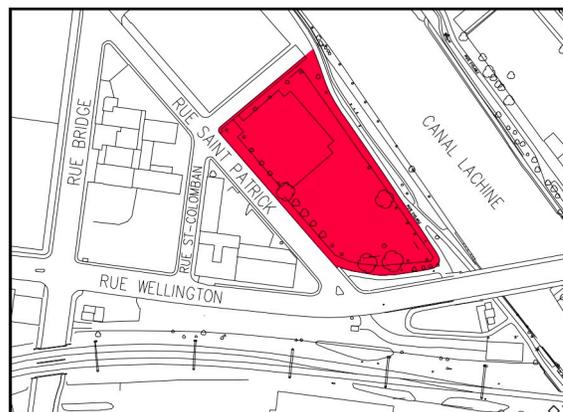

ANNEXE III
FICHES D'IDENTIFICATION DES TÉMOINS SUBSISTANTS

ANNEXE III – FICHES D'IDENTIFICATION DES TÉMOINS SUBSISTANTS

Les fiches d'identification des témoins matériels ont été numérotées et classées pour faciliter leur consultation. Les deux premiers chiffres de cette numérotation correspondent à l'unité de paysage dans laquelle on retrouve ce témoin. Le troisième chiffre indique leur ancienneté dans l'unité de paysage. Par exemple, le square Tansey porte le numéro 1.2.2 car il se trouve dans l'unité de paysage 1.2 et qu'il est le deuxième témoin à avoir été construit, chronologiquement parlant, au sein de l'unité. De plus, dans l'entête de chaque fiche, la période historique à laquelle est rattachée chaque témoin est indiquée. Ainsi, il est possible de se référer au récit historique illustré pour comprendre davantage le contexte associé à ce témoin.

Table des matières

1.1.1	Pillow, Hersey & Company Limited
1.1.2	Canadian Switch and Spring
1.1.3	Montreal Steel Works
1.1.4	Silos Redpath
1.2.1	Fiche d'éléments groupés : Maison du secteur De Condé
1.2.2	Square Tansey
1.2.3	Banque d'Épargne
2.1.1	Square Saint-Patrick
2.2.1	Bassin Wellington
2.3.1	Fiche d'éléments groupés : Composantes du canal de Lachine
2.4.1	Quai de la Pointe-du-Moulin
2.4.2	Silo n°5
3.1.1	Tunnel de Victoriatown
4.1.1	Édifice du CN (316, rue Bridge)
4.2.1	Cale sèche Tate
4.2.2	Laing Packing & Provision / Canada Packers
4.2.3	Ateliers du canal de Lachine
4.2.4	Caserne n°21
4.2.5	Ateliers et chaufferie de la Montreal Dry Docks
4.2.6	Silos Cereal Foods
4.3.1	Ferme des Sœurs Grises
4.4.1	Baraques
4.4.2	Roc irlandais
4.5.1	Station de pompage Riverside
4.5.2	Silos Canada Maltage
4.6.1	Silos Linseed Oil
4.6.2	Farine Five Roses
5.1.1	Pont Victoria
5.1.2	Poste Viger
5.2.1	Fiche d'éléments groupés : Bâtiments de l'Expo 67
5.2.2	Fiche d'éléments groupés : Œuvres d'art
5.3.1	Aménagements de l'Expo 67
5.5.1	Parc de la Cité-du-Havre



Square Saint-Patrick, 2016 (Civiliti)

IDENTIFICATION

Nom :	Square Saint-Patrick
Autres noms :	Parc Saint-Patrick
Emplacement:	Entre le canal et la rue Saint-Patrick, les rues Saint-Columban et Wellington
Arrondissement :	Sud-Ouest
Statut patrimonial :	Fédéral : Aucun Provincial : Aucun Municipal : Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	1880
Concepteurs :	Non identifié
Constructeur :	Ville de Montréal
Fonction d'origine :	Parc
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral (Département des chemins de fer et canaux)
Fonction actuelle :	Parc / stationnement
Propriétaire actuel :	Ville de Montréal

Autres occupants significatifs :	Canadian Switch and Spring	
Principales modifications :	Type d'intervention :	Installation du monument commémoratif aux victimes du typhus.
	Date des travaux :	1900
	Concepteurs :	
	Type d'intervention :	Nivèlement du terrain et aménagement d'un terrain de baseball.
	Date des travaux :	Vers 1909
	Concepteurs :	
	Type d'intervention :	Retrait du monument commémoratif aux victimes du typhus.
	Date des travaux :	1912
	Concepteurs :	
	Type d'intervention :	Ajout des balançoires
	Date des travaux :	Avant 1940
	Concepteurs :	

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Avant le milieu du XIX^e siècle, le terrain du square Saint-Patrick fait partie de la ferme Saint-Gabriel appartenant aux Sulpiciens. Lorsque ces derniers lotissent et vendent ce domaine agricole, le gouvernement de la province du Bas-Canada se porte acquéreur de cette parcelle. Selon les cartes de Plunkett et Brady (1872) et Walling (1875), l'emplacement du futur square est partiellement occupé par un étang. Dans le *Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la société du Havre de Montréal* rédigé par Maître d'œuvre de l'histoire inc., on mentionne que «*des fouilles archéologiques ont permis d'identifier plusieurs espèces de plantes aquatiques, ce qui signifie que ce plan d'eau a été formé naturellement et date de plusieurs milliers d'années. Le plan d'eau était alimenté par un petit ruisseau. Les archéologues avancent l'hypothèse d'un plan d'eau servant à la ferme Saint-Gabriel.*» (Maître d'œuvre de l'histoire, 2006, p. 53) Ces données proviennent du rapport *Inventaire archéologique site de l'ancien Square Saint-Patrick (MTL-97-08-2) Canal de Lachine* réalisé par Ethnoscop en juillet 1998.

La municipalité prend en charge cet espace vacant et considéré comme inutilisable, appartenant au gouvernement fédéral, en 1880. Il est officiellement désigné sous le toponyme square Saint-Patrick en septembre de cette année-là mais on y pose des chaînages de pierre seulement en 1881. Des arbres sont plantés en 1887. En 1892, un bail est signé entre les deux paliers de gouvernement. Le Département des chemins de fer et canaux du gouvernement fédéral exige de la Ville de Montréal que : «*They shall have the use of the public property above mentioned for the purpose of a Public Park,*

without erecting any permanent buildings or structures thereon.» (Extrait du bail entre le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal tel que vu dans CHA, Jonathan, *Formes et sens des squares victoriens montréalais dans le contexte de développement de la métropole (1801-1914)*, volume II, 2013, p. 252) Le bail est renouvelé toujours à condition que la Ville de Montréal entretienne l'espace à ses frais.

Il semble que l'étang ait été formalisé en bassin ornemental au XIX^e siècle mais il disparaît au début du XX^e siècle. À cette époque, une partie du site est utilisée comme dépotier industriel pour une fonderie, possiblement la Canadian Switch and Spring, voisine du site. En 1909, la Ville de Montréal loue la propriété au gouvernement fédéral pour une période de 10 ans. C'est probablement à ce moment que le terrain est nivelé et équipé d'un terrain de balle. En 1919, le bail entre la Ville et le gouvernement fédéral est renouvelé pour une durée indéterminée. Au cours des années 1940, le parc compte quelques arbres et des balançoires. En 1995, la Ville de Montréal et Parcs Canada procèdent à un échange de terrain pour que le square Saint-Patrick devienne une propriété municipale définitivement.

Entre 1900 et 1912, le square Saint-Patrick héberge le roc irlandais, monument commémorant les victimes de l'épidémie de typhus de 1847-1848, déménagé sur ce site par la compagnie du Grand Tronc. Le mécontentement de la population a raison de cette décision et le bloc de granit noir est remis sur son site d'origine, marquant l'emplacement du cimetière où ces gens ont été inhumés. De nos jours, le square Saint-Patrick est occupé, en partie, par un stationnement.

État de conservation :

La présence du terrain de stationnement et la construction du pont Wellington au cours des années 1990, remplaçant le tunnel du même nom, hypothèquent l'espace vert. Le square Saint-Patrick ne possède plus de sentiers formalisés ni aucun équipement propre au parc. Il ressemble davantage à un terrain vague qu'à un espace public de loisir.

Points d'intérêt :

Espace public ancien qui n'a jamais été construit. Un des rares espaces verts du secteur.

Jonathan Cha, dans son étude *Formes et sens des squares victoriens montréalais dans le contexte de développement de la métropole* (2013), qualifie le square Saint-Patrick de square séquentiel servant à orner d'anciennes emprises industrielles. Il fait ainsi partie d'un ensemble comprenant aussi les squares Gallery et Tansey. L'enfilade qu'ils forment le long de la rue Wellington «est singulière et sans équivalent à Montréal. [Ils] ne remplissent pas un rôle d'outil de développement urbain, mais bien d'embellissement par substitution d'une emprise industrielle.» (CHA, Jonathan, *Formes et sens des squares victoriens montréalais dans le contexte de développement de la métropole (1801-1914)*, volume II, 2013, p. 255)

Précédents et comparables :

Incomparable.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Lachine Canal, View of St. Patrick and Grand Trunk Railway Bridges in Distance, Looking East, [s.d.]
(Archives nationales du Canada)



Parc Saint-Patrick, 1943-1944 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine*, 1995.

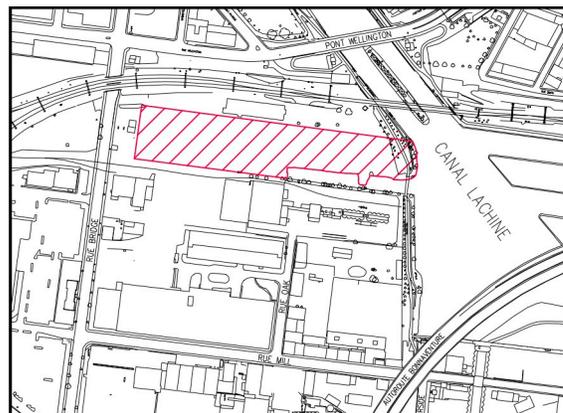
CHA, Jonathan, *Formes et sens des squares victoriens montréalais dans le contexte de développement de la métropole (1801-1914)*, volume II, thèse présentée dans le cadre du doctorat en études urbaines, département d'études urbaines et touristiques, UQÀM, 16 décembre 2013.

DESLOGES, Yvon et Alain GELLY, *Le canal de Lachine : Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*, Sillery, Septentrion, 2002.

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC., *Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la société du Havre de Montréal, vol. 1*, 2006, p. 53-54.



*Coal dock on Wellington Basin, s.d.
(St.Lawrencepicks.com)*



IDENTIFICATION

Nom :	Bassin Wellington	
Emplacement:	Au sud de la rue Wellington, au nord des cales sèches Tate	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Lieu historique national du Canal-de-Lachine
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel 22.AP.1 Arrondissement Sud-Ouest.

HISTORIQUE

Date de construction :	Entre 1875 et 1879
Concepteurs :	Non identifiés
Constructeur :	Gouvernement fédéral
Fonction d'origine :	Bassin et quais de transbordement
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Vestiges
Propriétaire actuel :	Société immobilière du Canada (SIC)
Autres occupants significatifs :	Dominion Coal

Principales modifications :	Type d'intervention :	Remblayage
	Date des travaux :	1965
	Concepteurs :	

ANALYSE SOMMAIREDescription:

Projeté dès 1862, le bassin est finalement creusé lors de la troisième phase d'agrandissement du canal de Lachine à la fin des années 1870. Il sert principalement au transbordement de charbon jusqu'à ce qu'il soit remblayé vers 1965. Ses dimensions imposantes et son emplacement près du port lui permettent d'accueillir des navires océaniques.

État de conservation :

Mauvais. Seul un mince bras d'eau subsiste ne représentant pas l'ampleur de cet ancien bassin.

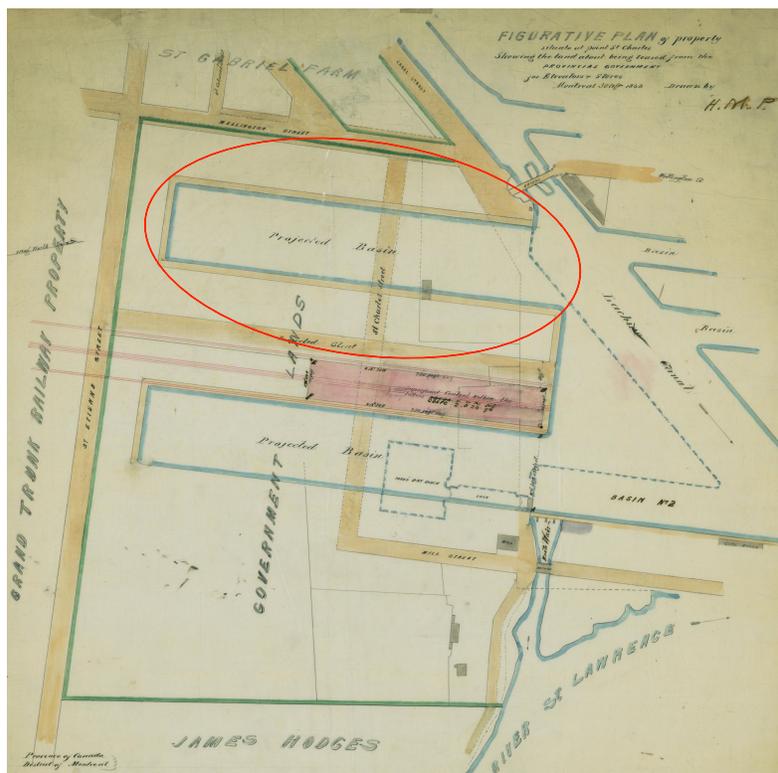
Points d'intérêt :

Composante du port intérieur que forment par les multiples bassins du canal de Lachine. Les améliorations apportées au canal au cours des années 1870 témoignent des efforts faits par le gouvernement fédéral pour stimuler l'industrie dans une période de crise économique mondiale. L'installation d'un bassin consacré au transbordement de charbon illustre la demande de cette matière première pour les industries qui l'utilisent comme source d'énergie.

Précédents et comparables :

Incomparable.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Figurative Plan of Property Situate at Point St. Charles Shewing the Land About Being Leased from the Provincial Government for Elevators & Stores, 30 septembre 1862 (Henri-Maurice Perrault – BANQ)



Lachine Canal from G.T.R. Offices, 1898 (BANQ)



Vue oblique du bassin Wellington partiellement remblayé, 1972 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

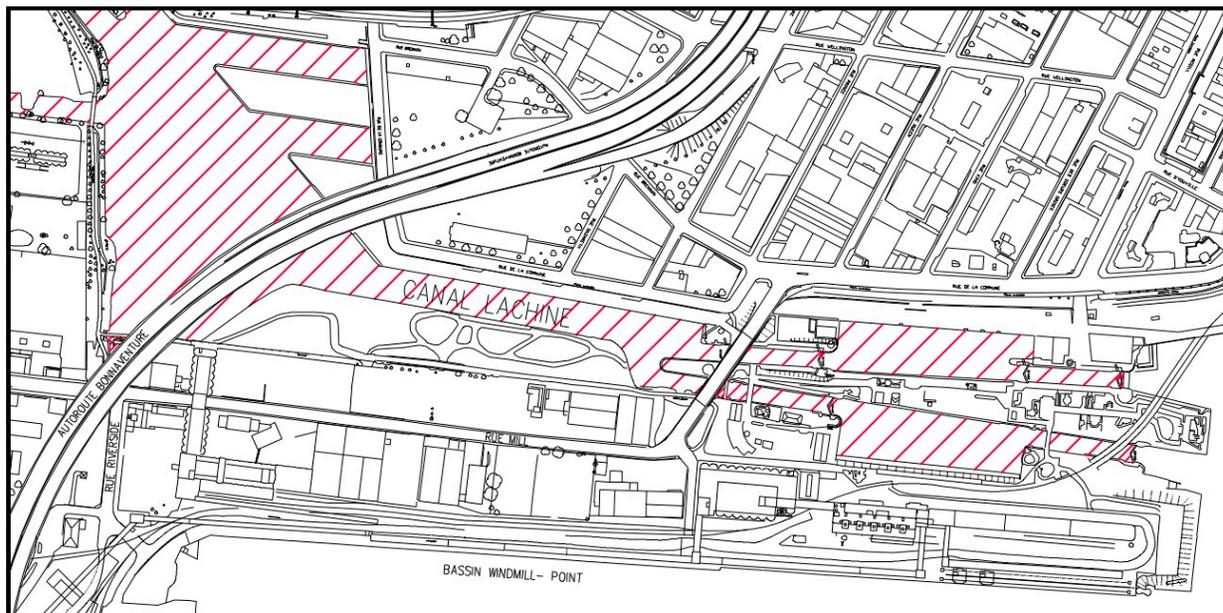
ARCHEMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine*, rapport synthèse soumis à Parcs Canada. Montréal, 2 novembre 1995.

DESLOGES, Y. et A. GELLY, *Le canal de Lachine : Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*. Sillery, Septentrion, 2002.

GELLY, A., *Vapeur, thermoélectricité et hydroélectricité comme force motrice le long du corridor industriel du canal de Lachine, des années 1850 à la Seconde Guerre mondiale*, thèse présentée dans le cadre du programme de doctorat en histoire. Québec, Université Laval, 2010.

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC., *Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la société du Havre de Montréal*, vol. 1, 2006, p. 45-47.

PARCS CANADA, *Lieux patrimoniaux du Canada* [en ligne]. <http://www.lieuxpatrimoniaux.ca>



INTRODUCTION

Le canal de Lachine, dont l'embouchure se trouve près de la pointe du Moulin, est inauguré en 1825. Dès les années 1840, il doit faire l'objet d'améliorations et d'agrandissements pour soutenir le développement commercial et industriel du réseau navigable vers les Grands Lacs. On augmente la profondeur du canal, sa largeur et la longueur des écluses. C'est à cette époque que débute la vente de surplus d'eau aux entreprises qui s'en servent pour en tirer de l'énergie hydraulique nécessaire au fonctionnement des différentes machines de production. Vers 1870, le scénario se répète. Le canal doit être approfondi, élargi et on y ajoute de nouveaux bassins de déchargement. C'est à cette époque que le développement du canal atteint son apogée. Il est partiellement remblayé au cours des années 1960 pour ensuite être remis à jour au cours des années 1980-1990 dans le cadre d'un projet de mise en valeur.

Arrondissement : Ville-Marie et Sud-Ouest

Statut patrimonial :

Fédéral :	Lieu historique national du Canal-de-Lachine
Provincial :	Situé en partie dans le site patrimonial de Montréal (Vieux-Montréal)
Municipal :	Fait partie du secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle «Griffintpwn» dans l'Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Ville-Marie et du secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle «Canal de Lachine» dans l'Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Sud-Ouest



Emplacement des bassins 1 et 2, 2017 (Bing Maps)

IDENTIFICATION

Nom :	Bassins 1 et 2
Autres noms :	Biefs 1 et 2
Emplacement :	Les bassins 1 nord et sud se trouvent entre les écluses 1 et 2 Le bassin 2 se trouve entre les écluses 2 et le pont Wellington

HISTORIQUE

Dates de construction :	1831 (bassin 2) Entre 1843 et 1848 (bassin 1 nord et bassin 2) Vers 1879 (bassin 1 sud)
Constructeurs :	M. Harvey, entrepreneur (1843-1849) M. Hewison, entrepreneur (1843-1849) M. A.P. MacDonald & Cie, entrepreneur (septembre 1873 à mars 1875) M. James Worthington et Cie, entrepreneur (mars 1875 à 1879)
Fonction d'origine :	Bassins
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Bassins
Propriétaire actuel :	Gouvernement fédéral

ANALYSE SOMMAIREDescription:

L'augmentation du trafic naval dans les années suivant l'ouverture du canal Lachine nécessite des modifications des les années 1840. En 1841, le rapport Fleming note que les installations de Montréal sont insuffisantes. L'entrée du canal, à Montréal, compte alors trois écluses en escalier. Pour ne pas interrompre la circulation des navires, de nouveaux bassins et écluses sont creusés au nord de celles existantes, en parallèle. Pour améliorer l'efficacité et la rapidité de l'éclusage, on installe deux paires d'écluses (les écluses 1 et 2 nord) contrairement au système des années 1820 qui en compte trois en escalier pour franchir la même distance. Le bassin 2, construit dès 1831, est considérablement agrandi à cette époque. C'est aussi lors de ces travaux qu'on décide de louer le surplus d'eau à des industriels installés sur des lots dits hydrauliques aux abords de ce bassin.

En 1870, il est recommandé par la Commission des canaux que toutes les écluses entre le lac Supérieur et Montréal soient élargies pour qu'elles aient toutes les mêmes dimensions. Cette recommandation est officialisée sous forme de politique adoptée l'année suivante. En 1873, les travaux d'agrandissement du canal de Lachine débutent. C'est dans ce cadre de ce chantier que l'entrée du canal est bonifiée par l'ajout d'une seconde paire d'écluses creusées au sud des premières. Un nouveau bassin, le bassin 1 sud situé entre ces deux nouvelles écluses, est aussi excavé. Un îlot central est ainsi formé. À l'été 1878, celui-ci est presque complété. C'est à ce moment qu'on débute l'aménagement du quai au sud, avec la terre déblayée. La pointe du Moulin, formant déjà un quai étroit, est élargie pour prendre la forme qu'on lui connaît aujourd'hui.

En 1904, les écluses 1 et 2 nord sont allongées de 200 à 270 pieds, rapetissant ainsi le périmètre du bassin 1 nord.

Ces bassins ont été remblayés au cours des années 1960, avant la fermeture complète du canal Lachine à la navigation en 1970. À la fin des années 1980, les bassins et les écluses sont mis à jour en grande partie pour servir à la navigation de plaisance.

État de conservation :

Très bon. L'ensemble a été restauré au cours des années 1990 (?). Une partie du bassin 1 est toujours remblayé et accueille le parc des Éclusiers.

Points d'intérêt :

Aménagements témoignant de diverses phases d'agrandissement du canal de Lachine.



Emplacement des écluses 1 et 2 nord, 2017 (Bing Maps)

IDENTIFICATION

Nom : Écluses 1 et 2 nord

Emplacement : Les écluses 1 se trouvent au pied de la rue McGill, au nord de l'îlot central
Les écluses 2 se trouvent au pied de la rue Queen, au nord de l'îlot central

HISTORIQUE

Dates de construction : Entre 1843 et 1848
1904 (agrandissement)

Constructeurs : M. Harvey, entrepreneur (1843-1849)
M. Hewison, entrepreneur (1843-1849)

Fonction d'origine : Écluses

Propriétaire d'origine : Gouvernement fédéral

Fonction actuelle : Écluses

Propriétaire actuel : Gouvernement fédéral

ANALYSE SOMMAIREDescription:

L'augmentation du trafic naval dans les années suivant l'ouverture du canal Lachine nécessite des modifications des les années 1840. En 1841, le rapport Fleming note que les installations de Montréal sont insuffisantes. L'entrée du canal, à Montréal, compte alors trois écluses en escalier. Pour ne pas interrompre la circulation des navires, de nouveaux bassins et écluses sont creusés au nord de celles existantes, en parallèle. On installe deux paires d'écluses (les écluses 1 et 2 nord) qui augmentent la rapidité de l'éclusage par rapport au système en escalier des années 1820.

En 1904, les écluses 1 et 2 nord sont allongées de 200 à 270 pieds, rapetissant ainsi le périmètre du bassin 1 nord.

Ces bassins ont été remblayés au cours des années 1960, avant la fermeture complète du canal Lachine à la navigation en 1970. À la fin des années 1980, les bassins et les écluses sont mis à jour en grande partie pour servir à la navigation de plaisance.

État de conservation :

Très bon. L'ensemble a été restauré au cours des années 1990 (?).

Points d'intérêt :

Les écluses sont des composantes essentielles du canal de Lachine. Elles ont évolué en fonction de l'avancement des technologies navales et de l'augmentation de la taille des navires.



Emplacement des écluses 1 et 2 sud, 2017 (Bing Maps)

IDENTIFICATION

Nom :	Écluses 1 et 2 sud
Emplacement :	Les écluses 1 se trouvent au pied de la rue McGill, au sud de l'îlot central Les écluses 2 se trouvent au pied de la rue Queen, au sud de l'îlot central

HISTORIQUE

Date de construction :	Entre 1873 et 1879
Constructeurs :	M. A.P. MacDonald & Cie, entrepreneur (septembre 1873 à mars 1875) M. James Worthington et Cie, entrepreneur (mars 1875 à 1879)
Fonction d'origine :	Écluses
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Écluses
Propriétaire actuel :	Gouvernement fédéral

ANALYSE SOMMAIREDescription :

En 1870, il est recommandé par la Commission des canaux que toutes les écluses entre le lac Supérieur et Montréal soient élargies pour qu'elles aient toutes les mêmes dimensions. Cette recommandation est officialisée sous forme de politique adoptée l'année suivante. En 1873, les travaux d'agrandissement du canal de Lachine débutent. C'est dans ce cadre de ce chantier que l'entrée du canal est bonifiée par l'ajout d'une seconde paire d'écluses remplaçant les vieilles écluses des années 1820 qui servaient de bassin de radoub depuis l'inauguration des écluses 1 et 2 nord. Un nouveau bassin, le bassin 1 sud, situé entre ces deux nouvelles écluses, est aussi excavé. Un îlot central est ainsi formé. À l'été 1878, celui-ci est presque complété.

État de conservation :

Très bon. L'ensemble a été restauré au cours des années 1990 (?).

Points d'intérêt :

Les écluses sont des composantes essentielles du canal de Lachine. Elles ont évolué en fonction de l'avancement des technologies navales et de l'augmentation de la taille des navires.



Déversoir 2, 2012 (Jean Gagnon - Wikimedia Commons)

IDENTIFICATION

Nom : Déversoir 2

Emplacement : À l'angle du bassin Peel, sous l'autoroute Bonaventure, en bordure de la rue Mill

HISTORIQUE

Date de construction : 1851

Constructeurs : Inconnu

Fonction d'origine : Déversoir

Propriétaire d'origine : Gouvernement fédéral

Fonction actuelle : Déversoir

Propriétaire actuel : Gouvernement fédéral

ANALYSE SOMMAIREDescription:

Large de 26 mètres, le déversoir est un ouvrage de maçonnerie servant à évacuer le surplus d'eau du bassin d'eau vers le fleuve grâce à un système de quatre vannes. Le déversoir 2, tout comme le déversoir 1, est un élément indispensable du système permettant d'utiliser le pouvoir d'eau du bassin 2.

Ses murs sont faits de blocs de calcaire de Terrebonne et le radier, section en pente formant la chute d'eau, est en béton comme les trois piles centrales. Vers 1885, on y installe une centrale hydroélectrique fournissant l'éclairage du canal.

La construction de l'autoroute Bonaventure a nécessité de canaliser une grande partie de la chute d'eau.

État de conservation :

Très bon.

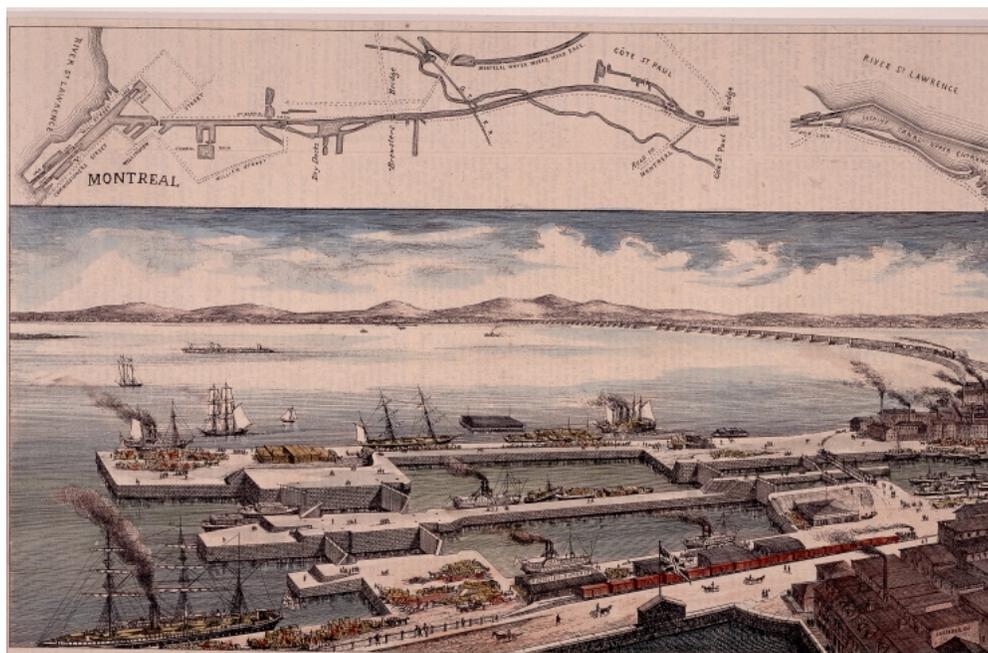
Points d'intérêt :

Le déversoir 2 est une composante intégrante du canal et sa chute d'eau marque le paysage sonore du secteur.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Vue de l'artiste Benoit Léonard illustrant les aménagements du bassin 1 nord parallèle aux premières écluses en escalier vers 1850 selon les fouilles archéologiques réalisées au début des années 1990, 1993 (Pauline Desjardins, *Le Vieux-Port de Montréal*, 2007, p. 182)



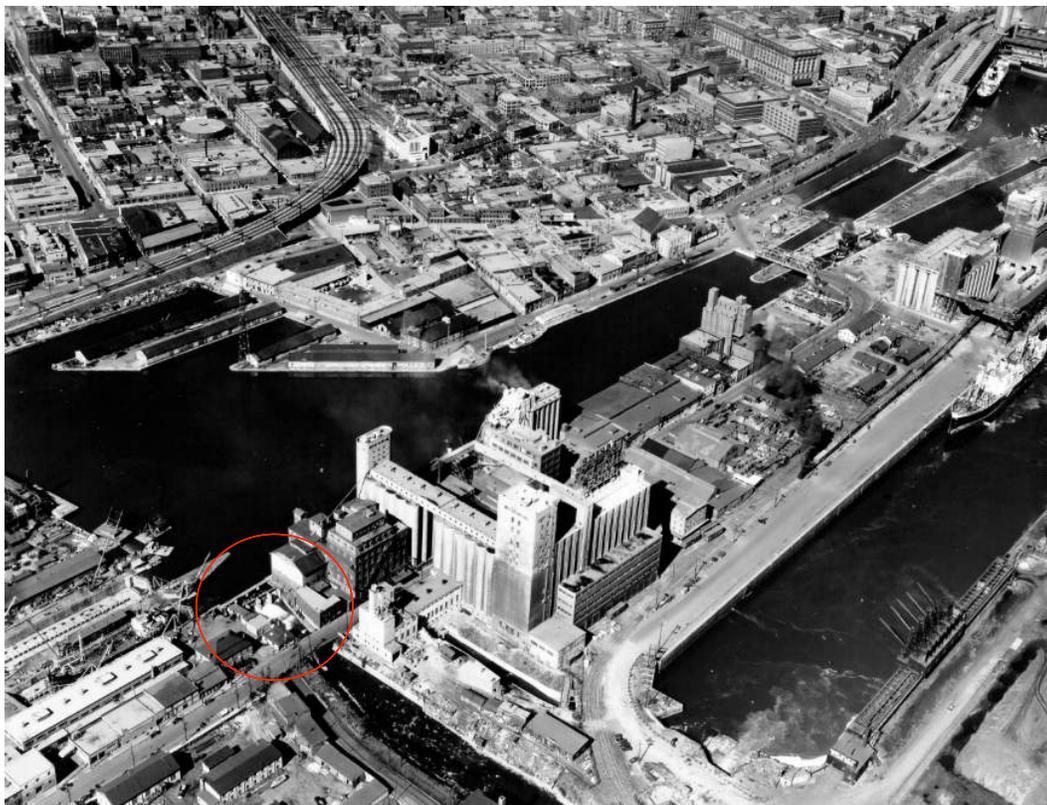
Améliorations au canal de Lachine par Eugene Haberer, 1877 (Musée McCord)



Écluse en bordure du quai de Pointe-du-Moulin, 1938 (Conrad Poirier –BANQ)



Travaux de déblaiement des écluses 1 et 2, nord et sud, 1984-1985 (Pauline Desjardins, *Le Vieux-Port de Montréal*, 2007, p. 192)

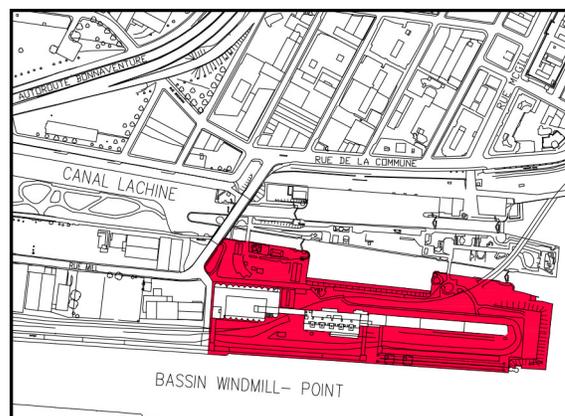


Déversoir 2, 1949 (Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine*, 1995.

DESJARDINS, P., *Le Vieux-Port de Montréal*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2007.



Quai de la Pointe-du-Moulin, 2001
(Denis Tremblay – www.vieux.montreal.qc.ca)

IDENTIFICATION

Nom :	Quai de la Pointe-du-Moulin	
Emplacement :	Au sud du Vieux-Port, aux abords des écluses n°1 et 2 sud	
Arrondissement :	Ville-Marie	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Lieu historique national du Canal-de-Lachine
	Provincial :	Situé dans le site patrimonial de Montréal (Vieux-Montréal)
	Municipal :	Fait partie de l'ensemble industriel intéressant «Secteur du quai Bickerdike»

HISTORIQUE

Date de construction :	Vers 1878
Constructeurs :	MM. A.P. MacDonald & Cie (septembre 1873 à mars 1875) MM. James Worthington et Cie
Fonction d'origine :	Quai
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Quai
Propriétaire actuel :	Société immobilière du Canada (SIC)
Autres occupants significatifs :	La compagnie du Grand Tronc (élévateur B)

ANALYSE SOMMAIREDescription:

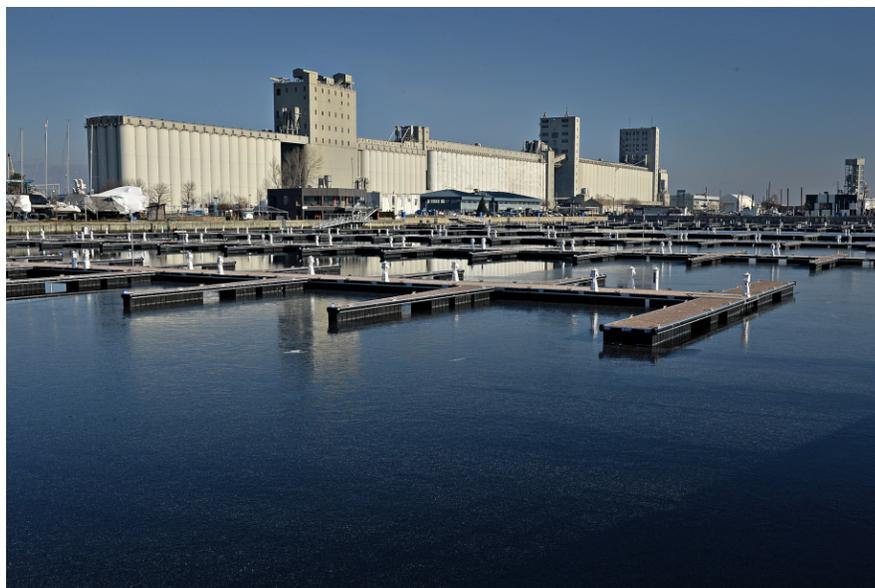
En 1870, il est recommandé par la Commission des canaux que toutes les écluses entre le lac Supérieur et Montréal soient élargies pour qu'elles aient toutes les mêmes dimensions. Cette recommandation est officialisée sous forme de politique adoptée l'année suivante. En 1873, les travaux d'agrandissement du canal de Lachine débutent. C'est dans ce cadre de ce chantier que l'entrée du canal est bonifiée par l'ajout d'une seconde paire d'écluses creusées au sud des premières. Un nouveau bassin, le bassin 1 sud situé entre ces deux nouvelles écluses, est aussi excavé. À l'été 1878, celui-ci est presque complété. C'est à ce moment qu'on débute l'aménagement du quai au sud, avec la terre déblayée. La pointe du Moulin, formant déjà un quai étroit, est élargie pour prendre la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. Seul un rehaussement effectué dans le cadre des travaux de réaménagement du port au début du XX^e siècle a modifié cet ouvrage.

État de conservation :

Très bon. Le quai n'a pratiquement pas changé depuis sa construction vers 1878.

Points d'intérêt :

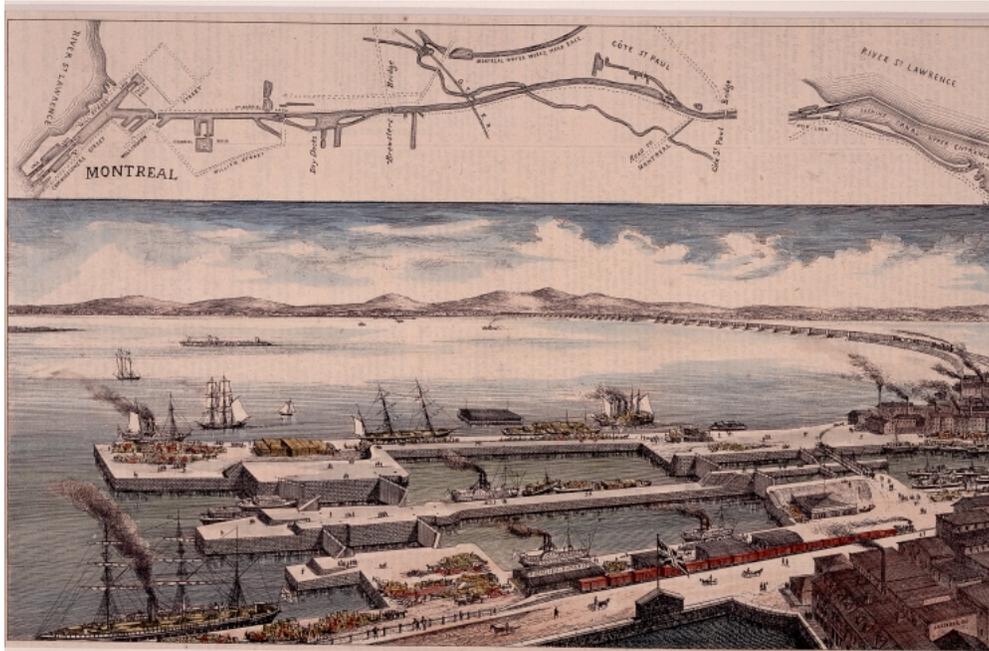
Aménagement témoignant de la deuxième phase d'agrandissement du canal de Lachine.

Précédents et comparables :

Bassin Louise à Québec, [s.d.] (Patrice Laroche – Le Soleil)

Le bassin Louise, formé par une jetée tirant profit de l'embouchure de la rivière Saint-Charles, est conçu par les ingénieurs du port et construit entre 1877 et 1882. Il comprend un bassin intérieur et un bassin extérieur. La jetée est occupée en partie par des silos à grains.

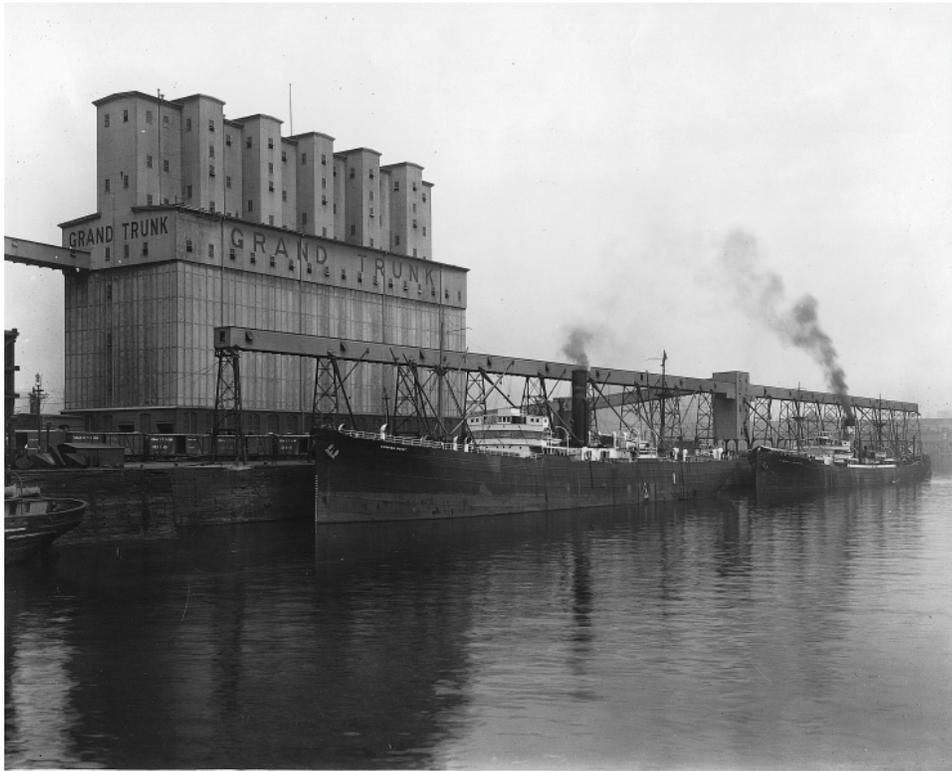
ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Améliorations au canal de Lachine par Eugene Haberer, 1877 (Musée McCord)



Vue du port depuis l'élévateur du chemin de fer du Grand Tronc, 1906 (Collection Notman – Musée McCord)



Le «Cornish Point» et l'«Admiral Cochrane» dans le port de Montréal, 1920 (Musée McCord)



Écluse en bordure du quai de Pointe-du-Moulin, 1938 (Conrad Poirier –BANQ)



Quai de la Pointe-du-Moulin, 1948 (Conrad Poirier – BANQ)

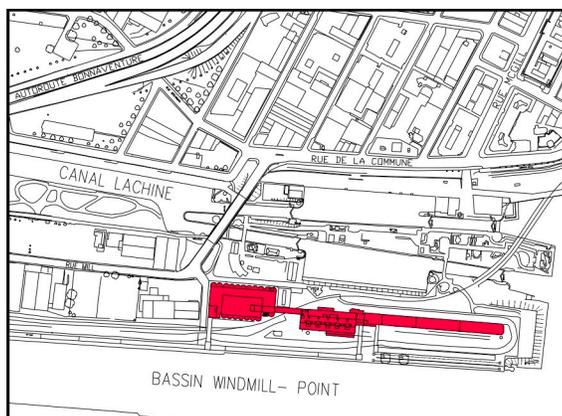


Vue vers la Pointe-du-Moulin, 1969 (Henri Rémillard – BANQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine*, 1995.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL, *Vieux-Montréal* [en ligne].
<http://www.vieux.montreal.qc.ca>



Élévateur B-1, 2013 (Laure Éméry, Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

Élévateur B et son annexe, 2013 (Laure Éméry, Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

IDENTIFICATION

Nom :	Silo no°5
Autres noms :	Élévateur B Élévateur B-1 Silo B-1 Annexe Élévateur à grains n°5
Emplacement:	Quai de la Pointe-du-Moulin
Arrondissement :	Ville-Marie
Statut patrimonial :	Fédéral : Édifice fédéral du patrimoine reconnu Provincial : Situé dans le site patrimonial de Montréal (Vieux-Montréal)

Municipal : Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle.
Situé dans un ensemble industriel d'intérêt.

HISTORIQUE

Date de construction : 1903-1906

Concepteurs : John S. Metcalf, ingénieur
L'ingénieur John S. Metcalf joue un rôle déterminant dans l'évolution des techniques de construction des élévateurs à grain. Cette compagnie est responsable: de la construction de la plupart des silos du port de Montréal (1, 2, 3, 5), du système de galeries de convoyeurs aériens pour le transbordement du grain entre les silos et les bateaux, et des basculeurs de wagon ferroviaires dans les silos, pour le déchargement des trains. Ses innovations permettent au Port de Montréal de devenir le plus grand port céréalier en Amérique du Nord dès 1914. La compagnie opère à travers le monde et possède d'autres bureaux à Vancouver, Londres, Buenos Aires et Melbourne.

John S. Metcalf est né à Sherbrooke, au Québec, en 1847, et meurt à Evanston, en banlieue de Chicago, en 1912. Il fonde sa première compagnie à Chicago, en 1887. Il incorpore la John S. Metcalf Company aux États-Unis, en 1901, tandis que l'incorporation canadienne en 1907 se réalise sous le nom de Metcalf Engineering Limited qui reprend, en 1910, le nom de la compagnie américaine. C'est en 1902 que l'ingénieur du port de Montréal, John Kennedy, fait appel à lui pour la construction de l'Élévateur no 1. (www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire)

Constructeur : Non identifié

Fonction d'origine : Entreposage

Propriétaire d'origine : Grand Tronc (Montreal Warehousing Company)

Fonction actuelle : Inoccupé

Propriétaire actuel : Société immobilière du Canada

Autres occupants significatifs : Commission du Havre

Principales modifications :
Type d'intervention : Construction de l'annexe B
Date des travaux : 1913
Concepteurs : John S. Metcalf, ingénieur

Type d'intervention :	Construction de l'élévateur B-1
Date des travaux :	1957-1959
Concepteurs :	Firme C.D. Howe, ingénieurs
Type d'intervention :	Rénovation des bâtiments et des convoyeurs existants
Date des travaux :	1957-1959
Concepteurs :	Firme C.D. Howe, ingénieurs
Type d'intervention :	Ajout de convoyeurs aériens reliant les trois composantes du complexe
Date des travaux :	1963
Concepteurs :	

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Le silo à grain no 5 (alors appelé élévateur B puisqu'il était le deuxième à être construit sur le port) est érigé entre 1903 et 1906 sur le site de la Pointe-du-Moulin, dont la forme étroite imposera plus tard au complexe un développement très allongé. La Commission du Havre, gestionnaire du port, fait affaire avec le Grand Trunk Railway of Canada ou Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour la construction de l'élévateur qui sera en acier, conformément au courant de l'époque.

Le Grand Tronc confie alors la réalisation des plans à l'ingénieur John S. Metcalf (1847-1912), dont l'expertise n'est alors plus à prouver. Metcalf dessine un bâtiment incluant des silos carrés en plaques rivetées d'acier qui occupent la partie centrale du bâtiment, un rez-de-chaussée conçu pour la réception et l'expédition des grains avec des rails qui entrent directement dans l'édifice et trois derniers étages dédiés au tri, au pesage et la distribution des grains dans les différents silos. Le tout est organisé autour d'une importante structure métallique et d'un réseau colossal de convoyeurs et de goulottes. Toute la machinerie est alimentée électriquement.

Une annexe est achevée en 1914, également conçue par John Metcalf. Les techniques de construction des silos ayant rapidement évoluées, l'édifice est construit en béton armé et est constitué de 28 silos, pour la majorité cylindriques cette fois. L'annexe est reliée à l'élévateur principal par un convoyeur aérien. Trente-deux nouveaux cylindres seront ajoutés en 1923 et 1924, et une petite centrale hydroélectrique est construite entre l'élévateur et l'annexe. Toutefois, la compagnie du Grand Tronc n'est alors plus en charge du projet, la Commission du Havre s'occupera dorénavant du développement du site.

La future ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent (1959) incite la commission du Havre à doter le port de nouvelles installations. C'est la firme C.D. Howe, réputée dans la construction de silos, qui est retenue pour réaliser les plans de ce qui sera l'élévateur B-1, construit entre 1957 et 1959. Le nouveau bâtiment, impressionnant par ses dimensions et ses 115 silos répartis sur deux rangées, est construit en béton armé. L'évolution des techniques depuis l'achèvement de l'annexe (également en béton) offre au

B-1 les meilleures technologies de l'époque dans le domaine. Son organisation logistique est semblable à celle de l'élévateur B, mais les deux édifices fonctionnent séparément.

On profite des travaux de construction du B-1 pour entreprendre une importante rénovation des édifices existants au cours de laquelle presque tous les convoyeurs aériens seront refaits pour constituer l'impressionnant réseau encore visible aujourd'hui. En 1963 l'élévateur B est relié par une galerie au B-1 et l'ensemble du complexe prend alors le nom d'élévateur à grains no 5. (Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

État de conservation :

Le bâtiment est désaffecté depuis plus de vingt ans.

Points d'intérêt :

Unicité : le silo n°5 est le dernier élévateur à grains situé dans le Vieux-Port à subsister.

Qualité de la conception : témoigne du savoir-faire des ingénieurs qui l'ont conçu.

Renommée des concepteurs : les firmes de John S. Metcalf et de Clarence Decatur Howe sont toutes deux réputées dans le domaine de la construction de silos.

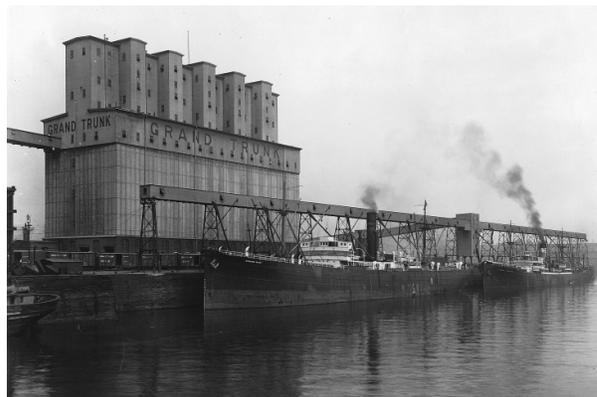
Précédents et comparables :



Élévateur à grain n°3, 2014 (www.port-montreal.com)

Alors que le port de Montréal est proclamé premier port céréalier au monde en 1923, on érige ce nouvel élévateur dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, près de l'intersection des rues Notre-Dame et Bourbonnière. Dès 1928, une annexe lui est ajoutée. L'ensemble sert au transport de grains en vrac. Désaffecté depuis 1993, l'élévateur reprend du service en 2014 alors qu'une entreprise de transport modernise l'équipement pour ajouter des installations permettant la conteneurisation du grain, répondant ainsi aux nouveaux besoins du marché.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



One Million Bushel Grain Elevator, Windmill Point, Montreal : Grand Trunk Railway System, [entre 1905 et 1920] (BAnQ)

Le «Cornish Point» et l'«Admiral Cochrane» dans le port de Montréal [...], 1920 (Musée McCord)

SOURCES DOCUMENTAIRES

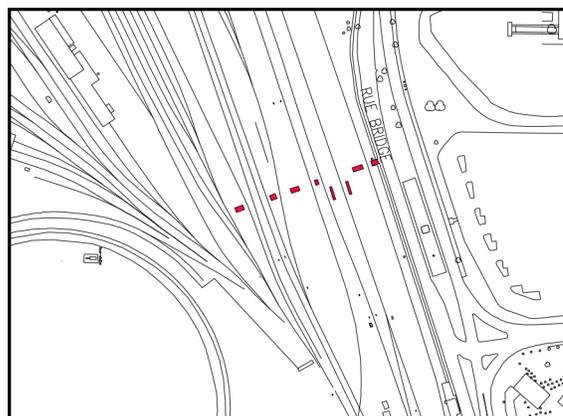
DESLOGES, Yves et Alain GELLY, *Le canal de Lachine : Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*, Sillery, Septentrion, 2002, p. 94.

LACOURTE, Carol, *Silo no. 5 – Une machine industrielle dans un contexte national*, rapport présenté à la Société immobilière du Canada, septembre 2010.

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS, *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* [en ligne]. <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca>

PARCS CANADA, *Lieux patrimoniaux du Canada* [en ligne]. <http://www.lieuxpatrimoniaux.ca>

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL, *Vieux-Montréal* [en ligne]. <http://www.vieux.montreal.qc.ca>



Tunnel piétonnier, 2006 (Maître d'œuvre de l'histoire)

IDENTIFICATION

Nom :	Tunnel piétonnier de Victoriatown	
Emplacement:	À l'ouest de la rue Bridge	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	1942
Concepteurs :	Inconnu
Constructeur :	Inconnu
Fonction d'origine :	Gare
Propriétaire d'origine :	Canadien National
Fonction actuelle :	Aucune
Propriétaire actuel :	Non identifié
Principales modifications :	Non identifiées

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Tunnel piétonnier composé d'un escalier et d'un portail de béton. L'année de construction, 1942, est moulée dans le béton au-dessus des portes doubles en acier.

L'examen de cartes et de photographies anciennes nous apprend que ce passage souterrain était une composante de la «Bridge St. Station» ou gare de la rue Bridge. On retrouve aussi l'inscription «C.N.R. Bridge Station» dans l'annuaire Lovell 1949 à cet endroit. Ainsi, les passagers pouvaient accéder aux quais extérieurs en passant sous les différentes voies ferrées.

Dans son ouvrage *Point St. Charles Shops*, Michael Leduc explique que cette gare est inaugurée en 1943 en même temps que la gare centrale. Elle dessert les ouvriers des ateliers du CN faisant la navette entre leur résidence et leur lieu de travail. Du même coup, le tunnel piétonnier permet aussi aux ouvriers habitant Victoriatown de se rendre à leur lieu de travail sécuritairement. Il semble qu'elle ait été en fonction jusqu'en 1966, pour être réouverte brièvement à l'automne 1967 pour contrer les effets néfastes de la grève des chauffeurs d'autobus sur l'affluence d'Expo 67. La gare est démantelée à une date inconnue.

État de conservation :

Quelques composantes de cette gare subsistent toujours : L'escalier de la rue Bridge avec ses rampes d'acier, les abris protégeant les escaliers menant aux quais et la sortie du tunnel du côté des ateliers de Pointe-Saint-Charles. Étant abandonnés depuis quelques dizaines d'années, ces éléments semblent en mauvais état, faute d'entretien. De plus, la disparition du bâtiment principal de la gare et des quais et l'inaccessibilité du site où se trouvent la majorité des composantes restantes ne permettent pas aux passants de comprendre la fonction d'origine de ces éléments.

Points d'intérêt :

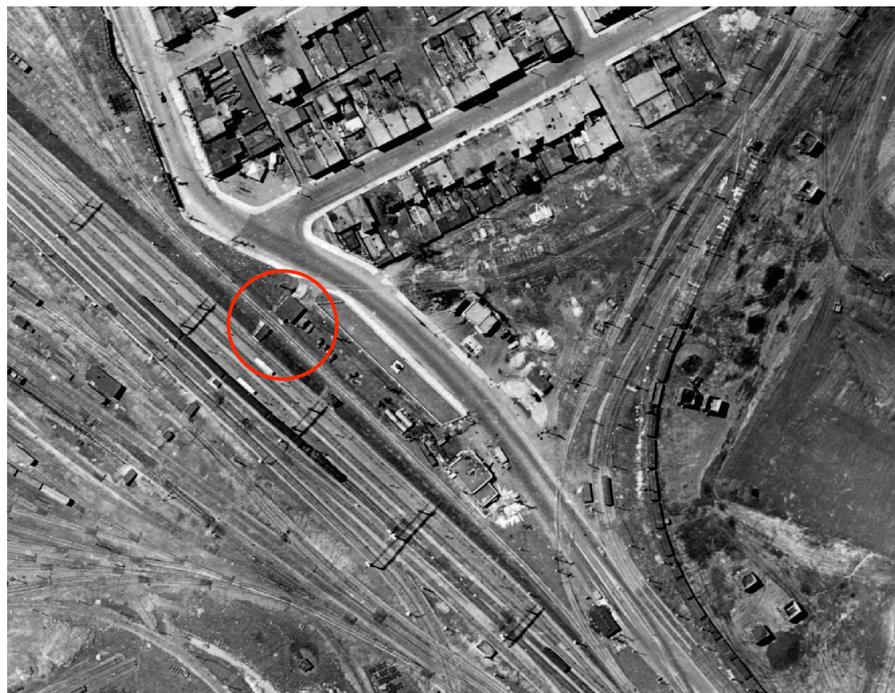
Ouvrage d'art associé aux activités ferroviaires.

Témoigne de l'importance des ateliers ferroviaires comme lieu d'emploi.

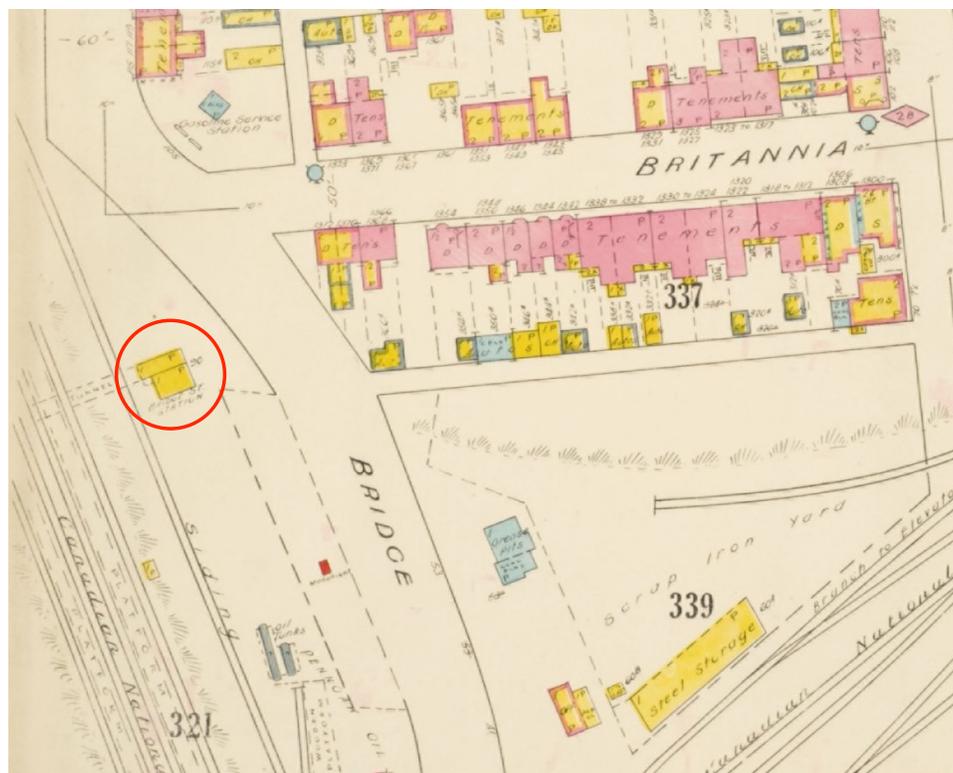
Précédents et comparables :

Incomparable.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Vue aérienne, 1947-1949 (Archives Ville de Montréal)



Extrait de l'Insurance plan of the city of Montreal, vol. 1, planche 48, 1950 (BANQ)



Vue aérienne, [entre 1942 et 1964] (Ville de Montréal?)



Environnement de la gare de la rue Bridge (hors champ), 1963 (Archives de la Ville de Montréal)



Composantes subsistantes de l'ancienne gare de la rue Bridge, 2008 (Gilles Douaire – Flickr)



Composantes subsistantes de l'ancienne gare de la rue Bridge, 2017 (Bing Maps)

SOURCES DOCUMENTAIRES

FLICKR, utilisateur Gilles Douaire, album «Montréal / Victoriatown» [en ligne], <https://www.flickr.com/photos/douaireg/>

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC., *Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la société du Havre de Montréal*, vol. 1, 2006, p. 33.