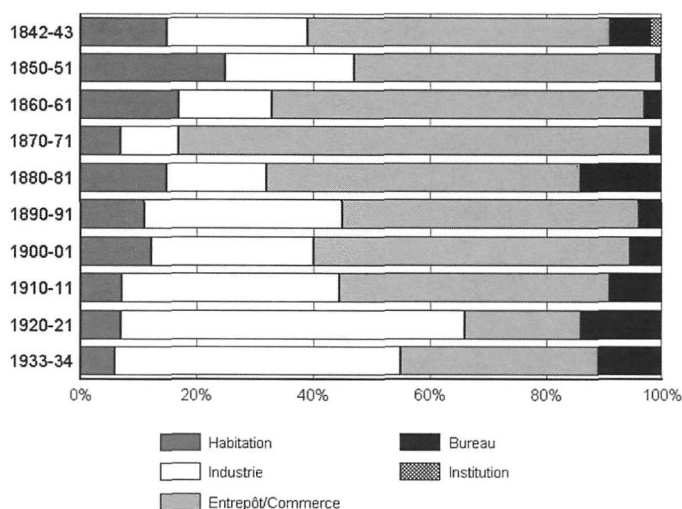


Figure 6 : Répartition des établissements et des occupants par fonctions urbaines (%), Rue McGill, 1842-1934
Source : Lovell Montreal's Directory (Montréal: John Lovell & Son, 1842-1934)

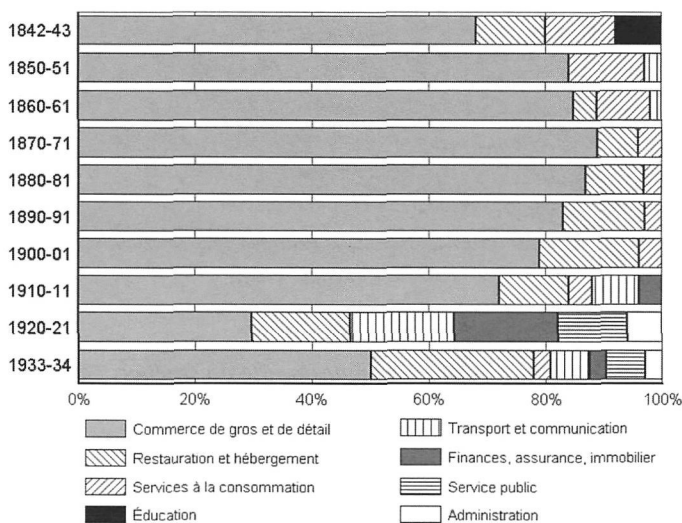


Figure 7 : Répartition des établissements tertiaires par secteurs (%), Rue McGill, 1842-1934
Source : Lovell Montreal's Directory (Montréal: John Lovell & Son, 1842-1934)

L'architecture des édifices victoriens est très élaborée en ce qui a trait aux maisons de commerce qui affichent des façades en pierre ornementée, un fenêtrage en plein cintre et des colonnades et des pilastres inspirés de l'architecture classique. Par exemple, le Dominion Block (figure 8), inauguré en 1867, est le premier édifice commercial de prestige érigé rue McGill. Haut de quatre étages en plus du premier niveau hors sol, il abrite les activités de trois grossistes⁵³. En fait, les établissements commerciaux d'envergure implantés rue McGill sont des magasins entrepôts.



Figure 8 : Dominion Block en 1873

Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

Avec l'apparition de ces édifices monofonctionnels, l'architecture commerciale change. Le commerçant n'habite plus au-dessus de sa boutique comme il le faisait traditionnellement. La vente et la présentation des biens exigent plusieurs centaines de mètres carrés d'espace d'exposition et d'entreposage.

Depuis les années 1860, à Montréal, les boutiques ont délaissé les rez-de-chaussée des immeubles résidentiels pour se redéployer dans des ensembles intégrés. Parmi ces nouveaux complexes commerciaux établis rue McGill, on retrouve, en plus du Dominion Block (1867), les édifices Phillips (1870) et Burland (1889) qui ont de trois à quatre étages⁵⁴. Leur système structural constitué de poutres et de colonnes et d'une ossature de pierre permet de grands espaces ininterrompus où les magasins peuvent s'étendre sur plusieurs étages. Cette architecture commerciale est caractéristique de celle des grandes villes de la côte Est des États-Unis comme Boston, New York ou Philadelphie⁵⁵.

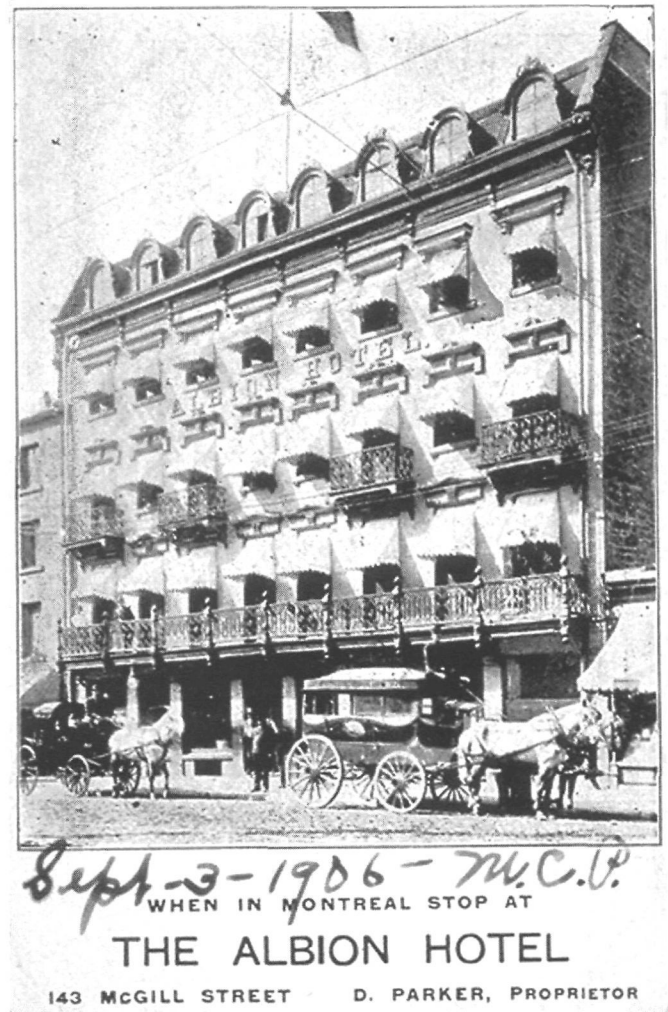


Figure 9 : Hôtel Albion

Source : Bibliothèque nationale du Québec, Collection de cartes postales Michel Bazinet

Dans le secteur des services d'hébergement, avec ses 200 chambres réparties sur quatre étages, l'hôtel Albion (figure 9) (en service entre 1861 et 1886 et agrandi à deux reprises) est aussi, selon ses propriétaires, une institution incontournable pour les visiteurs de Montréal. Sa localisation n'est pas étrangère à sa popularité. De plus, sa façade ornée de balcons offre à ses occupants une vue imprenable sur la ville et ses environs :

The commanding height of the building, looming as it does above all surrounding structures, and from its proximity to the River St. Lawrence, commanding a magnificent view of its blue waters, the Victoria Bridge, ensures to its guests, in the summer time, a plentiful supply of fresh air. To the north, one has a fine view of Victoria Square; still further away, Mount Royal, clothed in verdure, greeds the eye [...] ⁵⁶.

Les hôtels affichent une présence marquée entre 1860 et 1880. À partir des années 1890, ils se déplacent vers le nouveau centre-ville en voie de formation dans le quartier *Uptown*. Ils sont alors remplacés par un nombre accru de restaurants, de tavernes et de cafés; ce qui explique l'importance du secteur "restauration et hébergement" et ce, jusqu'en 1934.

Durant les décennies des années 1840 à 1890, ce sont en définitive les marchands, les commerçants et les manufacturiers qui participent à l'effervescence de la rue McGill (figures 6 et 7). Les grossistes en marchandises générales (mercerie et produits de la ferme) et en épicerie font alors partie intégrante des fonctions tertiaires des grandes villes nord-américaines dont les économies dépendent des échanges commerciaux⁵⁷.

Les commerces de détail gardent une certaine vigueur étant donné qu'ils répondent aux besoins des habitants des quartiers environnants. À ce sujet, on constate une prédominance du secteur alimentaire. Certaines institutions ont d'ailleurs acquis une réputation régionale comme le magasin-entrepôt Mathewson qui est un des premiers à avoir pignon rue McGill à partir de 1842 lorsque son propriétaire fait construire un petit édifice de deux étages avec un toit en pente percé de lucarnes. Le dernier étage sert d'habitation. La présence du marché Sainte-Anne à proximité a un impact sur la nature des commerces qui s'implantent rue McGill. Comme dans la plupart des villes, les édifices situés dans le voisinage des marchés publics sont occupés par une multitude de petits commerces d'alimentation.

Entre les années 1840 et 1890, ce sont des fonctions urbaines mixtes caractéristiques de la ville marchande et portuaire en voie d'industrialisation qui prédominent. Il s'agit là de la structure fonctionnelle spécifique à la ville compacte où cohabitent quelques résidences, des commerces, des manufactures et des ateliers, exprimant par le fait même un lien étroit entre le transport, la fabrication et le commerce. Centre d'échanges entre le port et la ville, la rue McGill reflète les conditions d'une ville portuaire et marchande. En ce qui a trait à la fonction résidentielle, on constate qu'un certain nombre d'habitants maintiennent une adresse rue McGill. C'est dans les années 1850 qu'on y retrouve la proportion la plus élevée d'habitations, avec plus de 20 % des occupants. Dans les années subséquentes, ce taux connaît des replis et des hausses.

L'arrivée des activités tertiaires de direction et le maintien des activités industrielles (de 1890 à 1916)

Aux édifices industriels et commerciaux de l'ère victorienne ont succédé ceux de l'ère édouardienne qui confirment l'approche Beaux-Arts comme courant architectural dominant. Cette nouvelle orientation architecturale est perceptible dans les choix stylistiques effectués pour les grands immeubles construits à partir du début du XX^e siècle. Leurs concepteurs reprennent les principes du classicisme comme la division de la façade en trois sections (base, fût et couronnement). De plus, le caractère continental – en opposition à l'influence locale – se traduit par le recours à des matériaux de revêtement importés des États-Unis. En bref, l'éclectisme architectural omniprésent rue McGill est un héritage des décennies des années 1840 à 1890 qui sont marquées, d'un côté, par la succession des influences culturel-

les et des styles souvent venus d'ailleurs et, de l'autre, par la modification des fonctions.

Les transformations architecturales observées rue McGill expriment une restructuration économique majeure. Ainsi, le début du XX^e siècle est une période faste pour l'économie de Montréal. Pour la rue McGill, cela représente un changement de vocation très net. C'est entre 1900 et 1912 que s'implantent les activités tertiaires de direction. L'élévation du cadre bâti et la migration des activités tertiaires à l'extérieur de la ville historique témoignent de cette évolution. D'une manière spécifique, entre 1900 et 1911, environ 56 000 mètres carrés de superficie de plancher réservés strictement à des activités de bureau sont aménagés rue McGill⁵⁸.

Au début du XX^e siècle, cette rue acquiert véritablement le statut d'artère de prestige auprès des grandes entreprises de services publics (chemins de fer, télécommunications) qui y érigent leurs sièges sociaux et leurs filiales. Le bâtiment de bureaux devient alors un enjeu majeur pour les professionnels de l'architecture et de l'aménagement tout en symbolisant un changement dans l'économie de la ville. Désormais, ce sont les grandes entreprises qui prennent part au développement de la métropole et plusieurs d'entre elles sont localisées rue McGill. Chronologiquement, la construction des nouveaux édifices consacrés strictement à la fonction tertiaire de direction se fait dans l'ordre suivant : le nouveau siège social du Grand Tronc⁵⁹ en 1901, l'édifice Canadian Express en 1906–1908 et les édifices McGill et Shaughnessy⁶⁰ en 1912.

Entre 1899 et 1902, l'entreprise ferroviaire du Grand Tronc donne le ton en faisant ériger son imposant siège social de quatre étages (figure 10) qualifié par les critiques architecturaux de l'époque de véritable palais. Les coûts de sa construction s'élèvent à 500 000,00 \$⁶¹. L'entreprise retient les services de l'architecte étatsunien Richard Waite pour la conception de son nouveau siège social sur un terrain donné par la Ville de Montréal. La richesse de son ornementation extérieure traduit aussi l'opulence de l'aménagement intérieur des espaces de représentation.

Les activités du Grand Tronc sont concentrées au Québec et en Ontario. Propriétaire du pont Victoria qui franchit le fleuve, l'entreprise entre dans une importante phase d'expansion qui l'amène à construire un chemin de fer transcontinental. En 1881, cette entreprise avait concentré ses installations employant des milliers de travailleurs dans le quartier ouvrier de Pointe-Saint-Charles. Plus de 300 personnes travaillaient dans son bureau de direction réparti dans différents locaux loués, notamment dans un immeuble situé sur la place Jacques-Cartier. À la fin du XIX^e siècle, ses directeurs envisagent de concentrer les activités de direction dans un nouveau siège social qui sera finalement construit rue McGill.

En 1881, l'entreprise assume la gestion d'un réseau ferroviaire long de 2 112 kilomètres. Vingt ans plus tard, les 6 720 kilomètres de voies nécessitent le travail de 560 personnes au bureau de direction⁶². Le directeur général estime que l'entreprise va bénéficier d'une meilleure visibilité si elle est localisée au cœur de la ville. C'est du moins dans ces termes qu'il défend le nou-

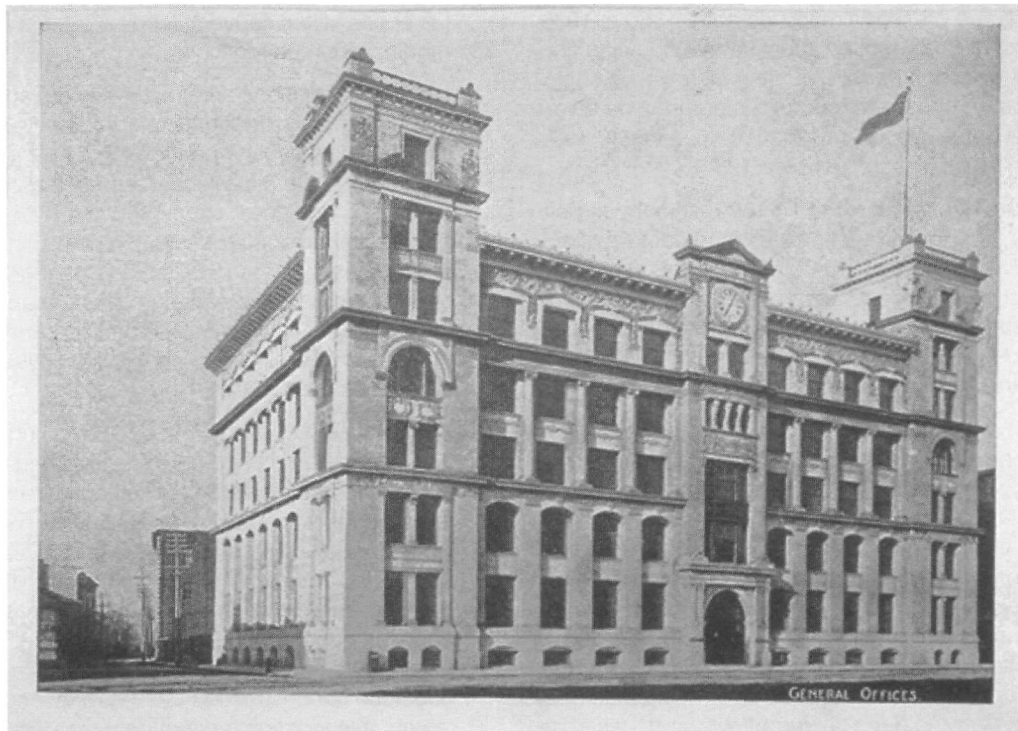


Figure 10 : Siège social du Grand Tronc, construit entre 1899 et 1902

Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

vel emplacement dans une lettre transmise au maire et au Conseil municipal de Montréal alors qu'il sollicite leur aide pour installer le siège social dans le centre des affaires⁶³. Le nouveau siège social regroupe sous un même toit les services de la direction, de l'administration et de l'ingénierie⁶⁴, de même que les filiales de télégraphe et de téléphone. De plus, le centre des affaires représente le seul lieu véritablement approprié pour une grande entreprise. Le président de l'entreprise souhaite obtenir un terrain appartenant à la Ville qui constitue une portion de l'ancien marché au foin, situé tout juste au nord du square Victoria. Cette demande soulève des protestations chez les gens d'affaires. Après quelques mois d'échanges, la Ville de Montréal cède un terrain au Grand Tronc rue McGill entre les rues Saint-Paul et William. La Ville exproprie alors des résidents et des marchands⁶⁵ qui occupaient une série de petits édifices qui sont démolis pour faire place au nouvel immeuble.

D'un point de vue architectural et urbanistique, les changements qualitatifs et formels sont importants. Entre 1900 et 1916, plusieurs grands immeubles de prestige sont érigés rue McGill. Les promoteurs et les propriétaires apprécient des lieux dégagés pour y construire leur édifice. Visibles de plus loin, les immeubles dominent l'environnement. Leur situation en retrait de la forte congestion des rues de la vieille ville améliore aussi leur visibilité. Il est vrai que la Ville de Montréal procède à des travaux d'élargissement des rues à la fin des années 1880 mais certaines artères du centre des affaires, notamment les rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Paul, n'offrent pas les mê-

mes qualités urbanistiques que la rue McGill. En outre, les rues de la vieille ville sont de plus en plus encombrées⁶⁶.

Construire rue McGill procure la possibilité de dessiner des édifices qui ne sont pas de simples alignements classiques de façades ornementées. En effet, compte tenu du fait que plusieurs voies dans l'axe est-ouest traversent cette rue, les carrefours sont nombreux, offrant des sites propices à la construction d'édifices dégagés sur au moins deux, sinon trois côtés. Le choix de cette artère est sûrement déterminé, du moins en partie, par les perspectives urbanistiques qu'elle offre. Il reste que certains édifices possèdent une vocation représentative (comme le Grand Tronc) alors que d'autres immeubles sont construits à des fins spéculatives, notamment les édifices McGill et Shaughnessy⁶⁷.

À partir des années 1910, on assiste à une diversification fonctionnelle accrue des activités tertiaires de la rue McGill (figure 7). Par ailleurs, certains secteurs sont presque complètement absents, notamment les finances, les assurances et l'immobilier, les services aux entreprises, l'éducation et les services sociaux et de santé. On sait que d'autres artères de la zone centrale et de la périphérie sont spécialisées dans l'accueil de ces activités. Cette tendance marque aussi les autres rues d'affaires de la métropole comme les rues Saint-Jacques et Sainte-Catherine. Les activités résidentielles et commerciales sont repoussées pour faire place aux bureaux et, fait marquant, aux activités manufacturières. En tant qu'axe commercial, la rue

McGill s'en trouve du coup fragilisée. Sa force réside désormais dans sa capacité à consolider un tissu industriel dynamique et à attirer des activités tertiaires dans le secteur des transports et des communications.

En face du siège social du Grand Tronc est érigé, à partir de 1906, un édifice haut de neuf étages, le Canadian Express (figure 11), filiale du Grand Tronc. Cette entreprise de transport est spécialisée dans les transferts financiers internationaux⁶⁸. Ce nouveau gratte-ciel est la preuve tangible de l'implantation des activités tertiaires de la rue. Ce changement d'échelle est rendu possible grâce à l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement municipal qui autorise des édifices en hauteur. Son adoption, en 1901, par le Conseil municipal de Montréal contribue à changer le paysage de la rue et du centre des affaires. Ce règlement permet désormais de construire des édifices de dix étages incluant le rez-de-chaussée (ou plus ou moins 43 mètres), contribuant, de ce fait, à la densification du centre des affaires⁶⁹. En outre, le recours aux nouvelles technologies comme les ascenseurs, la généralisation des mesures visant à protéger les immeubles contre les incendies⁷⁰ et les nouveaux systèmes constructifs facilitent l'augmentation du nombre d'étages.

En 1912, la direction d'une entreprise ferroviaire rivale du Grand Tronc, le Canadien Pacifique⁷¹, choisit aussi la rue McGill pour y installer l'une de ses filiales active dans le domaine de la télégraphie. L'emplacement du nouvel immeuble de bureaux érigé sur l'ancien site de l'hôtel Albion est presque identique à celui de son principal concurrent, à savoir l'édifice Shaughnessy (figure 12) qui est érigé tout juste à côté du Canadian Express. Ses concepteurs tirent également profit du nouveau règlement régissant la hauteur des édifices⁷².

L'année 1912 est aussi marquée par la construction de l'édifice McGill haut de neuf étages à l'angle de la rue des Récollets. Entre 1912 et 1915, c'est au tour du gouvernement canadien d'y implanter un immeuble de prestige, ce qui lui permet de remplacer le vieil Examining Warehouse localisé à l'angle de la rue de la Commune. Inauguré en 1916⁷³, le nouvel édifice des douanes affiche une facture architecturale très classique, inspirée des principes Beaux-Arts. La localisation de la douane et la proximité du port font de la rue McGill un site recherché des sociétés maritimes, des importateurs-exportateurs et des courtiers. Derrière son imposante colonnade, ses murs abritent plusieurs entreprises spécialisées dans l'importation et l'exportation des marchandises⁷⁴. L'édifice des douanes est en fait un vaste entrepôt où des préposés examinent et évaluent les marchandises qui entrent et sortent du port de Montréal. Avec son entrée monumentale devant la place d'Youville, cet édifice est, en quelque sorte, la porte d'entrée de la ville des échanges.

Le ralentissement de activités de construction (de 1916 à 1934)

La dernière sous-période qui caractérise les transformations fonctionnelles et urbanistiques de la rue McGill est marquée par le repli des magasins entrepôts et la consolidation des activités manufacturières et tertiaires. À partir de 1920, le nombre des grossistes chute d'une manière radicale, pour croître à nouveau au début des années 1930. En fait, le déclin du grossiste indépendant au début du XX^e siècle est un phénomène généralisé au Canada :



Figure 11 : Édifice Canadian Express, construit en 1906
Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

Leur rôle diminue considérablement au début du XX^e siècle, à mesure que de plus en plus de manufacturiers organisent leurs propres réseaux de commercialisation pour vendre directement au détaillant par l'entremise de succursales établies dans tout le pays. Lorsque vient l'expansion des grands magasins, des chaînes de coopératives, dans les années 1920, presque toutes leurs marchandises sont achetées à rabais, directement aux producteurs⁷⁵.

Un très net ralentissement des activités de construction affecte aussi son développement. Pourtant, à partir des années 1920 à Montréal, nous assistons à la réalisation de nombreux grands projets urbains⁷⁶. C'est comme si cette artère n'avait pas le même pouvoir d'attraction que d'autres secteurs de la métropole, même si quelques petits projets consolident sa participation aux secteurs des transports et des communications. Ainsi, l'extension de la ville et le développement de la banlieue encouragent les promoteurs des chemins de fer à améliorer leurs liaisons entre le centre des affaires et les municipalités suburbaines de la Rive-Sud qui attirent un nombre accru d'habitants⁷⁷. Inaugurée en 1923, la petite gare de la Montreal

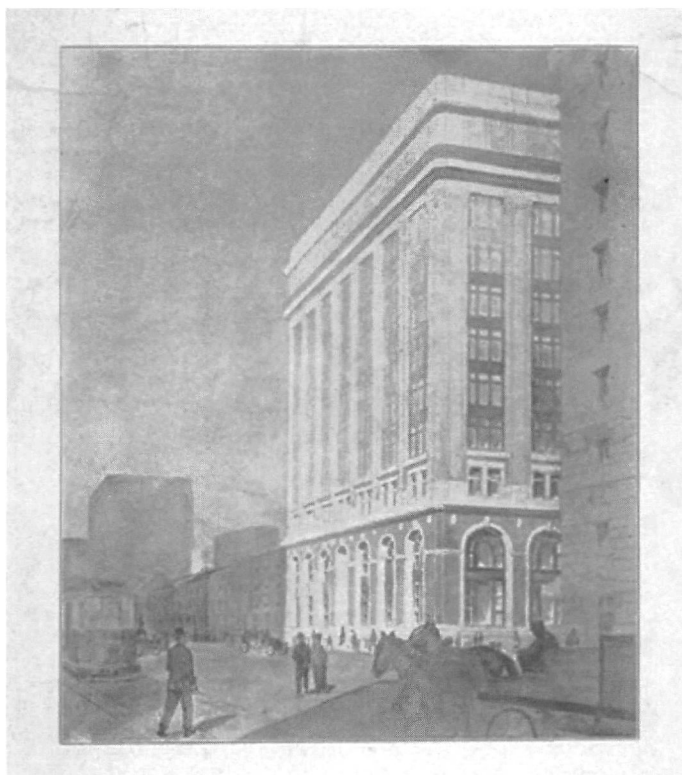


Figure 12 : Édifice Shaughnessy construit en 1912
Source : Bibliothèque nationale du Québec, Fonds albums de rues E. Z. Massicotte

Southern and Island Counties sert de terminus au service de tramway qui relie, depuis 1908, Montréal à la rive sud du fleuve en passant par le pont Victoria.

Le seul projet d'importance qui change le paysage de l'artère est celui de l'agrandissement de l'édifice des douanes dont la superficie double entre 1934 et 1936. À partir de ce moment et ce, jusqu'au début des années 1990, il n'y a eu qu'une seule construction d'importance rue McGill, à savoir le gratte-ciel de la banque Toronto Dominion construit en 1960 et localisé à l'angle de la rue Saint-Jacques.

À plusieurs égards, le tronçon de la rue McGill situé entre les rues de la Commune et Saint-Jacques est demeuré avant tout un témoin de la première poussée tertiaire des années 1900 et 1910. D'ailleurs, à quelques exceptions près, l'ensemble des rues d'affaires du Vieux-Montréal a traversé une interruption analogue⁷⁸. Le développement du nouveau centre commercial et tertiaire vers le nord et l'ouest de même que la reconstruction de quelques îlots dans la ville historique permettent d'absorber la demande pour de nouveaux espaces de bureaux et commerciaux.

La transformation de la structure fonctionnelle et des caractéristiques du cadre bâti de la rue McGill fait écho à la redéfinition du statut et du rôle de Montréal comme métropole au cours des XIX^e et XX^e siècles. L'implantation des premiers sièges sociaux des grandes entreprises dans des secteurs clés comme les

transports et les communications confirme la prédominance des nouveaux acteurs du développement urbain.

Épilogue

Aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, il est clair que la rue McGill subit la concurrence d'implantations tertiaires et commerciales plus récentes, alors que prend forme le centre moderne des affaires. De toute évidence, la rue McGill n'est plus au centre des grands projets urbains montréalais et elle ne joue plus le rôle de porte d'entrée de la ville. Il faut aussi souligner le déplacement des activités portuaires vers l'est de la métropole au cours des années 1970, dû au changement dans les méthodes de transport des marchandises générales avec l'utilisation des conteneurs. Les grands travaux d'aménagement des années 1960 de même que ceux exigés par l'Exposition universelle de 1967 n'intègrent pas cette artère dans leurs plans. À proximité, l'autoroute Bonaventure aménagée dans un contexte de modernisation de la métropole amène les automobilistes directement au cœur de la nouvelle zone centrale située désormais rue University, à l'intersection du boulevard René-Lévesque.

Après un long temps d'arrêt, la rue McGill et les abords du square Victoria se trouvent à nouveau au cœur des grands projets urbains montréalais. Les transformations qui ont marqué cet espace tout au long des XIX^e et XX^e siècles reprennent. Au cours des années 1960 et 1970, quelques entreprises et promoteurs immobiliers y font construire des gratte-ciel dans le prolongement de l'axe de la rue et à proximité du square Victoria : la Tour de la Bourse, le siège social de la société québécoise Quebecor et l'édifice de la banque Toronto Dominion. Plus récemment (en 2001–2), cet espace public a fait l'objet d'un important programme de développement immobilier dans le cadre du projet du Quartier international destiné à attirer des organismes internationaux.

Depuis le milieu des années 1990, la rue McGill est soumise à une intense activité de requalification. Son cadre bâti n'a pas beaucoup été modifié. Par ailleurs, son image a considérablement changé. En fait, selon certains acteurs du développement urbain du centre-ville, notamment les planificateurs municipaux et les promoteurs immobiliers, la rue McGill deviendra l'un des principaux axes de développement du " nouveau centre-ville ", c'est-à-dire le secteur où sont aménagés la Cité Multimédia et le Quartier international de Montréal⁷⁹. Pour y attirer des éventuels locataires, les promoteurs de ces nouveaux projets reprennent les arguments de la proximité géographique et de la concentration selon lesquels les transactions d'affaires ou le développement de nouveaux produits nécessitent des contacts face à face et des échanges informels. Il semble que le voisinage de la rue McGill se prête bien aux exigences de la nouvelle économie. En outre, il appert que les acteurs de la nouvelle économie apprécient particulièrement les édifices et les quartiers industriels aménagés au tournant du XX^e siècle⁸⁰ pour leur polyvalence, leur localisation et leurs attributs architecturaux.

Sur un autre plan, on constate un changement important dans la structure fonctionnelle récente de la rue McGill. Dès les pre-

mières années de son développement et de son aménagement, cette rue accueille peu d'habitants. Cette tendance est aujourd'hui complètement renversée depuis que quelques édifices ont été recyclés en habitation et que de nouveaux immeubles résidentiels y ont été érigés. Avec quelques centaines d'habitants qui ont choisi d'y vivre, il s'agit là d'un précédent historique. L'arrivée de cette population a favorisé l'implantation de petits commerces de quartier (épicerie, restaurants, services à la personne). De plus, la reconversion en 2000, par une société espagnole, de l'édifice Canadian Express (abandonné depuis plusieurs années) en hôtel de 120 chambres⁸¹ a permis de réintroduire un type d'occupation qui avait fait la renommée de la rue au XIX^e siècle.

Au cours des dernières années, le redéveloppement de la rue s'est fait par le biais d'une requalification et d'une réhabilitation du cadre bâti. Rompant avec l'approche des années 1960 et 1970 qui préconisait la reconstruction de la ville, cette approche urbanistique plus respectueuse du patrimoine urbain demeure toutefois fragile face aux pressions du marché immobilier alimentées par les changements économiques en cours. Est-ce que les caractéristiques de la rue McGill sont compatibles avec le nouveau rôle qu'assument désormais les grandes métropoles dans l'économie mondialisée, y inclus Montréal ?

Notre hypothèse de départ suggérait que le processus de tertiarisation de l'économie modifie le tissu urbain et les formes architecturales. Or, les transformations qui ont marqué l'histoire de la rue McGill nous apprennent que la tertiarisation ne peut expliquer de manière entièrement satisfaisante les changements de rôle et de fonction. Des processus plus globaux, qui relèvent de l'histoire locale, notamment le statut industriel et portuaire de Montréal, sont également intervenus pour lui donner la forme et la vocation que nous lui connaissons.

Remerciement

Je tiens à remercier Julie Archambault, géo-cartographe à l'INRS-UCS, de son aide pour la réalisation des figures et Julie Duchesne, assistante de recherche à l'INRS-UCS, pour la recherche effectuée à la Bibliothèque nationale du Québec et aux archives de la Ville de Montréal. De plus, je remercie les évaluateurs anonymes et Michèle Dagenais pour leurs commentaires qui ont grandement contribué à améliorer une première version de cet article.

Notes

1. Notons qu'il faut distinguer la rue McGill de l'avenue McGill College. Située en plein cœur du nouveau centre-ville de Montréal, l'avenue McGill College – dont la dénomination renvoie à l'institution d'enseignement à laquelle elle conduit – a fait l'objet d'un important projet de réaménagement au cours des années 1980 dans le but d'en faire la principale artère de prestige du nouveau centre des affaires. À ce sujet, voir : Souhila Djar, "Aménagement et dynamique urbaine : Étude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful", thèse en aménagement (Montréal : Université de Montréal, 1999).
2. Nous avons retenu l'année 1842 comme point de départ étant donné qu'elle correspond à la première année de parution des annuaires *Lovell* utilisés dans cette analyse. La période se termine avec le dernier grand projet immobilier construit rue McGill avant les années 1960, à savoir l'agrandissement de l'édifice des douanes réalisé par le gouvernement canadien en 1934.
3. À titre indicatif, entre 1870 et 1930, la valeur brute des produits des industries manufacturières de Montréal passe de 36 à 532 millions de dollars.

Jean Delage, "L'industrie manufacturière", in Esdras Minville (dir.), *Montréal économique* (Montréal : Fides et H.E.C., 1943), 202.

4. Un exercice préliminaire de définition du tertiaire urbain dans la première moitié du XX^e siècle a été fait par des membres du Groupe de recherche sur l'histoire de Montréal. Les activités tertiaires regroupent les services rattachés à l'échange et au transport des biens, au transport, à l'accueil et à l'hébergement des personnes, à l'accumulation et à la gestion des flux et des stocks financiers, à la création et à la circulation du savoir et de l'information, à la gestion des entreprises, à la gestion de l'État, des institutions et des services publics, à la gestion culturelle, à l'éducation et à la santé et aux soins personnels. L'analyse des données des recensements canadiens de 1911 à 1951 montre que, dès les années 1920, plus de 50 % de la main-d'œuvre montréalaise se trouve dans le secteur des services. *Recensements du Canada, 1911–51*.
5. Au sujet de l'évolution des centres-villes entre les années 1880 et 1950 en Amérique du Nord, voir : Robert M. Fogelson, *Downtown. Its Rise and Fall, 1880–1950* (New Haven et Londres : Yale University Press, 2001). Pour une analyse des centres-villes au cours des années 1950, voir : Michael Johns, *Moment of Grace. The American City in the 1950s* (Berkeley : University of California Press, 2002).
6. Gunter Gad, "Downtown Montreal and Toronto: Distinct Places with Much in Common", *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne de sciences régionales* 23, n° 1–2 (1999) : 143–70.
7. *Ibid.* : 154.
8. Ville de Montréal, *Le centre ville de Montréal* (Montréal : Service d'urbanisme, 1964), 15. Selon cette étude, à l'intérieur des limites du centre-ville (borné alors au nord par l'avenue des Pins, à l'est par la rue Saint-Denis, au sud par le fleuve et le canal Lachine et à l'ouest par la rue Guy), la superficie de plancher occupée par les fonctions urbaines a évolué de la manière suivante entre 1949 et 1962 : –9,8 % pour les résidences; –5,5 % pour les commerces de détail; +77,2 % pour les bureaux; +20,1 % pour les propriétés publiques; –2,9 % pour l'entreposage et le commerce de gros; –6,6 % pour les industries; +412 % pour les stationnements; +18,3 % pour la culture et le divertissement; +28,5 % pour les institutions; +54,1 % pour les hôtels et autres.
9. Sur l'importance des activités industrielles dans l'économie de Montréal au XIX^e siècle voir le bilan de Paul-André Linteau et de Jean-Claude Robert, "Montréal au 19^e siècle : bilan d'une recherche", *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine* 13, n° 3 (1985) : 206–22.
10. France Vanlaethem, "Les architectes montréalais face à la commande", in Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir.), *Montréal Métropole, 1880–1930* (Montréal : Boréal et Centre Canadien d'Architecture, 1998), 85.
11. Gunter Gad et Deryck Holdsworth, "Building for city, region, and nation. Office development in Toronto 1834–1984", in Victor L. Russell (dir.), *Forging a Consensus. Historical Essays on Toronto* (Toronto : University of Toronto Press, 1984), 272–319.
12. Madeleine Forget, *Les gratte-ciel de Montréal* (Montréal : Les Éditions du Méridien, 1990).
13. Jacques Lachapelle, *Le fantasme métropolitain. L'architecture de Ross et MacDonald* (Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2001), 142–44.
14. Isabelle Gournay, "Manifestations du gigantisme au centre-ville", in Gournay et Vanlaethem (dir.), *Montréal Métropole, 1880–1930*, 185.
15. Lucien Favreau et Roger Charbonneau, "La finance à Montréal", in Minville (dir.), *Montréal économique*, 277–78.
16. Ludger Beauregard, "La rue Saint-Jacques de Montréal : une géographie des bureaux" (Montréal : Université de Montréal, département de géographie, 1981).
17. La rue fut baptisée en 1813 en hommage à James McGill (1744–1813), un des commissaires qui est chargé de surveiller les travaux de démolition des fortifications. Celui-ci décède avant la fin des travaux. Phyllis Lambert et Alan Stewart (dir.), *Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle* (Montréal : Centre Canadien d'Architecture, 1992), 80. Le tracé de la rue McGill reprend partiellement celui d'une petite rue qui longeait le mur ouest des fortifications. Elle est

- alors connue comme la rue Saint-Augustin ou Saint-Augustine. Ville de Montréal, *Les rues de Montréal* (Montréal : Méridien, 1995), 328.
18. *Ibid.* Sur la ville fortifiée, voir : Lambert et Stewart (dir.), *Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle*. Les fortifications sont érigées à partir de 1687. Leur démolition est surtout motivée par le fait que Montréal n'est plus considéré, après 1763, comme une place forte par les autorités britanniques. Dès lors, aucun fonds n'est destiné à l'entretien ou à la modification des murs. À la fin du XVIII^e siècle, les habitants réclament leur démolition " en raison de leur délabrement avancé et de l'obstacle qu'ils posent à la croissance de la ville " (Phyllis Lambert, " Le démantèlement des fortifications : vers une nouvelle forme urbaine ", in Lambert et Stewart (dir.), *Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle*, 79).
 19. *Ibid.*, 80.
 20. *Ibid.*; Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution* (Montréal : Fides, 1974), 154–59; Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal* (Montréal : Art Global et Libre Expression, 1994), 86. D'ailleurs, à l'exception de l'aménagement de grands parcs, Montréal a fait l'objet de peu d'interventions urbanistiques majeures au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. C'est plus par petits projets et par aménagement à la pièce que l'espace urbain est remodelé. Voir au sujet de l'effet " courtépointe " de Montréal : David B. Hanna, " Montreal, a City Built by Small Builders, 1867–1880 ", thèse en géographie (Montréal : McGill University, 1986).
 21. Lambert, " Le démantèlement des fortifications : vers une nouvelle forme urbaine ", 80.
 22. Marsan, *Montréal en évolution*, 155.
 23. Robert, *Atlas historique de Montréal*, 86.
 24. *Ibid.*, 83.
 25. Archives de la Ville de Montréal (AVM), " Rapport pour le prolongement de la rue McGill ", 24 août 1837. Dossier rue McGill, R 3375.
 26. Site Internet de la Ville de Montréal, " La rue McGill ", http://www2.ville.montreal.qc.ca/cgi-bin/hall/fiche_rue.cgi?id=40.
 27. H. W. Hopkins, *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga* (Québec : Provincial Surveying and Pub. Co., 1879).
 28. Sur le canal de Lachine voir : Yvon Desloges et Alain Gelly, *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860–1950* (Sillery : Septentrion, 2002).
 29. Cet hôpital fut construit par Jean-François Charon de la Barre en 1692. Il est le premier à accueillir les hommes de la colonie. Son instigateur fonde une communauté appelée les Hospitaliers de Saint-Joseph de la Croix, surnommée aussi les Frères Charon. En 1747, trente ans après le décès de Jean-François Charon, les Sœurs de la Charité prennent le relais de l'œuvre. Aujourd'hui, un petit parc localisé au pied de la rue rappelle le rôle qu'ont joué les Frères Charon dans le développement du quartier. Quant aux Sœurs Grises, elles relocalisent leur établissement à proximité du mont Royal en 1871. En 1981, elles ont réintégré leur première maison mère qui sert aujourd'hui de centre d'animation et d'accueil. Une rue située à l'ouest de McGill porte leur nom depuis 1801.
 30. Robert Lahaise, *Les édifices conventuels du Vieux Montréal* (Montréal : Hurtubise HMH, 1980), 517.
 31. In *ibid.*, 360.
 32. Communauté urbaine de Montréal, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Les magasins, les cinémas* (Montréal : CUM, 1985), 130.
 33. *Ibid.*, xvi.
 34. Marc H. Choko, *Les grandes places publiques de Montréal* (Montréal : Le Méridien), 65–109.
 35. *Ibid.*
 36. " Montreal Notes ", *The Canadian Architect and Builder* 21 (1907) : 25.
 37. " Montreal Business Blocks ", *The Canadian Architect and Builder* 22 (1908) : 20.
 38. Au sujet du boulevard Saint-Laurent, voir : Pierre Anctil, *Saint-Laurent. La Main de Montréal* (Québec : Septentrion, 2002).
 39. En 1845, la loi d'incorporation municipale fait en sorte que le territoire de la ville est redécoupé en neuf quartiers. Robert, *Atlas historique de Montréal*, 90.
 40. Avec plus de 16 000 habitants en 1861, le quartier Sainte-Anne est un des plus peuplés de Montréal. Traversé par le canal de Lachine et les voies ferrées du Grand Tronc, il attire aussi de nombreuses entreprises manufacturières. Dans les années 1860 et 1870, il devient en fait l'un des plus industrialisés de Montréal. Bettina Bradbury, *Familles ouvrières à Montréal* (Montréal : Boréal, 1995), 28; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération* (Montréal : Boréal, 1992), 76–77.
 41. Le nouveau quartier résidentiel bourgeois situé au nord de la rue Sainte-Catherine est aménagé à partir des années 1850 et 1860. Voir à ce sujet : Roderick MacLeod, " Salubrious Settings and Fortunate Families: The Making of Montreal's Golden Square Mile, 1840–1895 ", thèse en histoire (Montréal : McGill University, 1997).
 42. " Embellissement de Montréal, III^e article, Rue McGill ", *La Guêpe*, Montréal, 29 mai 1860.
 43. Contrairement à d'autres artères du centre de Montréal, la rue McGill n'a pas fait l'objet de mesures d'élargissement, étant donné qu'elle a été conçue très large dès son aménagement au début du XIX^e siècle. Au sujet des travaux d'élargissement des rues montréalaises et des stratégies urbanistiques et foncières sous-jacentes, voir : Jason Gilliland, " The Creative Destruction of Montreal: Street Widenings and Urban (Re)Development in the Nineteenth Century ", *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine* 31, n^o 1 (2002) : 37–51.
 44. Choko, *Les grandes places publiques de Montréal*.
 45. Robert, *Atlas historique de Montréal*, 79.
 46. *Ibid.*
 47. " Montreal ", *Harper's New Monthly Magazine* 79 (juin–novembre 1889) : 92.
 48. Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 145–46.
 49. Soulignons que la définition que nous retenons du terme " étage " n'inclut pas le rez-de-chaussée.
 50. Sur le processus de déconcentration spatiale des activités industrielles à Montréal entre 1850 et 1930, voir Robert Lewis, *Manufacturing Montreal (The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930)* (Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2000).
 51. C'est ce dont témoignent les inventaires architecturaux réalisés par la Communauté urbaine de Montréal et l'inventaire fait par la Ville de Montréal qui se trouve sur le site Internet du Vieux-Montréal (<http://vieux.montreal.qc.ca/inventaire/hall fla.htm>).
 52. Fogelson, *Downtown. Its Rise and Fall, 1880–1950*, 194.
 53. " Dominion Block ", in *The Commercial Sketch of Montreal and its Superiority as a Wholesale Market* (Montréal : Chisholm & Dodd, 1868), 22.
 54. Sur l'architecture commerciale de cette période, voir Marsan, *Montréal en évolution*, 234–42.
 55. Sur l'expression architecturale des changements économiques urbains au XIX^e siècle aux États-Unis, voir Stuart M. Blumin, *The Emergence of the Middle Class (Social Experience in the American City, 1760–1900)* (Cambridge : MIT Press, 1989), 93–107.
 56. " Albion Hotel ", in *The Commercial Sketch of Montreal and its Superiority as a Wholesale Market*, 42.
 57. Dans son analyse comparative sur le développement du centre des affaires de Montréal et de Toronto, Gunter Gad fait le constat suivant : " Wholesale establishments in both cities required banks, shipping companies, and other services such as insurance, freight agencies, or customs brokers. Intensively developed sub-areas had been formed by the 1880s, where wholesale and related business clustered not far from the actual/physical port and rail facilities and key institutions such as the federal government's customs houses ". Gad, " Downtown Montreal and Toronto: Distinct Places with Much in Common " : 147.

58. Ces calculs ont été effectués à partir des répertoires d'architecture traditionnelle de la Communauté urbaine de Montréal.
59. Ayant obtenu sa charte en 1852 et appartenant à des Britanniques, le Grand Tronc est alors propriétaire du principal réseau ferroviaire du pays (les premières lignes relient Montréal à Portland, Maine en 1853 et à Toronto en 1856). Cette entreprise " occupe une place considérable dans la vie économique montréalaise. C'est l'instrument de distribution des produits importés par les marchands montréalais ou fabriqués dans la ville " (Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 22). Sur le Grand Tronc, voir : William A. Currie, *The Grand Trunk Railway of Canada* (Toronto : University of Toronto Press, 1957).
60. Lord Thomas George Shaughnessy (1853–1923) a œuvré au sein de la Compagnie du Canadien Pacifique.
61. *The Canadian Architect and Builder* 15, n° 1 (1901) : 4.
62. Guy Pinard, " L'édifice du Grand Tronc ", *La Presse*, dimanche le 31 juillet 1988.
63. AVM, lettre transmise par Charles Hays, directeur général du Grand Tronc au maire de Montréal et au Conseil municipal (Montréal, 30 septembre 1897). Dossier rue McGill, R 3375.
64. Une analyse préliminaire des données des recensements canadiens des années 1911 à 1951 montre que le secteur des services aux entreprises est très peu développé. On peut faire l'hypothèse que les entreprises ont recours à leurs ressources internes afin d'effectuer les activités rattachées à ce secteur. C'est le cas, par exemple, des grandes entreprises comme le Grand Tronc qui dispose de ses propres services d'ingénierie, de comptabilité ou encore de publicité. *Recensements du Canada, 1911–1951*.
65. C'est ce que montrent les feuilles de route des évaluateurs qui servent à la réalisation du rôle d'évaluation municipale.
66. Les rues étroites et denses de la vieille ville conservent cependant de leur attrait. Par exemple, après l'incendie qui détruit son immeuble, le Board of Trade choisit de reconstruire sur le même emplacement. En 1928, la Banque Royale fait édifier son gratte-ciel rue Saint-Jacques.
67. C'est ce que révèle la liste des occupants publiée dans les annuaires *Lovell*.
68. France Vanlaethem. " Les architectes montréalais face à la commande ", 91.
69. Les observateurs de la scène architecturale montréalaise n'étaient pas tous favorables à l'augmentation de la hauteur des édifices tel qu'on le faisait dans plusieurs villes nord-américaines : " Enthusiasm for this kind of largeness of enterprise has carried many cities a long way up in the air; but the man in the street must pay for these things in a congested outlook and deteriorated health ". " Montreal Notes ", *The Canadian Architect and Builder* 17, n° 7 (1906) : 107.
70. Au sujet du développement des dispositifs techniques et réglementaires visant à protéger des incendies les immeubles et leur contenu au XIX^e siècle, voir : Sara E. Wermiel, *The Fireproof Building (Technology and Public Safety in the Nineteenth-Century American City)* (Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2000).
71. Cette entreprise est fondée en 1881 par des gens d'affaires montréalais avec l'aide du gouvernement fédéral. Au début du XX^e siècle, la concurrence prévalant entre le Grand Tronc et le Canadien Pacifique a marqué le paysage architectural montréalais et canadien. En effet, les deux entreprises ont financé la construction d'un réseau d'hôtels et de gares toutes plus remarquables les unes que les autres. Voir David B. Hanna, " L'importance des infrastructures de transport ", in Gournay et Vanlaethem (dir.), *Montréal Métropole, 1880–1930*, 49–61.
72. Madeleine Forget, *Les gratte-ciel de Montréal*, 88.
73. " La nouvelle douane est ouverte au public ", *Le Canada*, mercredi 26 avril 1916.
74. *Ibid.*
75. Donald Kerr, Gerald Bloomfield et G. E. Mills, " Le commerce de gros ", planche 8, in Donald Kerr et al. (dir.), *Atlas historique du Canada* (Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 1990).
76. Lachapelle, *Le fantasme métropolitain. L'architecture de Ross et MacDonald*; Gournay et Vanlaethem (dir.), *Montréal Métropole, 1880–1930*.
77. Jean-Pierre Collin et Claire Poitras, " La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal ", *Recherches Sociographiques* 43, n° 2 (2002) : 275–310.
78. Gad, " Downtown Montreal and Toronto : Distinct Places with Much in Common " : 153.
79. François Berger, " La Cité du multimédia connaît un développement fulgurant ", *La Presse*, mardi 14 mars 2000, A–8. Le projet de la Cité du multimédia vise à transformer un quartier industriel laissé à l'abandon depuis plusieurs décennies en un haut lieu de l'économie du savoir. Lancé en 1998 par le gouvernement du Québec, il favorise le regroupement géographique d'entreprises du multimédia avec l'aide financière de l'État.
80. Ce paradoxe de la localisation des nouvelles activités économiques dans de vieux espaces et quartiers industriels se retrouve dans plusieurs grandes villes. Voir à ce sujet Joel Kotkin, *The New Geography. How the Digital Revolution is Reshaping the American Landscape* (New York : Random House, 2001).
81. Jean Chartier, " Sept hôtels de charme au cœur du Vieux-Montréal ", *Le Devoir*, lundi 13 mars 2000, A–3.