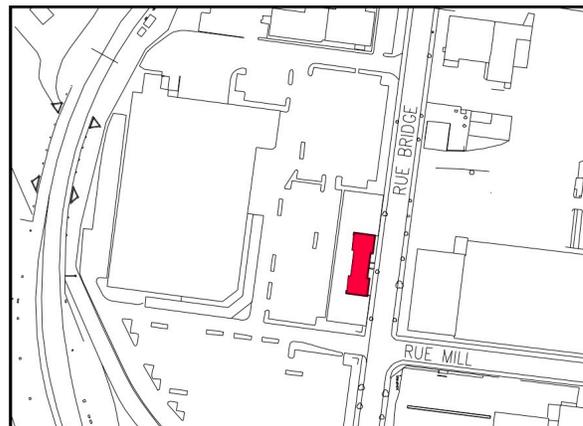

ANNEXE III
FICHES D'IDENTIFICATION DES TÉMOINS SUBSISTANTS

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



316, rue Bridge, 2006 (Maître d'œuvre de l'histoire, p. 48)

IDENTIFICATION

Nom :	Édifice administratif n°18	
Autres noms :	Montreal Stock Yard	
Adresse :	316, rue Bridge	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle.

HISTORIQUE

Date de construction :	Vers 1930
Concepteur présumé :	John Schofield, architecte Peu d'informations sont disponibles au sujet de cet architecte. Cependant, nous savons qu'il est l'architecte en chef du CN à un certain moment dans sa carrière. Il travaille aussi en collaboration avec John S. Archibald.
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Bureaux
Propriétaire d'origine :	Canadien National
Fonction actuelle :	Inoccupé

Propriétaire actuel : Indiport inc.

Principales modifications : Non identifiées

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Au cours des années trente, la majorité des bâtiments de bois de la cour à bétail sont remplacés par trois grands bâtiments en béton armé. Le long de la rue Bridge, nous trouvons le bâtiment des porcs, puis à l'ouest de ce dernier deux bâtiments identiques abritant les chevaux et les bovins. Le CN complète l'ensemble avec un édifice administratif (no. 18) qui existe toujours le long de la rue Bridge. (Maître d'œuvre de l'histoire, Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale Analyse architecturale, recherches historiques du site industriel d'Alstom (Ateliers du Grand Tronc) Canal de Lachine, juin 2002, p. 41)

État de conservation :

Mauvais. L'édifice est inoccupé depuis plusieurs années et est dénudé de son contexte d'origine, au centre des étables de la Montreal Stock Yards. Sa corniche en cuivre a été démantelée à une date inconnue.

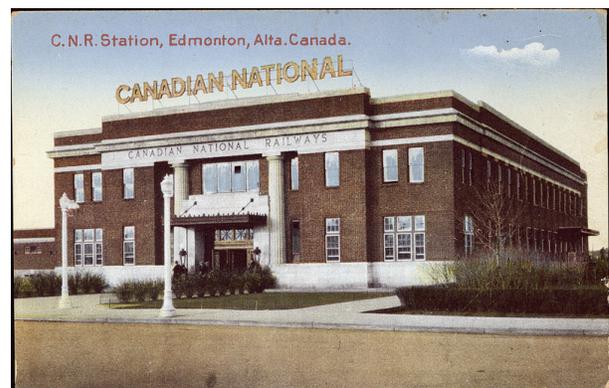
Points d'intérêt :

Un des rares témoins subsistant rappelant les activités de commerce de bétail qui ont lieu à cet endroit.
Grande qualité architecturale qui témoigne du savoir-faire de l'architecte.

Précédents et comparables :



Bâtiment du fret, 500, rue Bridge (démoli), datant de 1913, [s.d.] (shpsc.org)



Gare du CN de Moose Jaw, Saskatchewan, datant de 1919, [s.d.] (www.waymarking.com)

Gare du CN d'Edmonton, Alberta (démolie), datant de 1927-1928, [s.d.] (Université de l'Alberta)

Ces immeubles appartenant à des compagnies ferroviaires ont tous été construits dans les années 1910 et 1920, quelques années avant le 316, rue Bridge. Ils utilisent un vocabulaire néo-classique très sobre qui s'observe dans la symétrie et l'ordonnement de leur façade couronnée par une corniche plus ou moins saillante et dans le parement de brique rehaussé de détails en pierre de taille claire. Les gares de Moose Jaw et d'Edmonton sont toutes deux l'œuvre de l'architecte John Schofield, architecte en chef du CN et concepteur présumé du 316, rue Bridge.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



316, rue Bridge, vers 1932 (www.thepoint.ca – gracieuseté de Roger Agnessi)

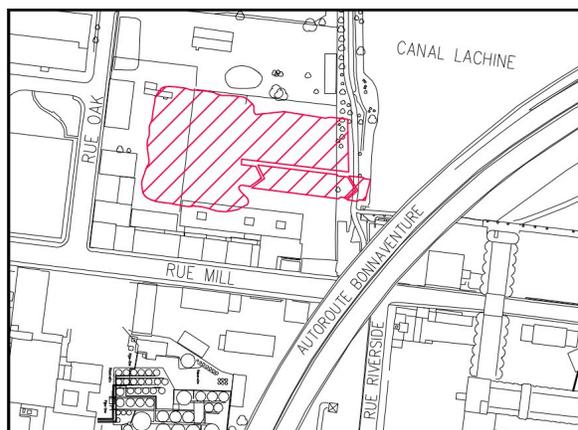


MSY Building, [s.d.] (http://www.shpsc.org/carte_photos.html#Carte)

SOURCES DOCUMENTAIRES

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC. *Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale Analyse architecturale, recherches historiques du site industriel d'Alstom (Ateliers du Grand Tronc) Canal de Lachine*, présenté à Parcs Canada, juin 2002.

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE POINTE-SAINT-CHARLES, [Carte interactive, en ligne], <<http://www.shpsc.org/>>.



View of Tate Dry Dock, 1903 (Archives nationales du Canada – Maître d'œuvre de l'histoire, p. 42)

IDENTIFICATION

Nom :	Vestiges de la cale sèche Tate	
Emplacement:	Au nord-est de l'intersection des rues Mill et Oak, au bord du canal de Lachine.	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Lieu historique national du Canal de Lachine
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Situé dans le secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Canal de Lachine.

HISTORIQUE

Date de construction :	1851
Constructeurs présumés :	George et William Tate
Fonction d'origine :	Cale sèche
Propriétaire d'origine :	George et William Tate
Fonction actuelle :	Vestiges
Propriétaire actuel :	Transport Canada
Autres occupants significatifs :	Montreal Dry Docks Canadian Vickers

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

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Le chantier naval est mis en fonction à partir de 1851 par les frères George et William Tate. En 1895-1896, le Gouvernement fédéral en reprend possession. Il s'en sert pour y faire hiverner certains de ses bateaux. Peu avant 1914, la Hall Engineering devient le nouveau propriétaire et opère la cale sèche sous le nom de Montreal Dry Docks. La Canadian Vickers rachète l'endroit et poursuit son exploitation, tout en conservant le nom de Montreal Dry Docks, jusqu'à la fermeture du canal en 1970. Les cales sèches sont ensuite remblayées.

«Selon les données disponibles, il semble que les frères William et George Tate aient créé leur premier chantier vers 1848 dans l'écluse no. 1 du premier canal de Lachine. Cette écluse, suite à la construction des nouvelles écluses 1 nord et 2 nord, devient désuète. Cette première incursion des Tate dans la construction navale n'est pas un succès et ils font faillite presque aussitôt. Mais, loin de se décourager, ils renouvellent leurs efforts. Le 12 février 1851, ils louent du gouvernement fédéral la cale sèche située au bout du bassin no. 2, visible à l'état de projet sur une carte du canal datant de 1844.

En 1851, le chantier comporte une écluse donnant sur un grand bassin carré. Les frères Tate possèdent également une petite scierie dans l'angle nord-ouest du terrain. La grandeur de la cale sèche, située derrière leur écluse, permet d'accommoder plusieurs navires. Au début des années 1870, la cale sèche est agrandie en remontant le long du côté ouest de l'écluse vers le bassin no. 2. En 1871, l'effectif du chantier est de quarante-quatre hommes. Les frères Tate ont également construit un atelier le long de la rue Mill. En 1887, George Tate loue une partie de ses installations à W.M. Mooney & Co. Finalement, Tate se retire en 1895-1896 et remet le chantier au gouvernement fédéral. Le chantier est, par la suite, utilisé par la Montreal Dry Docks tout au long du XX^e siècle. Au cours de la seconde guerre [sic] mondiale, on semble avoir reconstruit les ateliers. Ceux-ci sont toujours en place. Les deux cales sèches ont été comblées selon toute vraisemblance à la fin des années 1960.

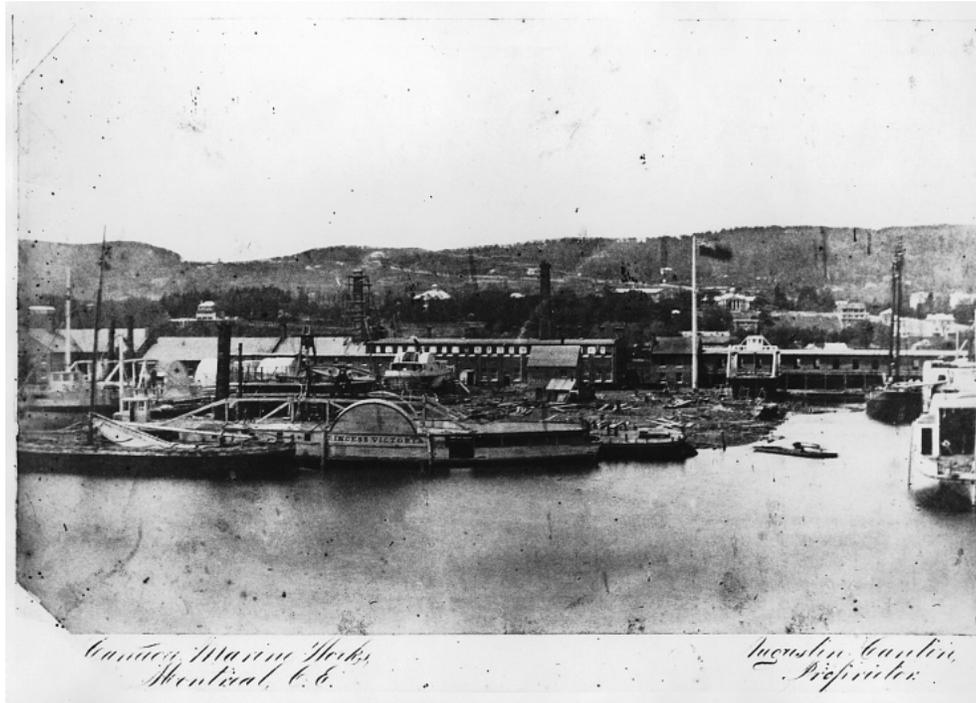
État de conservation :

Vestiges enfouis.

Points d'intérêt :

Le chantier Tate est le plus ancien chantier maritime dont toutes les composantes ont survécu. Les cales sèches, bien qu'invisibles, sont toujours présentes sous le remplissage. [...]» (Maître d'œuvre de l'histoire, **Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la société du Havre de Montréal, vol. 1, 2006, pp. 40-44**)

Précédents et comparables :



Chantier naval d'Augustin Cantin, vers 1855 (Musée McCord – Collection Notman)

Le chantier naval d'Augustin Cantin, installé à l'écluse Saint-Gabriel, est probablement le plus important de l'industrie au milieu du XIXe siècle. Entreprise dont les activités sont totalement intégrées, il possède un avantage considérable sur ses concurrents. Il employait en 1857, de 150 à 200 employés.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



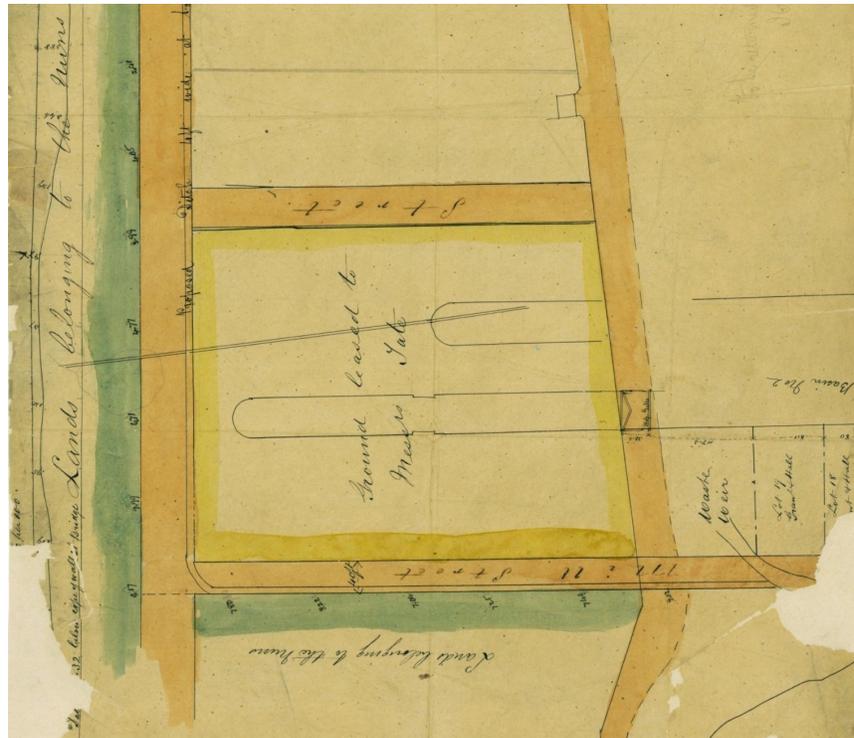
Weir no 2, old Tate dry dock, south wall, Lachine canal, 1916 (Archives nationales du Canada – Maître d'œuvre de l'histoire, p. 41)



(Weir no 2) Tate's dry gates, 1916 (Archives nationales du Canada – Maître d'œuvre de l'histoire, p. 42)



Plan shewing proposed Lands for Dock purposes Leased at public Auction to George Tate, [vers 1850] (H.M. Perrault – BANQ)



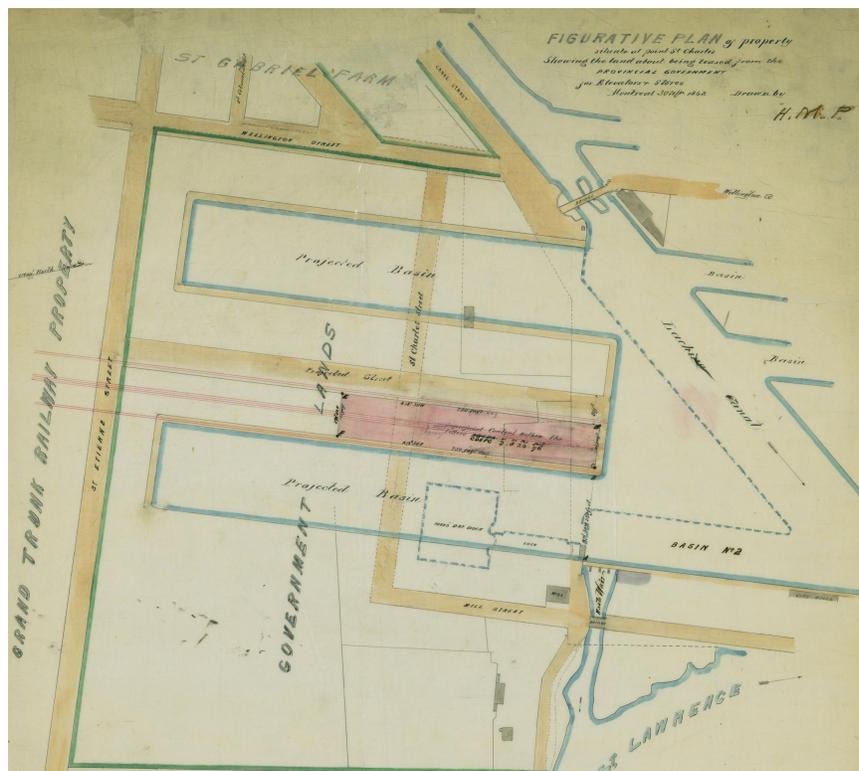
Proposed covered drain trough the Nun's property, 12 août 1851 (Ostell & Perrault - BANQ)



Map of Various Properties in the Vicinity of Wind Mill Point Montreal [...], mars 1853 (H.M. Perrault - BANQ)



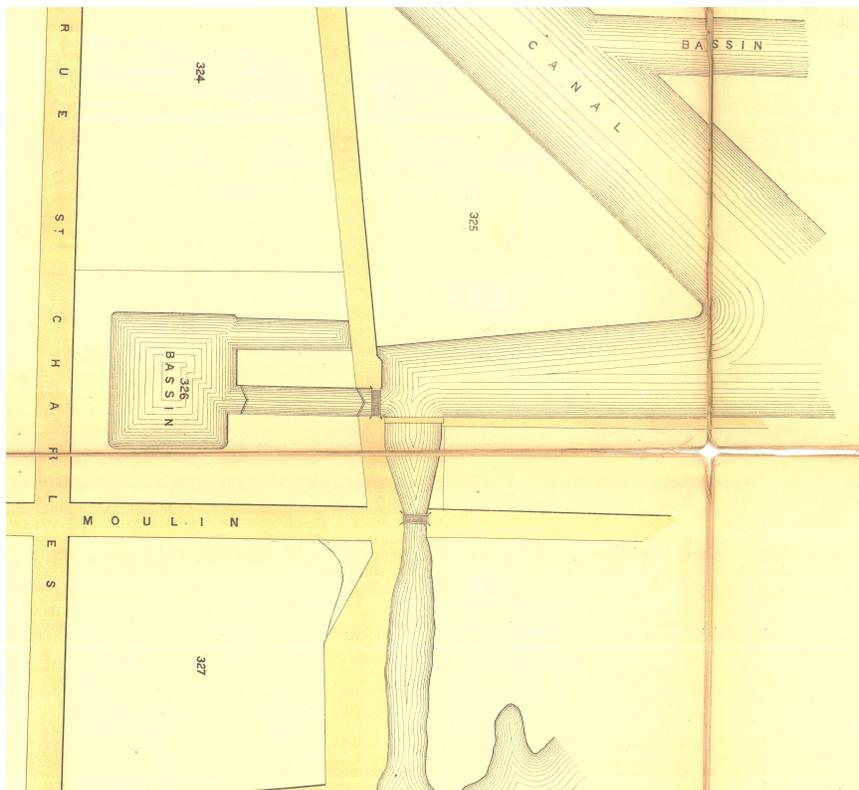
Plan of the Southeastern Portion of St. Gabriel Farm Montreal [...], 1 juin 1857 (H.M. Perrault – BANQ)



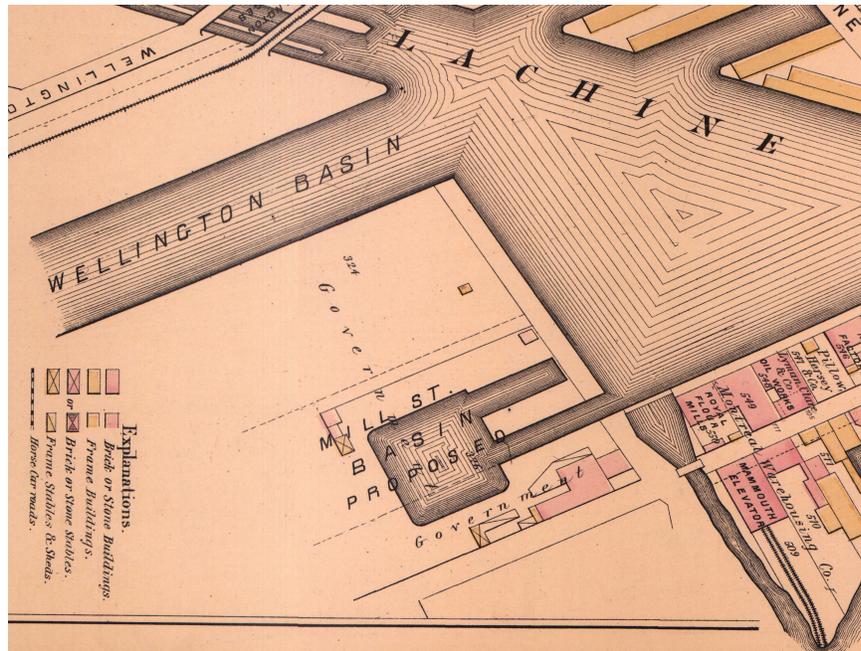
Figurative Plan of Property Situate at Point St. Charles Shewing the Land About Being Leased from the Provincial Government for Elevators & Stores, 30 septembre 1862 (H.M. Perrault)



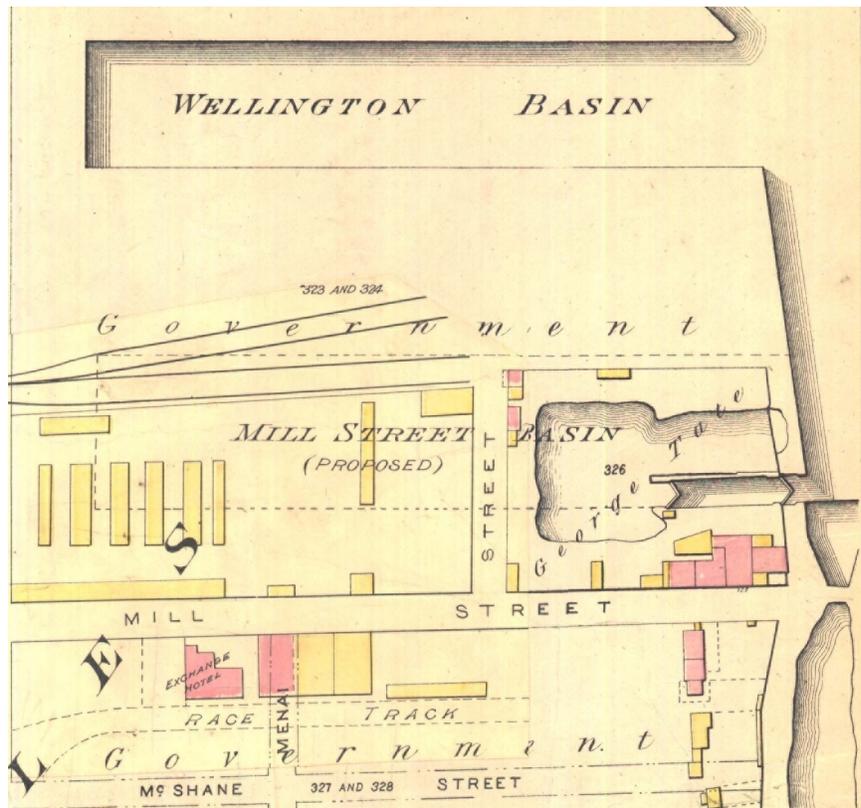
Extrait de *Plan of the city of Montreal [...]* de Plunkett & Brady, 1872 (BANQ)



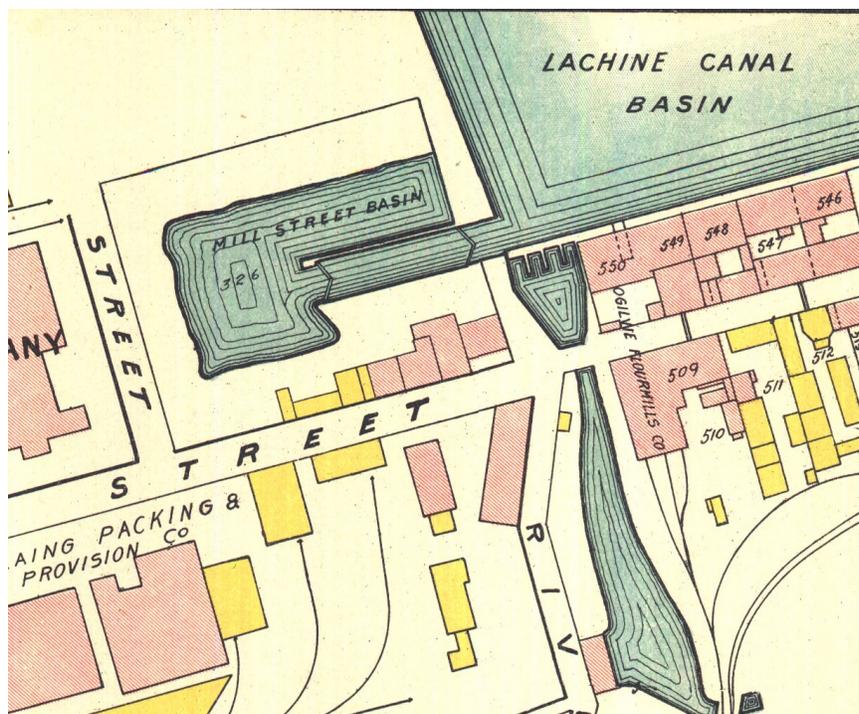
Extrait de *Cadastral plans, city of Montreal* de E.H. Charles Lionais, 1874 (BANQ)



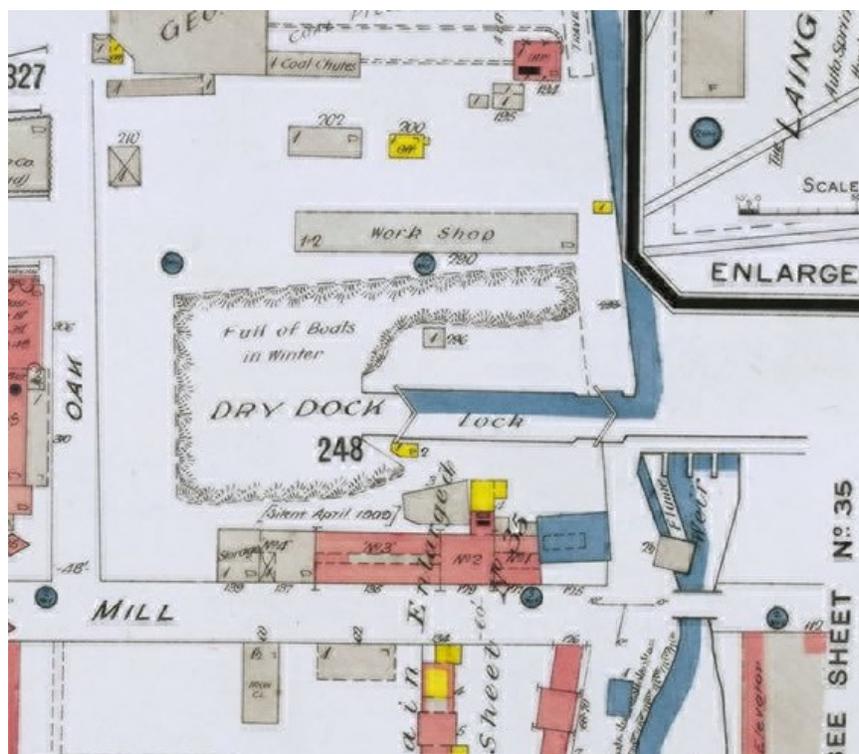
Extrait de *Atlas of the city and island of Montreal* de H. W. Hopkins, 1879 (BANQ)



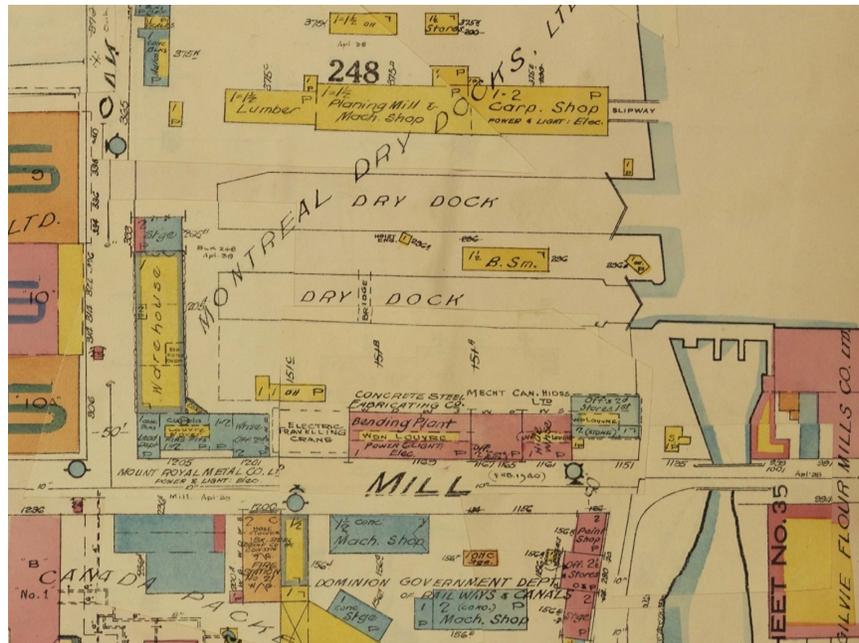
Extrait de *Atlas of the city of Montreal* de Chas. E. Goad, 1890 (BANQ)



Extrait de *Atlas of the Island and city of Montreal and Ile Bizard* de A. R. Pinsoneault, 1907 (BAHQ)



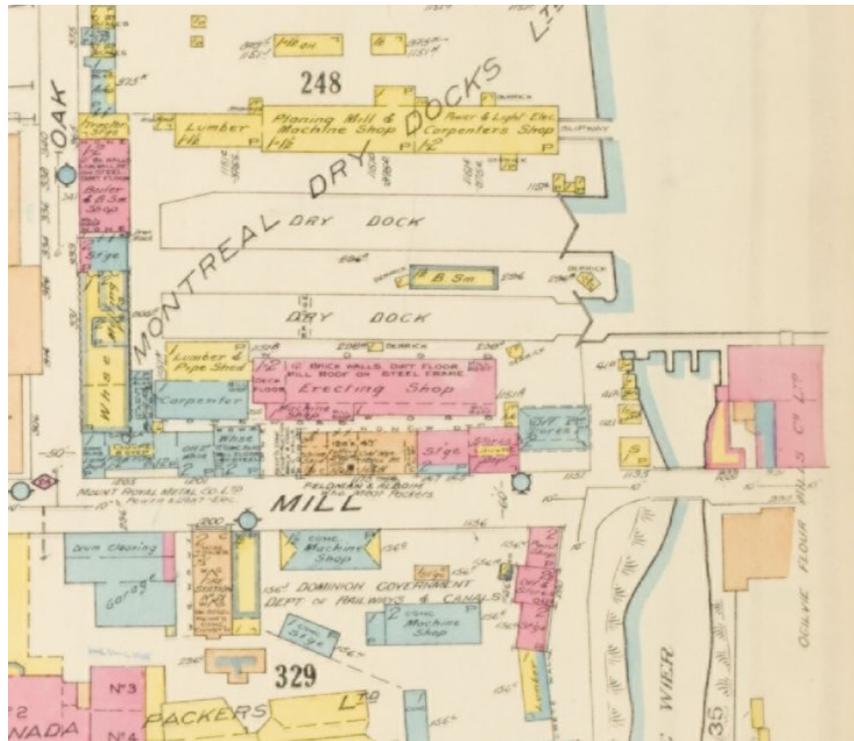
Extrait de *Insurance plan of the city of Montreal [...]* de Chas. E. Goad, 1909 (BAHQ)



Extrait de *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. 1 de Underwriters' Survey Bureau, 1940 (BAHQ)



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



Extrait de *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. 1 de Underwriters' Survey Bureau, 1950 (BANQ)



Photographie aérienne, 1962 (Archives Ville de Montréal)



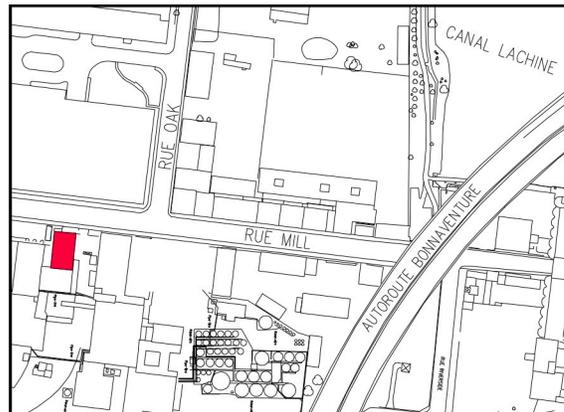
Photographie aérienne, 1966 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

CORBEL, Nadine, *Les chantiers navals à Montréal au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Département d'histoire de l'art, Université Concordia, Montréal, février 1991.

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.

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. 40-44.



Canada Packers, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom :	Canada Packers
Autres noms :	Les immeubles 1260 Mill Street inc.
Adresse :	1240-1290, rue Mill
Arrondissement :	Sud-Ouest
Statut patrimonial :	Fédéral : Aucun Provincial : Aucun Municipal : Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	1901-1904
Concepteurs :	William Edward Doran, architecte <i>Nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur William D. Edward Doran actif à Montréal. Il est né vers 1848. Il est admis à l'Ordre des architectes du Québec le 30 décembre 1890 mais il pratique cette profession depuis mai 1873. Il meurt en mars 1923. (Pistard – BANQ) Il est président de l'AAPQ en 1903.</i>
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Usine de transformation de viande
Propriétaire d'origine :	Laing Packing & Provision Company Limited

Fonction actuelle :	Bureaux, entrepôts, cuisines [?]
Propriétaire actuel :	Les immeubles 1260 Mill Street inc.
Autres occupants significatifs :	Canada Packers Maple Leafs Mills
Principales modifications :	Type d'intervention : Démolition partielle Date des travaux : Vers 1995 Concepteurs :

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

En 1894, la firme Laing Packing and Provision Company (Ltd) est fondée. La famille Laing dispose alors d'une manufacture d'emballage de viande (porc) pourvue de toute la machinerie nécessaire. Cette année-là, l'entreprise emploie 175 personnes. Parallèlement, la famille Laing est très active dans le commerce de détail, elle possède deux magasins. Au cours des années 1890, l'introduction des voitures réfrigérées contribue, d'une part, à rendre plus facile et sécuritaire la distribution des produits de salaison et, d'autre part, à accentuer la croissance dans ce groupe d'industries. La firme Laing semble profiter de cet essor puisqu'elle décide de construire une usine de salaison au sud de la rue Mill au tournant du siècle. L'emplacement choisi semble particulièrement approprié puisqu'il est située [sic] à la fois près des installations portuaires, du canal de Lachine et des voies ferrées. De plus, la compagnie y disposera d'un vaste terrain autrefois gouvernemental et quasi inoccupé tout au moins en 1890. Mais surtout, cet endroit est situé tout près des parcs à bétail amené par le chemin de fer. En 1901, la Ling [sic] Packing and Provision Co. Ltd demande l'autorisation de puiser de l'eau du canal. En 1903-1904, le Lovell's mentionne pour la première fois la présence de la Laing Packing Co. sur le site. (Fiche Canada Packers Ltd, ARCHÉMI, Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine)

L'entreprise Laing Packing & Provision est fusionnée et rachetée quelques fois avant de faire partie de la Canada Packers en 1927. Cette dernière opère l'usine de la rue Mill jusqu'en 1992, après avoir été achetée en 1989 par Maple Leaf Mills. (Fiche Canada Packers Ltd, ARCHÉMI, Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine)

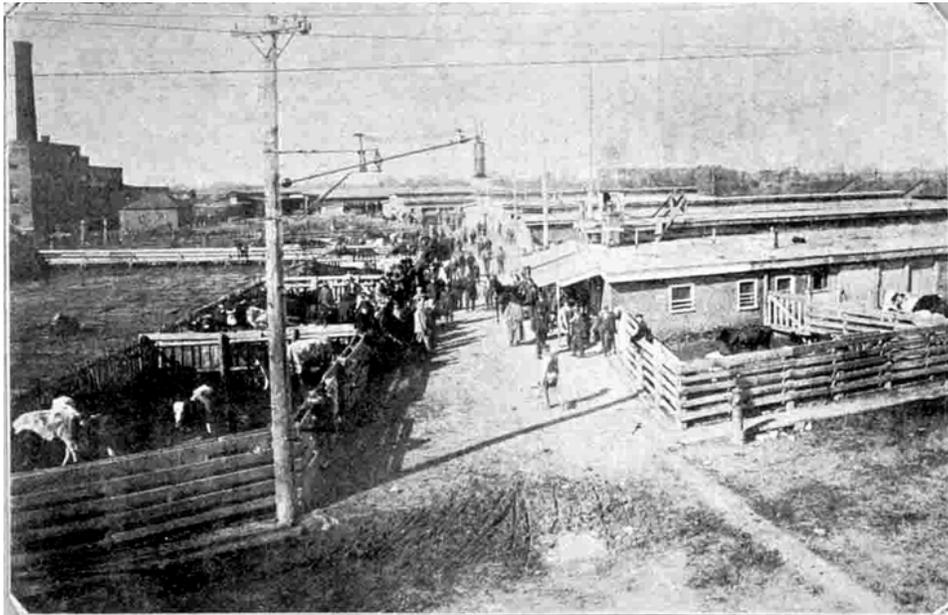
État de conservation :

Plusieurs composantes du complexe ont été démolies.

Points d'intérêt :

La Laing Packing & Provision est une des premières entreprises de transformation de viande à s'installer dans le secteur, profitant ainsi de la proximité des étables du Grand Tronc/CN. Elle est aussi celle qui reste en activité le plus longtemps, l'usine ayant fermé au début des années 1990. Des activités agroalimentaires s'y tiennent toujours dans certains immeubles subsistants.

Précédents et comparables :



Abattoirs de l'Est, 1902 (BAnQ – Albums Massicotte)

Les abattoirs de l'Est est une des deux installations de ce type à Montréal. Installés à l'est de l'avenue D'Iberville, les bêtes y sont amenées par train, pour être ensuite placées dans des enclos. Ainsi organisées, les grossistes peuvent donc les observer pour ensuite les acheter et les faire abattre sur place. La viande peut aussi y être transformée. Les abattoirs de l'Est restent en utilisation jusqu'aux années 1950.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Canada Packers, 1946 (P. Boucher – BAnQ)



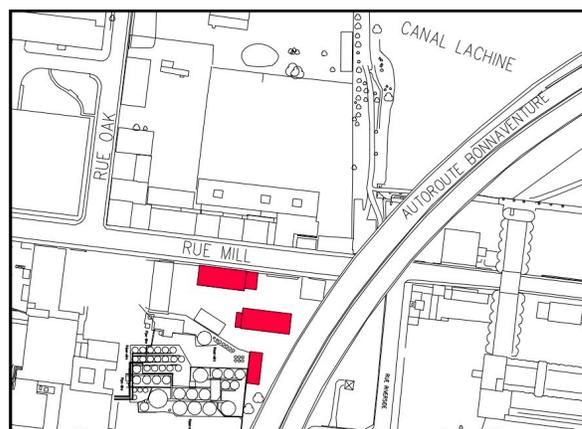
Groupe devant l'immeuble administratif de la Canada Packers, 1943 (C. Décarie – BAnQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles Canal de Lachine*, 1992.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec – Pistard
http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/recherche_simple

Dictionary of Architects in Canada, 1800-1950
<http://dictionaryofarchitectsincanada.org/introduction>



Ateliers du canal, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom :	Ateliers du canal de Lachine	
Autres noms :	Atelier d'usinage Bâtiment 2	
Adresse :	1156, rue Mill	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Édifice fédéral du patrimoine reconnu
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Aucun

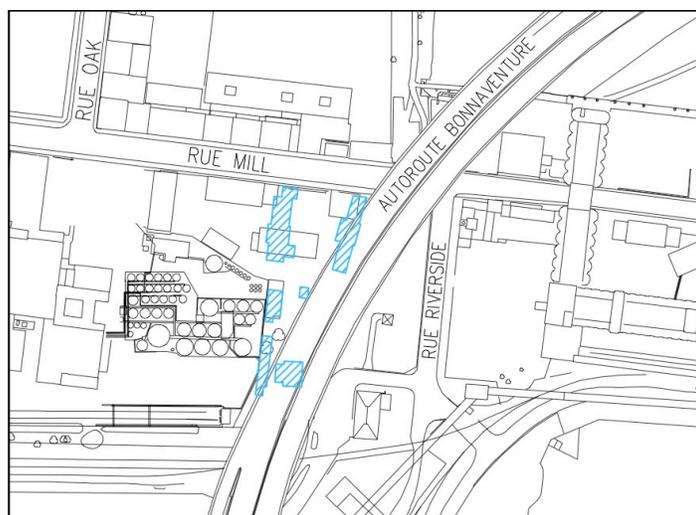
HISTORIQUE

Date de construction :	1909
Concepteurs :	Ministère des chemins de fer et des canaux
Constructeur :	Phoenix and Iron Bridge Work
Fonction d'origine :	Ateliers
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Ateliers
Propriétaire actuel :	Parcs Canada

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

«Le gouvernement fédéral, dans les années 1870, construit sa base d'entretien pour le canal de Lachine. La propriété fédérale est délimitée, à l'Est, par la rue Riverside, au Nord, par la rue Mill, au Sud, par la propriété de la Canada Packers et, à l'ouest, par celle de la Ville de Montréal. Une bande de terrain du côté Est sera cédée par le gouvernement fédéral dans les années 1960 pour la construction de l'autoroute Bonaventure. Au début de l'occupation du terrain, les bâtiments, incluant la résidence du gardien, sont adossés à la rue Riverside. Une halle destinée à l'entreposage des véhicules hippomobiles est également construite sur la limite ouest de la propriété. Ce faisant, on dégage un important espace au centre pour servir de cour. Tous ces bâtiments datant de la première phase des ateliers ont disparu pour permettre le passage de l'autoroute Bonaventure. [...]»



«De nos jours, les ateliers du canal comptent six bâtiments. Le plus ancien, l'atelier d'usinage no. 2, daterait des environs de 1909. Sa structure d'acier est fabriquée et montée par la Phoenix Bridge and Iron Works avec un remplissage de béton pour les murs. [...] Vers 1955, on accole une annexe (bâtiment no. 6) à son pignon est.»

«Le deuxième bâtiment, le magasin-bureau-entrepôt no. 1 est construit en 1925. Il compte deux étages et est construit de la même façon que l'atelier no. 2, soit une structure d'acier et un remplissage de béton. [...] Vers 1925, on lui accole un petit bâtiment (no. 5) qui servira d'atelier de soudure.»

«En 1930, on construit une forge (bâtiment no. 3) et un garage (bâtiment no. 4). Ceux deux structures sont implantées le long de la limite sud de la propriété. Ils sont tous deux construits en béton avec une toiture en appentis. Par la suite, le site ne verra aucune nouvelle construction. Le site des ateliers du canal montre donc un changement important dans la façon de concevoir l'espace de travail : au XIX^e siècle on entourait la cour d'une ceinture de bâtiments alors qu'au 20^e siècle on occupe le centre de la cour en éliminant graduellement la ceinture.» (Maître d'œuvre de l'histoire, 2006, p. 38)

«L'atelier d'usinage [bâtiment 2] [...] est un immeuble en béton armé revêtu de crépi, d'inspiration classique. Il compte un étage coiffé d'un toit à pignon et est pourvu à l'arrière, sur le mur nord, d'une petite annexe en appentis. Les façades est et ouest sont divisées en cinq baies séparées par des pilastres coniques en béton lisse; chaque baie est percée d'une grande fenêtre. [...]» (www.lieuxpatrimoniaux.ca – fiche Atelier d'usinage)

«L'entrepôt et bureau, aussi connu sous le nom de bâtiment 1 et du magasin-bureau-entrepôt, est un bâtiment en béton de deux étages coiffé d'un toit à deux versants en pente faible. Les huit baies des murs latéraux sont délimitées par des pilastres en béton; une corniche ceinture complètement le bâtiment. Au rez-de-chaussée, chaque baie est percée par des fenêtres en métal à plusieurs carreaux, fenêtrage qui est repris à l'étage sur les murs allongés. [...]» (www.lieuxpatrimoniaux.ca – fiche Entrepôt et bureau)

État de conservation :

Bon. Les immeubles sont toujours occupés.

Points d'intérêt :

L'atelier d'usinage est associé au thème national de l'aménagement et de l'entretien des voies navigables qui font partie du réseau national de canaux du Canada.

L'atelier d'usinage est un bon exemple d'une structure utilitaire, d'inspiration classique, comme l'expriment la modénature et la composition de ses façades extérieures.

Précédents et comparables :



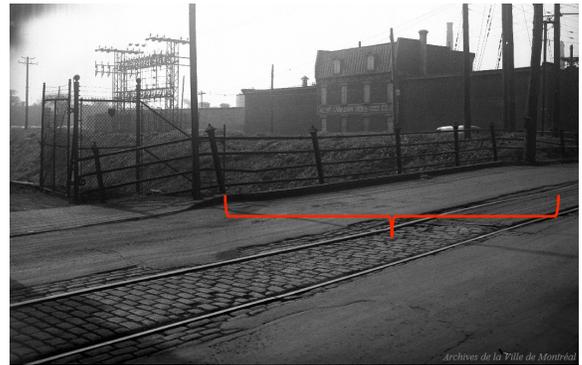
Atelier du canal de Sault-Sainte-Marie, 1985 (www.lieuxpatrimoniaux.ca)

Atelier de menuiserie du canal de Chambly, 1989 (www.lieuxpatrimoniaux.ca)

L'atelier du canal de Sault-Sainte-Marie présente un vocabulaire néo-classique associé à ses proportions et sa symétrie. Il date de 1895-1896.

L'atelier de menuiserie est un bâtiment de service permanent installé aux abords du canal datant de 1883. Il fait partie d'une enfilade de constructions qui illustrent, ensemble, l'évolution des activités qui s'y sont tenues.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



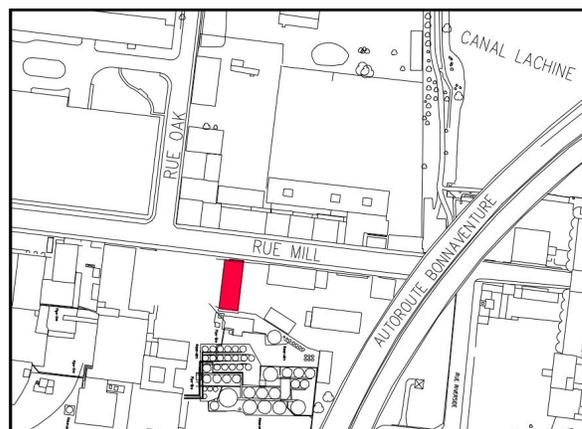
L'atelier d'usinage en bordure de la rue Mill, 1946 (C. Boucher – BAnQ)

Atelier de peinture, magasins et autres bâtiments des ateliers du canal de Lachine ayant fait place à l'autoroute Bonaventure, 1944 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

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. 51-52.

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



Caserne n°21, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom :	Caserne de pompiers 21	
Autres noms :	Espace Verre	
Adresse :	1200, rue Mill	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Édifice public d'intérêt patrimonial et architectural hors secteur de valeur exceptionnelle.

HISTORIQUE

Date de construction :	1912-1913
Concepteurs :	Finley et Spence, architectes
<i>(Nom + courte notice biographique)</i>	

David Jerome Spence est né à Louisville (Kentucky) en 1873. Il a fait ses études en architecture au Massachusetts Institute of Technology. Il a été diplômé en 1896. Après ses études au M.I.T., il aurait fait, selon Harcart, un séjour aux ateliers associés à l'École des Beaux-Arts.

Après une cléricature dans des bureaux d'architectes à Boston, il arrive à Montréal vers 1900, et s'inscrit à l'Association des Architectes de la Province du Québec en 1901. Il semble que Spence a découvert le Québec en travaillant sur le plan d'ensemble de Shawinigan Falls, pour le compte de J.E. Aldred, de Boston, fondateur de la Shawinigan Water and Power Co. Les opportunités pour un jeune architecte étant nombreuses à Montréal à l'époque, il est resté. Selon CCA, la carrière de Spence se découpe en trois phases :

1. La période de son association avec S.A. Finley, 1901-1913.

S.A. Finley, montréalais de naissance, est issu d'une famille aisée. Les nombreux contacts de ce dernier ont certainement contribué à établir la pratique de Spence à Montréal. La jeune firme a été très productive pendant cette période, et, leur « coup de maître », selon Harcart, est la réalisation du Guardian Assurance Building en 1902. Finley et Spence avaient obtenu cette commande suite à un concours en collaboration avec Henry Ives Cobb de Chicago. Spence termine cette période de sa carrière avec la construction de deux « loft buildings ». Juste avant la construction du Unity Building, et sûrement pendant le design de celui-ci, il suit la construction de l'édifice de la Belgo-Canadian Realty Co. (1911).

2. La période de sa pratique en solo, 1913-1937.

L'association avec Finley tourne au vinaigre vers 1913 et Spence décide de pratiquer seul. Il semble être mobilisé par la guerre au début de cette période. En 1923 il signe dans la cité, un édifice commercial d'une facture résolument rationnelle, le Insurance Exchange Building. Mais les années 1925-1930 marquent un curieux renouveau avec le « Canadian Gothic ». En 1928, il fait le Distillers Corporation Building pour la corporation Seagram, et en 1933, le Victoria Rifles Armoury.

3. La période de son association avec F.D. Mathias, 1937-1952.

En 1937, Spence s'associe avec un jeune diplômé, F.D. Mathias. De 1940 à 1945, Mathias est appelé au service de la guerre. Pendant ce temps, Spence s'associe avec Tom Burge. Après la guerre, pour une très courte période de temps, le bureau opère sous le nom de Spence, Mathias & Burge. Durant cette période après-guerre, Spence semble être, selon Harcart, « débordé par

les courants nouveaux ». Il est possible que se soient ses associés qui eurent « la main haute sur la conception d'un design plus 'moderniste' », comme Phillips Square Building (1948). Cependant, il est probable que Spence faisant encore preuve d'une très grande capacité de renouveau dans le design et dans l'approche technique appliquée à ses oeuvres.

Tous les observateurs s'entendent pour dire que David Jerome Spence étant un architecte de très grande intégrité professionnelle, ayant acquis une réputation solide dans la qualité et le design de ses bâtiments autant dans la surveillance de ces chantiers. Il était également très actif dans la communauté architecturale de Montréal. Il exposait régulièrement à la Montréal Art Association, siégeait sur des jurys de concours et sur le comité de la reconstruction de l'hôtel de ville de Montréal. En 1952 l'Institut Royal d'Architecture de Canada lui décerna la médaille du mérite pour l'ensemble de son oeuvre. David Jerome Spence a laissé une oeuvre impressionnante qui a marqué le paysage urbain de la ville de Montréal.

Constructeur :	T. Lessard, entrepreneur général	
Fonction d'origine :	Caserne de pompiers	
Propriétaire d'origine :	Ville de Montréal	
Fonction actuelle :	Atelier de soufflage de verre	
Propriétaire actuel :	Ville de Montréal (emphytéose)	
Principales modifications :	Type d'intervention :	Recyclage et transformation en atelier
	Date des travaux :	1986
	Concepteurs :	Inconnu
	Type d'intervention :	Rénovation majeure
	Date des travaux :	2009
	Concepteurs :	Lapointe, Magne & associés

ANALYSE SOMMAIREDescription:

La caserne de pompiers no. 21 est construite en 1912 dans le quartier Sainte-Anne, dans le sud-ouest de la Cité de Montréal, à l'endroit d'une caserne temporaire établie dans le quartier depuis plusieurs années. Érigée sur la rue Mill, près du Port de Montréal, elle est la deuxième caserne du secteur à porter ce numéro. Inoccupée après 1972, le bâtiment est rénové en 1986 et loué à une école, le Centre des métiers du verre du Québec (bail emphytéotique). (Grand répertoire, VMTL)

Selon Maître d'œuvre de l'histoire (2006), la Ville voulait que la caserne soit construite au centre des abattoirs.

État de conservation :

Bon.

Points d'intérêt :

Grande qualité architecturale démontrant le savoir-faire de l'architecte.

L'ancienne caserne témoigne de l'époque où le quartier Sainte-Anne constitue un quartier industriel majeur de Montréal.

La transformation du lieu en espace à vocation culturelle s'inscrit dans un corpus de casernes converties à ces fins. Parmi celles-ci, les Maisons de la culture Maisonneuve et Rosemont-La Petite Patrie ou encore le théâtre Espace Libre, elle aussi transformée par la firme Lapointe, Magne & associés.

Précédents et comparables :

Théâtre Espace Libre, [s.d.] (www.lapointemagne.ca)

La caserne n°19, œuvre de l'architecte Lous-Roch Montbriand, est construite en 1904 dans le faubourg Sainte-Marie. Elle est désaffectée au cours des années 1970 mais est reprise par trois compagnies de théâtre en 1981. L'immeuble est agrandi pour offrir des locaux indépendants pour chacune des troupes en 2002. C'est la firme Lapointe, Magne & associés qui est chargée de ce travail de conversion.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Caserne n°21, sans date (Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles)



Caserne n°21, sans date (www.lapointemagne.ca)



Caserne n°21, 1946 (C. Décarie – BAnQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

<http://www.banq.qc.ca/accueil/>

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, SERVICE DE LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal : les édifices publics*. Montréal, CUM, novembre 1981.

Dictionary of Architects in Canada, 1800-1950

<http://dictionaryofarchitectsincanada.org/introduction>

Espace VERRE

<http://espaceverre.qc.ca/>

Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal

<http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>

Lapointe Magne & associés

<http://www.lapointemagne.ca/>

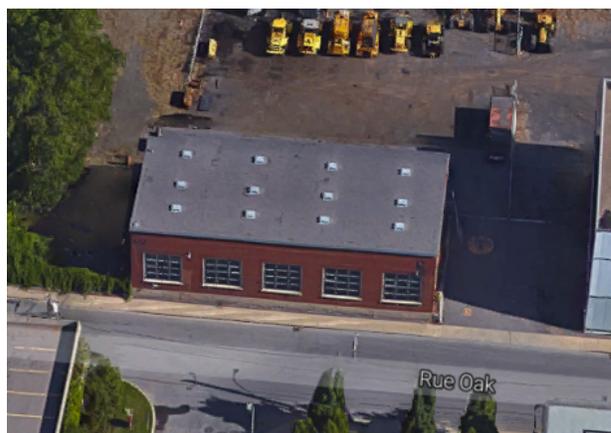
MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC., *Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la Société du Havre de Montréal*, 2 volumes. Montréal, 19 juin 2006.

Propriétés municipales d'intérêt patrimonial, Ville de Montréal

http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/patri_municipal/index.php?pmip=cdd8ecd5

Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles

<http://shpsc.org/>



Atelier d'assemblage, 1151, rue Mill, 2006 (Maître d'œuvre de l'histoire)

Chaufferie, 331, rue Oak, 2016 (Google Maps)

IDENTIFICATION

Nom : Montreal Dry Docks

Adresses : 1151, rue Mill
331, rue Oak

Arrondissement : Sud-Ouest

Statut patrimonial : Fédéral : Aucun
Provincial : Aucun
Municipal : Inscrit comme immeuble patrimonial dans le PIIA de l'arrondissement Sud-Ouest (331, rue Oak). Situé dans le secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Canal de Lachine.

HISTORIQUE

Date de construction :	Entre 1940 et 1950
Concepteur :	Non identifié
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Atelier d'usinage et chaufferie
Propriétaire d'origine :	Montreal Dry Docks
Fonction actuelle :	Entreposage
Propriétaire actuel :	Transport Canada (1151, rue Mill) et 9182-4425 QUEBEC INC. (331, rue Oak)
Autres occupants significatifs :	Canadian Vickers
Principales modifications :	Non identifiées

ANALYSE SOMMAIREDescription:

Ces deux immeubles d'un étage et couverts de brique rouge ont été construits pour la Montreal Dry Docks. Ce chantier naval a été en fonction à partir de 1851, d'abord opéré par les frères George et William Tate. En 1895-1896, le Gouvernement fédéral en reprend possession. Il s'en sert pour y faire hiverner certains de ses bateaux. Peu avant 1914, la Hall Engineering devient le nouveau propriétaire et opère la cale sèche sous le nom de Montreal Dry Docks. La Canadian Vickers rachète l'endroit et poursuit son exploitation, tout en conservant le nom de Montreal Dry Docks, jusqu'à la fermeture du canal en 1970.

L'atelier d'usinage (1151, rue Mill) est installé dans la cour de l'ancienne cale sèche et n'est pas visible de la rue Mill, étant implanté de façon mitoyenne derrière les bâtiments ayant front sur cette rue. Sur sa façade du côté de l'ancienne cale sèche, le bas des ouvertures a été partiellement obturé ou elles ont été remplacées par des quais de chargement fermés par des portes de garage. On retrouve aussi des quais de chargement sur la façade est alors que la façade ouest bénéficie de la lumière apportée par d'autres «Daylight factory windows».

La chaufferie est implantée sans marge de recul du côté est de la rue Oak. Sa façade sur rue ne possède pas de porte mais est ouverte par de grandes baies contemporaines. On accède au bâtiment par la cour de l'ancien chantier naval.

État de conservation :

L'immeuble au 331, rue Oak a été rénové récemment. Il est occupé et en bon état. Les anciens ateliers, au 1151, rue Mill, semblent plus ou moins utilisés. Ils paraissent être en moins bon état. Néanmoins, ce dernier est difficilement accessible.

Points d'intérêt :

Ces deux immeubles témoignent de la présence d'un chantier naval ayant été en activité depuis plus de 100 ans, et de son évolution technologique.

Précédents et comparables :



Atelier et chaufferie du jardin botanique de Montréal, 2006 (Ville de Montréal)



Façade de la chaufferie du jardin botanique de Montréal, 2006 (Ville de Montréal)



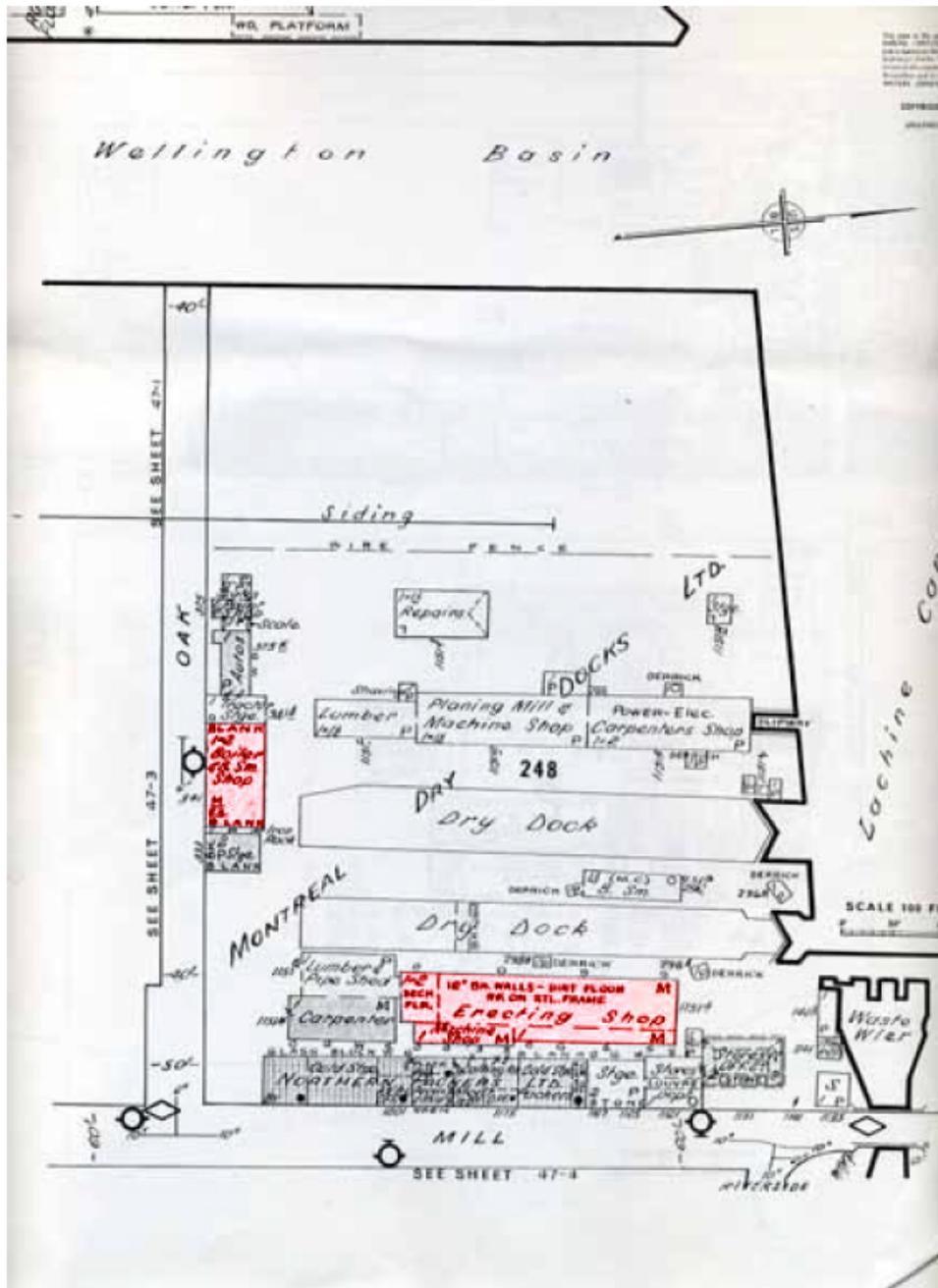
Chaufferie des gares Viger-Berri, 2008 (Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

L'atelier et la chaufferie du jardin botanique sont construits en 1939. Ils sont l'œuvre de Donat Beaupré, architecte en chef de la Cité. D'apparence Art Déco, l'immeuble s'intègre à l'ensemble du pavillon principal.

La chaufferie des gares Viger-Berri, construite en 1956, prend une apparence moderniste. Celle-ci se remarque dans la mise en valeur des volumes parallélépipédiques ornés de petites fenêtres carrées éclairant les espaces de circulation.

La fonction utilitaire de ces bâtiments leur apportent des caractéristiques que l'on retrouve aussi à la Montreal Dry Docks : bâtiment d'un ou deux étages, couvert de briques et ouvert par de multiples baies autrefois ouvertes par des fenêtres de type «Daylight factory windows».

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Plan d'assurance incendie montrant l'atelier d'usinage et la chaufferie, 1964 (BANQ – Maître d'œuvre de l'histoire, p. 43)



Ateliers et chaufferie de la Montreal Dry Docks, 1972 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

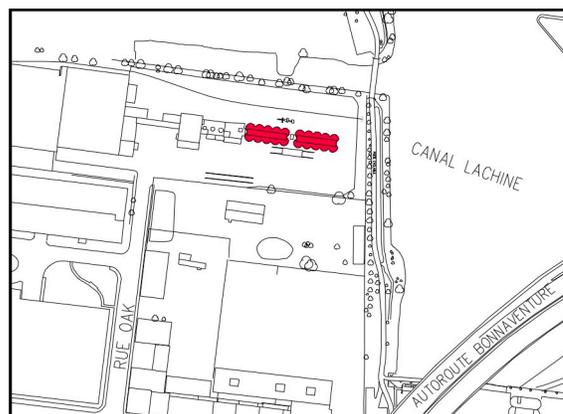
CORBEL, Nadine, *Les chantiers navals à Montréal au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Département d'histoire de l'art, Université Concordia, Montréal, février 1991.

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.

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. 40-44.



Silos Cereal Foods, 2012 (Jean Gagnon - Wikipedia)



IDENTIFICATION

Nom :	Silos Cereal Foods	
Adresse :	380, rue Oak	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Situé dans le secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle du Canal de Lachine.

HISTORIQUE

Date de construction :	Vers 1965
Concepteurs :	Non identifié
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Minoterie
Propriétaire d'origine :	Maple Leaf Mills
Fonction actuelle :	Minoterie
Propriétaire actuel :	Parrish & Heimbecker, Limited
Autres occupants significatifs :	Dover Cereal Foods Canada

Principales modifications : Non identifiées

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Les silos de la rue Oak sont construits par Maple Leaf Mills vers 1966 aux abords du canal de Lachine et du bassin Wellington, sur un terrain ayant été occupé pendant des décennies par la Dominion Coal Company. La compagnie y produit la farine Purity comme l'indique l'enseigne autrefois installée au haut des silos.

Maple Leaf Mills est une société créée en 1961 suite à la fusion de Maple Leaf Milling Company, de Toronto Elevators Limited et de Purity Flour Mills Limited. Cette dernière, de laquelle origine la marque de farine du même nom, opère sous la raison sociale de Western Canada Flour Mills de 1905 jusqu'à son changement pour Purity Flour Mills Limited en 1945. La Western Canada Flour Mills, quant à elle, est issue de l'association des compagnies Manitoba and Lake Huron Milling et Kelly Milling.

La minoterie de Montréal a été acquise par Dover en 2008 de Cereal Foods Canada, une division de l'entreprise de Mission Woods, Kansas Cereal Food Processors Inc. En 2009, l'usine est revendue à Parrish & Heimbecker, Limited, une entreprise familiale centenaire basée à Winnipeg.

État de conservation :

Bon. Le bâtiment a servi en continu aux fonctions pour lesquelles il a été construit au cours des années 1960.

Points d'intérêt :

Installé à proximité du canal de Lachine.

Fait partie des multiples séries de silos que l'on trouve le long du canal de Lachine.

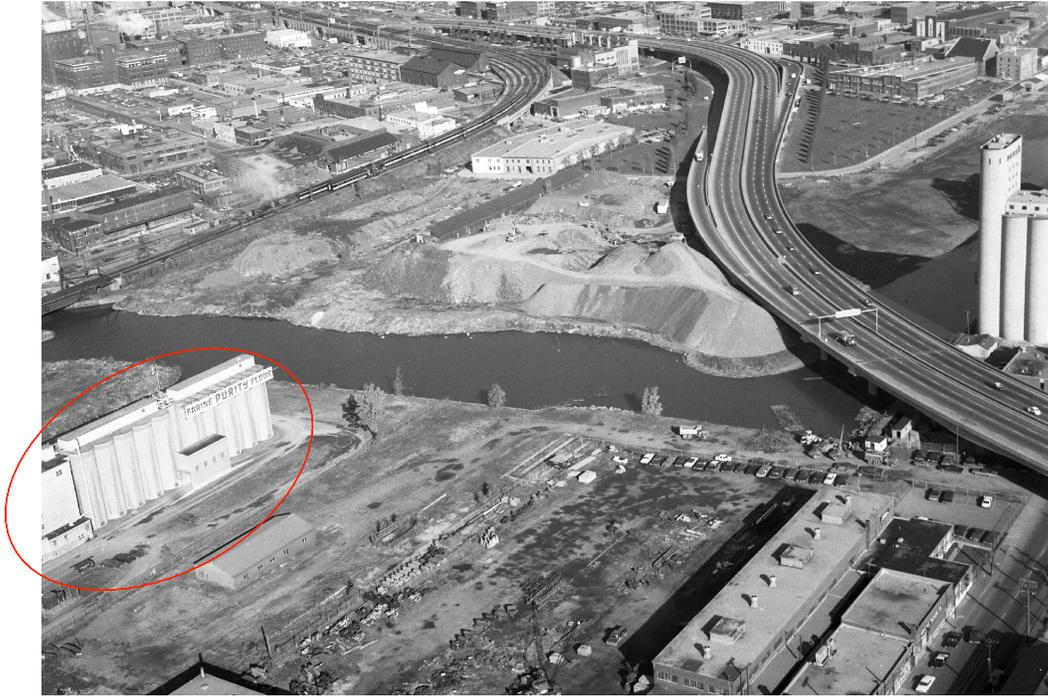
Précédents et comparables :



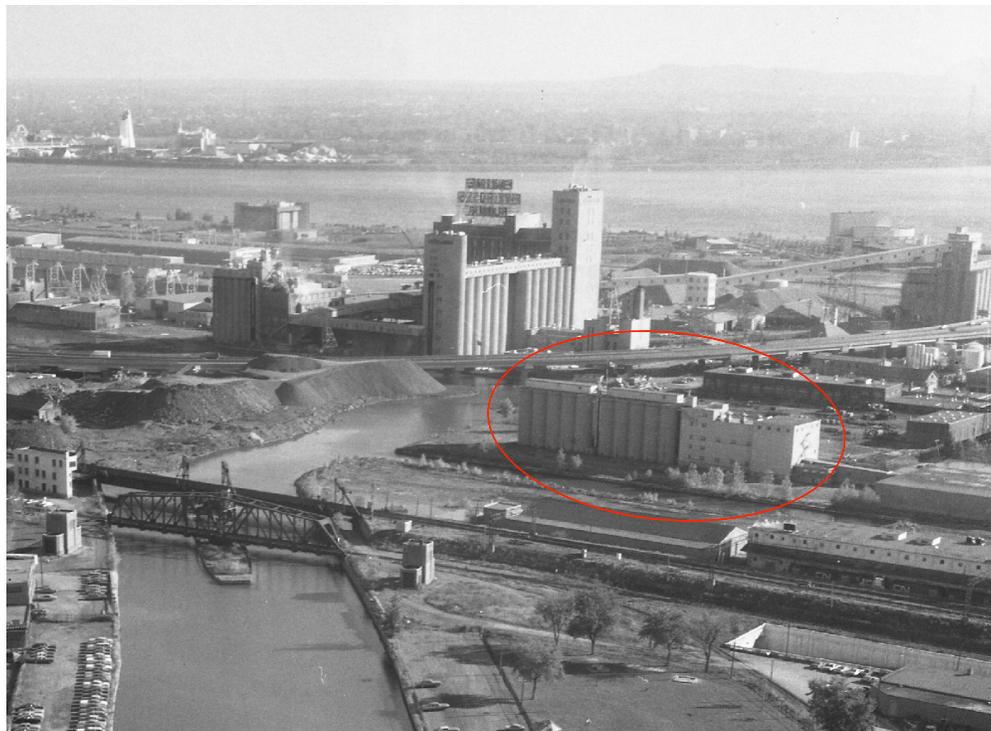
Canada Malting, rue Riverside, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

Silos de béton armé construits à la même décennie servant à l'entreposage et à la transformation de grains.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Vue oblique du silo Farine Purity, 1972 (Archives Ville de Montréal)



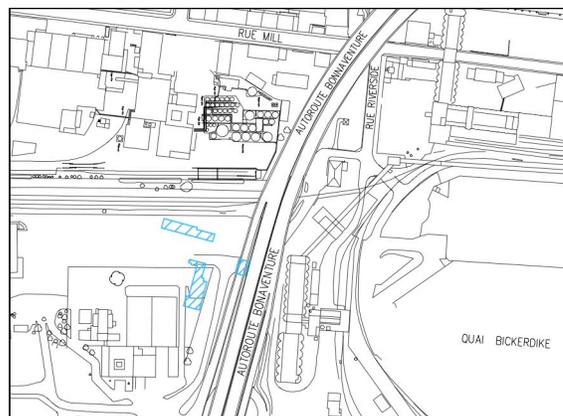
Vue oblique du silo Farine Purity, 1972 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

EVERITT, John et Roberta KEMPTHORNE, «The Flour Milling Industry in Manitoba Since 1870», *Manitoba History*, no°26, automne 1993.

MAPLE LEAF FOODS, *À propos de nous – Notre histoire* [en ligne], <http://www.mapleleaffoods.com/fr/>

PARRISH & HEIMBECKER, LIMITED, *Yesterday's experience... Today's insight... Tomorrow's rewards. Celebrating 100 years, 1909-2009*, [document pdf], <http://www.parrishandheimbecker.com/>



Ferme des Sœurs grises, [s.d.] (Archives des Sœurs grises)

IDENTIFICATION

Nom :	Vestiges de la ferme des Sœurs grises	
Autres noms :	Maison de ferme-caveau dit : «miraculeux»	
Emplacement :	Au nord-est de la distillerie Sazerac	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	1751
Concepteurs :	Non identifié
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Ferme-caveau
Propriétaire d'origine :	Sœurs grises
Fonction actuelle :	Vestiges
Propriétaire actuel :	Non applicable
Autres occupants significatifs :	James Hodges, ingénieur de Peto, Brassey & Betts

Personnage ou groupe associé : James Hodges, ingénieur et les ouvriers du pont Victoria

Principales modifications :

Type d'intervention :	Incendie
Date des travaux :	1842
Concepteurs :	Aucun
Type d'intervention :	Reconstruction
Date des travaux :	1844
Concepteurs :	
Type d'intervention :	Démolition
Date des travaux :	1931
Concepteurs :	Aucun

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Les Sœurs Grises deviennent propriétaires de terres à la Pointe-Saint-Charles en 1747. Ce bien immobilier leur est cédé dans le même acte qui leur confie l'administration de l'Hôpital général. En 1751, Mère d'Youville y fait ériger une ferme. Quelques années plus tard, en 1757, celle-ci emploie 21 engagés. Les Sœurs y effectuent aussi des congés.

En 1833, la propriété des Sœurs Grises à la Pointe-Saint-Charles mesure 112 arpents, 52 perches et demi. Celle-ci est encadrée à l'est par le fleuve Saint-Laurent, au nord par un terrain des Sœurs de l'Hôtel-Dieu, au sud par la Commune Saint-Pierre et à l'ouest par les terrains du Séminaire de Saint-Sulpice et de la Congrégation de Notre-Dame. Elles possèdent aussi deux lopins de terre contigües et enclavés entre la Commune et le terrain des Sœurs de l'Hôtel-Dieu. Ces deux terrains ont une superficie totale de 29 arpents, 15 perches.

En 1842, la maison est incendiée puis rebâtie dès 1844.

Il s'agit alors d'une grande maison de ferme en pierre de deux étages et demi dont le plan au sol mesure 86 pieds par 46, à laquelle est adjoint un vaste caveau à légumes d'une superficie de 48 pieds par 27 et de 8 pieds de haut. D'autres bâtiments secondaires accompagnent la maison.

En 1848, elle est louée pour un an, à titre de bail à ferme, à Joseph Boucher, résidant de l'Hôpital. Cette ferme, ainsi qu'une partie de ses terrains, sont vendus à James Hodges en 1853. Ce dernier est l'ingénieur représentant la firme Peto, Brassey and Betts, en charge de la construction du pont Victoria.

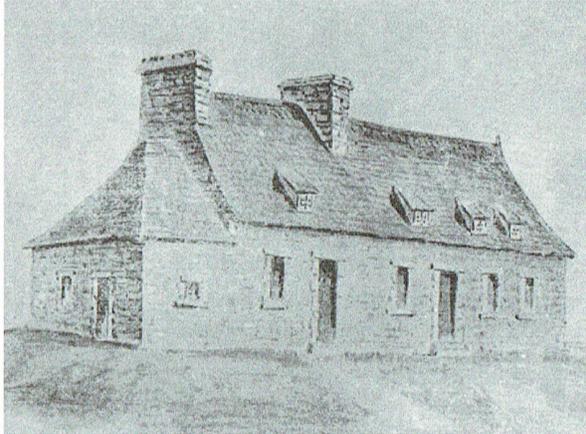
Alors que les bâtiments secondaires disparaissent avec l'amorce d'urbanisation du secteur qui survient au cours des années 1870, la maison subsiste. Désalignée par rapport à la trame de rues de Victoriatown, elle semble être subdivisée en appartements qui sont loués par des ouvriers travaillant dans les usines avoisinantes. Suite à un incendie, elle est démolie en 1931. C'est sur son emplacement que le terrain de jeux de Victoriatown est formalisé en 1944.

État de conservation :

Vestiges enfouis.

Points d'intérêt :

Vestiges enfouis.

Précédents et comparables :

Croquis de Roswell C. Lyman illustrant la maison de la ferme Saint-Gabriel, 1890 (*Les cahiers de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles*, «Autour de la ferme Saint-Gabriel des sulpiciens de Montréal, vol. 1) Métairie Saint-Gabriel communément appelée Maison Saint-Gabriel, [s.d.] (www.museesmontreal.org)

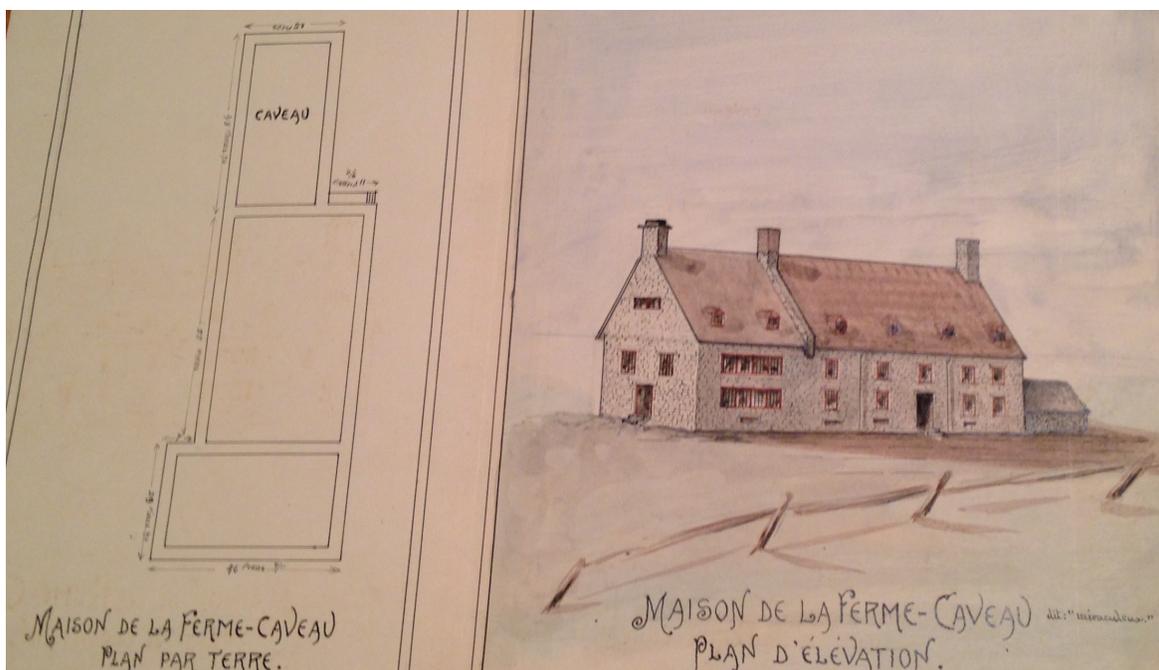
À la Pointe-Saint-Charles, excluant la ferme des Sœurs grises, trois autres fermes appartiennent à des communautés religieuses au cours du Régime français. Il s'agit de la ferme Saint-Gabriel, appartenant aux Sulpiciens, la métairie de la Congrégation Notre-Dame et la ferme des sœurs Hospitalières de Saint-Joseph, dont certains bâtiments sont voisins de ceux des Sœurs grises. Les propriétés des Sulpiciens et de la Congrégation Notre-Dame sont bien documentées, contrairement aux deux autres.

Toutes ces fermes sont démantelées et loties au milieu du XIXe siècle sauf la propriété de la Congrégation de Notre-Dame qui va se développer un peu plus tardivement. Les maisons de ferme sont faites de moellons et possèdent un à deux étages demi. Leurs toits sont pentus et sont percés de multiples souches de cheminées. Elles possèdent un ou deux corps de logis et des annexes utilitaires en appentis. Par exemple, à la métairie, une laiterie est adjointe à la façade est de la maison. Quant à la maison de ferme des Sœurs grises, elle possède un large caveau sur sa façade nord-ouest.

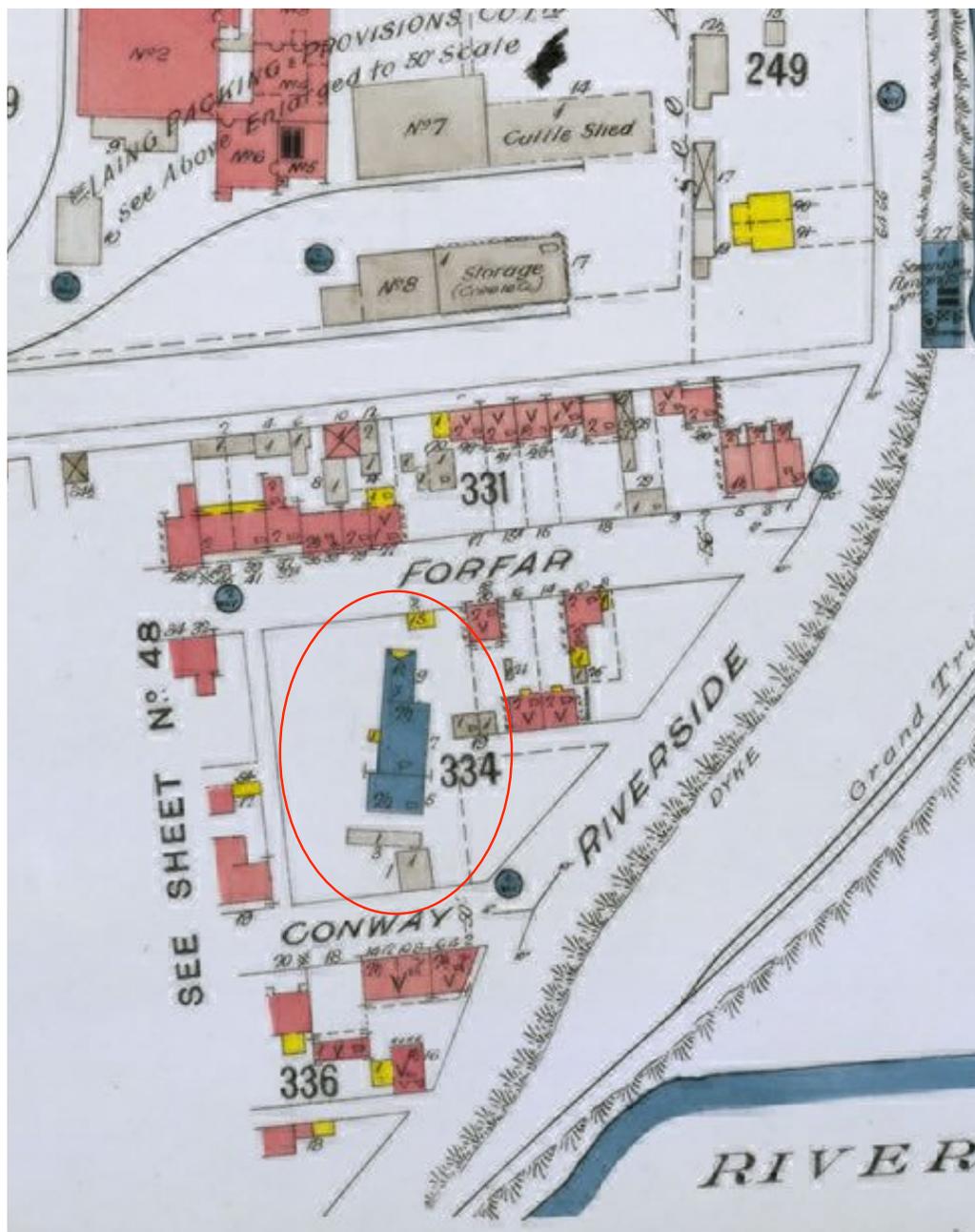
ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Façade principale, [s.d.] (Archives des Sœurs Grises de Montréal)



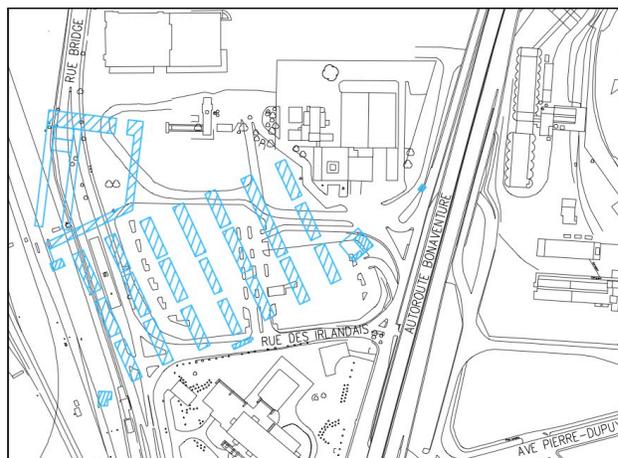
Plan et élévation, [s.d.] (Archives des Sœurs Grises de Montréal)



Extrait du *Insurance plan of the City of Montreal vol. 1*, planche 47, de Chas. E. Goad, 1909 (BANQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

Archives des Sœurs Grises de Montréal.



Constructions depuis le haut du pont Victoria [...], 1858-1859 (William Notman – Musée McCord)

IDENTIFICATION

Nom :	Vestiges des baraques	
Autres noms :	«'Sheds' des émigrants»	
Emplacement :	Approximativement au nord-est de l'intersection des rues Bridge et Des Irlandais.	
Arrondissement :	Sud-Ouest	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	1847
Concepteur présumé :	<p>George-Frédéric-Théophile Baillaigé, arpenteur et ingénieur du Département des travaux publics</p> <p><i>Fonctionnaire, arpenteur, ingénieur et auteur, né le 16 octobre 1824 à Québec, fils aîné de Pierre-Théophile-Ferdinand Baillaigé, imprimeur, et de Charlotte Janvrin Horsley ; le 23 août 1852, il épousa aux Cèdres, Bas-Canada, Charlotte-Rachel Giroux, et ils eurent cinq fils et cinq filles, puis le 10 octobre 1893 à Saint-Germain-de-Rimouski (Rimouski, Québec), Marie-Ursule Côté, veuve de Rodolphe-Cyprien Tanguay, et enfin le 6 février 1896, à Québec, Marie-Geneviève-Alphonsine Lefrançois, avec qui il eut deux fils ; décédé le</i></p>

7 décembre 1909 à Joliette, Québec. [...] il accept[e], en septembre 1844, un poste de dessinateur adjoint auprès de Frederick Preston Rubidge au bureau des Travaux publics de la province du Canada. C'est ainsi que commença sa longue carrière – plus de 46 ans – dans les travaux publics. (Dictionnaire biographique du Canada)*

Constructeur :	Département des travaux publics
Fonction d'origine :	Logements et hôpital temporaires
Propriétaire d'origine :	Gouvernement fédéral
Fonction actuelle :	Vestiges
Autres occupants significatifs :	Ouvriers du pont Victoria sous la supervision de James Hodges

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Les baraques sont des bâtiments temporaires, commandés à Charles-Eusèbe Casgrain, commissaire adjoint des Travaux publics, et érigés rapidement pour accueillir les immigrants irlandais touchés par le typhus qui arrivent au Canada par milliers en 1847-1848.

Ces constructions provisoires font 100 pieds et plus de longueur par 30 pieds de largeur. À l'intérieur, on y assemble de simples cloisons et on y installe des lits de planches.

L'ensemble compte «3 bâtisses bout à bout; disposées en 7 rangées; espacées de 60 à 72 pds chacune sur le front. [...] Au milieu [sic] de la cour, sur un feu toujours attisé, bouillait une marmite au bouillon; de la capacité de 12 gallons, pour fournir aux malades. [...] Au centre de cette installation de 'sheds' fut organisée une Chapelle; où il y avait Messe, et le S.Sacrement en réserve. [...] À l'entrée de l'enclos : une station de police. Bâtisse de 25 x 15. [...] À l'extrémité un bureau pour l'Agent : bâtisse de 36 x 34; et une Station 1^{re} pour tout Émigrant [sic] arrivant, au bord du fleuve. [...] Un terrain mesurant 348 x 275 pds irrég. presque de la forme trapèze, fut clôturé et béni, comme Cimetière. [...] Un abri pour les ambulances 73 x 28 pds fut adossé à l'entrée de ce Cimetière. [...] Un autre abri (hangar à foin) à l'autre extrémité du Cimetière 42 x 32 pds servit pour tenir la paille pour la couche des malades.» (**Sœur Saint-Jean-de-la-Croix, «Pointe St-Charles 'Sheds' des émigrants pestiférés – Juin 1847 à avril 1848», Archives des Sœurs Grises de Montréal, Administration générale**)

On cesse d'héberger des immigrants malades dans ces baraques en avril 1848. En décembre 1853, les Sœurs Grises vendent le terrain où se trouvent les bâtiments temporaires à James Hodges, ingénieur représentant la firme Peto, Brassey and Betts en charge de la construction du pont Victoria. Ces constructions sont converties en camp hébergeant les travailleurs du chantier du futur pont ferroviaire. Parmi celles-ci, on trouve une chapelle, une école et une bibliothèque comptant 1000 volumes. Des

ateliers sont aussi érigés au nord de celles-ci en bordure de la rue Saint-Étienne (actuelle rue Bridge). L'ensemble sert durant les six années que dure le chantier puis les bâtiments sont démolis pour faire place au lotissement où le quartier Victoriatown prendra forme quelques décennies plus tard.

État de conservation :

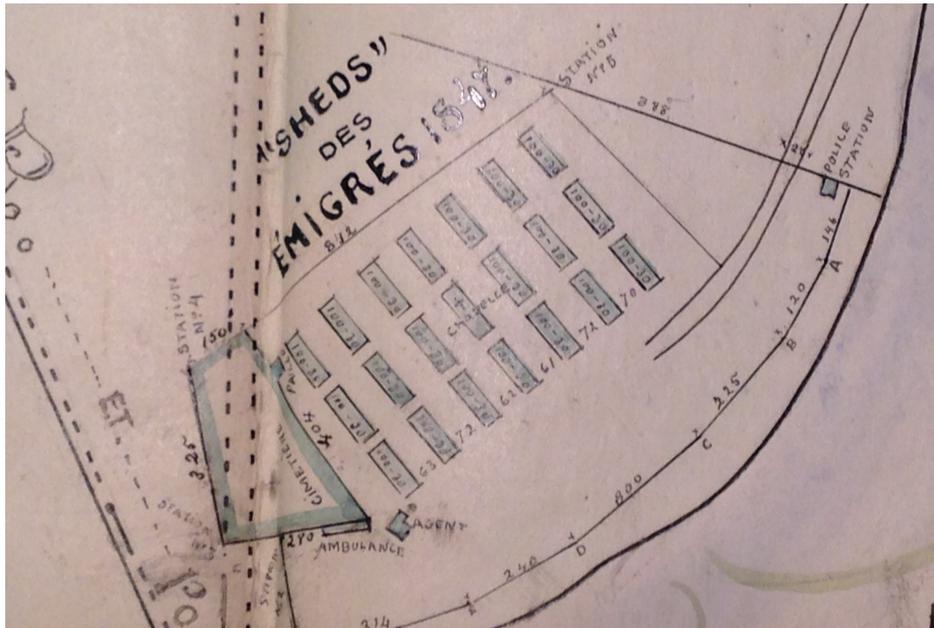
Vestiges enfouis.

Points d'intérêt :

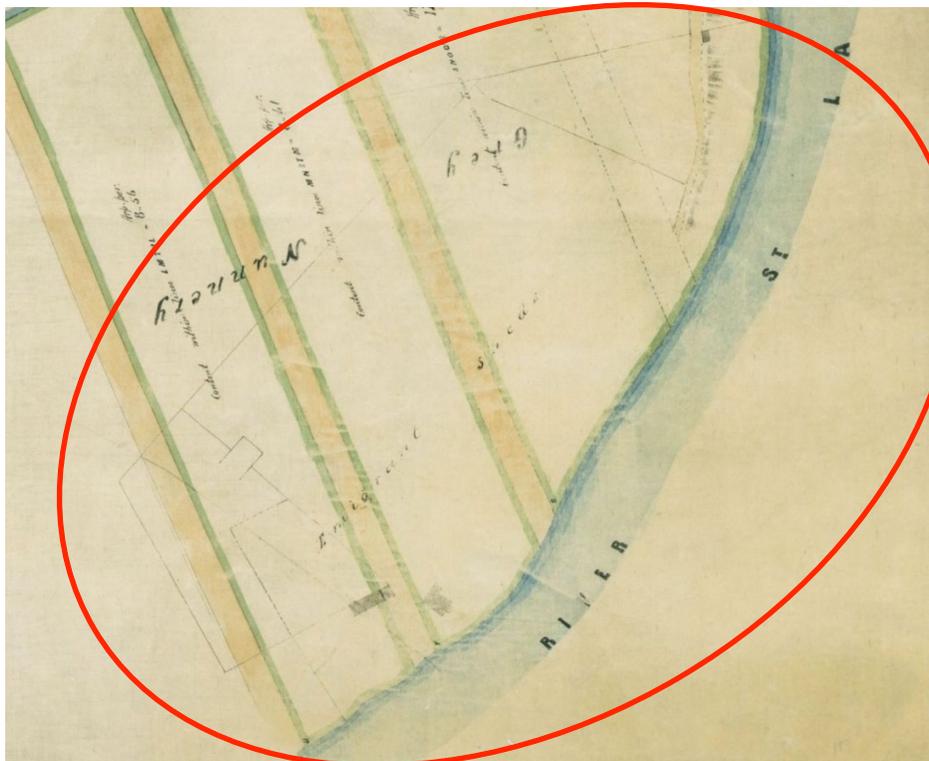
Vestiges enfouis.

Précédents et comparables :

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Extrait du dessin *Pointe St-Charles [...]*. L'illustration des baraques semble basée sur un plan datant de 1847 de F. Baillargé du Département des Travaux publics, [s.d.] (Archives des Sœurs Grises)



Emplacement des baraques extrait de *Map of Various Properties in the Vicinity of Wind Mill Point Montreal [...]*, 1853 (H.-M. Perrault – BANQ)



Extrait de *Plan figuratif d'une propriété située à la Pointe St. Charles [...]*, 1857 (H.-M. Perrault – BANQ)

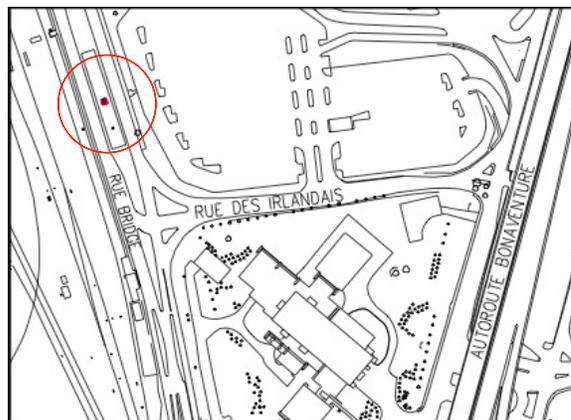


Extrait de *Plan des propriétés du chemin de fer Grand Tronc [...]*, [vers 1855] (H.-M. Perrault – BANQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

Archives des Sœurs Grises de Montréal.

UNIVERSITÉ LAVAL / UNIVERSITY OF TORONTO, *Dictionnaire biographique du Canada* [en ligne],
<http://www.biographi.ca/fr/>



Pierre commémorative à la mémoire des victimes du typhus, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom : Pierre commémorative à la mémoire des victimes du typhus
 Autres noms : Roc irlandais
 Black stone

Emplacement: Au centre d'un terre-plein au milieu de la rue Bridge

Arrondissement : Sud-Ouest

Statut patrimonial : Fédéral : Aucun
 Provincial : Aucun
 Municipal : Aucun

HISTORIQUE

Date de construction : 1859

Concepteurs : Aucun

Constructeur : Peto, Brassey and Betts, ingénieurs

Fonction d'origine : Monument commémoratif

Propriétaire d'origine : Compagnie du Grand Tronc

Fonction actuelle : Monument commémoratif

Personnage ou groupe associé : Communauté irlandaise

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

En 1847-1848, Montréal accueille des milliers d'immigrants fuyant la famine sévissant dans leur pays d'origine. Une certaine proportion de cette nouvelle population est atteinte du typhus. Les autorités organisent des secours et on construit des baraques pour les héberger ainsi que d'autres immeubles auxiliaires en bordure du fleuve, à la Pointe-Saint-Charles. Un cimetière est aussi aménagé à l'ouest de l'ensemble, sur des terres appartenant à l'Hôpital général. Plusieurs milliers de victimes ayant succombé à la maladie ont été inhumées à cet endroit sans monument funéraire.

Quelques années après cette tragédie, le terrain où se trouvent les baraques et le cimetière est acheté par la firme d'ingénieurs chargée de la construction du pont Victoria. Les bâtiments présents à cet endroit sont réaménagés pour loger les ouvriers du chantier. En 1859, alors que ceux-ci s'affairent à excaver à cet endroit, ils déterrent accidentellement des restes humains. Suite à cet événement, ils décident d'y installer un bloc de granit noir, tiré du lit de fleuve, où il est inscrit :

« To preserve from desecration the remains of 6000 immigrants who died of ship fever, A.D. 1847-1848, This stone is erected by the workmen of Messrs Peto, Brassey & Betts, employed in the construction of the Victoria Bridge, A.D. 1859 »

À la fin du chantier, les terrains sont cédés à la compagnie du Grand Tronc et le cimetière, clôturé, est laissé à la charge du Lord Bishop of Montreal en 1870. En 1900, la compagnie ferroviaire, sans consulter ni le propriétaire ni la population, déplace le monument dans le square Saint-Patrick. La communauté irlandaise est insultée par le geste. La controverse perdure quelques années jusqu'à ce que le Board of Railway Commissioners autorise la compagnie du Grand Tronc à acheter une partie du cimetière pour y installer des voies, conditionnellement à ce qu'elle prenne en charge l'entretien du site du monument sur le reste du lot. La pierre commémorative retrouve donc son site d'origine en 1912.

État de conservation :

Bon. Le monument est toujours en place. Les inscriptions sont toujours visibles. Cependant, l'emplacement de celui-ci, au milieu d'un terre-plein d'un axe routier très achalandé, nuit à sa lecture et à sa mise en valeur.

Points d'intérêt :

Monument commémoratif rappelant un événement marquant de l'histoire de la ville et de la communauté irlandaise.

Rattaché à la construction du pont Victoria.

Ancien.

Monument funéraire.

Précédents et comparables :

Incomparable.

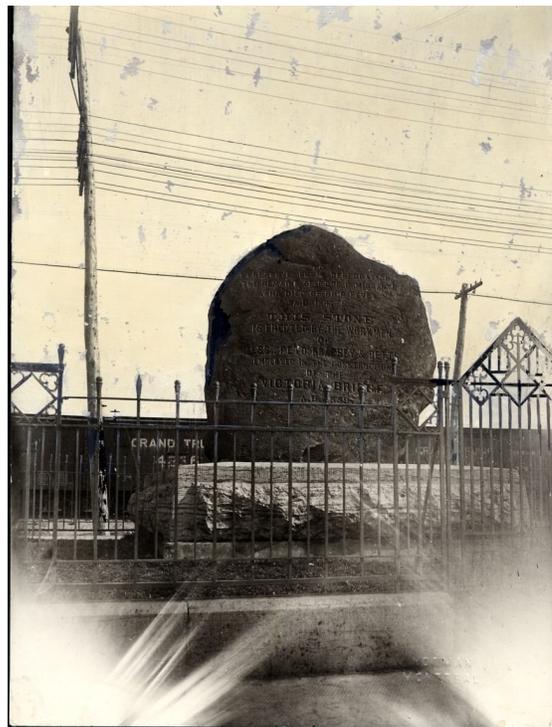
ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Pose de la pierre commémorative, 1859 (Musée McCord)

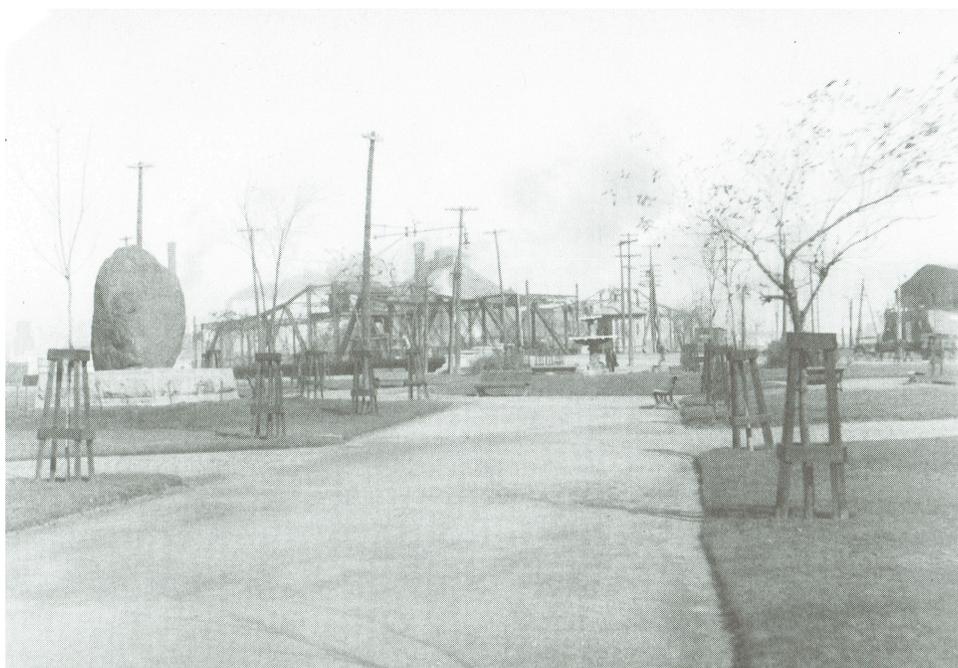


Monument du pont Victoria, gravure sur bois par John Henry Walker, [1850-1885] (Musée McCord)



Pierre commémorant le décès de 6 000 immigrants, Pointe-Saint-Charles, Qc. Par Alfred Walter Roper, 1898 (Musée McCord)

Monument aux Émigrés morts du typhus 1847-1848, Pointe-Saint-Charles à Montréal, [vers 1923] (BAnQ)



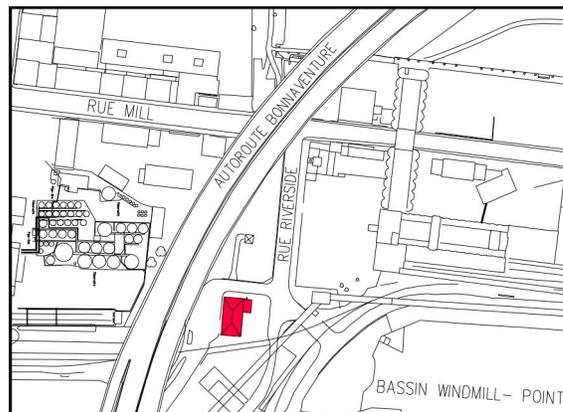
Lachine Canal, View of St. Patrick and Grand Trunk Railway Bridges in Distance, Looking East, [entre 1900 et 1912] (Archives nationales du Canada)

SOURCES DOCUMENTAIRES

[s.a.], *Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement du Sud-Ouest*, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, Ville de Montréal, 2005, p. 61.

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. 29-31.



Station de pompage Riverside, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom :	Station de pompage Riverside	
Autres noms :	Les Forges de Montréal	
Adresse :	227, rue Riverside	
Arrondissement :	Ville-Marie	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle. Situé dans un ensemble industriel d'intérêt.

HISTORIQUE

Date de construction : 1887

Concepteurs : Perrault et Mesnard, architectes
Maurice Perrault (1857-1909) et Albert Mesnard (1847-1909) forment une firme d'architecture qui porte leur nom de 1880 à 1895. Cette dernière compte à l'époque parmi l'une des plus importantes de la profession et son carnet de commandes est bien rempli, surtout pour des édifices religieux et institutionnels. On leur doit entre autres l'agrandissement du Vieux-Palais de justice de Montréal, 155 Notre-Dame Est (1890), les églises Saint-Charles et Saint-Gabriel, 2115 et 2157 du Centre (1889 et 1891), et le bureau d'enregistrement de Longueuil (1890). Plus tard associés à Joseph Venne, ils concevront notamment le Monument National, 1182

Saint-Laurent (1891-1894). Perrault et Mesnard sont également les concepteurs de la station de pompage Craig, érigée à la même époque que la station Riverside. (Propriétés municipales d'intérêt patrimonial)

Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Station de pompage
Propriétaire d'origine :	Ville de Montréal
Fonction actuelle :	Atelier de fer forgé
Propriétaire actuel :	Ville de Montréal (emphytéose)
Principales modifications :	Type d'intervention : Date des travaux : Concepteurs :

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Suite à l'inondation record du printemps 1886, la Corporation de Montréal prend les moyens pour enrayer ce fléau en planifiant des mécanismes pour retenir, ou écouler, les surplus d'eau. Trois constructions municipales voient ainsi le jour en 1887 : la digue Saint-Gabriel à Pointe-Saint-Charles, aujourd'hui démolie, ainsi que les stations de pompage Riverside et Craig qui, situées en bout de ligne du réseau de l'époque, permettent de pomper l'eau excédentaire dans le fleuve via l'égout collecteur. Grâce à ces installations, mais aussi en raison du dragage du fleuve et de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, Montréal ne subit plus d'inondations printanières. (Propriétés municipales d'intérêt patrimonial, VMTL)

État de conservation :

Bon. L'immeuble est occupé. Cependant, ses pompes et autres équipements d'origine sont disparus.

Points d'intérêt :

Grande ancienneté : avec la station de pompage Craig, il s'agit de la plus ancienne structure de ce type subsistant toujours à travers le réseau d'aqueduc et d'égouts de la ville de Montréal.

Grande qualité architecturale qui témoigne du savoir-faire des architectes.

Précédents et comparables :



Station de pompage Craig, 2013 (www.imtl.org)

Les stations de pompage Craig et Riverside sont construites en même temps, par les mêmes architectes et pour les mêmes fins, c'est-à-dire évacuer les trop-plein d'eau du réseau d'aqueduc dans le fleuve via l'égout collecteur.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Station de pompage Riverside, 1888 (Archives Ville de Montréal)



Façade avant, 1944 (Archives Ville de Montréal)

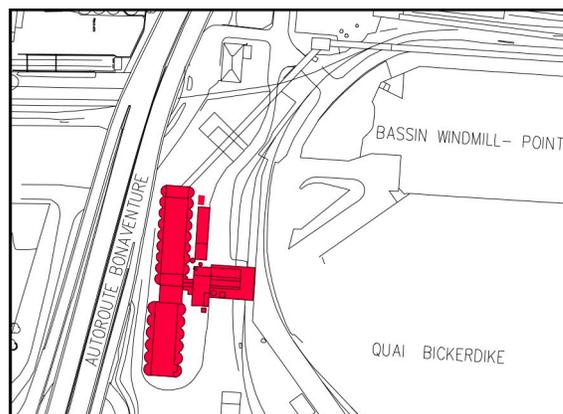


Façade arrière, 1944 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

Propriétés municipales d'intérêt patrimonial, Ville de Montréal

http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/patri_municipal/index.php?pmip=cdd8ecd5



Silos Canada Maltage, 2016 (Lafontaine & Soucy, architectes)

IDENTIFICATION

Nom :	Silos Canada Maltage	
Autres noms :	Canada Malting GrainCorp	
Adresse :	205, rue Riverside	
Arrondissement :	Ville-Marie	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Situé dans un ensemble industriel d'intérêt – secteur du quai Bickerdike.

HISTORIQUE

Date de construction :	Vers 1963
Concepteurs :	Non identifié
Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Malterie
Propriétaire d'origine :	Canada Maltage Company Limited
Fonction actuelle :	Malterie
Propriétaire actuel :	Canada Malting Co. Limited, GrainCorp

Principales modifications :	Type d'intervention :	Ajout d'un second ensemble de silos au sud du complexe.
	Date des travaux :	Entre 1975 et 1981
	Concepteurs :	

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

La Canada Maltage Company Limited a été fondée en 1902 suite à la fusion de trois malteries ontariennes. L'entreprise installe sa première usine moderne de transformation de l'orge à Montréal en 1906, aux abords du canal de Lachine, dans l'ancienne municipalité de Saint-Henri.

Au fil de son expansion, la compagnie fait construire cinq autres malteries à travers le Canada. La Canada Maltage Company devient ainsi le plus grand producteur de malt au monde. Au tournant des années 1990, l'entreprise fait l'acquisition de plusieurs de ses concurrents pour être ensuite elle-même rachetée par de grands conglomérats. En 2009, la Canada Maltage devient la propriété de GrainCorp Malt, l'un des plus grands producteurs mondiaux de malt servant à l'industrie brassicole et de la distillation.

La malterie du quai Bickerdike est construite vers 1963, probablement pour avoir un accès direct aux installations portuaires océaniques. Au départ, elle compte 27 silos de béton pour entreposer les grains, agencés à des volumes parallélépipédiques de béton accueillant les équipements de transformation des grains. Ces volumes sont ouverts par des fenêtres de type «Daylight factory window». Au dessus des silos, un corridor vitré de part et d'autre permet de circuler au-dessus de ces espaces d'entreposage. En hauteur sur la façade nord, une enseigne de lettres d'acier blanches indique «CANADA MALTAGE CIE LIMITEE». À la fin des années 1970, le complexe est agrandi avec l'ajout de 12 autres silos placés au sud du premier ensemble. D'autres petits bâtiments d'un étage couverts de briques sont adjoints à l'ensemble en plus d'un convoyeur aérien qui permet d'acheminer le malt sur le côté nord du bassin Bickerdike.

L'usine a une capacité de production de 80 000 tonnes de malt. On y effectue toutes les étapes nécessaires pour transformer l'orge en malt. L'orge provenant des Prairies canadiennes y est acheminée par train. Puis, les grains sont trempés, germés, séchés et entreposés dans l'un des silos d'une capacité de 850 tonnes métriques. Ils peuvent ensuite être expédiés en vrac par camion, par wagon ou dans des conteneurs océaniques. L'usine fait aussi de l'ensachage.

État de conservation :

Bon. L'usine a fonctionné en continu depuis son ouverture.

Points d'intérêt :

Dimensions hors échelle. Volume au profil ondulant créé par les grands cylindres de béton. Usine exploitant toute la variété de moyens de transport qu'offre son emplacement (camions, trains, bateaux).

Précédents et comparables :



Silos de la Canada Malting, Toronto, 2010 (www.eraarch.ca)

Installé dès 1928 sur le quai Bathurst à Toronto, ce complexe de la Canada Malting a connu plusieurs phases d'agrandissement. Les deux ensembles de silos sont faits de béton armé. Le complexe est désaffecté depuis 1987.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE

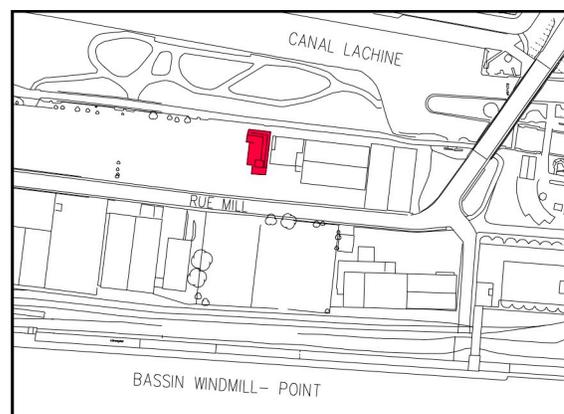


Malterie Canada Maltage Company Limited avant l'agrandissement, 1968 (Archives Ville de Montréal)

SOURCES DOCUMENTAIRES

CANADA MALTING, *Nos établissements – Montréal* [en ligne], <http://www.canadamalting.com/our-sites/montreal-fr>

CONTEXTURE, ATELIER DE RECHERCHE ET DE CRÉATION EN CONSERVATION ET DESIGN ARCHITECTURAL, *Étude de la valeur patrimoniale de l'ancienne Canada Malting (5022 Saint-Ambroise) et des deux terrains adjacents (5020 Saint-Ambroise et 5070 Saint-Ambroise)*, remis à la Société des placements Cadence Inc., janvier 2012.



Silos Linseed Oil, 2014 (Flickr – Urban Downfall)

IDENTIFICATION

Nom :	Silos Linseed Oil	
Autres noms :	Livingston Linseed Oil Dominion Linseed Oil Minoteries Rozon	
Adresse :	837, rue Mill	
Arrondissement :	Ville-Marie	
Statut patrimonial :	Fédéral :	Aucun
	Provincial :	Aucun
	Municipal :	Aucun

HISTORIQUE

Date de construction :	Avant 1940 (1931?)
Concepteurs :	Non identifié
Constructeur :	Non identifié

Fonction d'origine :	Entreposage	
Propriétaire d'origine :	Dominion Linseed Oil Company	
Fonction actuelle :	Aucune	
Propriétaire actuel :	Société immobilière du Canada	
Autres occupants significatifs :	Minoteries Rozon	
Principales modifications :	Type d'intervention :	Démolition d'une partie de la minoterie
	Date des travaux :	1995
	Concepteurs :	

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

Ensemble de silos de béton de petit gabarit peints jaune faisant autrefois partie d'un plus grand complexe minotier qui a été démoli en 1995.

En 1864, James Livingston fonde, avec son frère John, la compagnie J et J Livingston en Ontario. Cette entreprise de commerce de lin se lance dans la transformation de cette céréale en 1867 en acquérant un moulin à Baden, Ontario. En 1895, suite à la mort de John, la compagnie prend le nom de Livingston Linseed Oil. Elle installe une succursale à Montréal, rue Mill en 1900. Le site en bordure du bassin 2 du canal de Lachine bénéficie de l'énergie hydraulique fournie par des pertuis percés à même le mur du bassin. La Livingston Linseed Oil s'installe sur le lot qui est occupé depuis 1846 par le Canal Flour Mills de James McDougall.

La Livingston Linseed Oil prend éventuellement le nom de Dominion Linseed Oil. Les silos sont possiblement construits avant 1931. Comme le nom de l'entreprise l'indique, on y produit de l'huile de lin. Vers 1969-1970, après être inoccupé quelques années, le complexe est remis en fonction par les Minoteries Rozon qui font de la transformation de céréales possiblement pour en faire de la nourriture pour animaux.

État de conservation :

Les silos sont inutilisés depuis 1995. Ils ont perdu leur contexte d'origine.

Points d'intérêt :

Site ayant accueilli des activités de minoterie pendant environ 150 ans.

Les turbines actionnées par l'eau provenant du pertuis seraient toujours présentes sous terre.

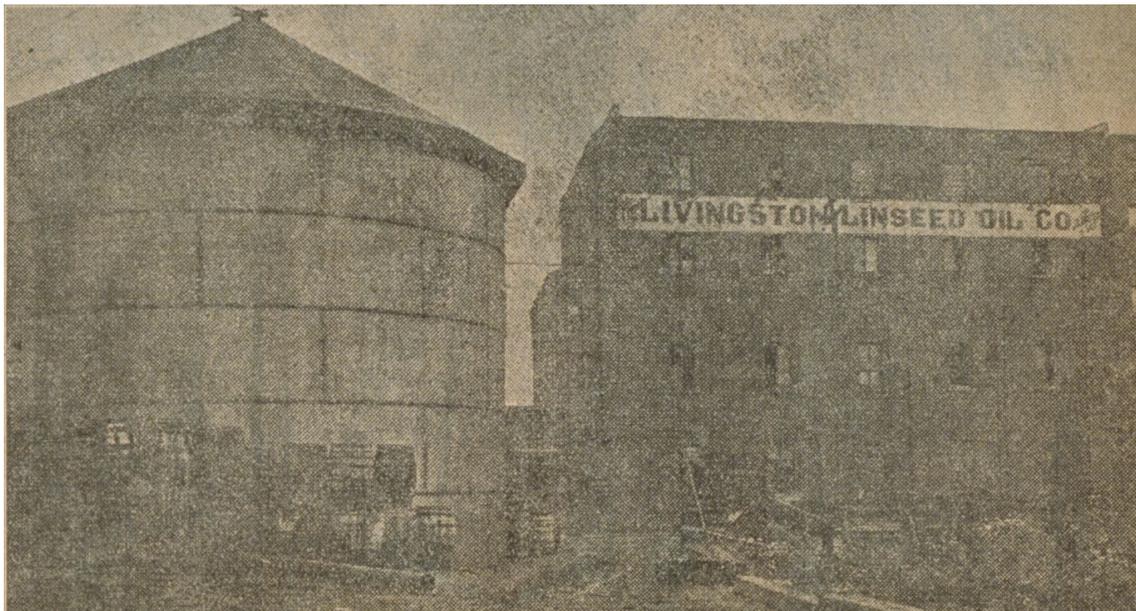
Précédents et comparables :



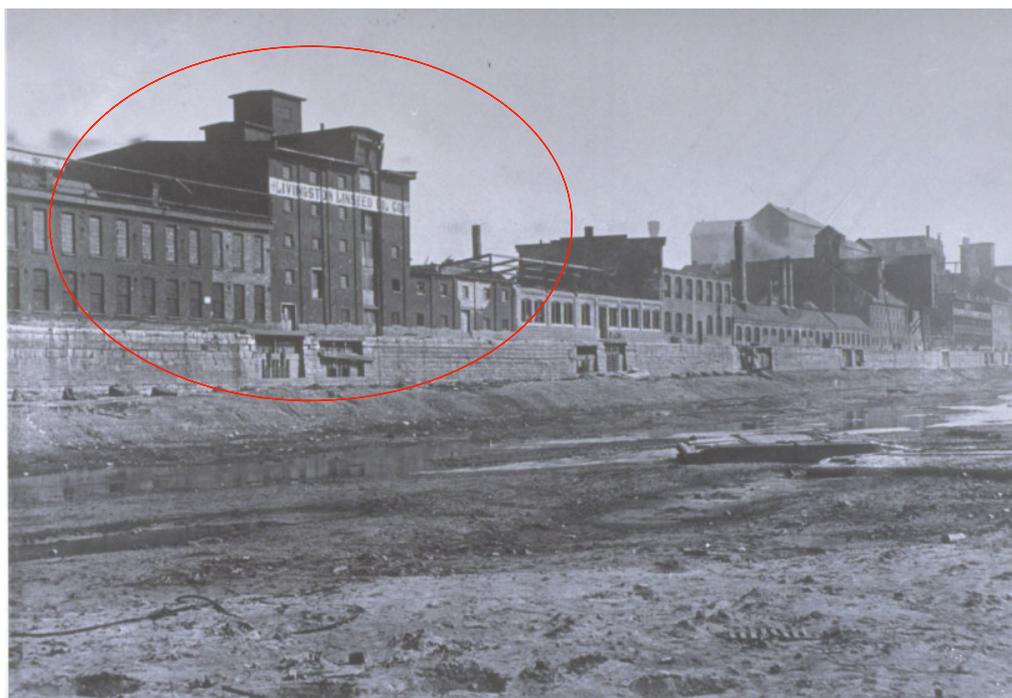
Minoterie ADM (Farine Five Roses), 2011 (wikicommons)

Construit par la compagnie Ogilvie Flour Mill, il s'agit de la deuxième minoterie présente sur ce site au cours des années 1940. Les premières installations, qui ont été démolies suite à la mise en marche des plus récentes, dataient du XIXe siècle. Cette minoterie est considérablement plus grande que les installations de la Linseed Oil.

ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



L'entrepôt de la Dominion Linseed Oil, situé rue du Moulin, 1910 (La Patrie – BANQ)



Reach No. 2, South Side, 1910 (Parcs Canada dans Répertoire du patrimoine culturel du Québec)



Vue oblique de la Dominion Linseed Oil, 1968 (Archives Ville de Montréal)



Rue Mill et entrée du canal remblayée, 1969 (Henri Rémillard – BANQ)

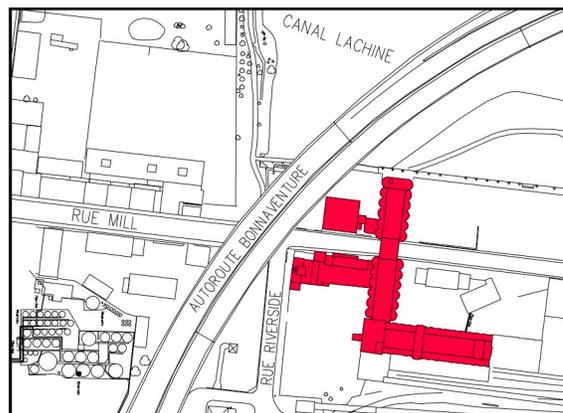
SOURCES DOCUMENTAIRES

DESJARDINS, Pauline, *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX^e siècle*, Québec, Association des archéologues du Québec, Collection Mémoires de recherche 3, 2006.

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

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>



Vue générale, 2013 (Michelle Bélanger, Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

IDENTIFICATION

Nom :	Usine Farine Five Roses
Autres noms :	Complexe du Ogilvie Flour Mills Company Limited Five Roses Flour Mill Archer Daniels Midland (ADM)
Adresse :	930-990, rue Mill
Arrondissement :	Ville-Marie
Statut patrimonial :	Fédéral : Aucun Provincial : Aucun Municipal : Bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle (Plan d'urbanisme, Ville-Marie)

HISTORIQUE

Date de construction :	1939-1941
Concepteurs :	Ernest Cormier, ingénieur et architecte <i>Né le 5 décembre 1885 à Montréal, Ernest Cormier est le fils d'Isaïe Cormier, médecin et professeur à l'Université Laval à Montréal, et de Malvina Généreux.</i>

De 1902 à 1906, Cormier étudie le génie civil à l'École polytechnique de Montréal où il décroche un baccalauréat ès sciences appliquées. Il travaille ensuite comme stagiaire à la compagnie Dominion Bridge, puis en 1908, s'en va parfaire sa

formation en France. Après avoir suivi un atelier préparatoire chez Godefroy et Freynet, il est admis en 1909 à l'École des beaux-arts de Paris. En 1914, il reçoit la Henry Jarvis Studentship, une bourse offerte par l'Institut royal des architectes britanniques qui lui permet d'aller passer deux ans à Rome. En 1917, il rentre à Paris, obtient son diplôme de l'École des beaux-arts et œuvre pour le bureau d'études d'ingénieurs Pelnard-Considère-Caquot.

De retour à Montréal en 1918, Cormier fonde l'agence Ernest Cormier, architecte et ingénieur. Au cours de sa carrière, il dessine de nombreux bâtiments, parmi lesquels plusieurs églises, ainsi que sa propre maison, considérée comme un des bâtiments Art déco les plus achevés au Québec. L'architecte est particulièrement remarqué pour ses édifices publics. De 1919 à 1923, il est associé à Jean-Omer Marchand avec lequel il conçoit notamment l'École des beaux-arts de Montréal. De 1920 à 1924, il est impliqué, avec Louis-Auguste Amos et Charles Jewett Saxe, dans la conception de l'annexe au palais de justice de Montréal (édifice Ernest-Cormier). En 1924, il est engagé par l'Université de Montréal pour dessiner le plan de son nouveau campus et de son pavillon principal. À la fin des années 1930, il dessine le bâtiment de la Cour suprême du Canada, situé à Ottawa. En 1947, il conçoit les portes d'entrée du siège de l'Organisation des Nations unies à New York. Dix ans plus tard, il entame l'un de ses derniers grands projets, le grand séminaire, à Québec, aujourd'hui intégré à l'Université Laval sous le nom de pavillon Louis-Jacques-Casault. Il cesse ses activités professionnelles en 1973.

Parallèlement à son métier d'ingénieur-architecte, Cormier est professeur d'architecture à l'Université McGill en 1919 et 1920. Cinq ans plus tard, il enseigne à l'École polytechnique de Montréal, fonction qu'il occupe jusqu'en 1954. Il donne également des cours à l'École des beaux-arts de Montréal. Au nombre de ses passe-temps, il pratique la reliure et l'aquarelle.

Cormier s'implique dans plusieurs associations professionnelles. En 1918, il devient membre de l'Association des architectes de la province de Québec et est inscrit à la Société des architectes diplômés par le gouvernement français. Deux ans plus tard, il joint la Corporation des ingénieurs professionnels du Québec. En 1929, il est reçu compagnon de l'Institut royal des architectes britanniques. La même année, il préside l'Association des architectes de la province de Québec. Il devient fellow de l'Institut royal d'architecture du Canada en 1930. L'année suivante, il entre

à l'Académie royale des arts du Canada. En 1974, il est nommé officier de l'Ordre du Canada.

Il est décédé à Montréal le 1er janvier 1980. Il est inhumé dans la même ville, au cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Il avait épousé à Montréal, en 1908, Berthe Leduc, fille de Théodore Leduc, employé civil, et de Monique St-Aubin; puis, en 1976, Clorinthe Perron. (www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca)

Constructeur :	Non identifié
Fonction d'origine :	Moulin à farine
Propriétaire d'origine :	Ogilvie Flour Mills Company
Fonction actuelle :	Moulin à farine
Propriétaire actuel :	Archer Daniels Midland (ADM)
Autres occupants significatifs :	Labatt Brascan
Principales modifications :	Non identifiées

ANALYSE SOMMAIRE

Description:

La famille Ogilvie débute son entreprise de meunerie en 1801 lorsque Alexander Ogilvie construit son premier moulin dans la région de Québec. Une dizaine d'années plus tard, il fait construire un second moulin à Montréal avec John Watson. Les deux associés s'installent au bord du canal de Lachine en 1852, aux écluses Saint-Gabriel, où leur moulin Glenora profite du pouvoir hydraulique. Dans cette nouvelle entreprise, ils sont aussi associés à Alexander Walker Ogilvie et James Goudie. Au fil de leurs expansions, les entrepreneurs constatent que la limite d'énergie pouvant être fournie par les écluses Saint-Gabriel freine leur entreprise. En 1886, ils achètent la Royal Mills, un de leurs concurrents installé sur la rue Mill près du bassin 2 depuis 1859. À cet endroit, la chute d'eau est plus importante ce qui permet une plus grande disponibilité d'énergie hydraulique. De plus, les bassins sont plus profonds à cet endroit ce qui permet aux navires océaniques de s'amarrer aux abords de la meunerie. En 1891, ils acquièrent son autre concurrent de la rue Mill, la City Mills. En 1900, la famille vend ses propriétés à C.R. Hosmer qui poursuit leur exploitation sous la raison sociale de Ogilvie Flour Mills Company Limited. C'est en 1940 que la compagnie entreprend de construire de nouveaux équipements sur leur site de la rue Mill pour ensuite démolir les vieux Royal Mills.

Le complexe du Ogilvie Flour Mills Company Limited compte six bâtiments, en bordure du canal de Lachine, de part et d'autre de la rue Mill près de la rue Riverside. Au centre de ceux-ci s'élève un immeuble de dix étages percé d'étroites fenêtres rectangulaires. Les travées de ses murs sont

soulignées par un ressaut dans la brique sur lequel est accolé un pilastre encastré. Sur sa façade avant, un portail souligné par une avancée entoure l'entrée. Le linteau est gravé de l'inscription suivante : «The Ogilvie Flour Mills Company Limited. 1886 Royal Mill 1941». Une enseigne lumineuse arborant le nom d'une des marques autrefois acquises par Ogilvie, «Farine Five Roses», couronne le bâtiment.

Parmi les autres immeubles composant le complexe, on compte *une série de très hauts silos en béton reliés par une passerelle* qui enjambe la rue Mill. L'ensemble de silos au nord de cette rue est complété par une tour arrondie de béton armé percée de quelques fenêtres sur sa hauteur et de plus grandes baies formant un bandeau au dernier étage.

Près de la rue Riverside, on trouve un bâtiment de trois étages. *Ses murs de béton sont percés de fenêtres ainsi que d'une large porte vitrée au rez-de-chaussée. Le bâtiment se termine par une haute construction dépourvue d'ouvertures.*

Les autres édifices du complexe, au toit plat, ont plutôt des murs de briques malgré que leurs linteaux, soubassements et éléments décoratifs sont en béton. Percés de fenêtres, ils abritent les bureaux et les laboratoires de l'entreprise. Un de ces bâtiments, celui du 950, rue Mill, s'élève sur deux étages, et ses murs extérieurs sont ornements d'un jeu de brique alternant une disposition verticale et horizontale. La façade avant possède deux bandeaux de fenêtres. (Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

État de conservation :

L'immeuble sert toujours à ses fonctions d'origine.

Points d'intérêt :

Unicité : Le Complexe Ogilvie Flour Mills est le dernier moulin à farine encore en fonction situé dans le Vieux-Port. Une des rares œuvres industrielles au sein du corpus de Cormier.

Point de repère : Son enseigne lumineuse rouge est considérée comme un emblème de Montréal et marque l'entrée de la ville pour les gens circulant sur le pont Victoria, l'autoroute Bonaventure, voyageant abord des trains de banlieues ou de Via Rail ou navigant sur le fleuve Saint-Laurent. Celle-ci est aussi visible à partir du pont Champlain.

Qualité de la conception : Témoigne du savoir-faire de son concepteur.

Renommée du concepteur : Ernest Cormier

Historique : Associé à la compagnie Ogilvie Flour Mills, une des plus importantes dans l'histoire de la production, de la transformation et de l'exportation des céréales au Canada.

Ancienneté : Le site héberge des meuneries depuis 1859.

Précédents et comparables :



Meunerie de la compagnie Ogilvie Flour Mill, Winnipeg, 2005
(<http://www.mhs.mb.ca/docs/sites/ogilviefLOURMILL.shtml>)

Construit sur l'avenue Higgins à Winnipeg, cette meunerie est la première à s'installer dans l'Ouest canadien en 1881. D'abord composé d'un immeuble de six étages dont le dernier est une mansarde dans lequel est logé le moulin et d'autres bâtiments connexes, ce complexe de la famille Ogilvie utilise les dernières technologies de mouture, appelées procédé hongrois, pour obtenir une farine dont la finesse est inégalée.

La meunerie est agrandie à de multiples reprises. Une de ces campagnes de construction a lieu dans les années 1940. L'architecte Lawrence John Green conçoit certains des nouveaux immeubles. Le moulin est incendié en 1967 et semble abandonné par la suite. Un projet de réhabilitation du complexe industriel en centre mondial d'interprétation du grain est proposé en 1993 mais celui-ci ne connaît pas de suite. Un second incendie vient compromettre l'avenir du site en 1997. Finalement, les immeubles sont démolis en 2005 alors que la ville de Winnipeg en est propriétaire.

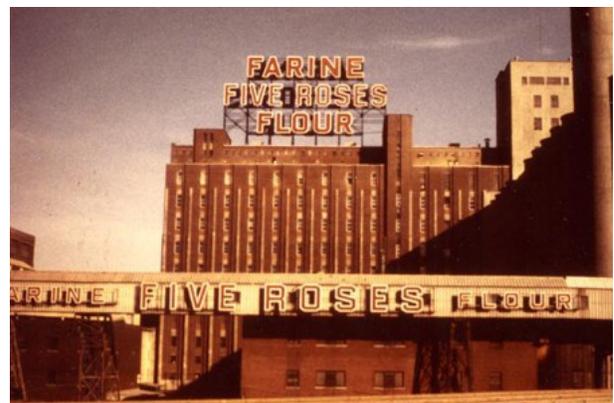
ICONOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE



Moulin Royal, Ogilvie Flour Mills Co. Ltd., Montréal [...], 1915 (Archives Notman – Musée McCord)
Ogilvie Flour Mills, Montréal [...], 1924 (Archives Notman – Musée McCord)

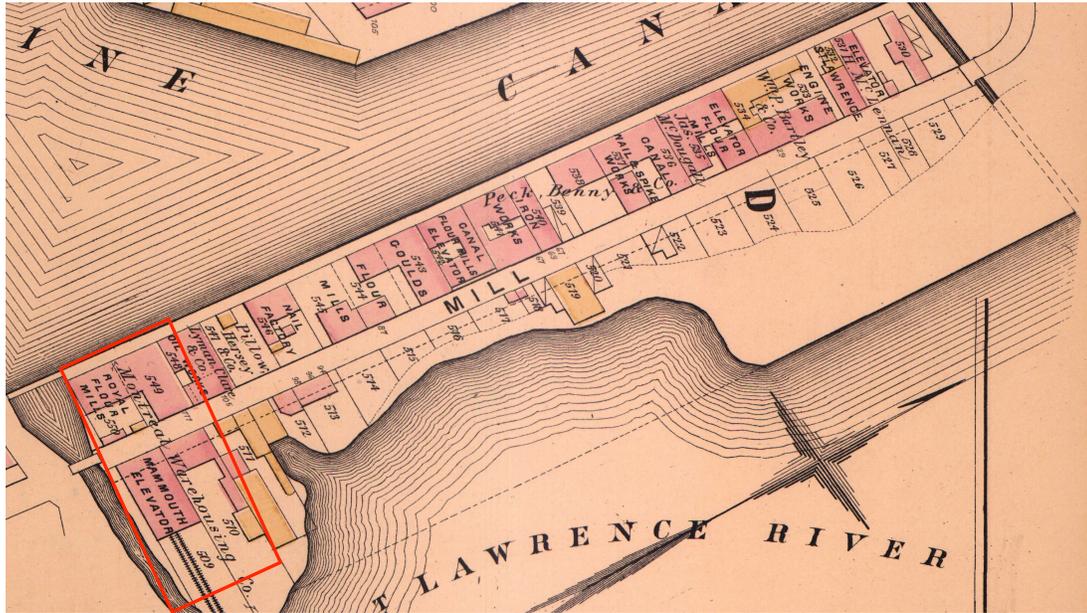


Installations de la Royal Mills devant la nouvelle meunerie, 1946 (P. Boucher – BANQ)
Nouvelle meunerie, 1951 (P. Boucher – BANQ)

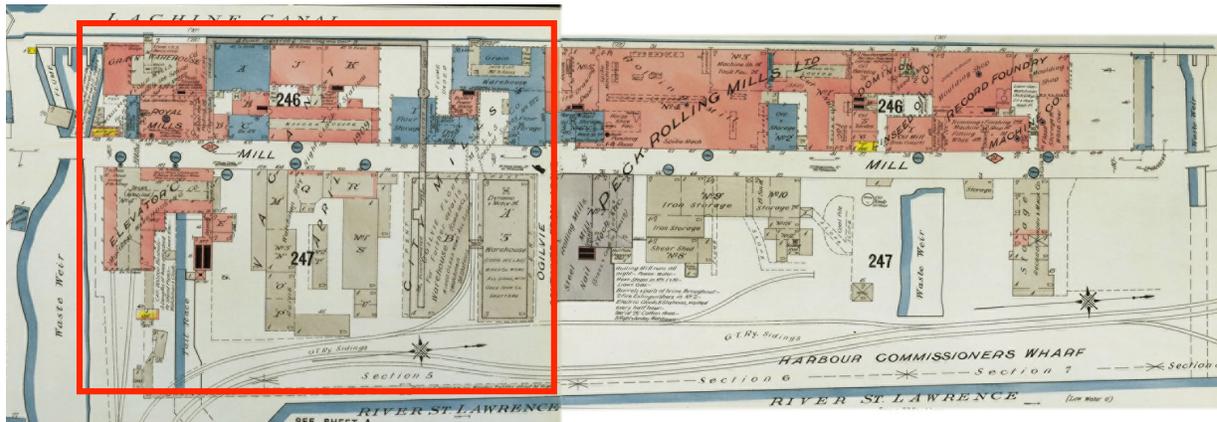


Ogilvie Flour Mills, 1948 (Conrad Poirier – BANQ)
Enseigne Farine Five Roses, vers 1950 (www.farinefiveroses.ca)

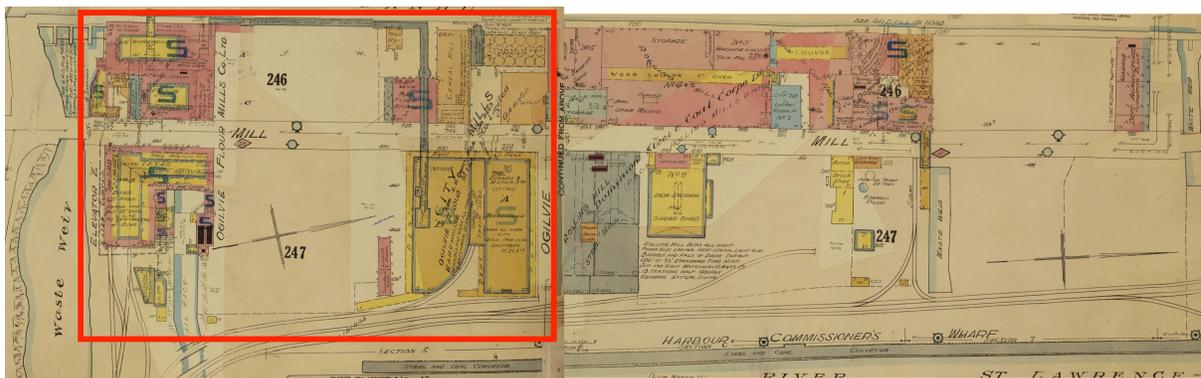
CARTES, PLANS ET PHOTO MONTRANT L'ÉVOLUTION DU SITE



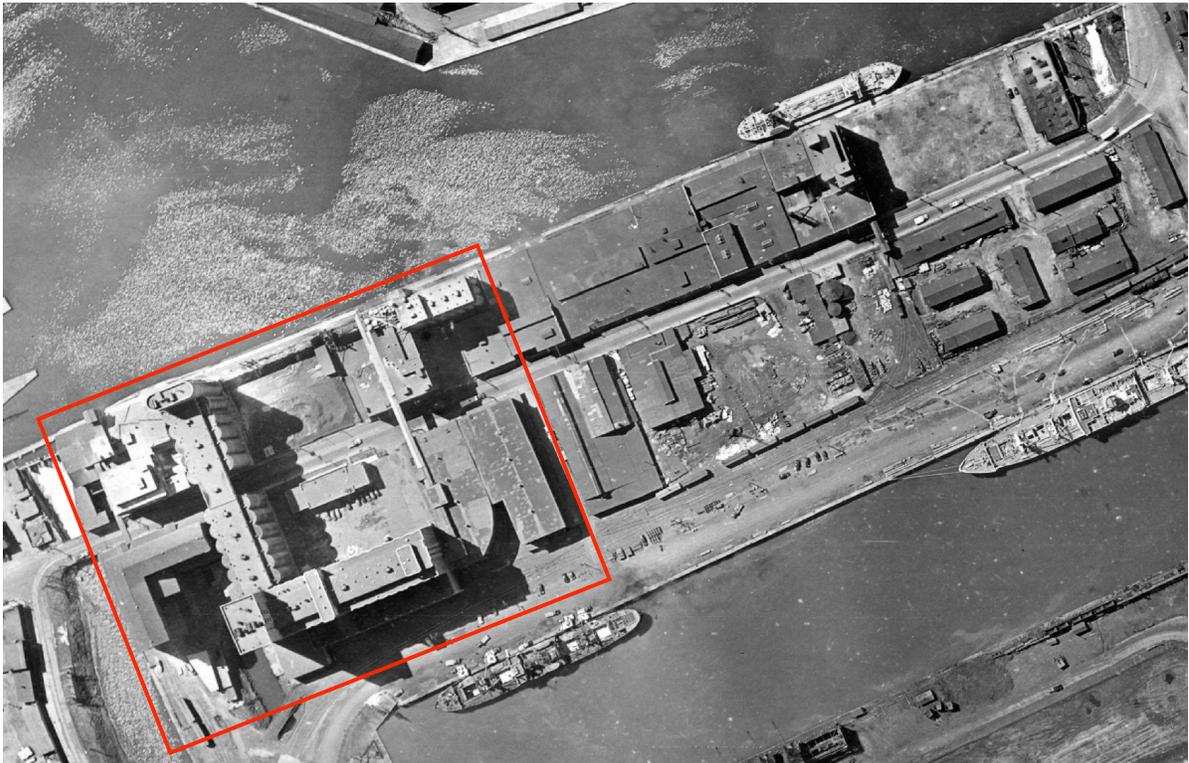
Extrait de l'Atlas of the city and island of Montreal de H.W. Hopkins, 1879 (BANQ)



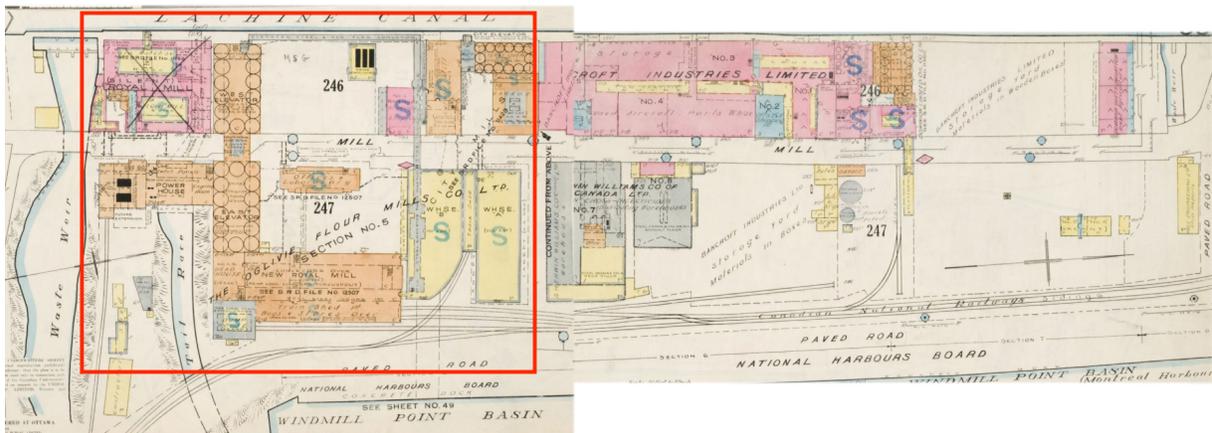
Extrait de l'Insurance plan of the City of Montreal de Chas. E. Goad, 1909 (BANQ)



Extrait de l'Insurance plan of the City of Montreal de l'Underwriters' Survey Bureau, 1940 (BANQ)



Photographie aérienne, 1947-1949 (Ville de Montréal)



Extrait de l'Insurance plan of the City of Montreal de l'Underwriters' Survey Bureau, 1950 (BANQ)

SOURCES DOCUMENTAIRES

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

CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE, Fonds Ernest Cormier (AP001), «Ogilvie Flour Mills Co., Montréal» dans «Projets, 1914-1980» (AP001.S5.SS2).

HILL, Robert G., *Dictionary of architects in Canada, 1800-1950* [en ligne].
<http://dictionaryofarchitectsincanada.org/introduction>

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

UNIVERSITÉ MCGILL, *Industrial architecture of Montreal*, [en ligne].
<http://digital.library.mcgill.ca/industrial/contents.html>