

## Montréal et son coeur souterrain Pour contrer l'hiver et davantage

Huguette A. Proulx Arsenault

---

Numéro 59, hiver 1994

Les traces de l'hiver

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/104ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

---

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

---

Citer cet article

Proulx Arsenault, H. A. (1994). Montréal et son coeur souterrain : pour contrer l'hiver et davantage. *Continuité*, (59), 29–30.

# Montréal et son cœur souterrain

*Pour contrer l'hiver  
et davantage*

PAR HUGUETTE A. PROULX ARSENAULT

**A**u Québec, on associe souvent «chaleur» avec «ailleurs» et «confort» avec «efforts», alors que ce que l'on cherche à l'autre bout de l'hémisphère se trouve souvent à notre portée. L'évolution architecturale et sociale de la ville souterraine constitue un attrait à la fois pour les Montréalais et pour les visiteurs. Au cours de l'hiver, la «ville intérieure» prend le relais du Vieux-Montréal, qui offre en été de nombreux attraits touristiques.

Cette ville, qui possède sa propre histoire, croît au rythme des gens qui l'habitent et la fréquentent. Elle offre des loisirs et du travail et, à proximité, un moyen de transport à l'abri des intempéries. Telle une antithèse, elle vient compléter la rue et le square, c'est-à-dire la ville extérieure à laquelle elle doit s'ajuster. Elle nous transporte du nord au sud, et d'est en ouest vers les principaux centres animés par les événements culturels, le travail, les sports et les loisirs, autant d'activités typiques des grandes villes.

Bref, nous sommes conviés à un véritable tour de ville souterrain. L'architecture et l'urbanisme de cette ville intérieure répondent aux besoins exprimés par ses commettants et tiennent compte du climat. Le concept d'une telle ville repose sur une histoire sociale qui explique et accrédite son développement. Alors qu'au début elle tenait lieu de «ville dans la ville», elle s'intègre maintenant peu à peu à l'ensemble et vient enrichir le patrimoine montréalais.

## UN PEU D'HISTOIRE

Ce sont les préceptes de Vauban qui ont prévalu lors de la fondation de Ville-Marie. Ainsi, le fait de s'installer



de préférence sur une île nous mettrait à l'abri des intrus, les fortifications nous munissaient contre les attaques ennemies et des passages souterrains favorisaient la communication entre les communautés, les notables, etc. Il suffit de se rappeler le principe des catacombes ou encore les bazars des villes romaines et islamiques.

L'histoire de Montréal nous montre que nous portons les germes de notre futur. Des personnages tels Dollier de Casson, De Ramezay, Chaussegros de Lery, Truteau et De Lotbinière utilisaient leurs propres souterrains, tirant ainsi profit des règles d'architecture et d'urbanisme reçues en France au cours de leur formation civile ou militaire. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, pour des raisons d'hygiène et dans le but d'effectuer des travaux de voirie, on les fait peu à peu disparaître. Alors que beaucoup de ces souterrains se rendent au fleuve, il devient dangereux de les utiliser. Sous le Régime français, ces souterrains servaient principalement à communiquer discrètement, à l'abri des intempéries, à se défendre ou pour commercer. Aujourd'hui, comme ils ont

perdu leur raison d'être, il subsiste une seule section à l'Auberge le Vieux-Saint-Gabriel. Nous avons donc repris un ancien concept déjà utilisé depuis fort longtemps à Montréal.

En juin 1912, la Canadian Northern Railways commence à percer un tunnel qui traverse le mont Royal de part en part. Celui-ci permet alors le passage du chemin de fer, qui atteint le centre-ville sous la gare actuelle du Canadien National. Cela allait donner naissance au fameux cratère du centre-ville, qui demeura plus de 40 ans.

Par suite de la fusion de la Canadian Northern, du Grand Trunk<sup>1</sup> et de plusieurs autres compagnies, le Canadien National voit le jour en 1922. Le premier président de l'entreprise, Henry Thornton, est un Anglo-Américain originaire de Londres; son mandat consiste à diriger une entreprise commerciale libre de toute ingérence politique, bien qu'elle dépende entièrement du trésor public. Ce dernier décide d'établir la gare au centre-ville, ce qui relance alors la rivalité entre le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Cette décision stratégique de Henry Thornton, président du Canadien National, stimule ou nargue, à tout au moins, les administrateurs du Canadien Pacifique, qui ont presque à eux seuls géré le pays pendant la quasi-totalité du XIX<sup>e</sup> siècle. En établissant le siège social et la gare Windsor (commandée en 1888 à l'architecte Bruce Price) aux abords du square Dominion, le CP contribue avec le clergé anglican et catholique, au déplacement du centre-ville et de sa clientèle vers le secteur ouest. La lutte que se livre les deux rivaux contribue à l'établissement du centre-ville, car tout le transport par voie ferrée mène au cœur de Montréal. En 1913, on érige une statue en hommage à Lord Mount Stephen. C'est dire l'importance des présidents du CN et du CP, dont les décisions déterminent à l'époque le cadre et l'architecture de la ville. Aujourd'hui, en circulant le long de ces passages, on peut prendre vraiment conscience de l'histoire et de l'implantation des financiers et des chefs de file qui se sont succédés de 1850 à 1950.

Plus tard, en 1957, le secteur compris entre les rues Cathcart et de LaGauchetière est intégré dans un plan d'aménagement, le *Plan directeur, Ville-Marie, Montréal*<sup>2</sup>, approuvé et réalisé seulement à partir de 1958 par I.M.Pei & Associates. Le «rêve» du moment consiste à construire «une ville dans la ville» couvrant sept acres de terrain. En 1960, une fois terminée la construction de l'hôtel Reine Elizabeth, la société Trizec prend la relève du projet, qui est complété en 1962. Les quatre édifices sont reliés à l'hôtel, à la gare puis à la place Bonaventure. Ce projet audacieux jette les bases de la ville souterraine. De plus, il donne le coup d'envoi à la renaissance du secteur et inau-



*Le Montréal souterrain, une ville dans la ville.*

Photo: Trizec

gure la nouvelle génération en matière d'architecture.

Après la création des chemins de fer et de la place Ville-Marie, il importe de souligner la participation des bâtisseurs du métro à l'évolution de la ville souterraine. Ce moyen de transport a changé le quotidien des Montréalais. Entrepris dans les années 60, les travaux du métro se poursuivent encore de nos jours<sup>3</sup>. Il favorise le développement urbain, rapproche les municipalités de la CUM et doit contribuer au développement harmonieux de la vie collective. Rapide, confortable, sécuritaire et esthétique, les visiteurs l'utilisent sans problème. Presque toutes les stations de métro donnent sur la ville extérieure; toutefois, la quasi-totalité des sites névralgiques qui nécessitent un espace couvert s'accroissent au fil des ans. Il reste à apporter quelques améliorations pour en faciliter l'accès aux personnes handicapées et le métro pourra être considéré comme un moyen de transport presque parfait.

#### IMPACT SOCIAL

On parle souvent d'architecture et de plans d'urbanisme, et nous nous référons à cet égard au numéro 53 de *Continuité*. Cependant, on traite peu de

la réaction des utilisateurs. Montréal s'avère une ville à peine unifiée, constituée de petites patries où chacun mène sa vie autour de son clocher. À partir de 1950, l'arrivée d'étrangers modifie peu ce comportement, car chacun se regroupe autour de son centre ethnique. Par contre, dès 1960, le boum économique du centre-ville et l'aménagement du réseau souterrain qu'amène le métro vont changer notre façon de vivre. Dès lors, il n'est plus question de travailler seulement dans son quartier. Désormais, on quitte un quartier en fonction de son niveau de vie et de son lieu de travail. Les artères commerciales comme les rues Saint-Hubert, Mont-Royal et Sainte-Catherine perdent certains de leurs habitués. C'est l'engouement pour la ville souterraine et les centres commerciaux. On travaille au centre-ville en semaine et on y magasine la fin de semaine. Plus tard, la maison de banlieue et le centre commercial attendant prendront la relève. On revient toutefois dans la ville souterraine après le travail pour exercer quelques loisirs, soit patiner, écouter un concert, visiter une exposition ou encore assister à un cours du soir à l'université. L'ouverture des magasins en soirée et le dimanche entraîne un achalandage, mais ce qui rend la ville souterraine si intéressante est qu'elle se renouvelle sans cesse.

**Huguette A. Proulx Arsenault**  
Directrice des Tours Diamant à Montréal

1. Margaret W. WESTLEY (1990). *Grandeur et Déclin, L'élite anglo-protestante de Montréal, 1900-1950*, Montréal, Libre expression, 333p.
2. WEBB et KNAPP (1962). Notes historiques sur place Ville-Marie, pochettes de presse, Trizec.
3. CUM (1983). *Le métro de Montréal*, Montréal, CUM, 163 p.



Photo: Claude Bureau et ass.

## *Musée Bon-Pasteur*

*Maison Béthanie*  
14, rue Couillard  
Vieux-Québec  
G1R 3S9

*Ouvert:*

de septembre à juillet: dimanche et jeudi  
de 13 h à 17 h

en juillet et août: du mardi au dimanche  
de 13 h à 17 h

Visites guidées sur demande au (418) 694-0243