

Étude patrimoniale

Rapport final

**Anciens ateliers du GTR / CN
1830, rue Le Ber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest**

présenté à
Les Cours Pointe-St-Charles Inc.

Février 2009



Ghafouri + Bouchard
patrimoine | architecture | culture



4324 av. Montrose, Westmount (QC) H3Y 2A9
T: 514-935-9309 | F: 514-935-9598 |
ghafouribouchard@videotron.ca

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	6
1.1 LE MANDAT ET SON CONTEXTE.....	6
1.2 PRÉSENTATION DE LA RÉDACTRICE ET DE L'ÉQUIPE DE RECHERCHE	7
1.3 MÉTHODOLOGIE ET PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE.....	7
1.4 PRINCIPALES SOURCES	9
2. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DU SITE.....	11
2.1 RECONNAISSANCE PATRIMONIALE.....	11
2.2 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	11
2.2.1 Ancienneté	11
2.2.2 Valeurs historiques.....	12
2.3 VALEUR ARCHITECTURALE.....	40
2.3.1 Degré d'authenticité	40
2.3.2 État physique	40
2.3.3 Concepteur.....	40
2.3.4 Œuvre du concepteur.....	40
2.3.5 Production courante.....	40
2.4 VALEUR CONTEXTUELLE	43
2.4.1 Aménagement du terrain.....	43
2.4.2 Cadre environnant.....	43
2.4.3 Point d'intérêt	46
2.5 SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	47
3. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE LA FONDERIE ET ATELIER DES PATRONS ET DE L'ATELIER DES ROUES (BÂTIMENT D).....	48
3.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	48
3.1.1 Ancienneté	48
3.1.2 Valeurs historiques.....	48
3.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	52
3.2.1 Degré d'authenticité	56
3.2.2 État physique	56
3.2.3 Concepteur.....	56
3.2.4 Œuvre du concepteur.....	57
3.2.5 Production courante.....	57
3.3 VALEUR CONTEXTUELLE	57
3.3.1 Aménagement du terrain.....	57
3.3.2 Cadre environnant.....	57
3.3.3 Point d'intérêt	57
3.4 SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	58
4. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE L'ATELIER DES LOCOMOTIVES... 60	60
4.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	60
4.1.1 Ancienneté	60
4.1.2 Valeurs historiques.....	60
4.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	68
4.2.1 Degré d'authenticité	68
4.2.2 État physique	72
4.2.3 Concepteur.....	74
4.2.4 Œuvre du concepteur.....	74
4.2.5 Production courante.....	75
4.3 VALEUR CONTEXTUELLE	75

4.3.1	<i>Aménagement du terrain</i>	75
4.3.2	<i>Cadre environnant</i>	75
4.3.3	<i>Point d'intérêt</i>	76
4.4	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	77
5.	ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DU BÂTIMENT ADMINISTRATIF	78
5.1	VALEUR DOCUMENTAIRE	78
5.1.1	<i>Ancienneté</i>	78
5.1.2	<i>Valeurs historiques</i>	78
5.2	VALEUR ARCHITECTURALE	85
5.2.1	<i>Degré d'authenticité</i>	85
5.2.2	<i>État physique</i>	89
5.2.3	<i>Concepteur</i>	90
5.2.4	<i>Œuvre du concepteur</i>	91
5.2.5	<i>Production courante</i>	92
5.3	VALEUR CONTEXTUELLE	93
5.3.1	<i>Aménagement du terrain</i>	93
5.3.2	<i>Cadre environnant</i>	94
5.3.3	<i>Point d'intérêt</i>	94
5.4	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	95
6.	ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DU BÂTIMENT DES MAGASINS	97
6.1	VALEUR DOCUMENTAIRE	97
6.1.1	<i>Ancienneté</i>	97
6.1.2	<i>Valeurs historiques</i>	98
6.2	VALEUR ARCHITECTURALE	105
6.2.1	<i>Degré d'authenticité</i>	106
6.2.2	<i>État physique</i>	107
6.2.3	<i>Concepteur</i>	111
6.2.4	<i>Œuvre du concepteur</i>	111
6.2.5	<i>Production courante</i>	112
6.3	VALEUR CONTEXTUELLE	112
6.3.1	<i>Aménagement du terrain</i>	112
6.3.2	<i>Cadre environnant</i>	113
6.3.3	<i>Point d'intérêt</i>	114
6.4	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	115
7.	ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE LA CENTRALE THERMIQUE	116
7.1	VALEUR DOCUMENTAIRE	116
7.1.1	<i>Ancienneté</i>	116
7.1.2	<i>Valeurs historiques</i>	116
7.2	VALEUR ARCHITECTURALE	121
7.2.1	<i>Degré d'authenticité</i>	121
7.2.2	<i>État physique</i>	126
7.2.3	<i>Concepteur</i>	127
7.2.4	<i>Œuvre du concepteur</i>	127
7.2.5	<i>Production courante</i>	127
7.3	VALEUR CONTEXTUELLE	128
7.3.1	<i>Aménagement du terrain</i>	128
7.3.2	<i>Cadre environnant</i>	128
7.3.3	<i>Point d'intérêt</i>	129
7.4	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	129

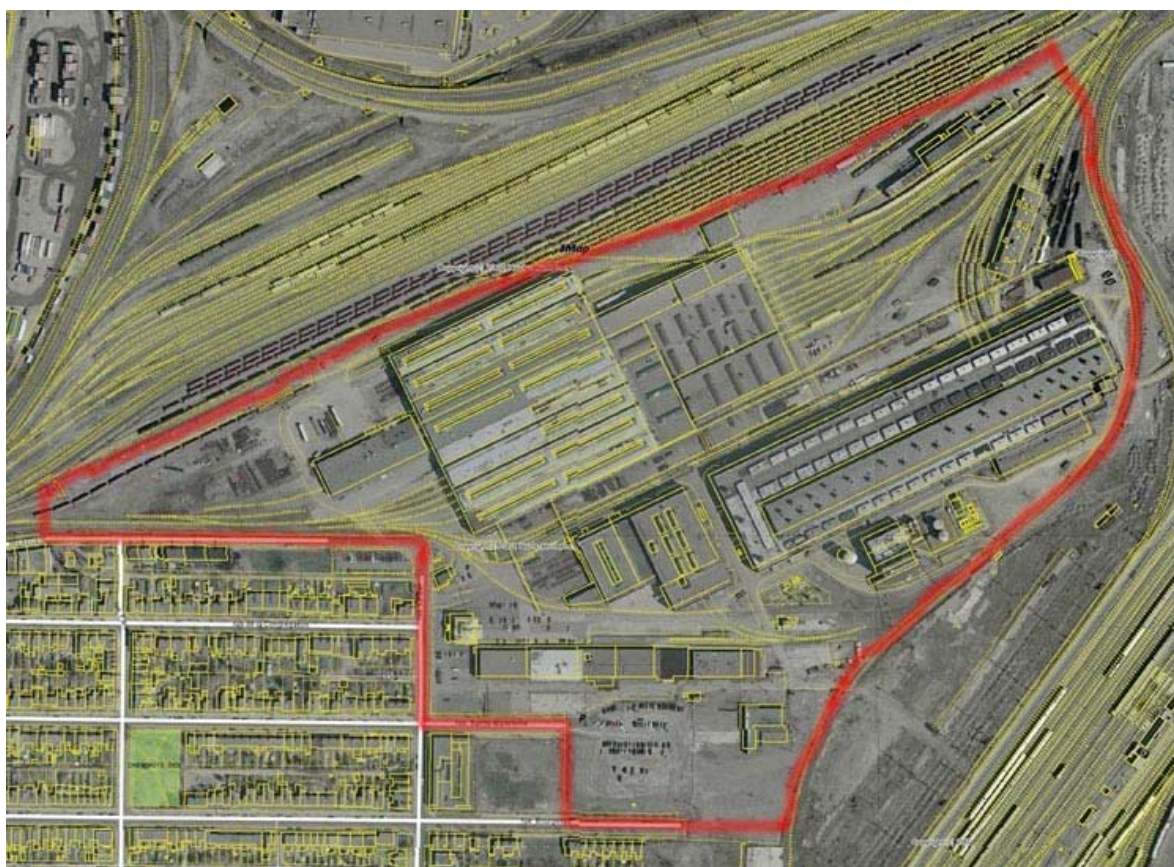
8. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE L'ATELIER D'ASSEMBLAGE DES ROUES ET DE TRANSFORMATION DE WAGONS SPÉCIAUX.....	131
8.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	131
8.1.1 <i>Ancienneté</i>	131
8.1.2 <i>Valeurs historiques</i>	131
8.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	136
8.2.1 <i>Degré d'authenticité</i>	136
8.2.2 <i>État physique</i>	141
8.2.3 <i>Concepteur</i>	141
8.2.4 <i>Œuvre du concepteur</i>	141
8.2.5 <i>Production courante</i>	142
8.3 VALEUR CONTEXTUELLE	142
8.3.1 <i>Aménagement du terrain</i>	142
8.3.2 <i>Cadre environnant</i>	142
8.3.3 <i>Point d'intérêt</i>	143
8.4 SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	143
9. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE L'ATELIER DES WAGONS.....	145
9.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	145
9.1.1 <i>Ancienneté</i>	145
9.1.2 <i>Valeurs historiques</i>	145
9.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	152
9.2.1 <i>Degré d'authenticité</i>	152
9.2.2 <i>État physique</i>	153
9.2.3 <i>Concepteur</i>	158
9.2.4 <i>Œuvre du concepteur</i>	158
9.2.5 <i>Production courante</i>	159
9.3 VALEUR CONTEXTUELLE	159
9.3.1 <i>Aménagement du terrain</i>	159
9.3.2 <i>Cadre environnant</i>	159
9.3.3 <i>Point d'intérêt</i>	160
9.4 SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	160
10. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DE L'ATELIER DES ESSAIS.....	162
10.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	162
10.1.1 <i>Ancienneté</i>	162
10.1.2 <i>Valeurs historiques</i>	162
10.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	168
10.2.1 <i>Degré d'authenticité</i>	168
10.2.2 <i>État physique</i>	171
10.2.3 <i>Concepteur</i>	171
10.2.4 <i>Œuvre du concepteur</i>	171
10.2.5 <i>Production courante</i>	171
10.3 VALEUR CONTEXTUELLE	172
10.3.1 <i>Aménagement du terrain</i>	172
10.3.2 <i>Cadre environnant</i>	172
10.3.3 <i>Point d'intérêt</i>	174
10.4 SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	174
11. ÉVALUATION DE LA VALEUR PATRIMONIALE DU POSTE DE GARDE.....	176
11.1 VALEUR DOCUMENTAIRE.....	176
11.1.1 <i>Ancienneté</i>	176
11.1.2 <i>Valeurs historiques</i>	176
11.2 VALEUR ARCHITECTURALE.....	181

11.2.1	Degré d'authenticité	181
11.2.2	État physique	183
11.2.3	Concepteur.....	183
11.2.4	Œuvre du concepteur.....	184
11.2.5	Production courante.....	184
11.3	VALEUR CONTEXTUELLE	184
11.3.1	Aménagement du terrain.....	184
11.3.2	Cadre environnant.....	184
11.3.3	Point d'intérêt	185
11.4	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE	185
12.	CONCLUSION	187
13.	ANNEXES.....	189
13.1	IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ACTUELS	190
13.2	DESSINS ARCHITECTURAUX DE LA FONDERIE ET ATELIER DES PATRONS ET DE L'ATELIER DES ROUES (BÂTIMENT D).....	191
13.3	DESSINS ARCHITECTURAUX DE L'ATELIER DES LOCOMOTIVES.....	200
13.4	DESSINS ARCHITECTURAUX DU BÂTIMENT ADMINISTRATIF	212
13.5	DESSINS ARCHITECTURAUX DES MAGASINS	218
13.6	DESSINS ARCHITECTURAUX DE LA CENTRALE THERMIQUE	221
13.7	DESSINS ARCHITECTURAUX DE L'ATELIER DE TRANSFORMATION DES WAGONS SPÉCIAUX	226
13.8	DESSINS ARCHITECTURAUX DE L'ATELIER DES WAGONS.....	233
13.9	DESSINS ARCHITECTURAUX DE L'ATELIER DES ESSAIS	244
13.10	DESSINS ARCHITECTURAUX DU POSTE DE GARDE.....	248
13.11	LISTE PARTIELLE DES ŒUVRES DE L'ARCHITECTE EDWARD MAXWELL	253
13.12	BIBLIOGRAPHIE	255
13.13	TERMES DE RÉFÉRENCE POUR UNE ÉTUDE PATRIMONIALE	259

1. Introduction

1.1 Le mandat et son contexte

Notre bureau d'étude recevait, le 21 mai 2008, le mandat d'effectuer une étude patrimoniale de trois bâtiments faisant partie du site des anciens ateliers du Canadien National et situés au 1830, rue Le Ber à Montréal, dans le quartier Pointe-Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest. Ce mandat nous a été confié par monsieur Vincent Chiara, président du Groupe Mach, agissant au nom du promoteur immobilier du site en question, Les Cours Pointe-St-Charles Inc. Le mandat nous a été octroyé par l'entremise du représentant du promoteur, monsieur Marco Papineau de la firme d'urbanistes Daniel Arbour et Associés. Notre mandat fut, le 10 septembre 2008, étendu à l'étude de l'ensemble des bâtiments principaux compris dans le site (voir annexe 13.1). Les divers petits bâtiments secondaires se trouvant sur le site n'ont pas été retenus dans le cadre de notre mandat.¹



Représentation du périmètre du site faisant l'objet de la présente étude, qui constitue aujourd'hui environ la moitié du site autrefois occupé par le Grand Trunk Railway, soit une portion du site se trouvant au sud des voies ferrées qui traversaient obliquement le quadrilatère.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal, orthophotos 2002 (montage).

Le site des anciens ateliers du Canadien National fait l'objet d'un projet de développement immobilier ayant été présenté aux autorités de l'Arrondissement du Sud-Ouest. Afin d'être en mesure d'analyser le projet, l'Arrondissement a demandé de l'information supplémentaire sur le site

¹ Le périmètre délimitant le site et les bâtiments à étudier ont été précisés par Madame Julie Nadon de l'Arrondissement du Sud-Ouest.

et sur les bâtiments qu'il contient, puisque ceux-ci constituent un secteur considéré significatif du point de vue patrimonial, par l'Arrondissement ainsi que par la Ville de Montréal. L'Arrondissement a plus spécifiquement demandé que soit réalisée une étude patrimoniale conforme aux termes de référence établis par les autorités municipales. Ces dernières requièrent en effet une évaluation objective, effectuée par des experts indépendants, de la valeur patrimoniale du site et des bâtiments. Le rapport d'étude patrimoniale constituera donc un des éléments d'information qui serviront à éclairer leurs décisions quant au projet proposé.

L'étude patrimoniale constitue la première étape d'un processus d'étude de projet déterminé par la Ville de Montréal et qui se déroule en trois temps; l'étude patrimoniale est suivie d'une catégorisation du site et des bâtiments puis, enfin, d'une évaluation du projet proposé, basée en partie sur la valeur patrimoniale attribuée dans le rapport d'étude au site et aux bâtiments. Ces deux dernières étapes sont réalisées par les autorités municipales. En résumé, l'étude patrimoniale vise à saisir les caractéristiques historiques et architecturales du site et des bâtiments, leur évolution physique ainsi que les caractéristiques et l'évolution de leur emplacement et de leur environnement immédiat, afin d'en dégager une évaluation des valeurs patrimoniales qui s'y rattachent.

1.2 Présentation de la rédactrice et de l'équipe de recherche

L'équipe permanente de notre bureau d'études, Ghafouri + Bouchard & Associés, est formée de Mehdi Ghafouri, architecte et membre de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ) depuis 1987, et d'Isabelle Bouchard, conseillère en aménagement. Tous deux sont spécialistes en conservation du patrimoine. Les membres de notre équipe sont actifs depuis plusieurs années dans les domaines du patrimoine, de l'architecture, de l'architecture muséale, de la muséologie, de la muséographie et du développement culturel. Nous agissons à la fois au niveau professionnel et au niveau académique.

Ayant assumé la direction de la présente étude patrimoniale, Isabelle Bouchard en est la rédactrice et la principale chercheuse. Mehdi Ghafouri a apporté son soutien à la recherche et à l'analyse, principalement en ce qui a trait à l'examen architectural et de l'état actuel des bâtiments ainsi que des modifications qu'ils ont subies depuis leur construction d'origine.

Par son implication dans le domaine de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine, Isabelle Bouchard a eu au cours des dernières années l'opportunité d'apporter conseils et soutien professionnel à divers intervenants, instances publiques, propriétaires, élus municipaux et professionnels dans l'élaboration et la réalisation de leurs projets. Elle a, entre autres, effectué plusieurs études patrimoniales, notamment d'un ancien immeuble administratif de la raffinerie de sucre Redpath, de bâtiments de l'hôpital Sainte-Justine, du Centre des femmes de Montréal et d'écoles de la Commission scolaire de Montréal. Elle a également participé à la réalisation d'inventaires patrimoniaux, dont ceux de la municipalité de Baie-d'Urfé, des bâtiments scolaires de la CSDM et des anciennes synagogues du Plateau Mont-Royal. Dernièrement, elle réalisait une étude de caractérisation du potentiel patrimonial de la ville de Cowansville.

1.3 Méthodologie et présentation de l'étude

La réalisation de la présente étude est basée sur les termes de référence utilisés par la Ville de Montréal (voir annexe 13.13) et sur les procédures établies pour évaluer les bâtiments historiques pour lesquels un intérêt patrimonial est pressenti.

Une visite exhaustive du site et des bâtiments, au cours de laquelle des photographies furent prises et des analyses visuelles effectuées, a eu lieu le 25 juin 2008 en compagnie de Monsieur Dan Hassan, responsable du projet immobilier Les Cours Pointe-St-Charles. Cette visite a permis de nous familiariser avec l'ensemble du site et d'apprécier l'organisation des bâtiments sur le site ainsi que leur état actuel. Quelques autres visites ont eu lieu par la suite.

Des recherches documentaires ont été entreprises afin de recueillir les données nécessaires à la réalisation de l'étude, qui sont tirées des sources primaires et secondaires disponibles. Ainsi, nous avons tenté de retracer le plus d'information possible nous permettant d'évaluer la valeur patrimoniale du site et des bâtiments. Pour ce faire, dans un premier temps, nous avons identifié les sources d'information que nous prévoyions explorer afin de colliger l'information nécessaire à notre analyse. Cette démarche s'avéra longue, complexe et moins fructueuse que nous l'avions espéré, mais nous permit néanmoins de récolter de nombreux renseignements utiles à notre analyse.

Les difficultés rencontrées au cours de nos démarches de recherches concernent essentiellement les documents d'archives architecturaux et photographiques, documents dont l'utilité n'est pas à démontrer dans le cadre d'une telle étude patrimoniale, mais dont la localisation et la consultation se sont avérées difficiles et même, dans certains cas, les documents étaient carrément inaccessibles. De plus amples détails seront donnés dans la section suivante.

À partir des renseignements que nous avons pu récolter auprès de ces sources, des observations faites sur le terrain et des photographies que nous avons prises, nous avons par la suite effectué les analyses requises afin de dégager les principales caractéristiques historiques, architecturales et contextuelles du site et des bâtiments, susceptibles de présenter un intérêt patrimonial. Ces analyses comprennent également une évaluation de l'importance du site et des bâtiments dans l'œuvre de leur architecte ou de leur concepteur, lorsque celui-ci est connu, ainsi que par rapport à des productions qui leur sont contemporaines.

Considérant l'ampleur de l'étude à réaliser ainsi que le souhait du promoteur de poursuivre rapidement ses démarches afin d'entamer la réalisation de son projet de développement sur une partie du site, nous avons proposé de scinder notre étude en trois parties, dont la première porterait sur l'ensemble du site ainsi que sur deux bâtiments anciennement appelés « Wheel Shop » (atelier des roues) et « Foundry & Pattern Shop » (fonderie et atelier des patrons), aujourd'hui réunis en un seul bâtiment identifié « bâtiment industriel existant D » sur le plan préliminaire du projet de développement du site réalisé par Daniel Arbour et Associés. Ce premier rapport d'étape, déposé le 17 octobre 2008, présentait les données recueillies et l'état d'avancement de nos analyses au moment de sa rédaction. Le second rapport d'étape, déposé le 1^{er} décembre 2008, présentait les résultats préliminaires de l'étude patrimoniale d'une partie des bâtiments présents sur le site, soit ceux situés dans la partie sud (les bâtiments situés au sud du pont roulant extérieur traversant le site). Ces bâtiments sont ceux ayant abrité les « Stores » (magasins), le « Motive Power Office » (bâtiment administratif), le « Locomotive Erection and Machine Shops » (atelier des locomotives, aussi appelé Complexe Sud) et la « Power House » (centrale thermique). Le 16 janvier 2009, nous déposons notre rapport d'étude préliminaire sur le « Car Shop » (l'atelier des wagons, aussi appelé Complexe nord). Enfin, le présent rapport présente la version finale de l'ensemble de notre étude du site des ateliers ferroviaires et de neuf bâtiments s'y trouvant encore au moment de l'étude. En plus de comprendre une version mise à jour de l'étude des bâtiments mentionnés, ce rapport comprend également l'étude des autres bâtiments de la partie nord du site, soit le « Special Projects Shop » (atelier d'assemblage des roues et de transformation de wagons spéciaux), le « Firing up and Inspecting Shop » (atelier des essais) ainsi que le « Gate House » (poste de garde).

Les fruits de nos recherches et les résultats de nos analyses sont donc transposés dans le présent rapport, déposé au promoteur immobilier, Les Cours Pointe-St-Charles, ainsi qu'à son représentant dans ce dossier, Monsieur Hugo Sénéchal, urbaniste de la firme Daniel Arbour et Associés².

² Monsieur Sénéchal a remplacé Monsieur Marco Papineau de la firme Daniel Arbour et Associés peu après le début de notre mandat.

1.4 Principales sources

Outre la visite du site et des bâtiments à l'étude, les principales sources consultées pour la préparation du présent rapport d'étude sont :

- Les Cours Pointe-St-Charles Inc., représenté par Messieurs Dan Hassan et Pierre-Jacques Lefaiivre en ce qui concerne le suivi de notre étude.
Des dessins architecturaux de certains bâtiments du site se trouvent parmi les documents d'archives appartenant autrefois au CN et aujourd'hui détenus par le promoteur du projet. Pendant la rédaction du présent rapport, nous avons eu la possibilité de consulter ces documents.
- Arrondissement du Sud-Ouest (bureau Accès-Montréal)
Nous avons consulté les documents d'archives concernant le site à l'étude qui ont été mis à notre disposition par l'Arrondissement. Ceux-ci contenaient principalement des dessins architecturaux et d'ingénierie concernant des modifications, souvent mineures, apportées à certains bâtiments sur le site. Cependant, aucun document détenu par l'Arrondissement n'était antérieur aux années 1950, alors que la quasi-totalité des bâtiments ont été construits antérieurement.
- Bibliothèque et Archives Canada
Nos recherches ayant indiqué que la majorité des documents archivistiques du CN ont été déposés à la Bibliothèque et Archives Canada (BAC), nous nous sommes rendus sur place, à Ottawa, afin de consulter les fonds susceptibles de contenir des documents photographiques ainsi que des dessins architecturaux des bâtiments situés sur le site des ateliers de Pointe-Saint-Charles. L'archiviste nous ayant assisté dans nos recherches nous a informés que, d'une part, BAC détiennent parmi leurs archives répertoriées très peu de documents concernant le site à l'étude et qu'à sa connaissance, le CN a conservé à ses bureaux montréalais des copies de plusieurs dessins architecturaux des ateliers de Pointe-Saint-Charles. D'autre part, il est probable que des dessins de ces ateliers se trouvent parmi les lots d'archives versées récemment par le CN à BAC, mais ces documents n'ayant pas encore été répertoriés et classés, ils n'étaient pas accessibles au public au moment de nos recherches. Par ailleurs, bien que les systèmes de classement de BAC aient indiqué la présence d'un certain nombre de documents portant sur le site à l'étude, plusieurs de ceux-ci se sont révélés introuvables et ce, malgré tous les efforts consentis par les archivistes. Enfin, parmi les documents effectivement consultés, les plus pertinents à notre étude ont été reproduits afin d'alimenter notre analyse et être inclus dans nos rapports.
- Archives du Canadien National (Service d'ingénierie, Montréal)
Suite à l'information obtenue auprès d'un archiviste de BAC, une demande a été déposée aux bureaux montréalais du CN afin de consulter les documents archivistiques concernant les ateliers de Pointe-Saint-Charles. Nous avons obtenu un rendez-vous de consultation des plans disponibles sur microfiches, le 24 septembre 2008. Des copies des plans sélectionnés pourront par la suite être réalisées par un service externe spécialisé.
- Exporail, Le musée ferroviaire canadien
Le musée possède un fond d'archives contenant des documents du CN. Suite à notre demande de renseignements, l'archiviste du musée nous a affirmé qu'aucune photographie ni aucun dessin architectural concernant les ateliers de Pointe-Saint-Charles ne figuraient parmi les documents répertoriés. Cependant, comme dans le cas de BAC, l'archiviste nous a informés qu'il est possible que de tels documents se trouvent parmi les lots n'ayant pas encore été traités mais que ceux-ci ne sont pas disponibles pour consultation. Le seul document traitant du site à l'étude qui pouvait être consulté était un mémoire de maîtrise produit par un étudiant de l'Université McGill. Nous avons préféré consulter une copie de ce document à la bibliothèque de l'université, pour des raisons de proximité.

- Bibliothèque et Archives nationales du Québec (collections numériques, monographies et collection de cartes et plans du Centre de conservation de Montréal)
La majorité des documents cartographiques historiques inclus dans notre rapport sont issus des collections numériques de cartes et plans et du Centre de conservation de BAnQ. Les collections numériques de cartes postales et d'albums de rues d'É.-Z. Massicotte ont fait partie des sources dans lesquelles nous avons effectué nos recherches iconographiques. De plus, la plupart des monographies consultées l'ont été à la Grande bibliothèque.
- Ville de Montréal (Centre de documentation, Bureau du patrimoine et de la toponymie et Service des archives);
Au moment où nos recherches ont été effectuées, la documentation du Bureau du patrimoine et de la toponymie n'était pas disponible en raison d'un déménagement du service. Nous avons pu cependant consulter un ouvrage disponible au Centre de documentation de ce même bureau. Au Service des archives, la collection photographique d'Edgard Gariépy a été consultée ainsi que le répertoire des fonds d'archives.
- Musée McCord d'histoire canadienne
Une recherche de photographies anciennes a été effectuée dans les Archives photographiques Notman ainsi que dans la collection de Peintures, estampes et dessins.
- Photothèque nationale de l'air
Une recherche de photographies aériennes a été effectuée dans cette source du gouvernement fédéral, qui contient des photographies datant de la fin des années 1920 à 1980. Des copies des images les plus pertinentes ont été acquises et sont incluses dans le présent rapport.

Une bibliographie complète des sources et des ouvrages consultés figure en annexe du présent rapport.

Les photographies sans mention de la source ont été prises par les consultants.

Pour des raisons de protection des droits d'auteur, il est interdit de reproduire sans autorisation les photographies, plans, cartes et dessins présentés dans ce rapport. De même, la diffusion et la reproduction, en tout ou en partie, du contenu de l'étude à d'autres fins que celles mentionnées dans l'introduction, sont interdites sans l'autorisation préalable des auteurs.

2. Évaluation de la valeur patrimoniale du site

2.1 Reconnaissance patrimoniale

Le site faisant l'objet de la présente étude ne détient pas de statut légal de protection patrimoniale au sens de la Loi sur les biens culturels du Québec, ni de reconnaissance patrimoniale du gouvernement fédéral. Les bâtiments individuels présents sur le site n'ont actuellement pas non plus de statut patrimonial formel. Toutefois, dans le plan d'urbanisme adopté en 2004 par la Ville de Montréal, au chapitre de l'Arrondissement du Sud-Ouest, le site de la cour de triage et des anciens ateliers du CN dans le quartier Pointe-Saint-Charles fait partie des secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise identifiés par l'Arrondissement. Cela signifie que :

« [...] l'arrondissement exigera, avant toute modification réglementaire sur une partie du site, le dépôt d'un plan d'ensemble qui devra répondre à différents objectifs, dont : le maintien d'activités économiques, une accessibilité accrue au site, **la conservation et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial** et la poursuite de la trame urbaine résidentielle de Pointe-Saint-Charles, incluant l'implantation de logements sociaux et de logements à prix abordable »³.

Entre autre, un intérêt patrimonial est pressenti et justifie la réalisation de la présente étude. Le site figure d'ailleurs parmi les « bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle » énumérés parmi les édifices industriels dans le chapitre d'arrondissement du plan d'urbanisme. On y spécifie que le site considéré d'intérêt localisé au 1830 rue Le Ber, nommé le Complexe industriel des ateliers du Grand Tronc (Alstom), comprend : un édifice administratif, un garage, des ateliers, une centrale thermique et un centre de mise en service.⁴

Enfin, il est stipulé au chapitre d'arrondissement que :

« Conformément à l'objectif 15 du Plan d'urbanisme, l'ensemble des bâtiments identifiés à la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle [...] doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). »⁵

En d'autres termes, les autorités municipales accordent un certain intérêt au site et souhaitent qu'une attention particulière soit portée à son développement éventuel.

2.2 Valeur documentaire

2.2.1 Ancienneté

Les ateliers-terminus du Grand Trunk Railway à Pointe-Saint-Charles sont les premiers construits par l'entreprise, entre 1854 et 1856. Selon les sources consultées, il n'existait alors aucun autre site de cette ampleur lié à la production et à l'entretien de véhicules ferroviaires au Canada. De plus, leur usage a été maintenu jusqu'à nos jours. Le GTR a construit par la suite des ateliers dans d'autres villes canadiennes.

³ Ville de Montréal, Le Sud-Ouest, *Urbanisme*, « Aménagement urbain » [en ligne], <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=81,4092141&_dad=portal&_schema=PORTAL> (consulté le 4 septembre 2008)

⁴ Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme de Montréal*, Partie II, Chapitre 12, « Arrondissement du Sud-Ouest », p. 54 [en ligne], <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/080428_chapitre_12.pdf> (consulté le 4 septembre 2008).

⁵ Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme de Montréal*, Partie II, Chapitre 12, « Arrondissement du Sud-Ouest », *idem.*, p. 39.

2.2.2 Valeurs historiques

Le site avant l'implantation du Grand Trunk Railway

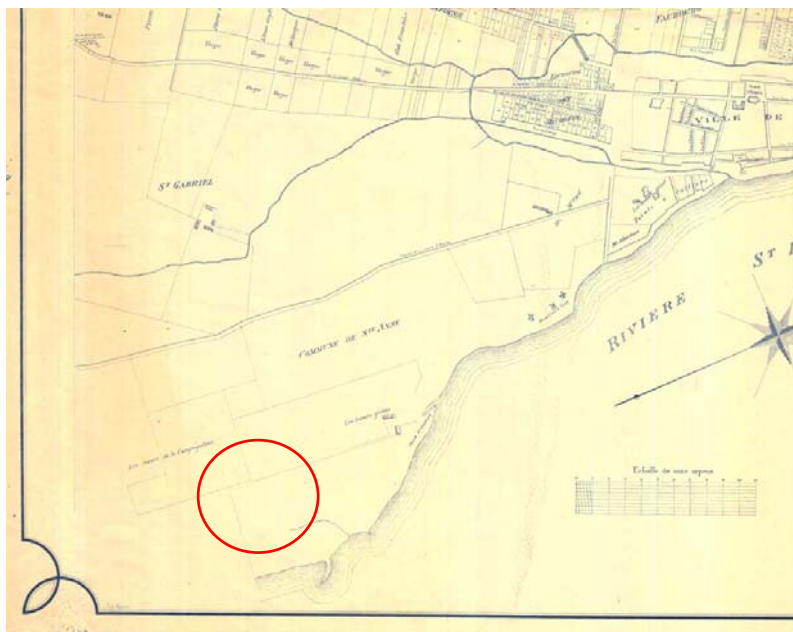
Après que Charles Lemoyne, Jacques LeBer et d'autres aient reçu des terres dans l'actuel secteur de Pointe-Saint-Charles à partir de 1654, Marguerite Bourgeoys, fondatrice de la Congrégation Notre-Dame, reçoit en 1662 du sieur de Maisonneuve ses premières terres, sur cet ancien territoire de chasse et d'agriculture amérindien. La congrégation acquiert graduellement plus de terres à cultiver, jusqu'à détenir 212 arpents en 1723.⁶ D'autres propriétaires, principalement des communautés religieuses, se partageront les autres terres agricoles de Pointe-Saint-Charles.



Illustration montrant Mère Marguerite Bourgeoys en train de prodiguer ses enseignements à un groupe de jeunes amérindiens en 1694.

Source : BAnQ, Peinture de Georges Delfosse, sans date, Albums de rues E.-Z. Massicotte, b-25-e.

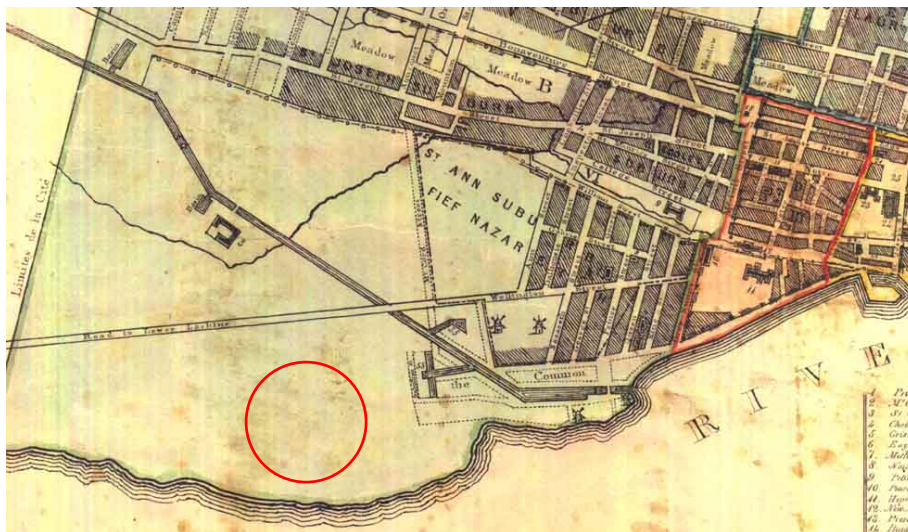
⁶ MEDICI, Elena Incerti. *Saint Gabriel Project, Chronology of Events* (document de travail). Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, 26 jan. 1999, pp. 1 et 3.



1801 – Partie sud-ouest du territoire montréalais, en grande partie utilisée pour l'agriculture par les communautés religieuses propriétaires des terres à proximité du fleuve. Le cercle indique l'emplacement approximatif du futur site des ateliers du Grand Trunk Railway à Pointe-Saint-Charles, qui sera construit sur des terres agricoles.

Source : BANQ, extrait de la carte de Louis Charland, *Plan de la ville et cité de Montréal*, copié le 20 octobre 1919, Hôtel de Ville, Montréal (modifié par les auteurs).

Le secteur commence à changer radicalement au cours du 19^e siècle, surtout après l'ouverture du canal de Lachine en 1825. De paysage rural agricole, le sud-ouest de l'île de Montréal se transforme graduellement en secteurs industriels et en quartiers résidentiels abritant les familles des ouvriers. Les terres agricoles sont progressivement subdivisées, loties, vendues et développées.



1834 – Le développement du faubourg Saint-Anne avance vers le sud-ouest, le canal de Lachine est ouvert et l'ancien chemin de la rivière Saint-Pierre menant à Lachine est réaligné et rebaptisé Wellington. Le futur emplacement des ateliers du GTR se trouve sur des terres situées entre la rue Wellington et le fleuve Saint-Laurent.

Source : BANQ, extrait de la carte d'A. Jobin, *Map of the City of Montreal* (modifié par les auteurs).



Ce à quoi pouvait ressembler un des derniers campements iroquois établis sur la Pointe Saint-Charles avant son développement industriel, commercial et résidentiel. Les moulins à vent de la Pointe des Moulins et la ville de Montréal d'alors figurent à l'arrière plan.

Source : BAC, T.L. Hornbrook, « Montreal from indian camping ground », vers 1850, c-4485.

Dans les années 1840, Montréal accueille une vague d'immigration en provenance d'Irlande, surtout en 1847 en raison de la famine qui sévit dans ce pays. Une grande partie de ces immigrants s'installent dans les quartiers du Sud-Ouest et sont employés dans les nouvelles industries établies aux abords du canal de Lachine. Un certain nombre d'entre eux travaillent également à l'élargissement du canal, qui a lieu entre 1843 et 1848.⁷ Éventuellement, quand le quartier Pointe-Saint-Charles commencera à se développer à la fin des années 1850 grâce à l'amorce de la révolution industrielle à Montréal, plusieurs de ces immigrants irlandais s'y établiront.

Naissance du GTR et choix du site du projet

Pendant la première moitié du 19^e siècle, Montréal devient un important centre de production ainsi qu'une plaque tournante pour le commerce et le transport des marchandises vers l'ouest canadien (l'Ontario d'aujourd'hui) et même vers les États-Unis.⁸ Le premier chemin de fer canadien voit le jour en 1836, reliant La Prairie et Saint-Jean sur la rive sud de Montréal. D'autres routes ferroviaires sont ouvertes par la suite mais leur longueur demeure plutôt limitée jusqu'à ce qu'on commence à les raccorder entre elles. Aux États-Unis, le chemin de fer se développe au début années 1840, notamment pour assurer le transport du grain, provenant entre autre du Haut-Canada, pour être acheminé vers l'Angleterre à partir de New York.⁹ Voyant l'avancement rapide de la construction de chemins de fer chez nos voisins du sud, le Canada souhaite emboîter le pas en accélérant la croissance de son propre réseau ferroviaire.¹⁰ Le gouvernement fédéral octroie donc, entre 1845 et 1848, des chartes à des compagnies intéressées à construire des chemins de fer et le développement du réseau ferroviaire canadien s'accélère au cours des années qui suivent. Greenlaw et Lauzon rapportent que « En 1850, il y a 66 milles de voies ferrées au Canada, répartis en quatre petits tronçons, tous dans la région de Montréal. De 1849 à 1853, neuf compagnies différentes mettent en chantier plus de 800 milles de voies dans l'ensemble du Canada. »¹¹

⁷ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON. *Au cœur de la Pointe : Une histoire illustrée de Pointe Saint-Charles et de ses ateliers ferroviaires, 1840-1930*. Ville de Montréal, 1991, pp. 12 et 16.

⁸ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, pp. 2-3.

⁹ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 9.

¹⁰ LEGGET, Robert F. *Railroads of Canada*. New York, Drake, 1980, p. 32.

¹¹ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 21.

Un des grands projets soumis consiste à construire un chemin de fer reliant Montréal à Portland, Maine, donnant accès aux marchands montréalais à un port hivernal. Il s'agit du St. Lawrence and Atlantic Railroad, partant de Longueuil et se rendant au nord du Vermont, où le chemin de fer se raccorde à celui du Atlantic and St. Lawrence Railroad, son partenaire américain. Cette voie finira par être construite, non sans embûches financières et interruption.¹²

Par ailleurs, plusieurs groupes de politiciens, de promoteurs et de constructeurs jouent du coude et tentent pendant quelques années de convaincre le gouvernement canadien d'accepter leur proposition respective de construction d'un chemin de fer principal que l'on appelle le « grand tronç », chacun préconisant un trajet particulier.¹³ Afin d'orienter sa décision quant au trajet mais surtout quant à la localisation du terminus et des ateliers ferroviaires principaux, le gouvernement commande une étude d'ingénierie à Thos. C. Keefer, qui déposera son rapport¹⁴ à la fin de janvier 1852.

Dans son rapport, tel que le résume Ralph Hoskins dans son mémoire de maîtrise portant sur les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, M. Keefer évalue trois localisations possibles pour le terminus et les ateliers, qu'il ne conçoit par ailleurs pas se trouver dans des lieux séparés, soit : la rive nord du canal de Lachine, des terres inoccupées se trouvant à l'est de Montréal en amont du courant Sainte-Marie et enfin, des terres agricoles situées entre le canal de Lachine et le fleuve Saint-Laurent à Pointe-Saint-Charles. Ces choix sont motivés notamment la nécessité d'assurer un transbordement efficace entre les réseaux de transport maritime et ferroviaire.¹⁵ Pour plusieurs différentes raisons expliquées dans son rapport, Keefer rejette les deux premiers emplacements et favorise celui de Pointe-Saint-Charles, choix qu'il justifie comme suit, tel que le rapporte Hoskins :

« [...] étant en amont plutôt qu'en aval du port, il [l'emplacement] ferait une excellente tête de pont pour le pont sur le Saint-Laurent. Une fois ce dernier construit, un terminus à Pointe-Saint-Charles pourrait desservir la circulation provenant tant de l'est que de l'ouest. De plus, en aménageant des quais au pied des hauts-fonds adjacents de Pointe-Saint-Charles, immédiatement à l'est de la tête de pont, un terminus ferroviaire dans ce secteur pourrait fournir les services nécessaires au transport maritime de manière très efficace. »¹⁶

Davantage préoccupé par l'efficacité de la manutention des marchandises que par le service aux passagers, Keefer propose en fait d'accommoder ces derniers en utilisant la gare de le Lachine Railroad située sur la rue Saint-Bonaventure au cœur de la ville¹⁷, suggestion qui ne sera suivie que plus tard par le GTR.

La Grand Trunk Railway Company of Canada est incorporée par acte du parlement le 10 novembre 1852, grâce en particulier aux efforts du promoteur de chemins de fer Francis Hincks, qui a pour ambition de voir se réaliser un lien ferroviaire reliant le Canada et les États-Unis, entre Portland dans le Maine et Chicago, en passant par le Québec et l'Ontario, totalisant 1851 kilomètres de long.¹⁸ Ce n'est cependant qu'en 1879 que le parcours rejoindra Chicago, ce qui aidera grandement la situation financière de l'entreprise grâce à la part importante de circulation ferroviaire partant de cette ville.¹⁹

¹² GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 10.

¹³ HOSKINS, Ralph F.H.. *A study of the Point St. Charles shops of the Grand Trunk Railway in Montreal, 1880-1917*. Montréal, Département de géographie, Université McGill (thèse M.A.), 1986, p. 13.

¹⁴ Le rapport s'intitule: *Report upon the Preliminary Survey of the Montreal and Kingston Section of the Canada Trunk Railway, from Mr. Thos. C. Keefer to the Honorable John Young, Chairman of the Executive Committee for the Promotion of a Railway between Montreal and Kingston*.

¹⁵ HOSKINS, Ralph F.H., *op. cit.*, p. 14.

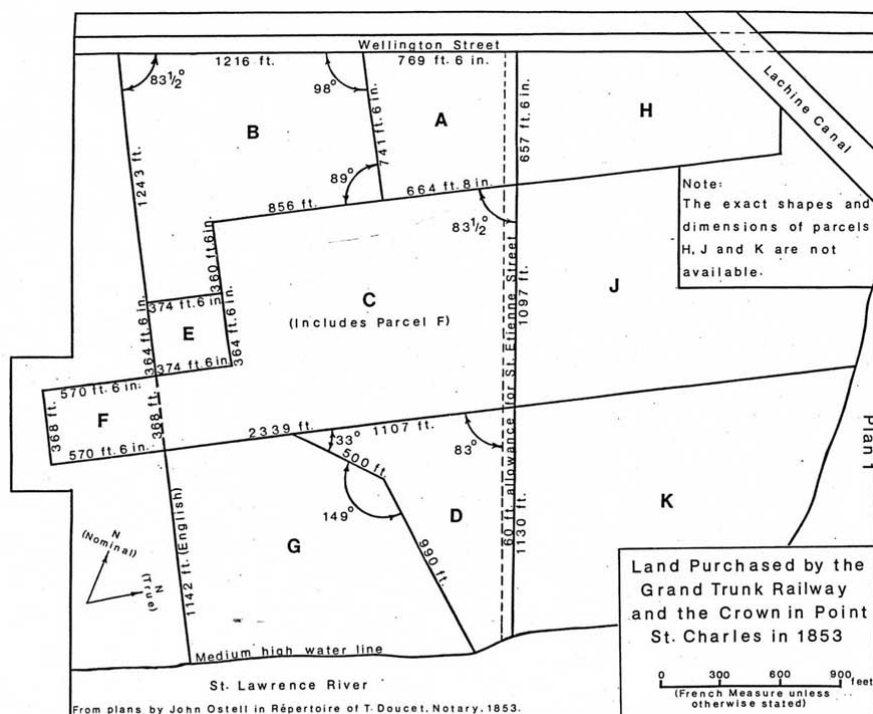
¹⁶ Traduction libre de HOSKINS, Ralph F.H., *idem.*, p. 16.

¹⁷ HOSKINS, Ralph F.H., *idem.*, p. 16.

¹⁸ MURRAY, Tom. *Canadian National Railway*. St. Paul, MN (USA), MBI Publishing Company, 2004, p. 19.

¹⁹ MURRAY, Tom, *idem.*, p. 21.

Le 31 décembre 1853, la compagnie du GTR se porte acquéreur de plusieurs parcelles de terres situées dans la partie nord-est de Pointe-Saint-Charles, entre la rue Wellington et le fleuve (le site recommandé par Keefer), qu'elle achète de quatre communautés religieuses: les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice, les sœurs Grises, les sœurs de l'Hôtel-Dieu et les sœurs des la Congrégation Notre-Dame. Ces terres, totalisant une superficie d'environ 120 arpents, se trouvent au sud d'une bande de terrain réservée pour y percer la rue Saint-Étienne (Bridge). Au nord de cette bande, les terres sont achetées par la Couronne.²⁰



1853 – Représentation des parcelles de terres achetées des communautés religieuses par le GTR (à gauche) et par la Couronne (à droite), avec au centre, délimitant les deux nouvelles propriétés, l'espace réservé pour y ouvrir la rue Saint-Étienne qui deviendra plus tard la rue Bridge, menant au pont Victoria.

Source : HOSKINS, Ralph F.H.. *A study of the Point St. Charles shops of the Grand Trunk Railway in Montreal, 1880-1917*. Montréal, Département de géographie, Université McGill (thèse M.A.), 1986, p. 20.

Selon les termes de l'acte de vente passé entre les sœurs Grises et le GTR, ce dernier a l'obligation d'ouvrir la rue Saint-Étienne et d'aménager une voie d'accès de celle-ci jusqu'aux terres conservées en bordure du fleuve par la communauté (parcelle G sur le plan) du côté ouest des terrains acquis par le GTR. Les sœurs vendront cette parcelle de terre d'environ 40 arpents au GTR le 10 décembre 1873, venant ainsi compléter la formation plus ou moins rectangulaire de leur site d'implantation des ateliers ferroviaires et, du même coup, annuler l'obligation de maintenir un droit de passage aux sœurs Grises.²¹

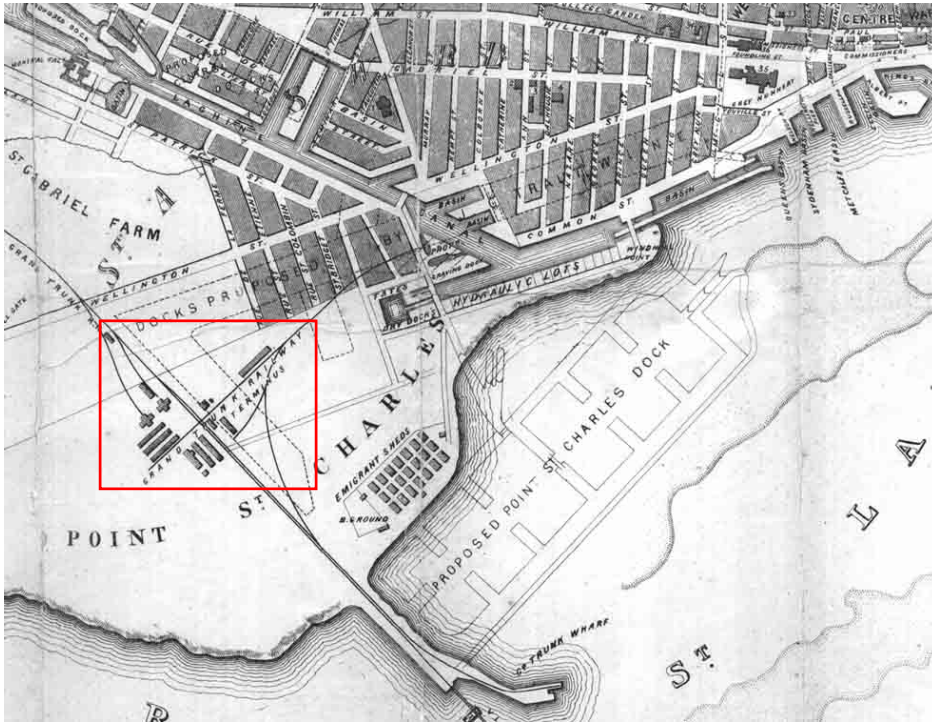
Le GTR entreprend donc en 1854 la construction de ses ateliers, qui n'occuperont d'abord qu'une partie du site. Au début des travaux, le chantier emploie 1152 ouvriers, dont plusieurs Britanniques amenés par la compagnie Peto, Brassey, Jackson & Betts, chargée du projet.²² L'inauguration des ateliers-terminus de Pointe-Saint-Charles et du chemin de fer reliant Montréal à Sarnia en Ontario via Toronto a lieu en 1856. Pendant les premières années, le terminus de passagers se trouve en

²⁰ HOSKINS, Ralph F.H., *op. cit.*, pp. 18 et 22.

²¹ HOSKINS, Ralph F.H., *idem.*, p. 22.

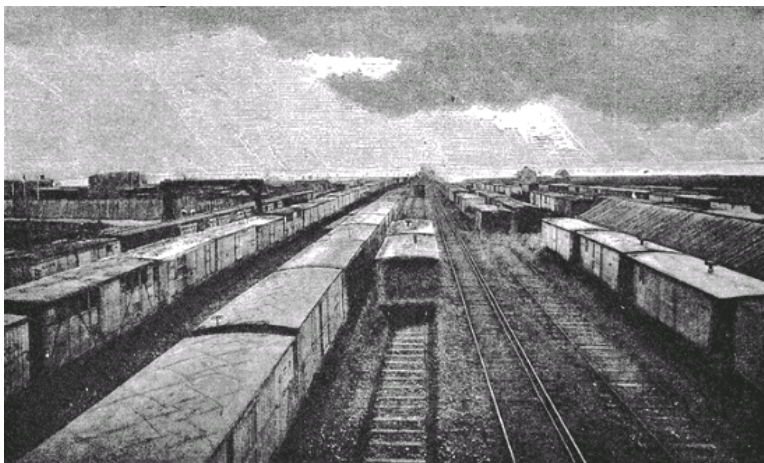
²² GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 25.

effet au même endroit, jusqu'à son déménagement sur la rue Saint-Bonaventure en 1864.²³ Par ailleurs, les quais proposés par Keefer pour le transbordement des marchandises entre le bateau et le train aux abords du site (voir le plan de 1859) ne seront jamais réalisés.



1859 – Les premiers bâtiments des ateliers du Grand Trunk Railway sont construits depuis 1856. Le site est traversé par la voie ferrée qui reliera Montréal à la rive sud du Saint-Laurent par le pont Victoria, en train d'être érigé par le GTR. On aperçoit les quais dont l'aménagement était prévu afin d'effectuer le transbordement de marchandises arrivant par bateau et devant être ensuite transportées par train. Ce projet n'a finalement pas été réalisé.

Source : BAnQ, extrait de la carte de F.N. Boxer, *Map of the City of Montreal shewing the Victoria Bridge, the Mountain and proposed Boulevard and the different Dock Projects* (modifié par les auteurs).



THE GRAND TRUNK RAILWAY AT POINT ST. CHARLES.

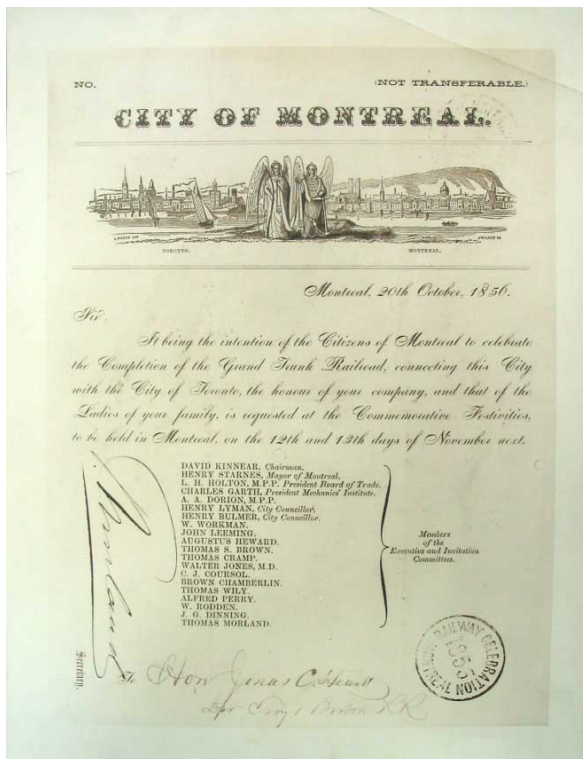
1869 – La cour de triage du Grand Trunk à Pointe-Saint-Charles, remplie de wagons de marchandises construits en bois.

Source : BAnQ, *Canadian Illustrated News*, vol. I, no. 5, 4 déc. 1869, p. 69.

²³ HOSKINS, Ralph F.H., *op. cit.*, p. 23 et GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 28.

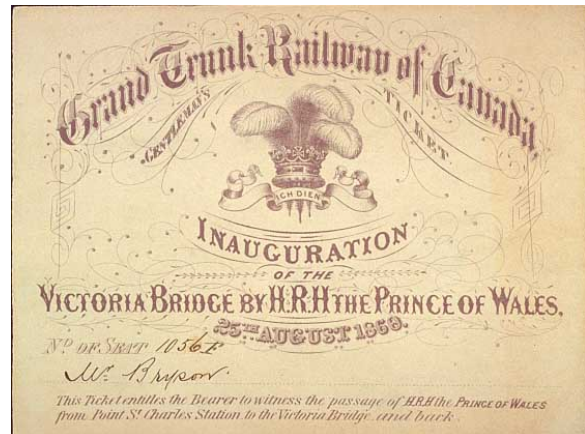
Parallèlement à la construction de ses ateliers, le GTR ne perd pas de temps avant d'amorcer la construction du pont Victoria, qui se trouvera à la sortie du site des ateliers et, en traversant le fleuve Saint-Laurent, permettra de compléter le lien ferroviaire entre l'est du Québec et l'état du Maine²⁴. Dès 1845, John Young, un marchand montréalais, avait d'ailleurs lancé publiquement l'idée de construire un pont entre Pointe-Saint-Charles et la rive sud du fleuve. On parlait déjà également d'établir un lien ferroviaire entre Montréal et Toronto.²⁵

Après des difficultés de financement affectant la réalisation du projet du Grand Tronc, les travaux du pont s'accroissent en 1858, mettant à l'œuvre le nombre impressionnant de 3040 ouvriers, pour se terminer en décembre 1859.²⁶ Projet grandiose devenu réalité, le pont Victoria est inauguré officiellement en grande pompe par le prince de Galles en 1860.



12 et 13 novembre 1856 – Invitation aux célébrations inaugurant officiellement le Grand Trunk Railroad à Montréal et reliant cette ville à Toronto.

Source : BAC. 1968-155 vol. 2707-57 item 631.



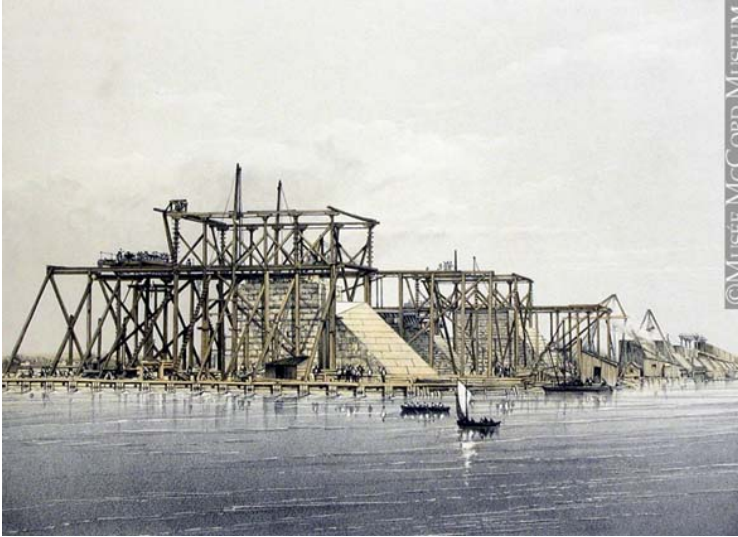
25 août 1860 – Billet donnant droit d'assister à la cérémonie d'inauguration du pont Victoria et au passage de S.A.R. le prince de Galles, entre la station de Pointe-Saint-Charles et le pont.

Source : Musée McCord, Archives textuelles, M14329.

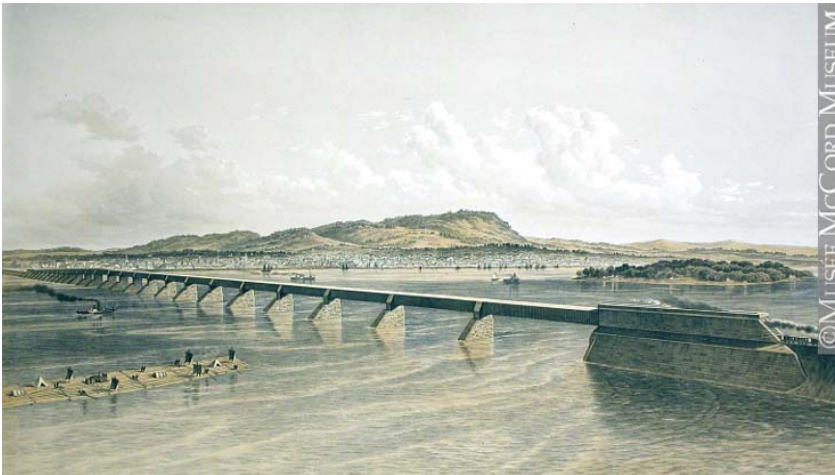
²⁴ MURRAY, Tom, *op. cit.*, p. 21.

²⁵ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 15.

²⁶ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 25.



1858 – La construction du pont Victoria, un élément clé dans la réussite du projet du Grand Trunk Railway.
Source : Musée McCord, Peintures, estampes et dessins, Anonyme, vers 1860, M15934.24.

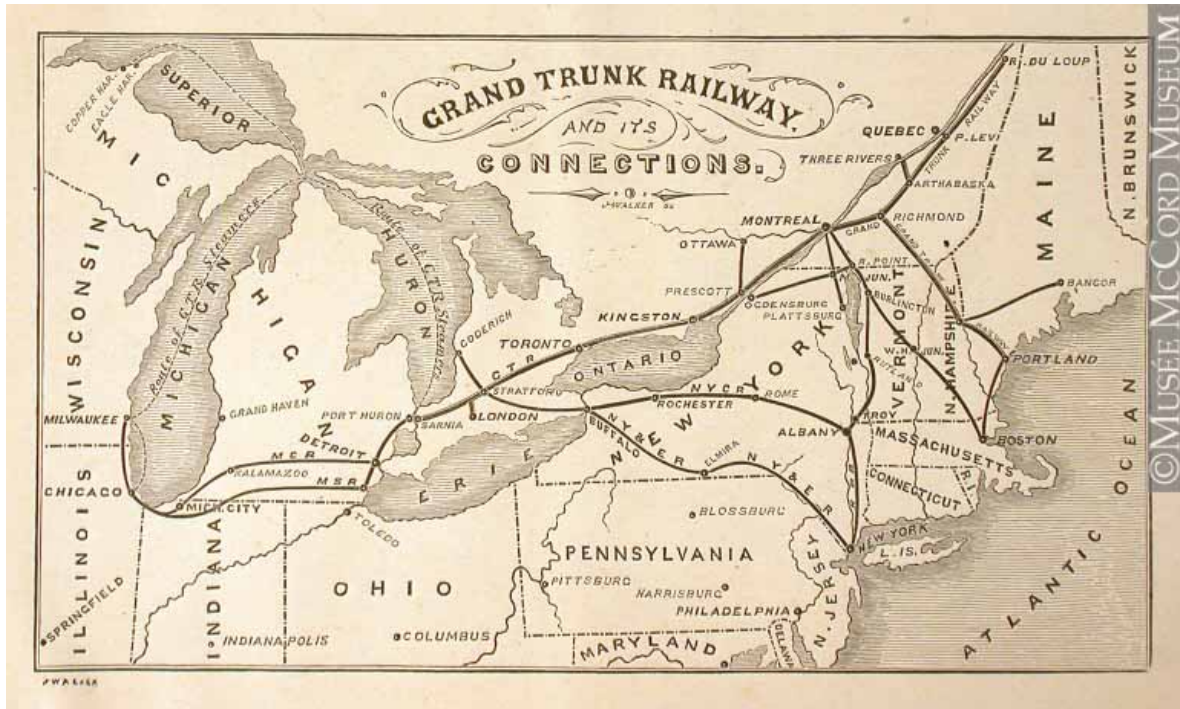


1860 – Le pont Victoria peu après son ouverture. Sa structure tubulaire initiale permettait uniquement le passage de trains.
Source : Musée McCord, peintures, estampes et dessins, S. Russell, M15934.1.

Il aura donc fallu sept ans, soit de 1853 à 1860, pour construire le système ferroviaire du Grand Trunk Railway, au sein duquel Montréal occupera une place prépondérante. Pendant la même période, d'autres compagnies contribuent également à l'implantation du réseau de voies ferrées canadien, mais aucune autre n'a l'ampleur du GTR. Comme l'écrivent Greenlaw et Lauzon, « À la fin des années 1850, on a 2065 milles de voies ferrées au Canada, dont 872 appartiennent au Grand Tronc. Le système ferroviaire ne cesse de s'élargir par la suite. »²⁷ Le Grand Tronc demeure cependant « le plus important chemin de fer du Canada pendant la plus grande partie du XIX^e siècle »²⁸.

²⁷ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, pp. 22-23.

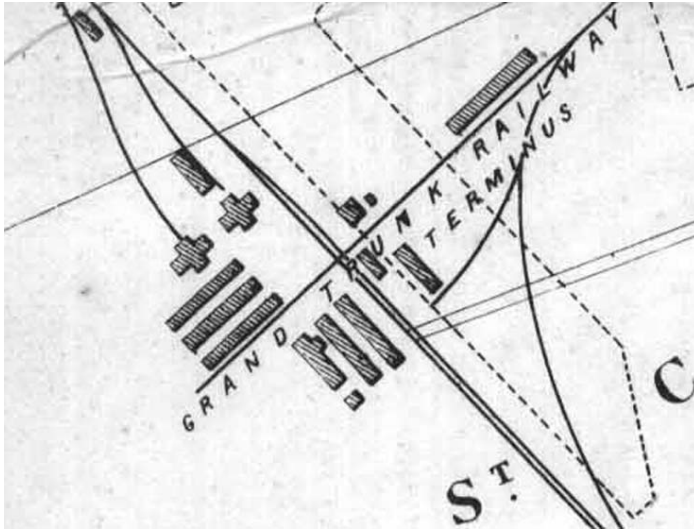
²⁸ REFORD, Alexander. *Au rythme du train, 1859-1970*. Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2002, p. 59.



1850-1885 – Les lignes de chemin de fer du Grand Trunk Railway et d'autres transporteurs ferroviaires affiliés forment un réseau s'étendant de Milwaukee à Rivière-du-Loup, en passant notamment par Detroit, Toronto et Montréal, et reliant les villes portuaires de la côte est américaine que sont New York, Boston et Portland.
Source : Musée McCord, Peintures, estampes et dessins, John Henry Walker, M930.50.1.72.

Évolution du site

Comme nous l'avons vu sur les plans urbains précédents, le cœur des ateliers ferroviaires est construit dès la fin des années 1850 mais on continue au cours des décennies suivantes d'améliorer et d'augmenter les installations sur le site. Dès le départ, les ateliers sont divisés en deux groupes, soit un groupe où sont concentrées les activités de fabrication des locomotives, où prédomine donc le travail du métal et l'autre groupe de bâtiments abrite les activités liées à la fabrication des wagons, davantage axées sur le travail du bois puisque les wagons sont alors principalement en bois. Ces deux groupes d'ateliers se distinguent sur les plans par leur orientation dominante différente : les ateliers des locomotives ont plutôt une orientation nord-sud, perpendiculaire aux voies ferrées, alors que les ateliers des wagons sont orientés est-ouest, dans le sens des voies, facilitant ainsi les entrées et sorties des wagons dans les ateliers.



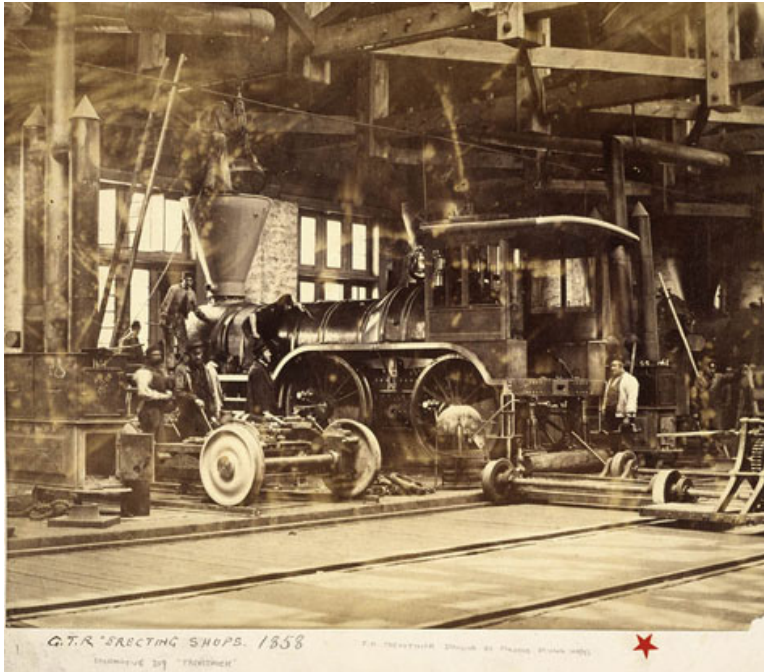
On voit déjà sur ce plan de 1859 que sont érigés deux groupes distincts d'ateliers, orientés perpendiculairement l'un par rapport à l'autre.

Source : BANQ, extrait de la carte de F.N. Boxer, *Map of the City of Montreal shewing the Victoria Bridge, the Mountain and proposed Boulevard and the different Dock Projects*, 1859.

Bien que les ateliers du GTR soient au départ de taille relativement modeste par rapport au développement qu'ils connaîtront par la suite, « Pour le Montréal de l'époque, ces gigantesques installations industrielles sont d'une ampleur jamais vue. On ne fait d'abord qu'y entretenir et réparer du matériel roulant fabriqué ailleurs, mais très vite on en produit sur place. En 1859, une première locomotive sort des "shops" »²⁹. Il s'agit du modèle appelé Trevithick, utilisé pour le train transportant le prince de Galles lors de sa visite à l'occasion de l'inauguration du pont Victoria. Elle est opérée par Frederick Henry Trevithick, premier surintendant des locomotives, dont le père construisait en 1804 la première locomotive au monde.³⁰

²⁹ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 26.

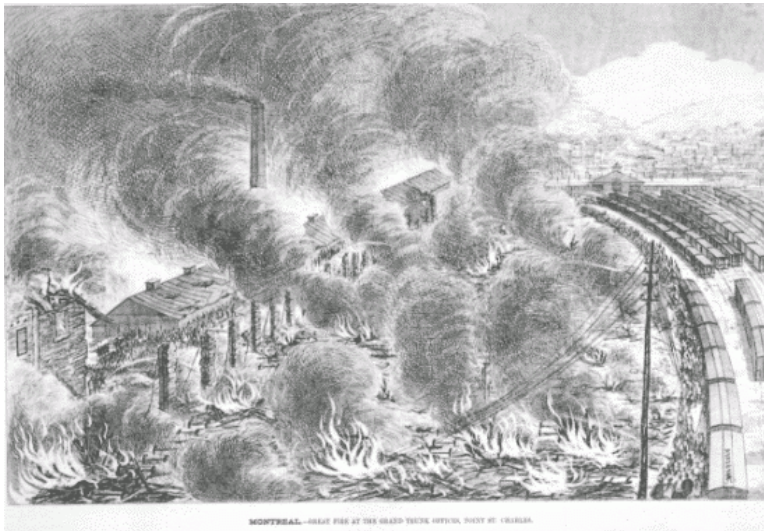
³⁰ REFORD, Alexander, *op. cit.*, p. 58.



1858 – Des ouvriers s'affairant à terminer la construction de la locomotive Trevithick aux ateliers de Pointe-Saint-Charles.

Source : BAC, a181359k-v5 (tirée des Archives photographiques Notman du Musée McCord).

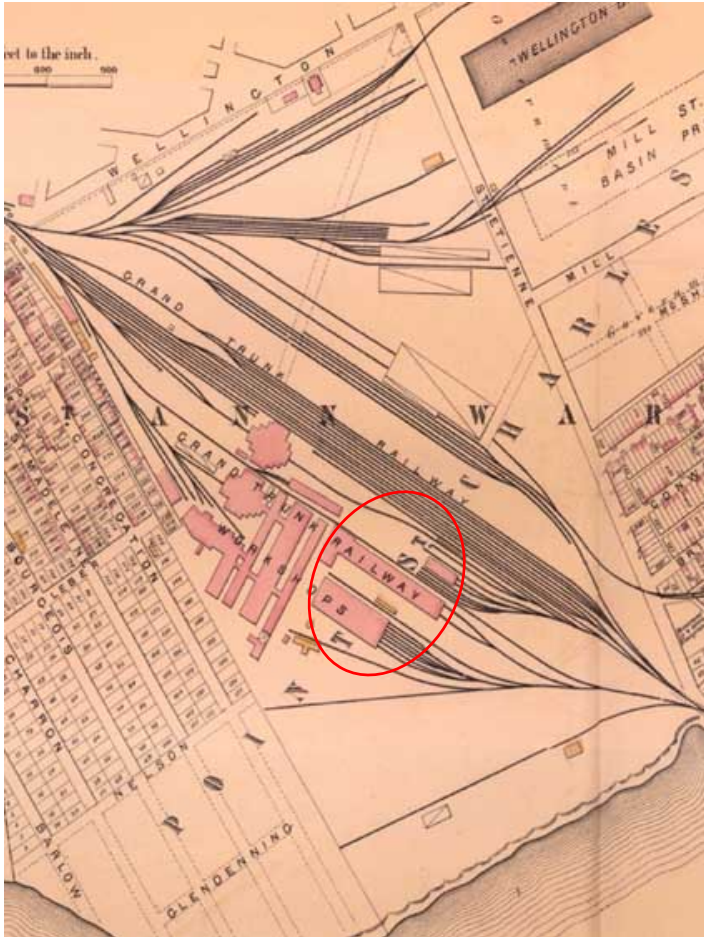
En 1875, un incendie détruit des bâtiments abritant les bureaux du GTR. L'entreprise reconstruit son siège social canadien en 1881 sur la rue Saint-Étienne (aujourd'hui Bridge), du côté nord du site de Pointe-Saint-Charles.³¹



1875 – On sait peu de choses concernant l'incendie ayant ravagé une partie des bâtiments du Grand Trunk à Pointe-Saint-Charles ; aucune description de l'incident n'accompagnait cette gravure parue dans un hebdomadaire de l'époque.

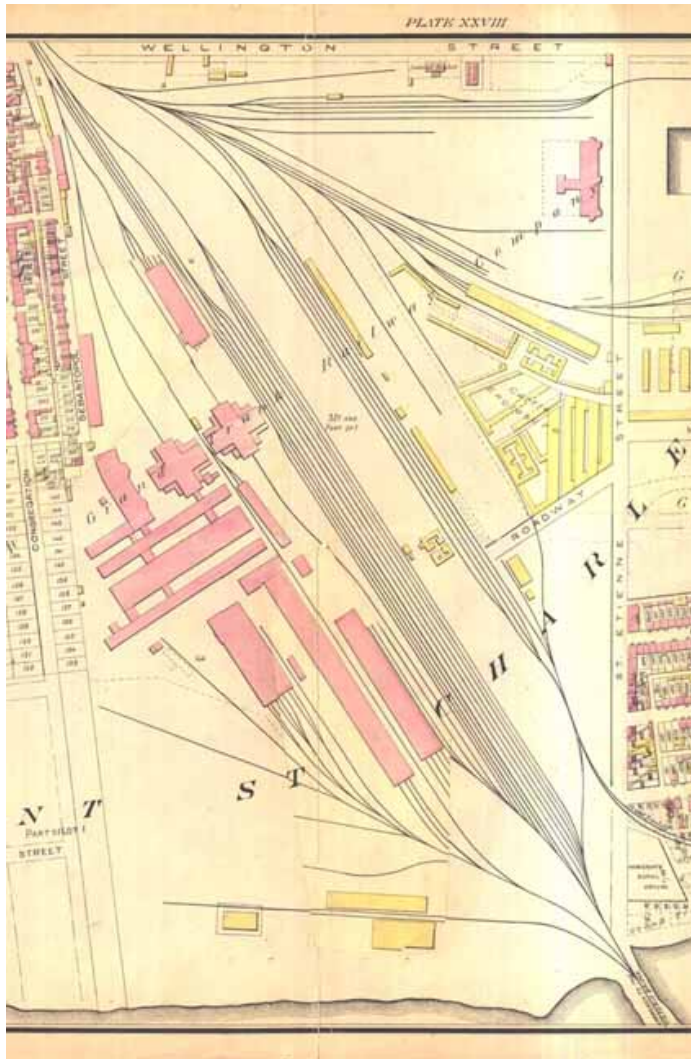
Source : BAnQ, *Canadian Illustrated News*, vol. XI, no. 12, 20 mars 1875, p. 180.

³¹ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 29.



1879 – Les bâtiments situés sur la partie centrale est du site sont différents de ceux qui figuraient sur le plan de 1859. On peut présumer que ce sont des nouvelles constructions, érigées en remplacement de celles ayant été détruites lors de l'incendie de 1875. Également, le rail qui traversait le site en son centre, perpendiculairement aux autres voies, n'apparaît plus sur ce plan, de même que le bâtiment qui bordait ce rail et qui servait, selon toute vraisemblance, de terminus pour les passagers, puisque cette fonction a été déplacée vers un autre site en 1864.

Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



1890 – Quelques bâtiments sont ajoutés ou agrandis sur le site du GTR, principalement dans sa partie nord, près de la rue Saint-Étienne. Il s'agit de structures en bois et d'enclos pour le bétail. On distingue entre autre le nouveau siège social de l'entreprise, sur la rue Saint-Étienne près de Wellington. Quelques bâtiments sont également ajoutés près du fleuve (en jaune au bas du plan).

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII.



1898 – La gare de triage du GTR à Pointe-Saint-Charles.

Source : Musée McCord, Archives photographiques Notman, Alfred Walter Roper, MP-1977.76.62.



1898 – Autre vue de la gare de triage, avec le mont Royal à l'arrière plan.

Source : Musée McCord, Archives photographiques Notman, Alfred Walter Roper, MP-1977.76.63.

En 1898, le GTR reconstruit une grande partie du pont Victoria, en ne conservant pratiquement que les piliers de la construction d'origine. On remplace alors la structure tubulaire par une structure ajourée et on ajoute une seconde voie ferrée. L'entreprise fait également ériger des silos à grains sur la Pointe des Moulins, près de l'embouchure du canal de Lachine, en plus d'un nouveau siège social désormais situé sur la rue McGill.³² Les ateliers demeurent cependant à Pointe-Saint-Charles

³² GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 29.

et vers 1899, un nouveau bâtiment administratif y est construit à l'entrée principale du site sur la rue Le Ber³³, malgré le déplacement du siège social au centre-ville.

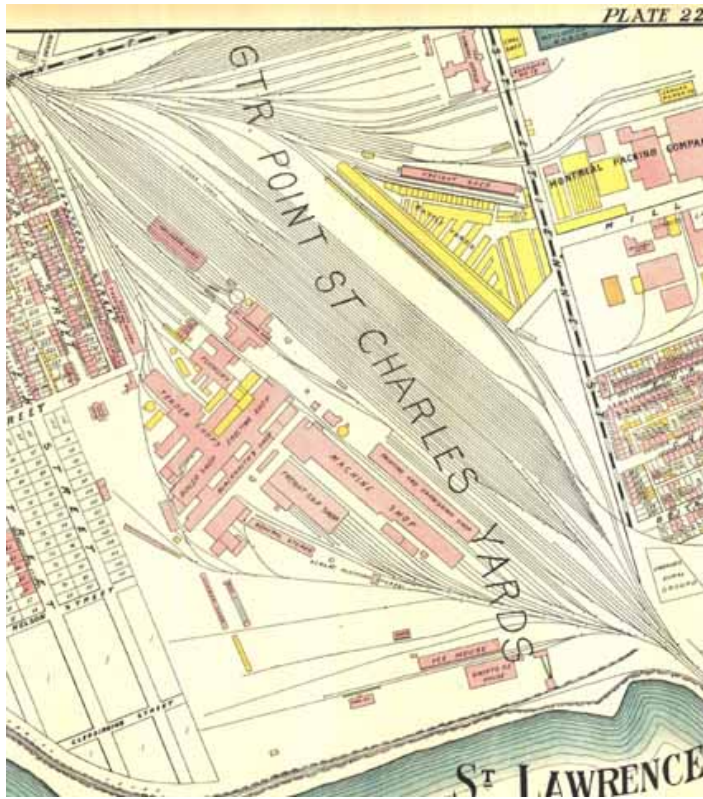


Vers 1900 – Les silos à grain du GTR sur la Pointe des Moulins, en bordure du fleuve.
Source : BAnQ, Collection de cartes postales, anonyme, sans date, CP 2997.



Vers 1900 – Le nouveau siège social du GTR sur la rue McGill.
Source : BAnQ, Collection de cartes postales, anonyme, sans date, CP 2671.

³³ Nous y reviendrons plus en détails dans une partie subséquente de notre rapport.



1907 – Le site demeure sans changement majeur entre 1890 et 1907. La section (en jaune) servant à garder le bétail est cependant davantage construite. On voit par ailleurs paraître sur ce plan une identification sommaire des fonctions des divers bâtiments composant les ateliers ferroviaires du GTR. Ainsi, on distingue au nord des voies ferrées traversant le site en oblique, une série de bâtiments en bois (en jaune sur le plan) abritant le bétail, ainsi qu'un hangar à marchandises. Du côté sud, on trouve les ateliers ferroviaires.

Source : BAnQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22.



1909 – Ce plan d'assurance incendie nous informe non seulement sur la fonction des bâtiments, mais fournit également d'autres détails comme les dimensions et les matériaux de ceux-ci grâce à l'emploi d'un code de couleurs. Ainsi, les bâtiments en gris sont des hangars et des manufactures en bois, ceux en rose ont des murs de brique pleins alors que ceux encadrés de rose n'ont qu'un revêtement de brique et les bâtiments bleus sont en pierre.

Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 46.



Freight Sheds, Montreal.

Vers 1910 – Des hangars à marchandises à la gare de triage de Pointe-Saint-Charles.
Source : Musée McCord, Archives photographiques Notman, Anonyme, MP-0000.1893.



Vers 1905 – D'autres hangars à marchandises du GTR, apparemment situés à l'angle de la rue Notre-Dame et du square Chaboillez.

Source : BAnQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, c05638.



6 décembre 1913 – On rapporte dans cet article paru dans le Daily Telegraph que le GTR vient de construire de nouveaux hangars à marchandises à l'angle des rues Wellington et Bridge à Pointe-Saint-Charles.

Source : BAnQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 8-170-b.

Pendant les premières décennies de son existence, le GTR se trouve souvent en sérieuse difficulté financière, position qui n'est pas aidée par la Première Guerre mondiale. Au terme du conflit, l'entreprise frôle la faillite et l'industrie ferroviaire canadienne en général bat de l'aile. Afin de tenter de sauver la situation, le gouvernement fédéral décide de se porter acquéreur du GTR et achète d'autres compagnies ferroviaires également. En fusionnant ces entreprises de tailles diverses, il crée ainsi le Canadien National. Le processus de transfert de propriété est complexe et s'échelonne de 1919 à 1921. Ce n'est cependant qu'en 1923 que le CN prend véritablement les rênes de l'ensemble des entreprises fusionnées, dont le GTR constitue un élément clé. C'est d'ailleurs dans l'immeuble administratif que le GTR avait fait construire sur la rue McGill à Montréal que le CN établit son nouveau siège social.³⁴

Les ateliers de Pointe-Saint-Charles continuent de jouer un rôle prépondérant dans le nouveau grand réseau de chemin de fer formé par la création du CN. Cependant, les anciennes installations ne répondent plus aux besoins de l'entreprise et des travaux de modernisation majeurs s'imposent. En fait, le CN amorce vers 1925-26 un vaste projet qui entraînera la reconstruction quasi totale du site et s'achèvera au début des années 1930.³⁵



1929 – Extrait d'une photographie aérienne du site pendant son réaménagement par le Canadien National. À l'époque, il est toujours délimité par les rues Wellington à l'ouest et Bridge au nord. On y aperçoit le long hangar construit sur la rue Wellington quelques années auparavant ainsi que l'immense atelier des locomotives venant tout juste d'être érigé, au bas de la photo. Plus de 1100 personnes y seront employées au début des années 1930.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85, échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).

³⁴ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 104.

³⁵ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, pp. 104 et 117.



1949 – Le site a subi des modifications majeures suite à son acquisition par le CN. Sur ce plan, on voit que les ateliers ont presque complètement été reconstruits.
Source : BANQ, Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.



1950 – Extrait d'une photographie aérienne où l'on aperçoit, au bas, le remblai effectué dans le fleuve et l'ajout d'une cour de triage. Les voies ferrées menant au pont Victoria et traversant le site parallèlement à la rue Wellington ont été considérablement modifiées. Aussi, plusieurs des bâtiments qui figuraient sur la photographie de 1929 ont été démolis et remplacés par de nouvelles constructions.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45, échelle 1:10 000.



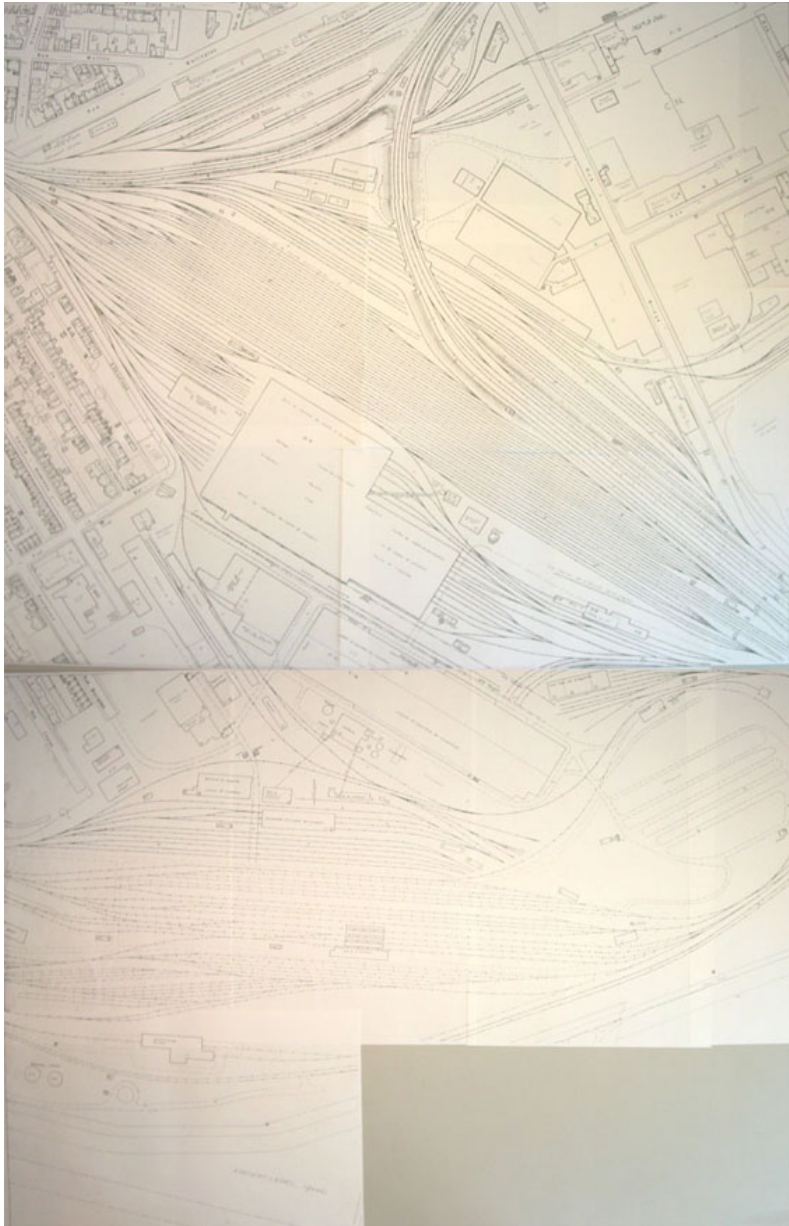
1965 – Extrait d'une photographie aérienne montrant le site ayant subi peu de changements par rapport à la photographie de 1950.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965, échelle 1:6000.



1980 – Sur cet extrait de photographie aérienne, on constate à nouveau que le site n'a pas connu de modifications importantes depuis plusieurs décennies.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A25454, photo 72, 1:25000



1990 – On ne remarque pas sur ce plan de changement majeur sur le site.
Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).



2002 – Extrait d'orthophotographies montrant le site plus ou moins dans son état actuel, quelques bâtiments secondaires ayant été démolis depuis.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage).

La main-d'œuvre du GTR

Pendant les premières années d'opération des ateliers de Pointe-Saint-Charles, quelques centaines d'ouvriers y sont employés. Par la suite, la croissance des activités de l'entreprise est telle que les effectifs sont presque doublés à chaque décennie, passant de 452 en 1861 à 790 en 1871, puis à 1564 en 1882. Leur nombre demeure ensuite relativement stable jusqu'au début du 20^e siècle.³⁶ Les ateliers constituent pendant cette période le plus important employeur de Pointe-Saint-Charles.³⁷ Comme c'est alors le cas dans la plupart des grandes industries montréalaises, la majorité des ouvriers spécialisés sont d'abord anglophones.³⁸

³⁶ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 29.

³⁷ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 31.

³⁸ HOSKINS, Ralph F.H., *op. cit.*, pp. 33-34.

Deux départements principaux constituent les ateliers : celui des locomotives et celui des wagons. Au sein du premier, qui emploie deux fois plus d'hommes que le second, on trouve des métiers spécialisés relatifs au travail du métal, telles que les forgerons, les chaudronniers, les machinistes et autres, aidés par des assistants et des ouvriers. Pendant très longtemps, les anglophones sont largement majoritaires dans ce département, notamment dans les métiers spécialisés.³⁹ Au département des wagons, où l'on travaille davantage le bois, les principaux corps de métier sont les menuisiers, les peintres et les ouvriers. Si les anglophones y sont également plus nombreux que les francophones jusqu'à la fin du 19^e siècle, la situation tend progressivement à s'inverser, notamment parmi les menuisiers. Cette spécialité disparaîtra cependant dans les années 1930, lorsque les wagons de bois seront remplacés par des wagons d'acier.⁴⁰ Par ailleurs, la fonction de peintre a quant à elle été largement dominée par les francophones de même que celle de mouleur, un métier faisant partie de la fonderie à compter du milieu des années 1880.⁴¹

La répartition des emplois, notamment au sein des postes non spécialisés, a tendance à être considérablement modifiée à partir du début du 20^e siècle par l'arrivée massive de travailleurs immigrants de l'Europe Centrale et de l'Est, tel que le rapportent Greenlaw et Lauzon :

« En 1902, dans les vingt-cinq métiers les plus courants des ateliers, seulement 4 % des hommes ont des noms dont la consonnance n'est ni anglaise ni française. Cette proportion passe à 14 % en 1910 puis à 23 % en 1917. Ces hommes, d'origine polonaise, ukrainienne, italienne, forment cette année-là un tiers des effectifs parmi les journaliers du département des wagons. Ils y représentent 18 % des menuisiers. Ils ne font cependant pas d'entrée importante dans les métiers spécialisés du métal, ni dans certains autres métiers très typés, comme chez les peintres, massivement francophones. »⁴²

Le GTR ne se contente pas d'embaucher des employés qualifiés, elle s'assure aussi qu'ils reçoivent une formation adéquate en leur apprenant notamment la manipulation des machines et le dessin technique. L'entreprise accorde une telle importance à l'apprentissage des métiers qu'elle va jusqu'à envisager la construction d'une école sur le site des ateliers, projet qui sera finalement mis de côté.⁴³ Voici ce qu'on rapporte dans un ouvrage paru en 1864 : « The Company believe that the best informed man is the best mechanic, and the Company are right. Acting up to this principle, they have established a library and reading-room, in a building on a line with the erecting shop already mentioned. [...] Two bands – a fife and drum and a brass band – meet for practice in this reading-room. »⁴⁴

En effet, les loisirs des employés sont également pris en charge par le GTR qui, en plus de faire ériger un YMCA comportant notamment une salle de lecture, aménage un terrain de sport voisin des ateliers. Baptisé Alexandria Park, les employés peuvent y pratiquer divers sports d'équipe. Il existe même un regroupement de sportifs au sein de l'entreprise, la Grand Trunk Athletic Association.⁴⁵ Le GTR possède également son propre club nautique, situé non loin des ateliers. Enfin, des activités sont organisées de façon ponctuelle par la compagnie pour les employés et leur famille, comme les compétitions de pompiers ou les courses de canot.

³⁹ HOSKINS, Ralph F.H., *idem.*, p. 202.

⁴⁰ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, p. 118.

⁴¹ HOSKINS, Ralph F.H., *op. cit.*, p. 203.

⁴² GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, pp. 101-102.

⁴³ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 102.

⁴⁴ *Montreal business sketches with a description of the city of Montreal : its public buildings and places of interest, and the Grand Trunk works at Point St. Charles, Victoria Bridge etc., etc.* / prepared and published by the Canada Railway Advertising Company. Montreal?, 1864, p. 223.

⁴⁵ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *idem.*, p. 103.



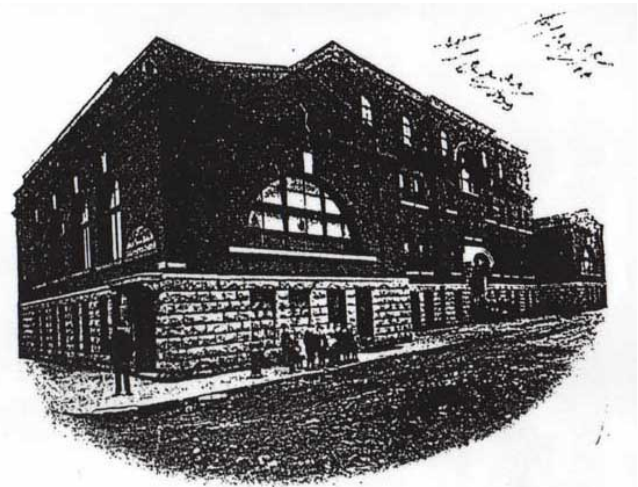
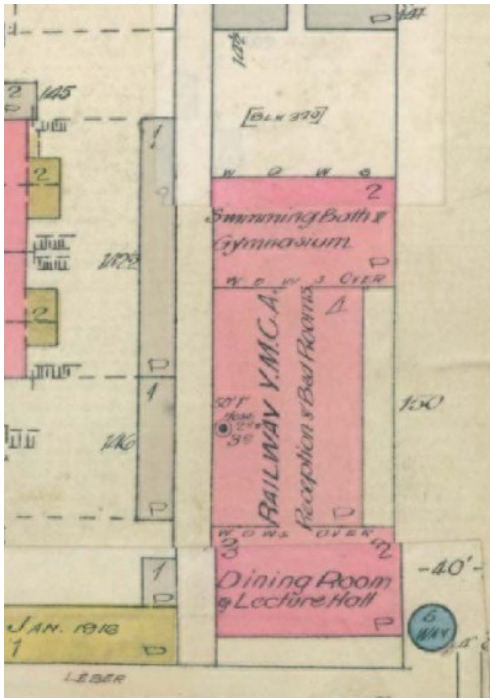
1907 – Une compétition a lieu entre les pompiers de la brigade du Grand Trunk à Pointe-Saint-Charles. La seule présence d'une telle brigade au sein même du complexe ferroviaire, tout comme celle d'une station de police, d'un YMCA, d'un club nautique et d'autres services encore, démontre à quel point ce complexe est structuré et organisé presque comme une ville en soi.

Source : BANQ, collection Michel-Bazinet, 24-2-b.



Vers 1910 – Le club nautique du Grand Trunk se trouvait en bordure du fleuve Saint-Laurent, juste à l'est de la rue Wellington à côté de l'embouchure du canal de l'aqueduc délimitant Pointe-Saint-Charles et Verdun, soit près de l'actuel croisement de la rue Wellington et de l'autoroute 15. Un important remblai a depuis été effectué, éloignant le fleuve de cet emplacement.

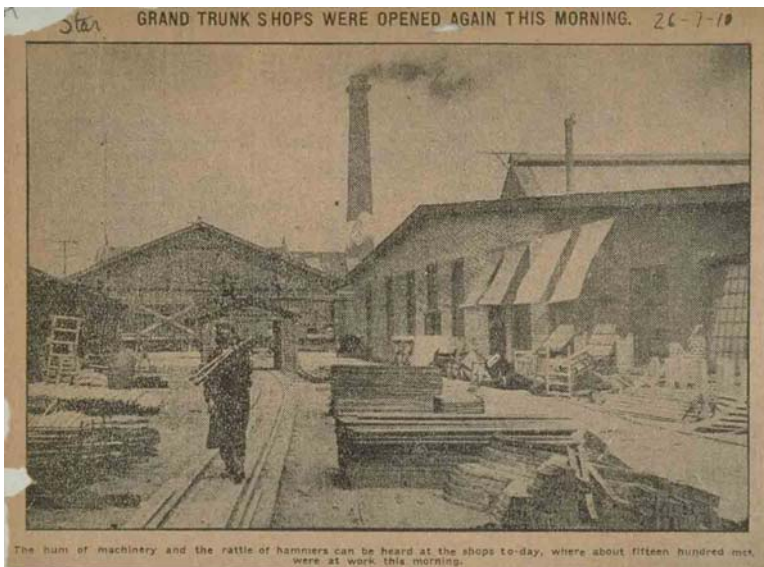
Source : Musée McCord, Archives photographiques Notman, MP-0000.879.8.



RAILROAD BRANCH

1909 – À l'angle des rues Sébastopol et Le Ber, face aux ateliers ferroviaires, se trouve le Y.M.C.A. des employés du GTR (construit vers 1904 et maintenant démoli), comprenant notamment une salle de réception, une salle de conférence, une piscine, un gymnase et des chambres à coucher.

Sources : Plan – BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 45
Photographie – Archives du YMCA, s.d.



26 juillet 1910 – Coupure de presse montrant les ateliers de réparation du GTR à Pointe-Saint-Charles, où l'on dénombre à l'époque environ 1500 travailleurs.

Source : BAnQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, 8-170-a.

2.3 Valeur architecturale

2.3.1 Degré d'authenticité

Le site a connu de très nombreuses modifications depuis les débuts de son existence. Sa configuration et son étendue ne sont pas exactement les mêmes qu'au départ, notamment en raison du remblai effectué dans le fleuve Saint-Laurent ayant permis l'agrandissement du site. Il ne reste aujourd'hui aucun bâtiment remontant à l'époque de la construction initiale, en partie à cause de l'incendie mais surtout parce qu'ils ont pratiquement tous été remplacés vers 1929, suite à l'acquisition du site par le Canadien National. Il va sans dire que ces modifications sont irréversibles.

L'aménagement actuel des nombreuses voies ferrées parcourant le site n'est pas non plus celui d'origine. Par contre, dans l'ensemble, les bâtiments présents aujourd'hui ont conservé leur volumétrie et leurs caractéristiques architecturales initiales.⁴⁶ De plus, une partie du site a toujours conservé son usage initial lié à l'entretien de véhicules ferroviaires, bien que d'autres fonctions se soient ajoutées au cours des dernières années, comme par exemple de l'entreposage. Par contre, au moment de notre visite, certains bâtiments n'étaient plus utilisés.

Dans son ensemble, le complexe industriel, au niveau du plan du site, de l'emplacement des bâtiments, de la qualité de son environnement et des bâtiments existants, possède un degré d'expression et d'authenticité élevé.

2.3.2 État physique

L'ensemble du site est généralement dans un état lui permettant encore de remplir ses fonctions. De façon générale, les bâtiments ont été maintenus en bon état et ont subi des modifications mineures, au gré des besoins changeants de l'entreprise. Dans plusieurs cas, des travaux de rénovation sont nécessaires, principalement sur les bâtiments qui ne sont plus utilisés. L'abandon de leur usage a visiblement entraîné un manque d'entretien et une accélération de leur dégradation. Nous reviendrons sur l'état physique de chacun des bâtiments individuellement dans les chapitres suivants.

2.3.3 Concepteur

Il n'y a pas de concepteur connu de l'ensemble du site.

2.3.4 Œuvre du concepteur

Non applicable.

2.3.5 Production courante

Dès son ouverture, l'ampleur du site du GTR à Pointe-Saint-Charles est telle qu'on compare sa taille à celle d'une ville, si l'on se fie aux propos rapportés dans un ouvrage de 1864 par un auteur racontant sa visite des installations :

⁴⁶ Nous aborderons plus en détails l'authenticité de chacun des bâtiments lors de leur étude individuelle, dans les parties subséquentes de notre rapport.

« There are not a few places on this continent, rejoicing in the appellation of “cities”, which cover an area less than that occupied by the Grand Trunk buildings at Point St. Charles. As the stranger approaches, the first thing that attracts his attention is a series of rails running out into the fields a considerable distance from the entrance to the depôt. »⁴⁷

Selon l'information dont nous disposons, il semble qu'aucun autre site industriel du milieu du 19^e siècle n'ait eu l'ampleur de celui-ci, à Montréal et peut-être même au Canada. Ce ne sont peut-être pas tant les bâtiments s'y trouvant qui étaient exceptionnellement impressionnants architecturalement parlant, mais plutôt l'aspect grandiose et emballant du projet du Grand Trunk. Bien entendu, les bâtiments d'origine sont tous disparus depuis longtemps, ce qui limite grandement notre évaluation de ceux-ci. De toute manière, l'objectif de notre étude est plutôt d'évaluer les bâtiments se trouvant présentement sur le site. Néanmoins, il est intéressant de se rappeler tout le contexte dans lequel a eu lieu le projet d'origine afin d'en saisir l'importance. La construction des ateliers-terminus de Pointe-Saint-Charles et du pont Victoria incarnait de façon concrète ce projet d'envergure nationale et ancrait ses racines en territoire montréalais. L'auteur, dont l'identité est inconnue, poursuit d'ailleurs ainsi le récit de sa visite, dans lequel on perçoit son étonnement :

« Before arriving at the depot, the visitor perceives three immense sheds, to his right; [...] The depôt, itself, runs parallel with the Victoria Bridge. It is built of brick, and is a long and very commodious structure. It contains the ticket office, ladies' and gentlemen's waiting rooms, refreshment saloon, offices for the employés of the Company, etc. On the outside of the depôt there is a stair-case, leading to a bridge, which is a considerable height above the railway track, conducts to the Manager's office, and to all the offices [...]. »⁴⁸

D'un point de vue technologique, les installations et la machinerie que l'on trouvait sur le site à l'époque de sa construction initiale étaient certainement à la fine pointe des dernières innovations. L'expertise ferroviaire importée d'Angleterre pour construire le chemin de fer et le pont Victoria avait certes déjà fait ses preuves ailleurs, mais était plutôt nouvelle en terre canadienne. En ce tout début de révolution industrielle à Montréal, la machinerie permettant un certain niveau de mécanisation du travail, notamment celui de l'acier, faisait à l'époque son entrée dans les industries et les ateliers du GTR sont l'une des premières à l'avoir incorporée de façon aussi extensive dans son mode de production. De plus, les bâtiments devaient adopter des volumétries singulières pour pouvoir abriter les installations gigantesques qu'imposait la nature du travail effectué, comme par exemple les ponts roulants permettant de lever et transporter les locomotives à l'intérieur des ateliers. Voici encore quelques extraits décrivant les installations et la machinerie :

« Running transversely with the buildings just described, is a capacious cut-stone structure known as the erecting shop, and sometimes spoken of as the “hospital”. To this place the locomotives in want of repair are conveyed, and to each there is assigned a separate pit or “ward”. The pits run along each side of the shops and number no fewer than 45 in all; [...].
The first thing that attracts attention are four immense screws supported on beam-work, about thirty feet from the ground, and employed for the purpose of lifting the locomotives bodily off their wheels. [...] Another singular machine in this shop is what is known as a “steam-traveller”, which takes a locomotive from one end of the shop to the other [...]. On leaving the erecting shop, we enter the turning and machine shop. Here there would seem to be a machine for every purpose which iron can be made to serve. »⁴⁹

Lorsque le Canadien National est devenu propriétaire du site dans les années 1920, les dirigeants ont senti un besoin de moderniser les installations, certainement en vue d'intégrer les plus récentes technologies et d'améliorer la productivité afin d'accroître la rentabilité de l'entreprise. N'ayant pas visité d'autres ateliers ferroviaires de nature similaire, il nous est difficile de poser un jugement

⁴⁷ *Montreal business sketches with a description of the city of Montreal : its public buildings and places of interest, and the Grand Trunk works at Point St. Charles, Victoria Bridge etc., etc., op. cit.*, p. 213.

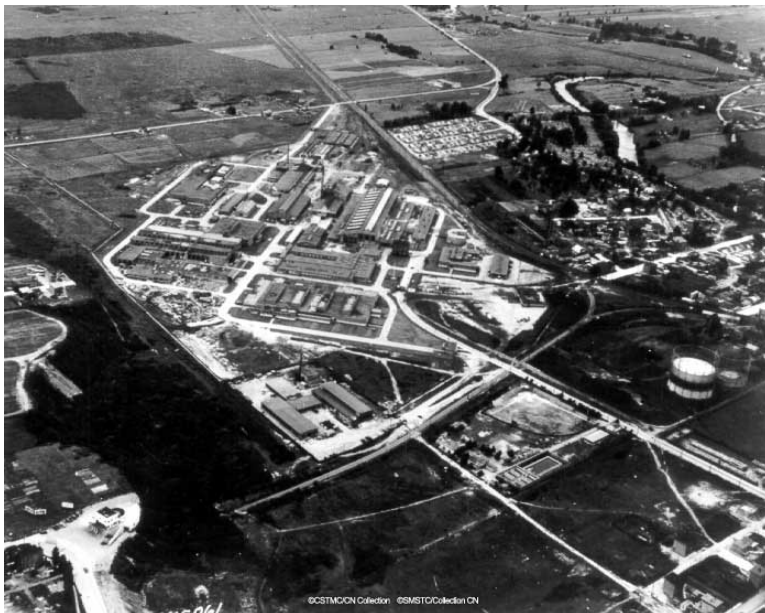
⁴⁸ *Idem.*, pp. 213-214.

⁴⁹ *Idem.*, pp. 218-219.

comparatif sur la valeur architecturale formelle, fonctionnelle et constructive des ateliers de Pointe-Saint-Charles. De plus, les autres ateliers ferroviaires du CN n'ont pas été construits à la même époque et n'ont pas nécessairement non plus constitué des reconstruction de sites déjà existants. Nos recherches nous ont permis de repérer quelques photographies d'autres sites d'ateliers ferroviaires, mais nous ne possédons pas davantage d'information sur ces derniers.



Ateliers de réparation de Transcona au Manitoba.
Source : Canadien National, CN-003406, sans date.



Ateliers ferroviaires de Saint-Malo.
Source : Canadien National, CN-004362, 1946.

2.4 Valeur contextuelle

2.4.1 Aménagement du terrain

Ce critère d'évaluation est difficilement applicable au site étudié, qui est de nature industrielle et n'a jamais comporté d'aménagements paysagers. L'aménagement du site est de nature strictement fonctionnelle et fait partie intégrante des installations mécaniques et ferroviaires. D'ailleurs, les parties ne comportant pas de bâtiments sont dans une large part couvertes de voies ferrées.

2.4.2 Cadre environnant

Il est certain que l'implantation des ateliers du GTR ainsi que de plusieurs grandes industries le long du canal de Lachine a eu un impact majeur sur le développement des quartiers adjacents, notamment celui de Pointe-Saint-Charles, qui se trouve justement positionné entre le canal et les ateliers ferroviaires. Ainsi, à compter des années 1850, la vente successive de parcelles de terres, notamment par les sœurs de la Congrégation Notre-Dame, donne lieu au lotissement des terrains et à la construction de rues bordées de logements résidentiels destinés à loger les familles des ouvriers. Une large part de travailleurs du GTR habiteront dans le quartier, pouvant ainsi se rendre à pied au boulot. Plus tard, le réseau montréalais de tramway, en fonction dès 1861, permettra à plusieurs employés vivant dans des quartiers périphériques de se déplacer aisément entre les ateliers ferroviaires et leur domicile.

Parmi les premières rues ouvertes à Pointe-Saint-Charles, la rue Sébastopol, longeant le site du GTR au sud, accueille une des premières rangées de maisons du quartier. Cette rangée, baptisée « Sebastopol Row », est construite pour le GTR en 1856-1857 par la compagnie britannique Peto, Brassey, Jackson & Betts, chargée de la construction du Grand Tronc et du pont Victoria, pour y loger des travailleurs spécialisés en chemin de fer qu'elle a fait venir de Grande-Bretagne. La rangée articulée selon le modèle des « terraced flats » (logements en terrasse) que l'on trouvait dans les villes industrielles anglaises⁵⁰, se compose de vingt-quatre logements agencés en six quadruplex et comprend en son centre une maison de chambres.⁵¹ Cette dernière ainsi que la moitié des quadruplex ont été démolis mais ceux qui demeurent encore debout comptent aujourd'hui parmi les plus anciens logements du secteur et constituent l'un des derniers vestiges des installations d'origine du GTR à Pointe-Saint-Charles.

⁵⁰ McGill University, Blackader-Lauterman Library of Architecture and Art, Digital Library, *Industrial architecture of Montreal*, « Pointe-Saint-Charles » [en ligne], <<http://digital.library.mcgill.ca/industrial/ptstcharles.html>> (consulté le 2 octobre 2008).

⁵¹ GREENLAW, Jane et Gilles LAUZON, *op. cit.*, pp. 26-27.

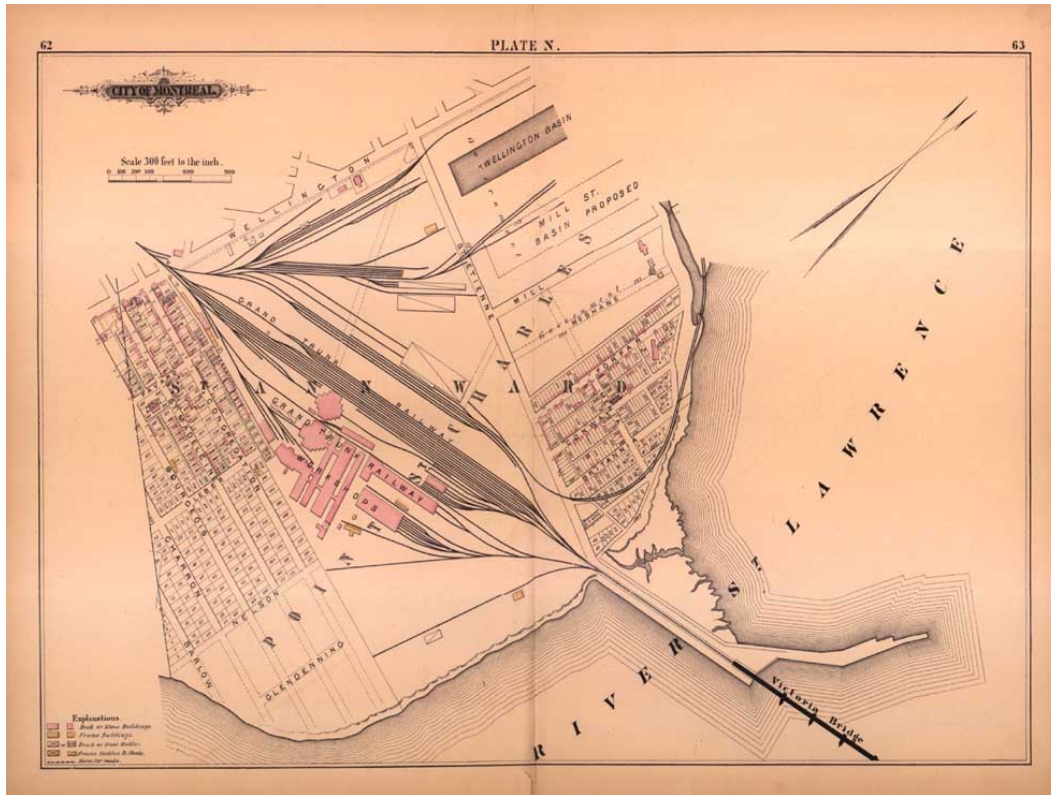


La moitié restante de Sebastopol Row, rénovée à la fin des années 1990. Sur la façade latérale, une murale commémore la présence du GTR.

Source : McGill University, Blackader-Lauterman Library of Architecture and Art, Digital Library, *Industrial architecture of Montreal, « Pointe-Saint-Charles »* [en ligne], <<http://digital.library.mcgill.ca/industrial/ptstcharles.html>>.

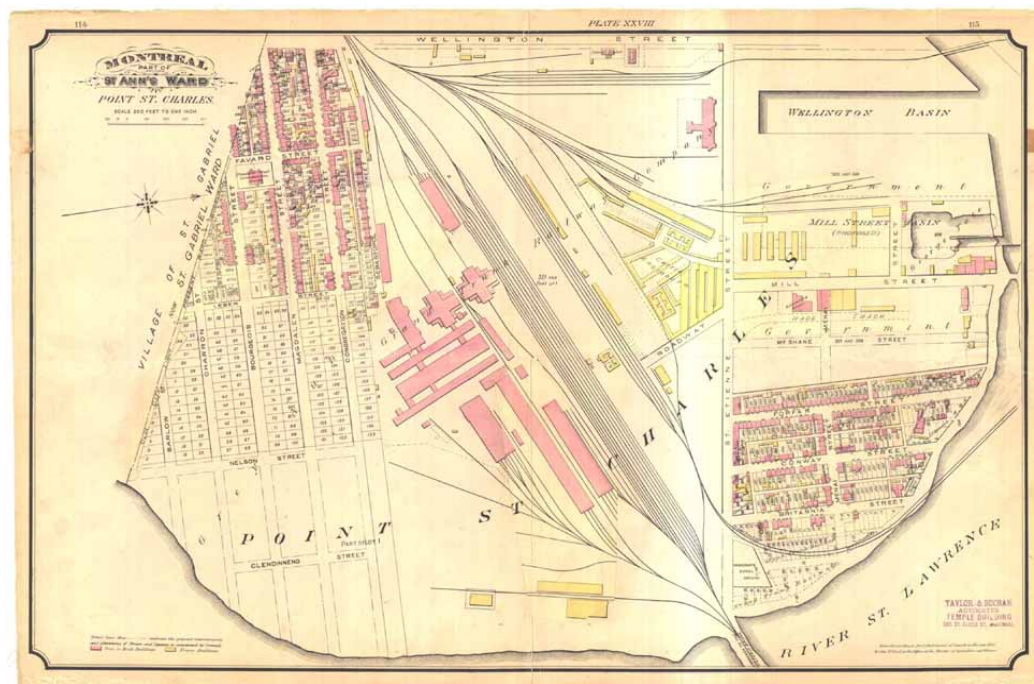
Peu à peu, d'autres rues sont aménagées au sud de Sébastopol, entre les ateliers du GTR et la ferme Saint-Gabriel des sœurs de la Congrégation Notre-Dame. Ainsi, on érigea au cours d'un siècle entier sur ce territoire relativement petit, des logements ouvriers qui reflèteront plus ou moins toute l'évolution de ce type d'habitation que l'on retrouve dans les divers quartiers populaires de Montréal. C'est d'ailleurs ce si vaste échantillonnage de la typologie, regroupé dans un territoire aussi restreint, qui confère au secteur sa particularité par rapport aux autres quartiers montréalais d'origine ouvrière, qui sont habituellement plus homogène parce que construits dans un période plus courte.

Dans les premiers îlots se trouvant au sud des installations du GTR, le développement résidentiel se fera essentiellement entre les rues Wellington et Le Ber. Bien que les terres à l'est de la rue Le Ber appartenant aux Sœurs Grises aient été subdivisées et leur lotissement planifié jusqu'aux berges du fleuve, tel qu'on peut l'observer sur les plans urbains de 1879 et de 1890, la construction d'habitations n'y aura lieu que sur quelques lots. Un hôpital pour patients souffrant de maladies contagieuses y prendra place pendant un certain temps et, éventuellement, le Canadien National y aménagera d'autres installations ferroviaires. Le fait que ces terres aient été sujettes aux inondations jusqu'à ce qu'une levée de terre soit aménagée en bordure du fleuve au tournant du 20^e siècle est peut-être un des facteurs y ayant empêché la construction résidentielle. Par ailleurs, la localisation de ces terres aux confins du quartier, littéralement à l'extrémité de la « pointe » Saint-Charles où elles se trouvaient à toute fin pratique enclavées par le fleuve et par les gigantesques ateliers ferroviaires, ne rendait probablement pas ce secteur des plus attrayant.



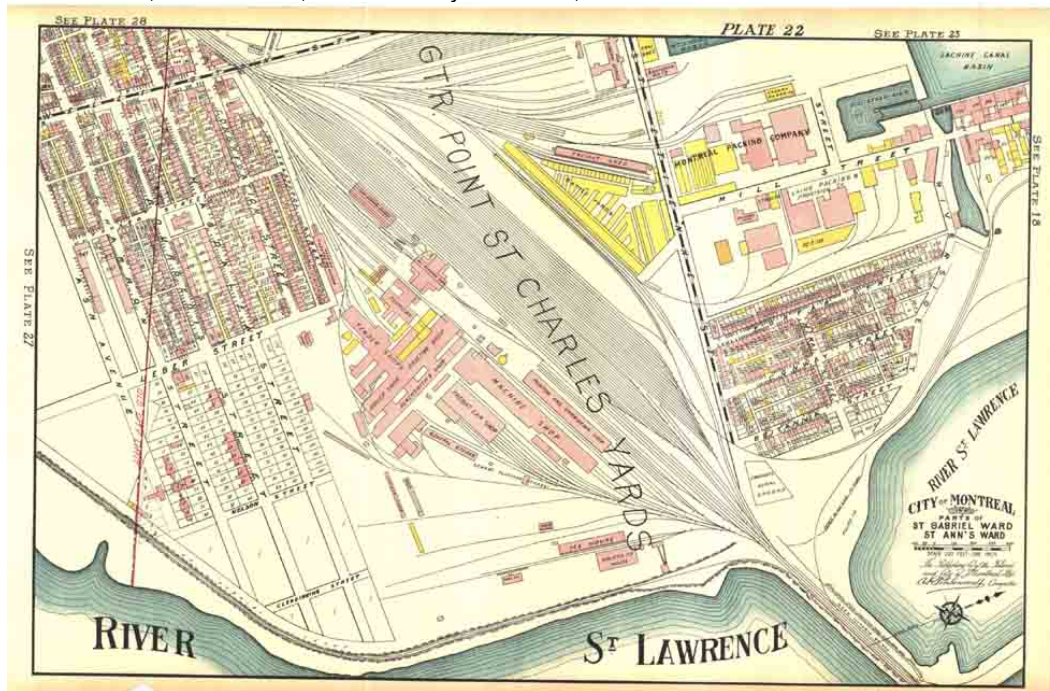
1879 – Le développement urbain s'intensifie de part et d'autre des installations du GTR qui elles, se sont également davantage étoffées.

Source : BANQ, Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N.



1890 – Au nord du site, de l'autre côté de cette rue, le secteur Victoriatown est densément construit alors qu'au sud, le développement résidentiel est presque complété seulement à l'ouest de la rue Le Ber. À l'est de celle-ci, les terres sont loties et d'autres lotissements sont projetés jusqu'au fleuve.

Source : BANQ, Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII.



1907 – Au bas à gauche, entre les rues Ash et Charron, se trouve à l'écart des résidences un hôpital accueillant des personnes atteintes de maladies contagieuses. Il n'y aura cependant pratiquement plus de construction dans ce secteur après celle des bâtiments figurant déjà sur ce plan. On remarque enfin qu'une levée de terre a été aménagée le long du fleuve afin d'empêcher la crue des eaux de causer des inondations. Source : BANQ, A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22.

Au cours du 20^e siècle, peu de changements importants ont eu lieu dans le secteur résidentiel se trouvant au sud des ateliers ferroviaires, contribuant ainsi à maintenir la relation physique et historique entre le site industriel et son environnement. La situation est différente sur le côté nord du site, soit aux abords de la rue Bridge, ainsi que sur les côtés est (fleuve Saint-Laurent) et ouest (rue Wellington), mais le périmètre actuel du site faisant l'objet de notre étude ne s'étend pas jusque-là.

2.4.3 Point d'intérêt

Le site ne bénéficie pas d'une position surélevée par rapport à son environnement et ne comporte pas non plus de bâtiments en hauteur, ce qui ne confère pas une fonction de point de repère pour quiconque circule dans la ville, ni même dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Par contre, son côté nord-est est facilement visible à partir de l'autoroute Bonaventure (A-20) et du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles qui la borde ou encore à partir de la rue Bridge et du pont Victoria. De ces lieux, on comprend facilement qu'il se trouve encore dans ce secteur d'importantes installations industrielles, fonction qui semble largement prédominer sur la fonction résidentielle, presque invisible au loin derrière la cour de triage. Plusieurs autres bâtiments industriels présents dans les environs contribuent aussi à renforcer cette impression.

Cela dit, outre sa visibilité physique, le site des ateliers ferroviaires possède une forte notoriété établie de très longue date. Parmi la population de Montréal et des environs, on peut présumer sans grand risque de se tromper que cette notoriété surpasse celle du quartier Pointe-Saint-Charles et aide même à localiser ce dernier.

2.5 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

L'implantation des ateliers du GTR à Pointe-Saint-Charles a eu un impact direct et majeur sur les employés et leurs familles en leur apportant un revenu, mais aussi sur les employés des fournisseurs du GTR pour qui la compagnie de chemin de fer représentait un client important et lucratif. En fait, force est de constater que le GTR a eu un impact sur le développement de Montréal et du Québec tout entier.

La présence de l'imposant site de Pointe-Saint-Charles laisse aujourd'hui des indices tangibles permettant à l'observateur d'imaginer qu'il fut un temps où ce lieu devait fourmiller de centaines de travailleurs s'affairant à travers le bruit des trains, de la machinerie et des outils. Toutefois, le calme relatif qui règne aujourd'hui sur les lieux et la méconnaissance de celui-ci par le public, qui n'est aidée par aucune forme de communication sur l'histoire du site, donne à ce dernier, dans une certaine mesure, un aspect de village-fantôme. Le volet interprétatif constituerait ici un élément clé dans la réappropriation du site par la population, qui n'y a pratiquement plus accès depuis le déplacement de la gare de passagers.

Valeur architecturale

Il ne reste plus sur le site d'installations datant de la période de construction initiale, soit les années 1850. La plupart des bâtiments actuels ont été érigés vers 1929 par le Canadien National. Il n'en demeure pas moins que de façon générale, ces bâtiments revêtent un certain intérêt architectural, notamment au niveau de l'imposante volumétrie des bâtiments principaux. La plupart d'entre eux ont d'ailleurs conservé leurs caractéristiques architecturales d'origine et certains ont également conservé leur usage.

Valeur contextuelle

Un lien existait entre population locale et le site lorsqu'il constituait un lieu de travail pour de nombreux résidents du quartier; ce lien existe encore physiquement, mais du point de vue de la population locale, il est en partie rompu notamment par le fait que les résidents de Pointe-Saint-Charles ne travaillent plus aux ateliers.

La proximité originelle du fleuve n'existe plus depuis le remblai de la rive et la construction de l'autoroute Bonaventure et des édifices du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (l'ancien Technoparc). Bien que le site n'était pas accessible auparavant du côté du fleuve puisque aucune voie publique ne le contournait, la présence du Parc d'entreprises fait en partie « disparaître » le site, mais il demeure néanmoins visible entre les bâtiments à partir de l'autoroute. Son accessibilité demeure toutefois limitée : on ne circule jamais à ses abords à moins d'entrer dans le quartier Pointe-Saint-Charles, ce qui ne se produit pas par hasard, et de passer sur les rues Le Ber ou Sébastopol. Le site se trouve enclavé entre des voies de circulation autoroutières et des propriétés privées infranchissables, un peu comme l'est le quartier Pointe-Saint-Charles, et les deux bénéficieraient sans doute qu'on leur redonne accès en rétablissant des liens avec le tissu urbain environnant.

Le lien du site avec le pont Victoria, pourtant extrêmement important historiquement et physiquement grâce au chemin de fer, est désormais lui aussi difficilement perceptible, surtout depuis le redéveloppement du secteur de la rue Bridge et du côté nord du site des ateliers.

3. Évaluation de la valeur patrimoniale de la fonderie et atelier des patrons et de l'atelier des roues (bâtiment D)

3.1 Valeur documentaire

La valeur documentaire du bâtiment D⁵² comme une partie intégrante de l'ensemble du site est considérable en ce qui concerne le changement de fonctionnement et la diversité des activités et des fonctions du CN. De plus, l'expression architecturale, la construction et les qualités durables du bâtiment ont enrichi sa valeur documentaire.

3.1.1 Ancienneté

L'ancienneté du bâtiment D doit être considérée dans les deux contextes du bâtiment par lui-même, de façon indépendante, et aussi comme un des bâtiments d'un complexe industriel datant du 19^e siècle. Si nous considérons le bâtiment D par lui-même avec sa date de construction à partir de 1930, nous constatons qu'il s'agit d'un bâtiment qui a été en fonction pendant plus de 70 ans. Mais comme il constitue une partie intégrante et inséparable de complexe du GRT / CN, nous devons remonter à la date de première construction du GRT, soit le milieu des années 1850.

Le bâtiment D n'est pas très ancien en nombre d'années d'existence en comparaison avec d'autres bâtiments sur le site qui existent actuellement et encore moins en relation avec plusieurs bâtiments industriels dans ce secteur et dans le secteur du canal de Lachine. Mais considérant que la valeur d'ancienneté est une valeur relative et non absolue, nous devons prendre en compte les contributions de ce bâtiment à l'évolution du GTR et du CN, de même qu'aux autres entreprises et aussi le dans le contexte de l'industrialisation de Montréal. Dans les deux cas, nous pouvons sans réserve attacher une valeur d'ancienneté importante à ce bâtiment car l'ancienneté du GTR / CN serait compromise sans la contribution du bâtiment D, même si ce bâtiment n'est pas très ancien en soi.

3.1.2 Valeurs historiques

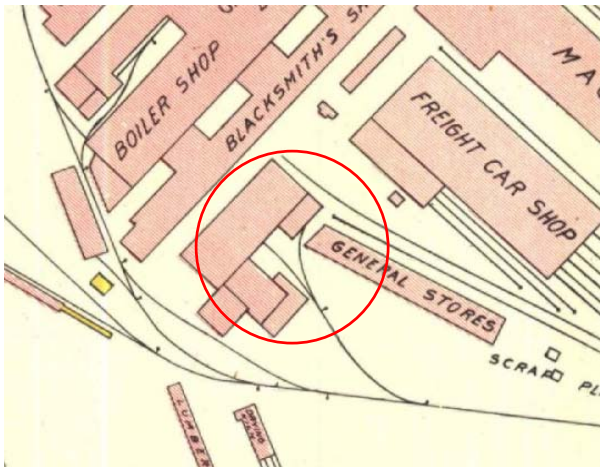
Le bâtiment que l'on désigne « bâtiment D » a été construit en quatre phases. Dans un premier temps, un bâtiment appelé « Foundry and Pattern Shop » était construit vers 1930 pour loger, comme son nom l'indique, les activités de fonderie ainsi que la production et l'entreposage des patrons. Ce bâtiment est composé de deux parties distinctes, une partie constituant le grand espace d'atelier de la fonderie avec une hauteur de plafond d'environ 50 pieds et la deuxième partie comportant trois étages, utilisée pour loger les petits ateliers comme « Air Break », « Tracing » et l'atelier d'électricité, les espace de bureaux et de formation ainsi que l'entreposage des patrons. D'après le plan A-30 daté de mars 1997, les fonctions comme « Tunnels Complex », « Maintenance », « Bearing Room » et « Credit Union » étaient à cette époque récente logées dans ce bâtiment.

Dans un deuxième temps, un second bâtiment constituant aujourd'hui la partie est du bâtiment D est érigé pour abriter le « Wheel Shop ». D'après les informations sur les dessins architecturaux, ce bâtiment a été construit vers 1947, pour loger les activités d'atelier de réfection des roues de wagons. Mais l'idée de cette construction était apparemment avancée bien avant, puisqu'on peut la voir figurer sur un plan de localisation daté de 1935.

⁵² Rappelons que ce chapitre porte sur l'étude de deux bâtiments anciennement appelés « Wheel Shop » (atelier des roues) et « Foundry & Pattern Shop » (fonderie et atelier des patrons), aujourd'hui réunis en un seul bâtiment identifié « bâtiment industriel existant D » sur le plan préliminaire du projet de développement du site réalisé par Daniel Arbour et Associés.

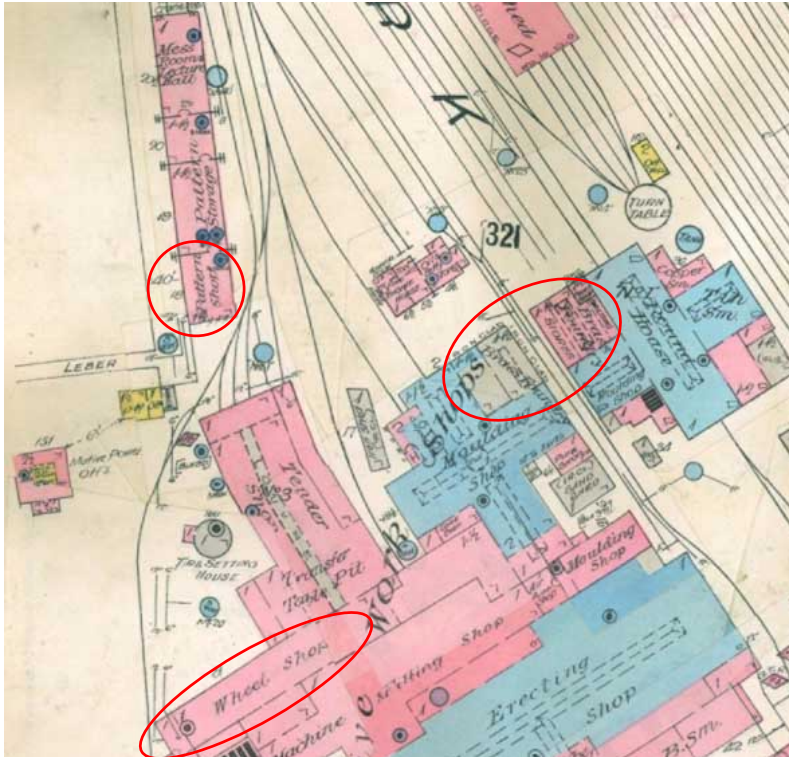
La troisième phase est la construction, d'après le dessin architectural que nous avons pu consulter, d'une aire d'entreposage des roues (« Wheel Storage Area »), soit un hangar ou « shed » comme on l'appelait couramment. Cet espace, de géométrie variable, se trouve devant le bâtiment d'atelier de réparation des roues, s'adossant à celui-ci du côté ouest. Cette partie commence à figurer sur les plans du site autour de 1960. L'enveloppe de ce bâtiment est faite de blocs de béton avec un revêtement extérieur d'aluminium.

Finalement, la quatrième et dernière phase de construction consiste simplement en une structure qui rattache ensemble les deux premiers bâtiments, la fonderie et atelier des patrons et l'atelier de réparation des roues. Ce dernier ajout est réalisé vers 1970.



1907 – Des bâtiments se trouvaient auparavant approximativement à l'emplacement actuel du bâtiments D (« Wheel Shop » et « Foundry and Pattern Shop »).

Source : BANQ, extrait du plan de A. R. Pineseault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22.



1909 – L'ancien emplacement des « Pattern Shop » (longeant la rue Sebastopol, à l'angle de la rue Le Ber), « Wheel Shop » et des fonderies, parmi les bâtiments formant le groupe d'ateliers des locomotives. Le futur « Wheel Shop » sera éventuellement construit presque au même emplacement que l'ancien.
Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 46.

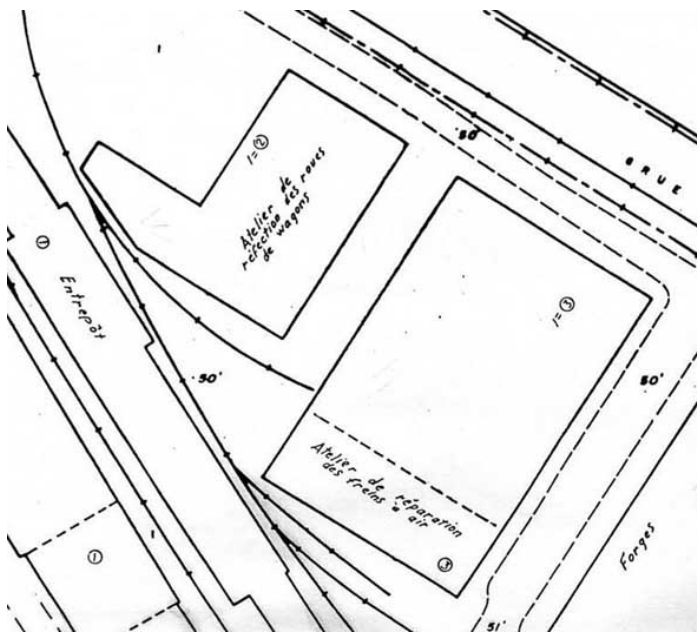


1938 – Cet extrait de plan d'assurance incendie nous informe que le bâtiment de forme rectangulaire abritant la fonderie et l'atelier des patrons (« Foundry and Pattern Shop ») est percé de fenêtres sur tous ses côtés. Sa coloration rose indique qu'il s'agit d'une construction de brique.
Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol 1, planche 46, 1918 révisé en 1938.



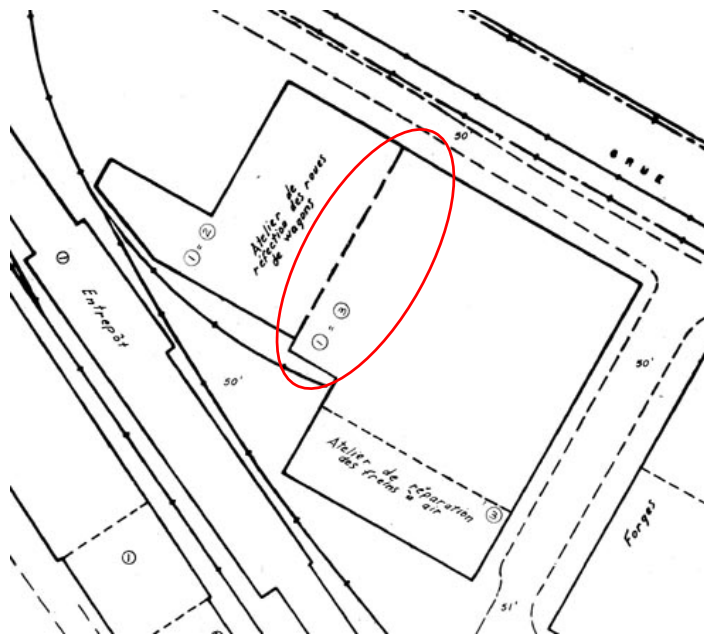
1949 – Il n'y a pas eu de modification volumétrique au bâtiment de la fonderie et de l'atelier des patrons depuis sa construction vers 1930. Il est à noter que ce plan d'utilisation du sol, daté de 1949, n'était possiblement pas tout à fait à jour, puisque l'atelier de réparation des roues, dont la construction date vraisemblablement de 1947, n'y figure pas.

Source : BAnQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.



1959-1965 – Un atelier de réparation des roues de wagons (« Wheel Shop ») a été construit à quelques mètres de la fonderie vers 1947. La partie avant du bâtiment comporte un côté tronqué pour s'adapter à l'angle de la voie ferrée. Par ailleurs, on précise sur ce plan qu'une partie du bâtiment abritant la fonderie abrite un atelier de réparation des freins à air. Le plan nous informe également du nombre d'étages des bâtiments : l'atelier de réparation des roues comporte un seul étage mais qui équivaut en hauteur de plafond à deux étages, tel que l'indique la mention « 1=2 ». La fonderie est divisée en deux parties : la partie principale est un vaste espace d'un seul niveau dont la hauteur équivaut à 3 étages (« 1=3 »), tandis que la partie plus étroite, que l'on distingue par la ligne pointillée, compte véritablement trois étages.

Source : BAnQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage).



1986 – Ce plan démontre que les deux bâtiments voisins abritant la fonderie et l’atelier de réparation des roues ont été réunis, vraisemblablement vers 1973-1974. L’ajout comporte une hauteur équivalente à trois étages, s’inscrivant en continuité avec la fonderie.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d’utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).

La valeur historique du bâtiment D est intégrée dans celle de l’ensemble du complexe ferroviaire. Bien que l’histoire du complexe remonte à bien avant la construction de la première partie du bâtiment D, les activités logées dans ce bâtiment ont toujours été une phase du processus de production et de fabrication des wagons et des locomotives. Donc, en tant que partie intégrante de l’histoire du site nous pouvons avancer le constat que cette histoire serait incomplète sans le bâtiment D. De plus, les quatre phases de la construction du bâtiment D nous informent à la fois sur l’histoire du complexe industriel et sur l’histoire des changements de technologies employées pour mieux répondre aux besoins de l’entreprise. Finalement, ces phases nous informent aussi sur l’histoire de l’évolution du GTR / CN.

Considérant les origines du bâtiment D, les changements et l’évolution dont il a fait l’objet et comme une partie intégrante du complexe du CN et de son histoire, nous sommes en mesure de constater le riche parcours historique de ce bâtiment et son importance pour mieux comprendre l’histoire du complexe du GTR / CN.

3.2 Valeur architecturale

Le « Foundry and Pattern Shop » et le « Wheel Shop » partagent plusieurs éléments architecturaux car comme nous l’avons mentionné, le « Foundry and Pattern Shop » est un bâtiment de qualité exceptionnelle au niveau de l’expression monumentale de l’architecture industrielle, avec ses 50 pieds de hauteur. L’échelle imposante du bâtiment, la qualité de du travail de sa brique rouge et la grande taille des ouvertures lui confèrent une expression architecturale de complexe industriel de grande envergure. Ce bâtiment est conçu en continuité avec le langage architectural de plusieurs autres bâtiments sur le site qui possèdent une qualité semblable. La façade est conçue en plusieurs plans pour identifier les travées des entrées et les travées des coins du bâtiment et pour moduler sur le plan vertical les élévations, avec des juxtapositions de brique sur les façades. Dans l’axe est-ouest, la largeur des travées de la section du « Pattern Shop » comptant trois étages, est de 20 pieds au lieu de 25 pieds pour la section de la fonderie, pour exprimer le changement de fonction et d’échelle des ateliers. La structure d’acier est basée sur une grille de 25 pieds dans l’axe nord-sud

du bâtiment. Les murs extérieurs sont de brique rouge de bonne qualité et possèdent un degré d'authenticité remarquable. Les premières rangées des fenêtres sont placées à 5 pieds 9' pouces du sol et elles mesurent 18 pieds par 12 pieds, alors que celles des deuxième et troisième rangées font 18 pieds par 8 pieds 6 pouces. Les détails de construction et les matériaux des fenêtres, en acier, sont d'une qualité supérieure.

La grille structurale et architecturale de la partie du bâtiment abritant le « Wheel Shop » est légèrement différente, mais dans l'ensemble les deux bâtiments sont bien intégrés. On remarque l'emploi du même vocabulaire architectural, d'une brique de mêmes qualité et couleur, et enfin les ouvertures et les fenestrations utilisent un même langage.

On a construit dans l'espace vacant entre ces deux bâtiments une section permettant de les réunir au milieu des années 1970. L'architecture de cette partie est dénuée d'expression et elle est très exogène en relation avec les deux parties préexistantes. La structure d'acier est utilisée mais les murs extérieurs sont en blocs de béton recouverts de ciment. Il s'agit d'une intervention sans qualités et sans expression intéressante.

Quant à l'appendice, communément appelé le « shed », ajouté devant les bâtiments pour servir d'espace d'entreposage, il est d'une moindre qualité de construction, reflétant une fonction plus temporaire, et son revêtement d'aluminium est en contraste avec les parties principales du bâtiment, où des matériaux de qualité et durables sont utilisés.

Enfin, mentionnons que des puits de lumière horizontaux sont installés sur le toit du bâtiment D, une caractéristique qui le distingue des autres bâtiments du complexe.



Façade sud du « Foundry and Pattern shop », soit le côté du bâtiment abritant les ateliers des patrons se déployant sur trois étages.



Façade ouest du « Wheel Shop » avec l'aire d'entreposage à droite.



L'angle nord-ouest du bâtiment D laissant voir trois parties de quatre parties, de hauteur légèrement différente : à l'arrière, le « Foundry and Pattern Shop », à l'avant, le « Wheel Shop » et au centre, la partie de béton réunissant les deux précédentes. On aperçoit également de petits appentis métalliques adossés au bâtiment.



La structure d'acier à l'intérieur du « Wheel Shop ».



Certaines sections du bâtiment D ont des planchers faits de blocs de bois debout.



L'espace intérieur du bâtiment D, dénué de sa machinerie.



L'intérieur du hangar ayant servi d'aire d'entreposage.

3.2.1 Degré d'authenticité

Comme c'est le cas de la plupart des bâtiments industriels, le bâtiment D et ses équipements ont été conçus et construits dans une perspective de durabilité, le bâtiment n'ayant pas subi de changement majeur dans son authenticité tangible et matérielle. Il exprime toujours la même qualité de construction, de matériaux, de technique, les mêmes idées architecturales et les relations fonctionnelle entre architecture, bâtiment et espace. Les quatre parties du bâtiment sont facilement identifiables et chacune possède sa propre identité et son authenticité. Les espaces intérieurs des ateliers ne sont pas altérés. Les fenestrations, avec les fenêtres originales caractérisées par les divisions industrielles des vitres rectangulaires de 1 pied par 2 pieds et les ouvertures sont encore en place et n'ont pas subi de modifications majeures. Les équipements intérieurs ne sont par contre plus sur place, ce qui diminue le degré d'authenticité de l'expression des valeurs historiques, mais en général, le bâtiment D possède un grand degré d'authenticité physique.

3.2.2 État physique

Le bâtiment D est dans un état physique de très haut niveau. Les structures, la construction, les murs extérieurs sont généralement dans un très bon état. Même les fenestrations qui ne sont plus efficaces d'un point de vue énergétique étaient encore en place lors de notre visite des lieux.

3.2.3 Concepteur

Nous n'avons pas pu identifier le ou les concepteurs de chaque partie du bâtiment D, étant donné que les dessins architecturaux que nous avons consultés sont signés et approuvés par les autorités techniques, des ingénieurs et architectes du CN, sans indiquer leur contribution professionnelle. Nous pouvons conclure que le CN avait son propre service de construction, pourvu d'architectes, d'ingénieurs et de dessinateurs et qu'en tant qu'équipe ils ont conçu les différents bâtiments du complexe. Les dessins du bâtiment « Wheel Shop » de 1947 sont signés par John Schofield comme chef architecte du CN à Montréal mais nous n'avons trouvé aucune information sur son parcours et ses activités professionnelles.

3.2.4 Œuvre du concepteur

Le manque d'information sur les concepteurs ne nous permet pas de situer les différentes parties du bâtiment D dans le contexte d'ensemble de leur œuvre. Toutefois, si nous présumons que l'équipe de professionnels du CN a conçu les bâtiments du complexe, nous pouvons souligner la présence d'une continuité de langage architectural, une attention particulière aux détails ainsi que l'utilisation répétée de structures d'acier et de matériaux durables et industriels comme les blocs de béton et la brique rouge.

3.2.5 Production courante

Le bâtiment D est un exemple de haute qualité parmi l'inventaire des bâtiments industriels de Montréal. L'architecture du bâtiment D est dans une continuité de développement de ce type de bâtiments. Les concepteurs du bâtiment D bénéficiaient d'une riche collection de complexes industriels comme source d'inspiration. L'approche de travail d'équipe en collaboration avec la direction de l'entreprise et les ingénieurs en charge de la production industrielle a permis de répondre aux besoins fonctionnels du client, en l'occurrence l'entreprise elle-même, et a contribué à la création d'un exemple d'architecture distinct de productions similaires. Encore une fois, le manque d'information sur le concepteur ne nous permet pas d'entreprendre une analyse comparative avec d'autres bâtiments de ce type architectural qu'il aurait pu produire. Une comparaison visuelle du bâtiment D avec d'autres bâtiments industriels de Pointe-Saint-Charles, du secteur du canal de Lachine, des anciens ateliers ferroviaires Angus, etc., nous indique toutefois que le bâtiment D possède une qualité de représentativité des bâtiments industriels de qualité.

3.3 Valeur contextuelle

Le contexte d'un site industriel se développe au fur et à mesure que les besoins de production se développent ou changent. Dans le cas du bâtiment D, qui a été érigé dans un contexte déjà établi au niveau du processus et des étapes de production, la proximité des autres installations et activités industrielles était un facteur important dans le choix de la localisation du bâtiment D. Nous pouvons remarquer qu'il y avait une attention particulière portée à l'alignement du bâtiment D avec celle du bâtiment voisin à l'est, le « Motive Power Shop » (bâtiment B), érigé en 1929.

3.3.1 Aménagement du terrain

Il n'y a pas de terrain lié directement et faisant partie intégrante du bâtiment D. Puisqu'il s'agit d'un site industriel, les espaces autour du bâtiment D étaient gardés dégagés pour faciliter l'accès aux camions. Il n'y a pas d'accès par train dans ce bâtiment.

3.3.2 Cadre environnant

Le cadre environnant du bâtiment D est encore très ouvert et constitue principalement une cour pavée d'asphalte pour les fins de transport. Mais sur une échelle plus grande, le bâtiment D appartient au complexe des ateliers du GTR / CN et par conséquent, il a un impact sur le cadre environnant du quartier comme il a été discuté plus haut.

3.3.3 Point d'intérêt

Encore une fois, nous devons considérer la valeur de point d'intérêt du bâtiment D dans le contexte d'ensemble du complexe industriel du GTR / CN en même temps que sa propre signification

comme point intérêt. En tant qu'élément du complexe, le bâtiment D constitue une partie imposante et importante de celui-ci, notamment en raison de son emplacement devant l'entrée principale du complexe qui le rend visible de l'extérieur du site. À partir de la voie publique, la communauté locale peut le voir plus aisément que les autres bâtiments du complexe, ce qui facilite l'appropriation de ce bâtiment par la population. À ce compte, il possède une valeur de point intérêt majeur. Le bâtiment D possède aussi en soi une valeur de point d'intérêt élevée attribuable à son échelle, son architecture et la qualité de sa construction.



La façade sud de l'ensemble des structures formant le bâtiment D et le terrain la bordant, aménagé pour faciliter le camionnage.

3.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Le bâtiment D dans son ensemble possède une valeur patrimoniale industrielle, documentaire, architecturale et contextuelle, à la fois comme un bâtiment indépendant et aussi comme un élément du complexe industriel, tel un chapitre d'un livre dont la lecture demeurerait incomplète sans lui. La valeur patrimoniale du bâtiment D réside dans son architecture, ses matériaux, sa technologie et bien entendu comme une partie intégrante d'un témoin majeur de l'industrialisation et de la construction du Canada. Nous devons ajouter à ceci la valeur patrimoniale de mémoire collective de ceux qui ont travaillé dans ce bâtiment, de leur famille et de leur communauté.

Valeur documentaire

Comme nous pouvons le constater, le bâtiment D possède une valeur documentaire plutôt élevée au sens de nous informer sur les activités, les fonctions, l'évolution, l'organisation du GTR / CN ainsi que sur le niveau de qualité de création architecturale, de construction, de la structure et de l'usage des matériaux appliqué par l'entreprise. L'aire d'entreposage ou « shed » pourrait ajouter à la valeur documentaire car elle nous informe sur l'approche ponctuelle utilisée pour répondre aux besoins immédiats de fabrication et comment les usines de cette nature sont parfois obligées d'improviser pour répondre rapidement aux exigences de production. Considérant le contraste en qualité de matériaux, de structure et de construction avec les bâtiments de « Foundry and Pattern Shop » et de « Wheel Shop », nous pouvons avancer la possibilité que cet ajout a été réalisé pour répondre à un besoin ponctuel.

Valeur architecturale

Les deux parties principales du bâtiment D véhiculent une valeur architecturale remarquable même si nous ne possédons pas d'information sur les concepteurs. Les proportions, la grandeur monumentale, le travail architectural sur les façades, les détails bien exécutés, les fenestrations, tant au plan de leurs proportions que de leurs matériaux, nous amènent à accorder une valeur relativement élevée à leur architecture. Mais les parties construites postérieurement, soit celle entre les deux bâtiments et l'aire d'entreposage, ont eu un impact négatif considérable sur l'ensemble du bâtiment D. La finition extérieure de ciment de la partie agissant comme trait d'union a brisé la continuité architecturale des deux sections principales et elle nous donne une impression de construction rapide et sans créativité ni planification.

L'aire d'entreposage ne possède pas non plus une qualité architecturale digne d'attention. Comme nous l'avons vu, il était construit pour servir d'aire d'entreposage et a eu un impact négatif sur une partie de la façade ouest du bâtiment « Wheel Shop », désormais cachée derrière de ce hangar.

Valeur contextuelle

Il n'y a pas d'aménagements extérieurs directement associés au bâtiment D. Toutefois, il participe à une dynamique fonctionnelle avec les autres bâtiments qui l'entourent, notamment l'atelier des locomotives. De plus, sa position face à l'entrée principale du site lui octroie une importante visibilité. Il possède donc une valeur contextuelle relativement élevée.

4. Évaluation de la valeur patrimoniale de l'atelier des locomotives

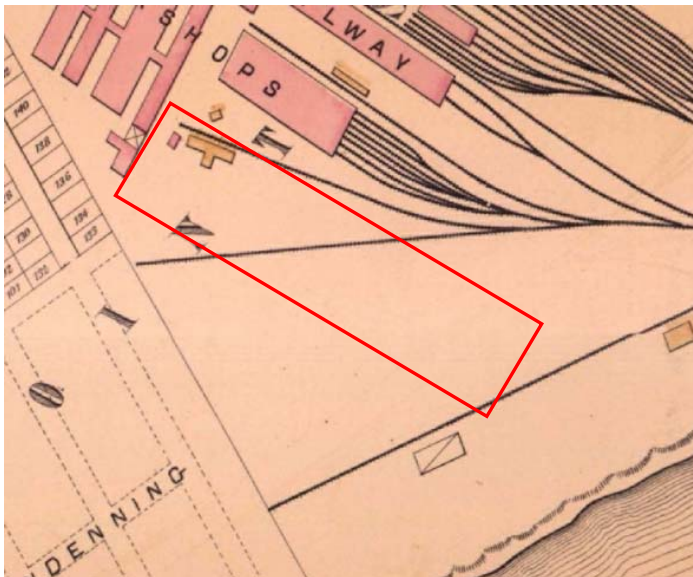
4.1 Valeur documentaire

4.1.1 Ancienneté

L'atelier des locomotives (« Motive Power Shop » ou « Locomotive Erection and Machine Shops ») aurait été érigé en 1929, plus ou moins en même temps que plusieurs autres bâtiments sur le site des ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, alors que le CN avait entrepris de reconstruire la majeure partie des installations. Le bâtiment fait donc partie de cette phase initiale de modernisation du site amorcée à la fin des années 1920.

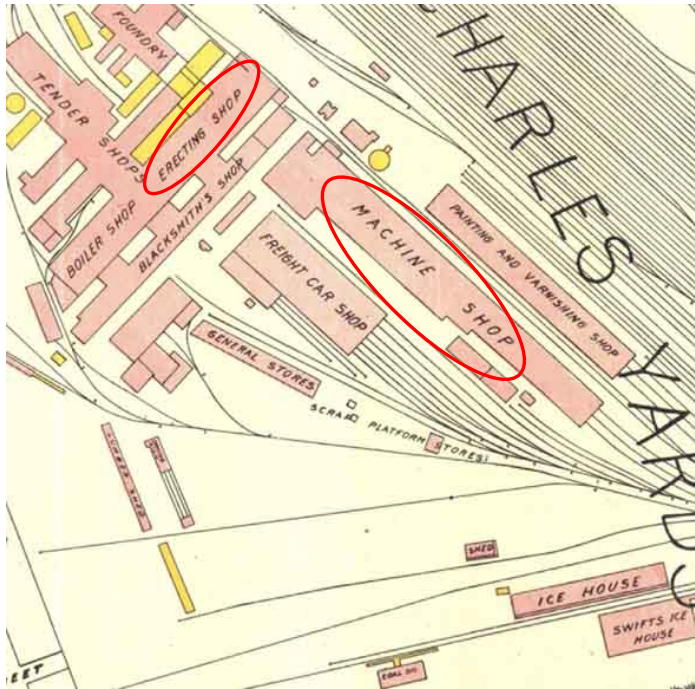
4.1.2 Valeurs historiques

Les anciens ateliers des locomotives se trouvent, durant la seconde moitié du 19^e siècle, sur les terrains acquis initialement par le GTR, à l'est de l'intersection des rues Le Ber et Sébastopol, soit tout près de l'emplacement de l'atelier actuel. Avant le début du 20^e siècle, seules quelques voies ferrées et bâtiments mineurs occupent cet emplacement.



1879 – L'emplacement approximatif du futur atelier des locomotives.

Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



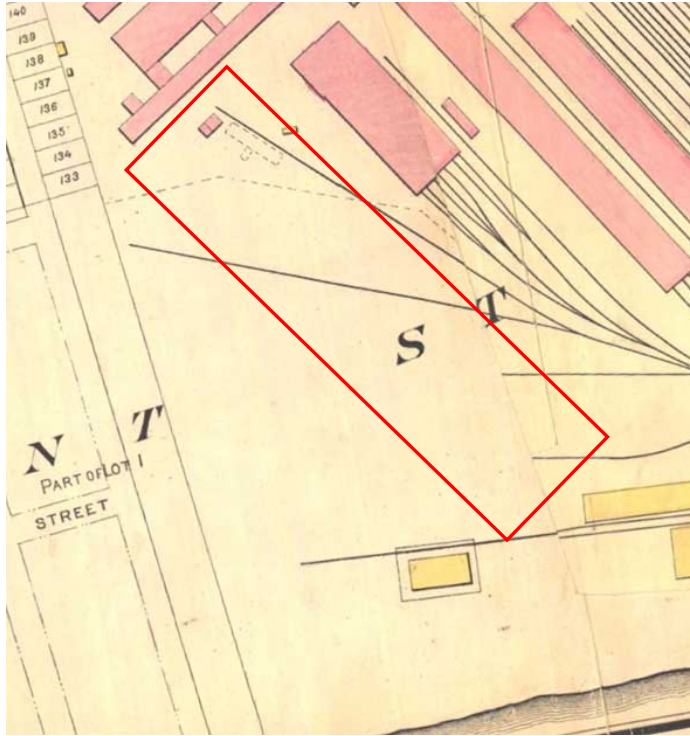
1907 – Les anciens ateliers de locomotives, avant leur remplacement par l'atelier actuel.

Source : BANQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).



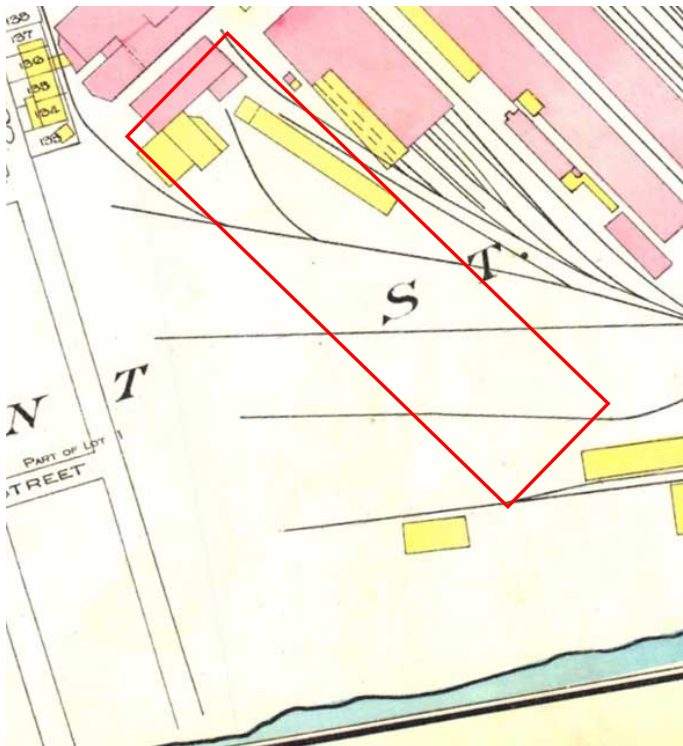
1860 – L'intérieur de l'ancien atelier de fabrication des locomotives (« Erecting Shops »).

Source : BAC, PA138679.



1890 – On ne remarque pas de changement significatif au futur emplacement de l'atelier des locomotives, sauf la démolition d'un petit bâtiment de bois.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII (modifié par les auteurs).



1912 – Quelques bâtiments ont été construits sur le futur site de l'atelier des locomotives entre 1890 et 1912.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas*, vol. I, *Part of St. Ann's Ward*, plate 28 (modifié par les auteurs).

Lorsque le CN devient propriétaire du GTR et, par conséquent, du site des ateliers de Pointe-Saint-Charles, l'entreprise débute rapidement une reconstruction de l'ensemble du site. C'est autour de 1929 que des travaux importants sont effectués, alors que plusieurs bâtiments sans doute considérés désuets en regard des besoins, de l'avancement technologique des méthodes de fabrication (la photo de 1860 montre une méthode de fabrication linéaire sur rails, tandis que le nouveau bâtiment est conçu pour une méthode de fabrication par pont roulant, tel que le montre la photo de 1957, plus bas) et des objectifs du CN, sont démolis pour être remplacés par des nouvelles constructions. Dans cette lancée, l'atelier des locomotives fait partie des premiers bâtiments ciblés par ce gigantesque projet de relance. Ainsi, le CN érige pour accueillir cette fonction une immense structure dont la longueur atteint près d'un kilomètre.



1929 – Le nouvel atelier des locomotives vient tout juste d'être érigé au moment où cette photographie est prise. Son extrémité du côté est se trouve alors à quelques mètres du fleuve.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1938 – Ce plan, bien qu'incomplet, permet néanmoins de voir que l'atelier des locomotives (« Motive Power Shop ») est entouré de la fonderie et atelier des patrons (« Foundry and Pattern Shop ») et de l'atelier des wagons (« Passenger & Freight Car Shop »). Comme il s'agit d'un plan d'assurance incendie, il fournit également certains détails de construction sur le bâtiment : longueur de 535 pieds, un seul étage d'une hauteur équivalant à trois niveaux, murs massifs de brique avec fenêtrage sur toutes les façades et marquage de l'emplacement des colonnes.

Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol 1, planche 46, 1918 révisé en 1938.



1949 – On ne dénote pas sur ce plan de modification volumétrique à l'atelier des locomotives depuis sa construction.

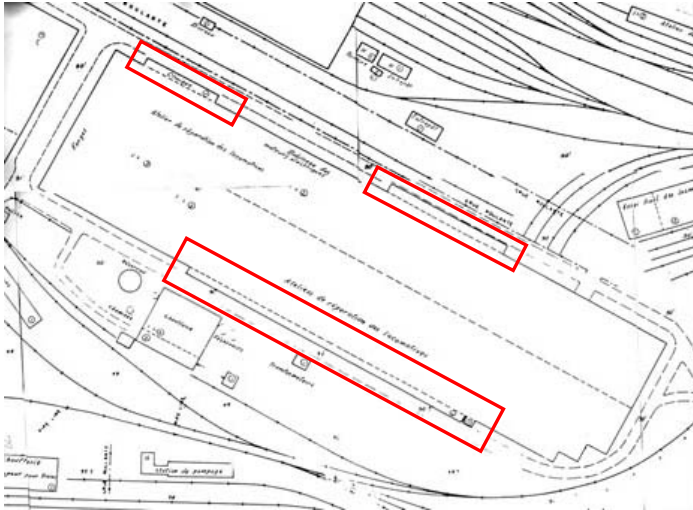
Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.



1950 – Cette vue aérienne laisse voir les nombreuses voies ferrées ajoutées au sud-est de l'atelier des locomotives, sur un large remblai effectué dans le fleuve Saint-Laurent.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000.



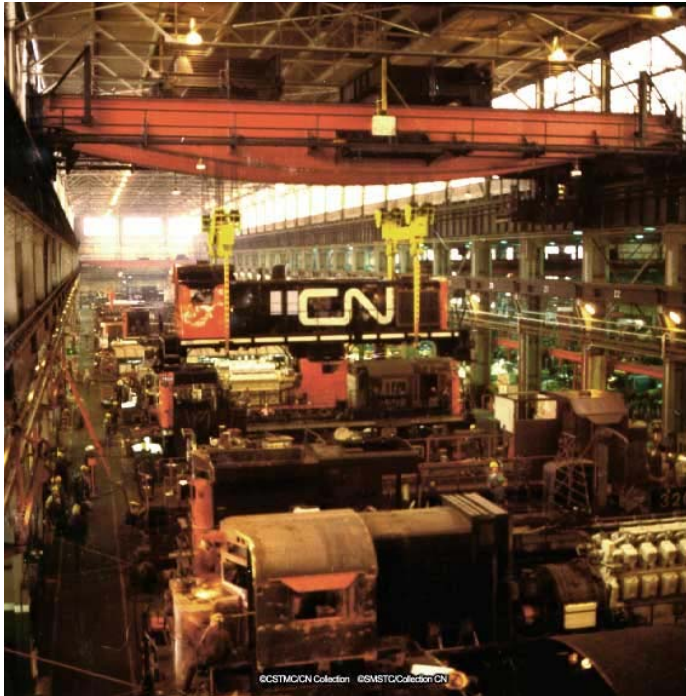
1957 – Une locomotive sur le pont roulant dans l'atelier des locomotives de Pointe-Saint-Charles.
Source : BAC, Collection CN, CN000342.



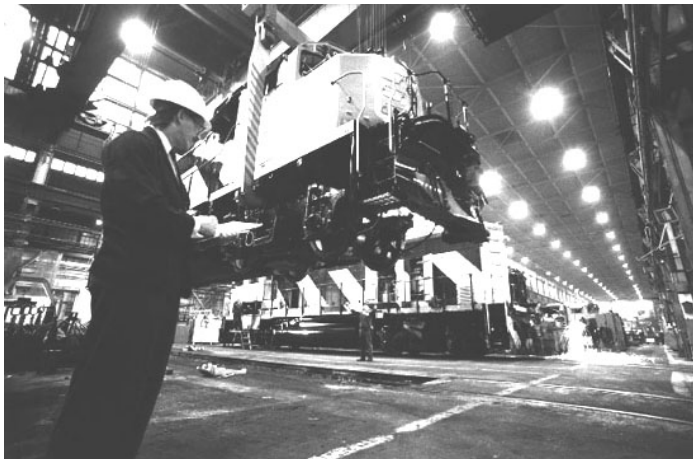
1959-1965 – Trois agrandissements longs et étroits semblent avoir été construits sur les façades nord et sud du bâtiment. Des dessins architecturaux datés de 1943 proposaient effectivement deux agrandissements (un de chaque côté), mais de dimensions légèrement différentes de ceux qui figurent sur ce plan.
Source : BAnQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



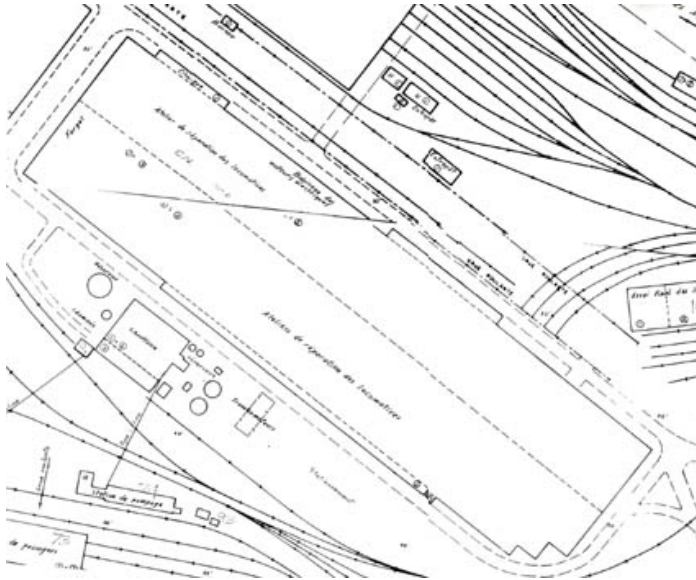
1965 – Cette vue aérienne permet de voir les nombreuses voies ferrées entourant l'atelier des locomotives, ainsi que des espaces utilisés comme terrains de stationnement.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000.



1975 – Vue intérieure de l'atelier de réparation des locomotives.
Source : MSTC, Collection CN, CN000343



Vers 1980 – Une locomotive en réparation dans l'atelier.
Source : BAC, 87064 c11.



1986 – Il n'y a pas de changement apparent à l'emprise du bâtiment sur ce plan d'utilisation du sol, par rapport à celui de 1959-1965.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).



2002 – D'après les documents d'archives du CN que nous avons consultés, une section aurait été ajoutée sur la façade sud en 1980. Elle ne figure cependant pas sur les plans urbains de 1986 (plus haut) et 1990.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage, modifié par les auteurs).

4.2 Valeur architecturale

4.2.1 Degré d'authenticité

Depuis sa construction initiale vers 1929, le bâtiment abritant l'atelier des locomotives n'a pas subi de modification majeure à sa volumétrie mais quelques sections de hauteur inférieure au reste du bâtiment ont été ajoutées, vraisemblablement vers 1943 et 1980. Le revêtement de brique ainsi que

le regroupement des fenêtres tripartites rappellent, dans une certaine mesure, ceux du bâtiment d'origine mais les sections ajoutées demeurent néanmoins distinctes par leur facture architecturale.



Une des sections latérales ajoutées vers 1943, celle-ci se trouvant sur la façade nord.

Dans certaines parties du bâtiment, les fenêtres d'origine ont été partiellement obturées et remplacées par des ouvertures de dimensions réduites ainsi que de formes et de matériaux différents. Cependant, la majorité de la fenestration d'origine était demeurée intacte au moment de notre visite.



Des fenêtres obturées sur la façade nord du bâtiment.

L'intérieur du bâtiment a connu quelques réaménagements mineurs au fil des ans, mais règle générale, l'espace et les composantes architecturales sont demeurés tels qu'ils ont été initialement construits. Une cloison a récemment été érigée afin de subdiviser l'espace intérieur en deux parties mais cette intervention se voulait temporaire et est en principe entièrement réversible.



Un abondant fenêtrage sur les façades latérales permet à la lumière naturelle d'envahir l'intérieur de l'atelier.



Les puits de lumière ainsi que les ponts roulants sont toujours en place.



Des fenêtres en bandeaux permettent à la lumière naturelle de pénétrer à l'intérieur de la partie centrale des ateliers.



Des espaces de bureaux ont été aménagés à l'intérieur de l'atelier.



Une cloison temporaire a été érigée afin de subdiviser l'espace intérieur pour la tenue d'un tournage cinématographique.

Dans son ensemble le bâtiment d'atelier des locomotives, soit le bâtiment d'origine et les ajouts, possède un degré d'authenticité remarquable comme expression d'un bâtiment industriel de fabrication et de production lourde, doté d'un système très efficace et sophistiqué. Non seulement le bâtiment originel est demeuré authentique dans son architecture, sa structure et son usage, mais les parties ajoutées expriment également à la fois le changement et la continuité d'une activité industrielle. De plus, les interventions sur le bâtiment originel sont très évidentes au niveau de leur architecture et de leurs matériaux, ce qui renforce davantage l'authenticité de chaque partie et, qui plus est, ces interventions sont réversibles.

4.2.2 État physique

Mise à part une certaine dégradation générale, surtout au plancher et à la fenestration, ce bâtiment est dans un très bon état physique, étant donné que l'intérieur de ce bâtiment a toujours accueilli une activité ou a été bien protégé pendant les périodes moins actives. Bien entendu, les éléments architecturaux sont usés par le temps, comme la toiture, les fenêtres et en quelques endroits, les murs extérieurs ont besoin d'une intervention d'entretien et de réparation importante, et même du remplacement des fenêtres.

La structure d'acier du bâtiment a été conçue dans le contexte des méthodes de fabrication nécessitant une aile centrale où se trouve le pont roulant pour déplacer les locomotives et des ailes latérales abritant des ateliers de hauteur de plafond réduite pour les activités auxiliaires. La structure du bâtiment est intégrée à celle du support pour le pont roulant et toutes deux sont dans un état d'apparence originelle. Néanmoins, plusieurs décennies d'usage intense avec les poids lourds et l'huile utilisée en abondance, ainsi que l'humidité qui prévaut depuis la cessations des activités, ont contribué à une certaine détérioration des éléments architecturaux et structuraux du bâtiment, comme les planchers en blocs de bois. Les murs extérieurs de brique rouge semblent avoir conservé leur intégrité physique. Les fenêtres originelles sont dans état de détérioration avancé, mais de toute façon elles ne répondent plus aux exigences d'efficacité énergétique actuelles. En somme, nous pouvons constater que le bâtiment d'atelier des locomotives possède un haut niveau d'intégrité matérielle et physique mais le bâtiment doit subir une restauration et des réparations majeures pour permettre son utilisation dans l'avenir sans compromettre son intégrité physique.



Les ponts roulants semblent encore en état de fonctionner.



Le revêtement de sol composé de blocs de bois debout est soulevé par endroits.



L'apparence de la structure et du plafond a conservé un haut niveau d'intégrité physique.



D'anciennes chambres à peinture en acier sont toujours en place dans l'atelier.

4.2.3 *Concepteur*

Les dessins architecturaux de l'atelier des locomotives que nous avons pu consulter ne portent pas la signature d'un architecte ou d'un concepteur individuel. Ils semblent plutôt, comme la plupart des bâtiments du site des ateliers de Pointe-Saint-Charles, avoir été exécutés à l'interne par les ingénieurs et dessinateurs à l'emploi du Canadien National. L'identité du ou des concepteurs est donc incertaine.

4.2.4 *Œuvre du concepteur*

Non applicable.

4.2.5 Production courante

De façon spécifique, l'atelier des locomotives est un bâtiment unique et rare dans sa fonction comme dans son échelle, et par conséquent, dans son architecture est encore plus dans sa structure. Pourtant, de façon générale, l'expression architecturale du bâtiment pourrait bien se situer dans le contexte des autres bâtiments du complexe GTR / CN ainsi que dans celui des autres productions architecturales industrielles de l'époque. L'usage d'un système de structure modulé avec les grandes ouvertures et les fenêtres de grande échelle compte parmi les caractéristiques générales de l'architecture industrielle. L'emploi de la brique rouge s'inscrit en continuité avec les autres bâtiments du site et avec les autres bâtiments industriels de Montréal en général. Comme nous l'avons mentionné plus haut, ce bâtiment est difficilement comparable avec les bâtiments industriels de production et de fabrication d'objets très différents. Mais si nous situons ce bâtiment parmi un ensemble de quelques bâtiments industriels de grande envergure aux abords du canal de Lachine, nous pouvons constater que l'atelier des locomotives présente une architecture plus solide avec des matériaux nobles et durables. Le surhaussement du plafond de l'aile de production des locomotives est un élément qui distingue ce bâtiment d'autres structures plus ou moins comparables.

4.3 Valeur contextuelle

4.3.1 Aménagement du terrain

L'environnement immédiat de l'atelier des locomotives est partagé avec les structures voisines et ne comporte pas d'aménagements paysagers à proprement parler.



Les seuls éléments de végétation se trouvant en bordure de l'atelier des locomotives ont poussé de façon sauvage.

4.3.2 Cadre environnant

L'atelier des locomotives est entouré d'autres constructions industrielles de facture similaire à la sienne et contribue ainsi à créer un ensemble doté d'une certaine homogénéité, bien que chaque bâtiment possède une identité qui lui est propre. Du côté nord de l'atelier des locomotives prend place une immense structure d'acier supportant un pont roulant et s'étendant sur une longueur dépassant celle de l'atelier. Cette structure permettait vraisemblablement aux véhicules ferroviaires d'être transportés sur le site vers les bâtiments et constitue en soi un élément bâti significatif du site.



La structure de pont roulant érigée au nord de l'atelier des locomotives.



Le pont roulant extérieur se trouve entre l'atelier des locomotives et le bâtiment ayant abrité la fonderie, l'atelier des patrons et l'atelier des roues du côté sud (à droite) et, au nord, l'atelier des wagons (à gauche).

4.3.3 Point d'intérêt

L'atelier des locomotives, de par sa taille remarquable et sa fonction primordiale dans l'entreprise, d'ailleurs sans doute la fonction la plus prestigieuse, occupe une place importante au cœur du complexe ferroviaire de Pointe-Saint-Charles. On peut également présumer qu'il puisse symboliser d'une certaine façon l'ensemble du complexe ferroviaire à la fois dans l'imaginaire collectif et dans les souvenirs de la population locale, particulièrement des anciens employés y ayant travaillé ainsi que leurs familles.

4.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Le bâtiment d'atelier des locomotives possède une valeur documentaire considérable car la lecture du développement, des changements, des méthodes de production et de fabrication et l'ensemble des valeurs du complexe GTR / CN serait incomplète, voire impossible, sans ce bâtiment. Celui-ci a été érigé suite à la prise de possession par le CN d'une entreprise se trouvant dans un état financier très difficile et le premier geste du CN fut de mettre les techniques de production à jour au niveau tant de la qualité que de l'efficacité. Ce bâtiment est le résultat de ce changement majeur dans le développement du complexe.

La valeur documentaire de ce bâtiment est d'autant plus élevée en considérant que le CN était une compagnie nationale à l'échelle canadienne et jouait un rôle majeur dans la colonisation de l'Ouest canadien en construisant des chemins fer avec les produits fabriqués sur ce site.

Le fait qu'il s'agisse d'une œuvre d'architecture industrielle d'une échelle immense, avec un système structural sophistiqué et unique, ajoute à la valeur documentaire de ce bâtiment. Finalement, l'intervention ponctuelle de construction des ajouts pour répondre aux besoins de l'entreprise possède aussi une valeur documentaire en nous informant sur l'évolution de ce complexe industriel.

Valeur architecturale

Dans le contexte de l'architecture industrielle, nous pouvons facilement référer au bâtiment d'atelier des locomotives comme constituant une architecture monumentale dans son expression architecturale, son échelle, le choix des matériaux, l'harmonie volumétrique, la fenestration des façades et du toit et les détails du travail de la brique des façades intégrant les détails architecturaux et structuraux. De plus, il s'agit d'un bâtiment fonctionnel avec un système structural intégré à la fois aux besoins structuraux et en même temps au système de production avec pont roulant.

L'architecture linéaire est composée de quatre modules parallèles mais asymétriques, avec le grand volume de fabrication des locomotives comportant de hauts parfonds entouré d'une aile du côté nord et de volumes du côté sud, les trois comportant une hauteur de plafond moindre. Cette volumétrie asymétrique, qui est évidemment en réponse aux exigences fonctionnelles, est en opposition avec une enveloppe architecturale des façades originelles symétrique, sans façade ou entrée principale. Même si nous ne disposons d'aucune information sur le concepteur et si nous pouvons difficilement situer ce bâtiment dans un contexte de production courante et dans l'histoire de l'architecture locale, sur la base des éléments architecturaux et structuraux distincts, voire uniques de ce bâtiment, nous pouvons sans hésitation lui attribuer une valeur architecturale très élevée.

Valeur contextuelle

Comme nous l'avons déjà mentionné, il n'y pas d'aménagements ferroviaires rattachés à ce bâtiment et il n'est pas considéré comme un point d'intérêt majeur depuis l'extérieur du site, sauf en ce qui concerne les vues aériennes permettant de constater l'ampleur du bâtiment. De plus, le cadre environnant est plutôt fonctionnel sans élément phare. Mais en même temps, la présence de ce bâtiment dans son contexte de complexe du GTR / CN est très forte et bien intégrée à l'ensemble du site. Il est difficile d'imaginer un complexe de cette nature sans un bâtiment de cette taille. Également, le positionnement, l'emplacement et l'orientation de ce bâtiment sont tous choisis pour mieux répondre aux besoins fonctionnels du bâtiment dans l'esprit du vocabulaire de l'architecture moderne et industrielle. La relation étroite et forte de ce bâtiment avec son contexte comme avec le site nous amène à lui attribuer une valeur patrimoniale contextuelle.

5. Évaluation de la valeur patrimoniale du bâtiment administratif

5.1 Valeur documentaire

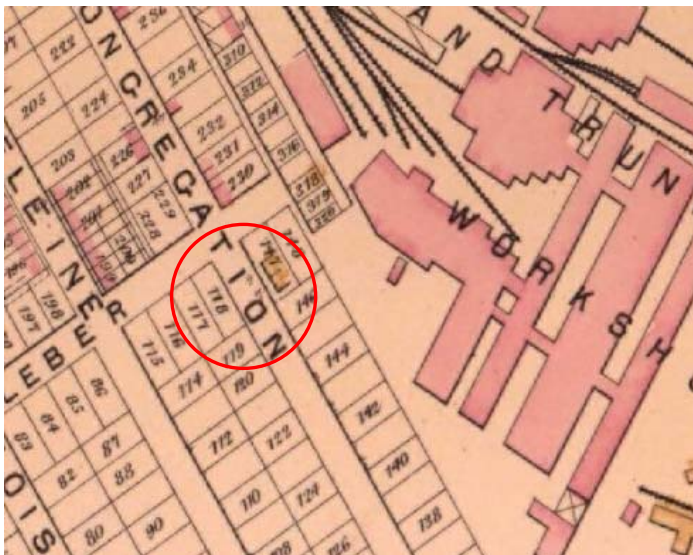
5.1.1 Ancienneté

D'après les dessins architecturaux que nous avons pu consulter, le bâtiment administratif des ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, aussi désigné comme les bureaux de l'atelier des locomotives, a été construit par le GTR en 1899 ou un peu avant. Il s'agit vraisemblablement du plus ancien bâtiment parmi ceux encore présents sur le site de nos jours.

Les exemples d'immeubles de bureaux centenaires et similaires à celui-ci sont relativement rares dans le Sud-Ouest de Montréal, surtout si l'on tient compte du contexte industriel dans lequel il prend place.

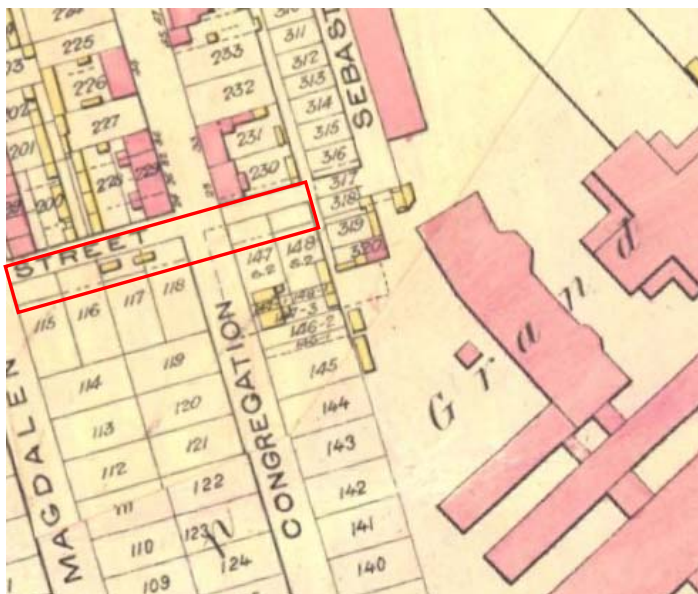
5.1.2 Valeurs historiques

Durant la seconde moitié du 19^e siècle, les communautés religieuses propriétaires des terres situées au sud du site des ateliers du GTR les subdivisent et s'en départissent progressivement. Les terrains sont lotis et les rues sont ouvertes graduellement du nord vers le sud. Celles se trouvant à proximité des ateliers ferroviaires sont parmi les premières rues ouvertes dans le quartier Pointe-Saint-Charles.



1879 – La rue Congrégation est ouverte jusqu'à l'est de la rue Le Ber et les terrains sont lotis en vue d'être construits. Le cercle rouge marque l'emplacement futur du bâtiment administratif du GTR, près duquel figure à cette époque un bâtiment de bois.

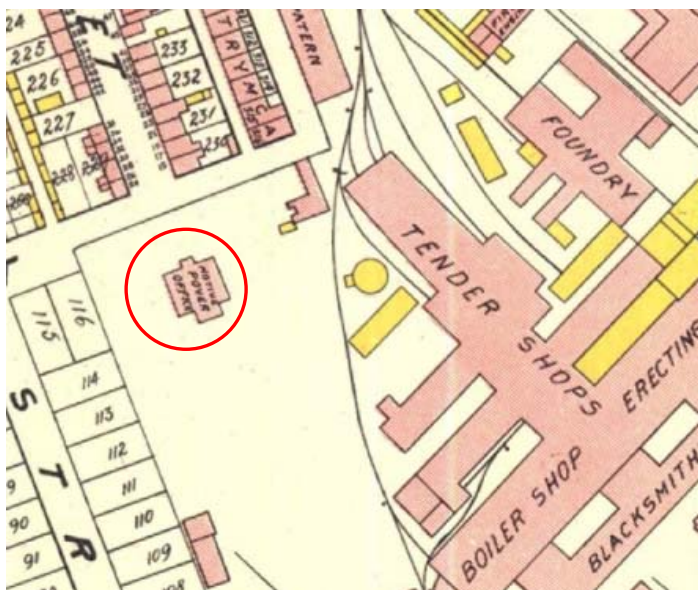
Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



1890 – Ce plan montre que la rue Le Ber a été rétrécie et que les lots qui la bordent du côté est ont été agrandis.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII (modifié par les auteurs).

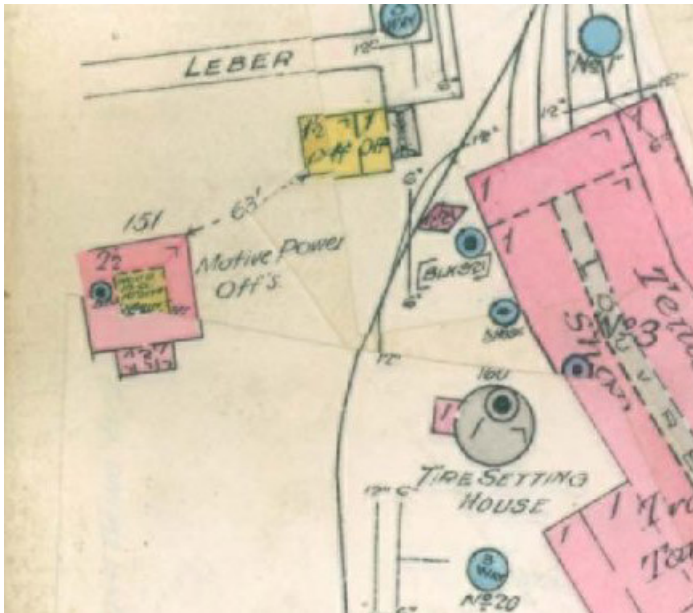
Parmi les dessins architecturaux du bâtiment administratif que nous avons pu consulter, certains sont datés de l'an 1899 et portent la mention « as built », ce qui indique qu'ils ont été exécutés après la construction du bâtiment et reflètent son état tel que construit (voir la reproduction de ces dessins en annexe). Comme le bâtiment ne figure pas sur le plan urbain de 1890, nous pouvons présumer qu'il a donc été érigé entre 1890 et 1899, probablement en 1898 puisque les dessins semblent dater de février 1899. Nous ne détenons toutefois pas d'autre information permettant de connaître sa date de construction avec plus d'exactitude.



1907 – Le GTR s'est vraisemblablement porté acquéreur des terrains qui avaient été lotis de part et d'autre de la rue Congrégation, à l'est de la rue Le Ber, pour y agrandir ses installations. Le nouveau bâtiment administratif portant sur ce plan l'identification « Motive Power Office » est érigé sur la rue Le Ber, face à la rue Congrégation.

Source : BAnQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).

Le bâtiment administratif porte sur les plans urbains l'identification « Motive Power Office », indiquant qu'y sont, selon toute vraisemblance, logées des fonctions administratives liées au travail sur les locomotives effectué dans les ateliers voisins. Même après l'acquisition du GTR par le CN au début des années 1920, le bâtiment a continué d'abriter des bureaux. Il semble d'ailleurs que ce soit le seul bâtiment sur le site que le CN ait conservé lorsque l'entreprise a pratiquement tout reconstruit les installations à neuf.



1909 – Ce plan d'assurance incendie nous fournit, selon sa légende, quelques détails sur le bâtiment administratif : il s'agit d'une structure de brique massive comptant deux étages et demi surmontés d'un toit en métal, comportant une prise d'eau privée construite en maçonnerie de pierre (cercle bleu avec un point noir au centre) ainsi qu'un penthouse central en bois recouvert de tôle (carré jaune entouré de pointillés) et s'élevant 10 pieds au dessus du bâtiment.

Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 46.



1926 – Ce plan montre la présence de serres (« Green Houses », en jaune), rattachées à la façade arrière du bâtiment administratif.

Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. IV, plate 163, reprinted April 1926.



1929 – Vue aérienne montrant le bâtiment administratif et les serres en forme de « L » inversé. On aperçoit également ce qui semble être un certain aménagement paysager plutôt formel et symétrique entourant le bâtiment, notamment un débarcadère avec terre-plein central devant la façade principale, vis-à-vis l'extrémité de la rue Congrégation. L'implantation centrale du bâtiment sur son terrain évoque le mode d'implantation des résidences luxueuses que l'on retrouve à l'époque dans des quartiers cossus comme le Mile Carré.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1949 – Les serres ne figurent plus derrière le bâtiment administratif sur ce plan.
Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.



1950 – Une section du bâtiment des magasins ainsi que des voies ferrées ont été ajoutées tout près derrière le bâtiment administratif. Des voies de circulation entourent le bâtiment en remplacement des aménagements paysagers et des serres qui s'y trouvaient auparavant.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).



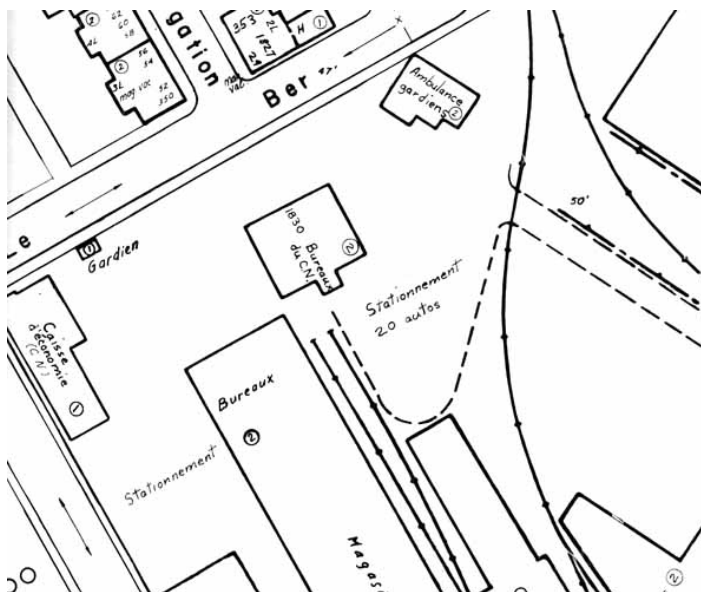
1959-1965 – L'environnement immédiat du bâtiment administratif s'est modifié depuis 1950 : un bâtiment abritant la Caisse d'économie des travailleurs du CN a été construit au sud du bâtiment administratif sur la rue Le Ber et un poste de gardien et d'ambulance a été ajouté au nord de celui-ci. Un autre petit poste de gardien figure également près de la Caisse d'économie.

Source : BAnQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



1965 – Cette vue aérienne permet de voir les espaces de stationnement entourant le bâtiment administratif sur ses quatre côtés.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000.



1990 – Il n'y a pas de changement apparent au bâtiment administratif et à son environnement immédiat sur ce plan urbain, par rapport à celui de 1959-1965.

Source : BAnQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).



2002 – Orthophoto du bâtiment administratif avec le plan urbain en superposition. Quelques bâtiments qui se trouvaient près du bâtiment administratif ont été démolis depuis 1990, notamment la Caisse d'économie du CN et le petit poste de gardien qui longeaient la rue Le Ber ainsi que l'entrepôt qui se trouvait parallèle aux magasins (voir le plan de 1990).

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal.

Depuis sa construction, le bâtiment administratif n'a pas connu de modification significative au niveau de son architecture extérieure. Par contre, l'intérieur a été réaménagé afin de répondre aux besoins des divers occupants, notamment ceux ayant succédé au GTR et au CN. Sa vocation demeure à ce jour celle pour laquelle il a été conçu, soit d'abriter des bureaux.

5.2 Valeur architecturale

Le bâtiment administratif au plan presque carré (66 ½ pieds de façade par 55 pieds) s'élève sur deux étages, en plus de compter un sous-sol et un penthouse au centre. Les élévations consistent en des murs massifs de brique rouge, élevés sur une fondation en pierre bosselée et en pierre de taille. Elles sont percées d'ouvertures rectangulaires au premier niveau et en arc plein-cintre au second étage, ces dernières évoquant l'architecture romane. Les allèges de fenêtres sont en pierre alors que les linteaux sont en brique. Le bâtiment est surmonté d'un toit en pavillon recouvert de tôle à baguette. L'ensemble arbore une figure d'inspiration néo-classique, qui se caractérise surtout sur la façade avant par la composition symétrique ainsi que l'entrée principale centrale flanquée de larges pilastres de brique et surmontée d'un fronton triangulaire. Les mêmes pilastres se retrouvent également aux angles de la façade. Les quatre pilastres se terminent par un couronnement et ensemble, ils supportent l'entablement qui agit également comme corniche.

Comme nous l'avons remarqué plus haut, l'aménagement extérieur est conçu en intégration avec l'architecture officielle, symétrique et formelle du bâtiment. Cet aménagement a modifié considérablement l'expression architecturale de type immeubles de bureaux, banques et bureaux de poste que revêt le bâtiment, à une expression architectural s'apparentant davantage à un type de résidence bourgeoise ou d'hôtel particulier, ce qui a contribué à la transition paysagère et visuelle entre le quartier résidentiel, domestique situé des cotés ouest et nord à partir de la rue Le Ber et un site de complexe industriel de fabrication lourde.

À l'intérieur du volume, une structure de poutres et poteaux d'acier en « I » permet une souplesse dans la division des espaces de travail, essentiellement des bureaux ouverts pour les dessinateurs et les commis.

5.2.1 Degré d'authenticité

De façon générale, les composantes architecturales de l'extérieur du bâtiment ont un degré d'authenticité relativement élevé. Bien que quelques travaux de rénovation aient été effectués sur le bâtiment au fil des ans, notamment une réfection de la toiture, des réparations de la maçonnerie et le remplacement des portes et fenêtres, le bâtiment a conservé sa volumétrie et sa composition architecturale d'origine.

Sur la façade principale, le portail ainsi que les fenêtres qui étaient à guillotine ont été remplacés par des modèles dont les proportions sont différentes de ceux d'origine. L'impact de ce changement est surtout visible au niveau du portail, qui n'a conservé que l'ouverture arquée mais dont, à l'intérieur de celle-ci, le jeu de pleins et de vides que formaient les portes et les panneaux de bois ainsi que les fenêtres fixes est disparu au profit d'un portail à l'allure plus moderne et dépouillée. La forme et la dimension des ouvertures de la façade sont toutefois demeurées intactes.



Vue de l'entrée principale du bâtiment administratif telle qu'elle se présentait lors de notre visite du site. La circulation s'effectue cependant plutôt par l'entrée secondaire, à l'arrière du bâtiment.



D'après des dessins réalisés peu après la construction du bâtiment, des cheminées de brique s'élevaient aux quatre coins du toit; sur la façade avant, elles se trouvaient en prolongement des pilastres corniers.



Le détail de l'appareillage de la brique entourant les ouvertures ainsi que les clés de voûte en pierre, constituant une part importante de l'ornementation de la façade principale, ont été conservés.

L'espace intérieur du bâtiment ne semble avoir conservé de sa construction d'origine que la distribution des circulations, soit l'emplacement des halls d'entrée et des cages d'escalier. L'escalier de service, situé à côté de l'escalier central, semble également d'origine. Autrement, la majorité des cloisons ont été modifiées et pratiquement tous les finis intérieurs ont été remplacés en utilisant des matériaux différents de ceux initialement installés. L'intérieur du bâtiment possède donc un faible niveau d'intégrité.



L'escalier central a été complètement refait, mais semble demeuré au même emplacement.



Les portes intérieures, les finis de plancher, de murs et de plafond ainsi que les luminaires ne sont pas d'origine.



Les divisions intérieures ont été totalement modifiées.

Par ailleurs, l'aménagement extérieur, les jardins à l'arrière du bâtiment et la serre sont totalement disparus, sauf la verdure devant le bâtiment. Ces aménagements paysagers sont remplacés par de l'asphalte, ayant un impact majeur sur le paysage et l'expression architecturale du bâtiment. Cependant, la documentation dont nous disposons rend cette intervention réversible en fournissant l'information de base permettant éventuellement de recréer un aménagement similaire.

5.2.2 *État physique*

Ce bâtiment est dans un état physique remarquable avec un degré d'intégrité matérielle très élevé. Comme nous l'avons mentionné précédemment, plusieurs interventions de remplacement de différentes parties du bâtiment, comme le toit et les fenêtres, ont été effectuées depuis la construction du bâtiment. Sans doute grâce au caractère de son usage et aux dispositions des usagers, le bâtiment a été très bien entretenu. La structure originelle est toujours en place sans aucune modification.



Vue de la façade arrière du bâtiment administratif, avec sa volumétrie d'origine.



Sur la façade latérale nord, il est aisé de distinguer les sections du mur dont la brique a été rejointoyée. Le mortier employé est d'une couleur beaucoup plus claire que sur les parties de mur n'ayant pas subi de rejointoiement, ce qui donne l'impression que la brique elle-même a été remplacée.

5.2.3 Concepteur

Nos recherches effectuées à la Bibliothèque et Archives du Canada nous ont permis de retracer un dessin de la façade principale du bâtiment administratif attribué à l'architecte bien connu Edward Maxwell. Nous pouvons donc assumer qu'il est le concepteur de ce bâtiment, bien que ce dernier ne figure pas parmi les répertoires consultés de l'œuvre de l'architecte. De plus, l'examen comparatif de ce dessin de Maxwell avec les dessins du bâtiment tel que construit révèle de nombreuses différences dans les éléments architecturaux tels que la fenestration de l'étage, la composition de la travée centrale, la corniche et le penthouse. Ainsi, nous pouvons présumer que la composition architecturale du bâtiment – ou à tout le moins, celle de la façade principale – a été simplifiée, probablement par les architectes du GTR, à partir des dessins initialement proposés par Maxwell.

D'après l'information que nous détenons, il s'agirait en fait du seul bâtiment historique sur le site à avoir été conçu par un architecte indépendant et renommé, et non un architecte employé par le GTR ou le CN. Le fait d'avoir fait appel à un architecte externe à l'entreprise démontre la volonté du GTR de construire un bâtiment d'allure plus prestigieuse et raffinée que les bâtiments industriels se trouvant sur le site. Contrairement à ces derniers, conçus par les services d'ingénierie et d'architecture internes du GTR dans une optique beaucoup plus utilitaire qu'esthétique, le bâtiment administratif devait sans doute refléter, bien qu'à une échelle modeste puisqu'il ne s'agissait pas du siège social de l'entreprise, une certaine notoriété qu'elle avait acquise après presque 50 ans d'existence. Il était visiblement important pour l'entreprise de faire bonne impression pour qui passait sur la rue ou entrait sur le site des ateliers, d'autant plus que le bâtiment se trouvait en bordure de la rue Le Ber, à l'entrée du complexe. Que ces motifs aient été ou non exactement ceux ayant motivé les dirigeants du GTR à faire appel à un architecte aussi reconnu que Maxwell, le recours à ses services n'était certainement pas le fruit du hasard.

Après s'être familiarisé avec la construction auprès de son père, un commerçant de bois d'œuvre, Edward Maxwell (1867-1923) apprend son métier à Montréal auprès de l'architecte A.F. Dunlop puis à Boston chez Shepley, Rutan & Coolidge, héritiers de l'agence de Henry Hobson

Richardson⁵³, où il apprend à travailler en collaboration avec des spécialistes, forme de pratique architecturale qu'il ramène ensuite à Montréal et qui se répandra dans les firmes d'architectes montréalaises.⁵⁴

Edward Maxwell ouvre son propre bureau en 1892. Son frère William S. Maxwell se joint à lui en 1902 et les deux architectes travaillent ensemble jusqu'au décès d'Edward en 1923. Selon John Bland, « L'agence d'Edward et W.S. Maxwell fut l'une des plus importantes de l'histoire de l'architecture canadienne. »⁵⁵ Bland ajoute même que : « Les frères Maxwell, individuellement ou ensemble, ont exercé une influence exemplaire sur l'architecture canadienne, à la fois par la qualité des édifices qu'ils ont construits, par l'agrément qu'ont apporté leurs réalisations à notre cadre de vie, et par la voie qu'ils ont tracée à leurs collaborateurs. »⁵⁶

5.2.4 Œuvre du concepteur

Dès son retour de Boston, Edward Maxwell reçoit de nombreuses commandes, bien que durant ses premières années de pratique montréalaise, il soit toujours sous contrat avec la firme bostonienne Shepley, Rutan & Coolidge pour superviser des constructions à Montréal, ce qui limite ses engagements à titre personnel. Entre 1892 et 1902, il conçoit entre autre une cinquantaine de luxueuses résidences⁵⁷ dont plusieurs se trouvent dans le riche secteur de Montréal appelé le Mille carré doré (« Golden Square Mile »). Il travaille notamment à plusieurs reprises pour le Canadien Pacifique, concevant des gares et des hôtels à travers le pays, et pour certains de ses dirigeants tels que Duncan McIntyre, R. B. Angus et Charles Hosmer, qui lui confient la conception de leur résidence personnelle. Maxwell dessine également les plans des maisons de James Crathern, Joseph Learmont et Edward Clouston.⁵⁸

Lorsqu'il conçoit le bâtiment administratif du GTR, Edward Maxwell n'a accumulé que quelques années de pratique et n'est pas encore associé à son frère. Malgré son expérience relativement courte, il réalise cependant pendant cette période d'autres bâtiments à l'architecture beaucoup plus élaborée et raffinée, ce qui semble tout à fait compréhensible si l'on considère les types de commandes qu'il reçoit – des résidences luxueuses, des succursales bancaires et la joaillerie Birks – et l'emplacement de ces bâtiments dans les secteurs les plus riches du centre-ville.

⁵³ JAMES, Ellen. « Études et formation d'Edward Maxwell », *L'architecture de Edward & W.S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, pp. 24-25.

⁵⁴ BLAND, John. « Le rôle des Maxwell dans le développement de l'architecture canadienne », *L'architecture de Edward & W.S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, p. 17.

⁵⁵ BLAND, John, *ibid.*

⁵⁶ BLAND, John, *idem.*, p. 19.

⁵⁷ JAMES, Ellen. « Maison H. Vincent Meredith », *L'architecture de Edward & W.S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, p. 104.

⁵⁸ BLAND, John, *op. cit.*, p. 18.



Merchants' Bank of Halifax, 1895 (1870, rue Notre-Dame Ouest)
Photo: Grand répertoire du patrimoine bâti, Ville de Montréal, 2002



Joaillerie Henry Birks & Sons, 1894 (1240, Square Phillips)
Photo: Grand répertoire du patrimoine bâti, Ville de Montréal, 2003

5.2.5 Production courante

Le gabarit ainsi que la composition architecturale du bâtiment administratif s'apparentent davantage à l'architecture des succursales bancaires et des bureaux de poste et même à l'architecture des maisons bourgeoises, érigés à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, qu'à l'architecture d'immeubles de bureaux de la même époque, habituellement de taille plus imposante que le bâtiment du GTR. Cette similitude est probablement en partie attribuable à l'échelle modeste du bâtiment, elle-même sans doute due au fait que le GTR n'avait, à l'époque, pas besoin d'un très

grand bâtiment pour abriter ses fonctions administratives sur le site des ateliers de Pointe-Saint-Charles, puisque le siège social de l'entreprise avait été déménagé sur la rue McGill quelques années auparavant. D'un point de vue fonctionnel, ce bâtiment est probablement un rare exemple d'architecture de ce type logeant des fonctions administratives.

Au niveau formel, on reconnaît donc sur le bâtiment l'emploi d'un vocabulaire architectural classique, utilisé couramment à l'époque dans les constructions ayant le mandat de refléter un certain succès d'affaires, une stabilité financière et un sentiment de sécurité, soit des projections d'effets inspirant la confiance, telles que les banques et les bureaux de poste utilisaient fréquemment.

Cela dit, si l'on examine le bâtiment administratif du GTR en parallèle avec les autres projets réalisés par Edward Maxwell durant la même période, il est possible d'identifier certaines similitudes stylistiques et volumétriques avec d'autres réalisations de l'architecte, soit en solo ou en association avec son frère William, dont notamment la résidence J.K.L. Ross. Cette maison se distingue toutefois du bâtiment administratif du GTR principalement par son revêtement de pierre, qui lui confère une facture plus luxueuse allant de pair avec son environnement bâti.



Résidence de John Kenneth Leveson Ross (rue Peel), construite en 1908-1909. L'emploi de fenêtres à guillotine et d'autres fenêtres arquées se retrouve à la fois sur cette résidence et sur le bâtiment administratif du GTR. Cependant, la similitude la plus marquée entre les deux bâtiments de situe au niveau de la composition de la travée centrale, avec son ouverture de porte en arc plein-cintre et ses deux larges pilastres s'élevant jusqu'à la corniche et surmontés d'un fronton triangulaire.
Photo : L'encyclopédie canadienne, Hellmut W. Schade

Par ailleurs, le bâtiment administratif ne semble pas comporter d'éléments constructifs particuliers ou novateurs pour son époque, en comparaison avec d'autres bâtiments érigés pour des fins semblables.

5.3 Valeur contextuelle

5.3.1 Aménagement du terrain

Un espace de terrain de taille modeste entoure le bâtiment administratif sur ses façades principale et latérale du côté sud, et est délimité par une clôture. La plus grande part de cet espace est asphaltée et réservée à la circulation ou au stationnement des automobiles. Une petite marge gazonnée et plantée de quelques arbres borde le bâtiment sur ces mêmes façades.

L'espace sur les deux autres côtés du bâtiment est également asphalté, mais il est davantage ouvert sur le reste du site et se trouve partagé avec les autres bâtiments dans un ensemble d'espaces interstitiels voués surtout à la circulation des véhicules sur le site. Les parties de ces espaces les plus rapprochées du bâtiment sont utilisées comme terrains de stationnement depuis plusieurs décennies. Il n'y a pas, autour du bâtiment, d'aménagements paysagers datant de la construction du bâtiment ou qui soient particulièrement significatifs. Les aménagements paysagers qui figuraient sur la photographie aérienne de 1929, incluant des serres, ont été détruits quelques années plus tard.



Le modeste aménagement paysager sur les façades principale et latérale du bâtiment administratif.

5.3.2 *Cadre environnant*

L'échelle modeste du bâtiment administratif – comparé aux autres bâtiments présents sur le site – ainsi que sa position le long de la rue Le Ber et les matériaux de son enveloppe permettent la tenue d'un certain dialogue avec le voisinage. Ce dialogue est à la fois en harmonie avec le caractère résidentiel du quartier qui est en contraste avec les autres bâtiments industriels de grande échelle du site, et à la fois en contraste pour exprimer son prestige, son importance socio-économique et le rôle de cet établissement.

L'environnement bâti est principalement composé de maisons en rangée hautes de deux ou trois étages et revêtues de brique. Le bâtiment administratif, présent depuis plus d'un siècle, fait partie intégrante du paysage urbain de la rue Le Ber et des rues transversales.

Le bâtiment administratif est positionné à l'entrée du site des ateliers ferroviaires. Cette implantation en bordure de rue et son architecture distincte des autres bâtiments sur le site lui confèrent une relation peut-être plus étroite avec la rue et les autres bâtiments qui la bordent, qu'avec le reste du site industriel. D'une certaine façon, il agit comme un trait d'union entre les fonctions résidentielle et industrielle du secteur.

5.3.3 *Point d'intérêt*

De par sa position à l'entrée du site, son caractère architectural plus noble que les autres structures du complexe et son ancienneté, le bâtiment est en quelque sorte le porte-étendard de l'entreprise

ferroviaire. Il incarne le côté « affaires » de l'entreprise davantage que son côté « production industrielle ». Il agit également comme point de repère pour indiquer où se trouve l'entrée officielle du site pour les visiteurs et la clientèle, même si ceux-ci doivent s'adresser au poste de garde pour pénétrer sur le site. En raison de toutes ces caractéristiques distinctes que nous venons d'énumérer, nous pouvons facilement constater que ce bâtiment est le point d'intérêt le plus fort dans le processus d'appropriation de ce complexe par la population.



Le bâtiment administratif, vu de la rue Le Ber à l'entrée du site.

5.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Le bâtiment administratif possède une valeur documentaire très élevée à la fois au niveau du développement du complexe industriel du GTR / CN et de celui de l'architecture montréalaise. Dans son ensemble, considérant son histoire, son contexte, son architecture, son concepteur, son degré d'authenticité et d'intégrité physique ainsi que son rôle comme point d'intérêt et son potentiel d'appropriation, nous pouvons sans aucune hésitation constater que ce bâtiment possède une valeur documentaire très élevée. Le fait qu'il s'agisse de l'un des premiers bâtiments du site dans lequel une grande part des décisions relatives aux activités du complexe industriel étaient prises, à tout le moins au niveau fonctionnel du site, nous amène à attribuer une grande valeur historique à ce bâtiment. L'autorité, le prestige et le rôle du concepteur dans le développement et l'histoire de l'architecture à Montréal nous pousse aussi à reconnaître le haut niveau de valeur documentaire de ce bâtiment. L'expression architecturale, l'usage de matériaux nobles, les détails de construction et d'architecture, le soin accordé à l'entretien et la préoccupation de préservation et d'authenticité du bâtiment dont différents intervenants ont fait preuve nous indiquent que cette valeur patrimoniale est présente depuis longtemps dans l'esprit des décideurs du GTR / CN.

Nous ne pouvons toutefois pas arriver au même constat à propos de l'intérieur du bâtiment, qui a perdu tous ses éléments originels au niveau des finitions. Cependant, la division des espaces originelle est soit encore en place ou alors possible à retracer d'après les dessins dont nous disposons. Une autre trace documentaire perdue mais néanmoins réversible est celle du paysage et du contexte du bâtiment, qui contribuent énormément à la valeur documentaire de ce bâtiment.

Valeur architecturale

La valeur architecturale de ce bâtiment réside à la fois dans la notoriété et l'autorité de son concepteur et en même temps dans la qualité, le style, l'expression, les matériaux, les détails de construction et finalement la relation du bâtiment avec le paysage qui l'entoure. L'architecte Maxwell a signé les plans de plusieurs bâtiments de différentes échelles et chacun a sa place dans le paysage architectural, culturel et urbain de Montréal. Considérant que tous les autres bâtiments du complexe industriel étaient conçus et construits par les membres de l'équipe de construction du GTR / CN, l'idée même de commander un bâtiment à un architecte externe est déjà un signe de l'importance que l'entreprise accordait à ce bâtiment. Le choix de son vocabulaire architectural et de son style, dans le contexte des conditions sociales, culturelles et économiques de l'époque, tout comme dans le cas des bâtiments monumentaux tels que les banques, les musées, les immeubles de bureaux et les hôtels particuliers, s'est fait principalement dans l'esprit de l'architecture néoclassique. Même si ce bâtiment n'a pas attiré l'attention des gens qui ont produit les inventaires de différents types de bâtiments présents à Montréal, nous pouvons tout de même reconnaître ses grandes qualités architecturales. Il est possible simplement que le contexte industriel, urbain et géographique du bâtiment en relation avec le centre-ville – ou à l'extérieur de celui-ci – constitue un motif pour avoir ignoré le bâtiment administratif dans les inventaires et les répertoires architecturaux.

L'architecture d'expression monumentale, les matériaux durables et nobles employés, les détails et la composition symétrique du bâtiment nous amènent à supposer que les détails et les finis intérieurs étaient à un niveau similaire au point de vue des exigences de qualité et de créativité. Nous pouvons avancer le même constat à propos de la relation du bâtiment avec son contexte immédiat, avec le parterre et la serre qui l'entouraient.

Valeur contextuelle

Le contexte actuel du bâtiment est très négligé et se trouve dans un état de détérioration avancé. Même si le bâtiment était et continue d'être fonctionnel et occupé par des fonctions similaires à celles d'origine, soit des activités administratives, de toute évidence les occupants successifs ne se sont pas approprié le bâtiment au point de s'occuper d'entretenir et de soigner son environnement immédiat. Néanmoins, ce bâtiment est intégré dans son contexte dans le temps et est un élément majeur dans le paysage culturel et urbain du quartier en général et de ce tronçon de la rue Le Ber en particulier. On ne peut pas imaginer qu'un autre emplacement eut été plus approprié pour y construire ce bâtiment, qui joue le double rôle de porte d'entrée et d'emblème du site, en plus de fournir l'accessibilité et le stationnement ainsi qu'une ségrégation des activités d'administration, des employés et des visiteurs, etc. Dans son ensemble, sauf pour les éléments disparus, ce bâtiment possède, même dans son état actuel, une valeur contextuelle relativement élevée qui ne pourra qu'augmenter avec les futures interventions de restauration et de reconstruction du site.

6. Évaluation de la valeur patrimoniale du bâtiment des magasins

6.1 Valeur documentaire

Considérant la fonction de service qui n'est pas une partie intégrante de la production manufacturière ayant eu lieu sur le site, la valeur documentaire du bâtiment des magasins comme source d'information sur le processus des activités industrielles, sur la construction et sur l'architecture du site du GTR / CN est d'une importance relativement minimale. Il en va de même de la valeur documentaire du bâtiment dans le contexte de l'industrialisation à Montréal en général.

6.1.1 Ancienneté

Le bâtiment abritant les magasins (« Stores Building ») est possiblement le premier à avoir été construit par le Canadien National peu après son acquisition des ateliers de Pointe-Saint-Charles. D'après l'information à laquelle nous avons eu accès, il a cependant été érigé en quatre phases. En phase I les trois sections centrales du bâtiment ont en effet été construites aussi tôt que vers 1924. Une quatrième section a été ajoutée peu de temps après, soit entre 1926 et 1929 en deuxième lieu. Une troisième phase de construction est réalisée vers 1931 du côté est en deux sections, un bâtiment de magasins et un hangar d'entreposage, et enfin, en quatrième phase, une dernière section est ajoutée vers 1947, cette fois du côté ouest du bâtiment.

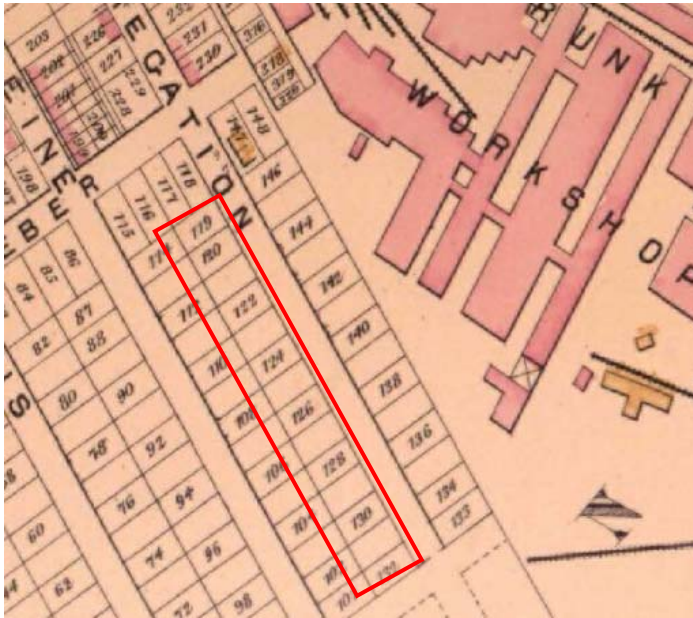
Comme nous l'avons mentionné, la construction de la première phase de ce bâtiment remonte environ à 1924; elle figure parmi les plus anciennes constructions et témoigne des tous débuts de la reconstruction du site par le CN. Les autres phases sont réalisées plus tard jusqu'à la dernière vers 1947. Nous pouvons donc attribuer une certaine valeur d'ancienneté relative aux premières phases de construction, mais pas nécessairement à ensemble du bâtiment.

Toutefois, l'ancienneté du bâtiment des magasins doit être considérée dans le contexte du bâtiment lui-même dans son ensemble, en le considérant comme un bâtiment composé des plusieurs sections construites en plusieurs phases, chaque section possédant sa propre ancienneté, et en même temps comme un des bâtiments d'un complexe industriel datant du 19^e siècle. Si nous considérons le bâtiment des magasins lui-même avec la date de la première phase de construction vers 1924, suivie par d'autres phases vers 1929, 1931 et la dernière vers 1947, nous constatons qu'il s'agit d'un bâtiment qui a été en fonction pendant plus de 80 ans, ce qui lui confère un certain niveau d'ancienneté, pourtant il s'agit d'un bâtiment de services et dans un contexte de production industrielle, il ne constitue pas une partie intégrante et inséparable du complexe. De plus, en tant que partie du complexe du GTR / CN, nous devons remonter à la date des premières constructions du GTR sur le site, soit le milieu des années 1850, et constater que ce bâtiment possède un degré d'ancienneté relativement faible.

Les sections de la première phase ne sont pas très anciennes en nombre d'années d'existence en comparaison avec d'autres bâtiments sur le site qui existent actuellement et encore moins en relation avec plusieurs bâtiments industriels dans ce secteur et dans le secteur du canal de Lachine. Considérant que la valeur d'ancienneté est une valeur relative et non absolue, nous pouvons accorder une certaine valeur d'ancienneté aux sections des premières phases de construction, mais la contribution de ce bâtiment à l'ancienneté du site du complexe GTR / CN est négligeable, et ce même dans le contexte des bâtiments de services des autres complexes industriels de Montréal.

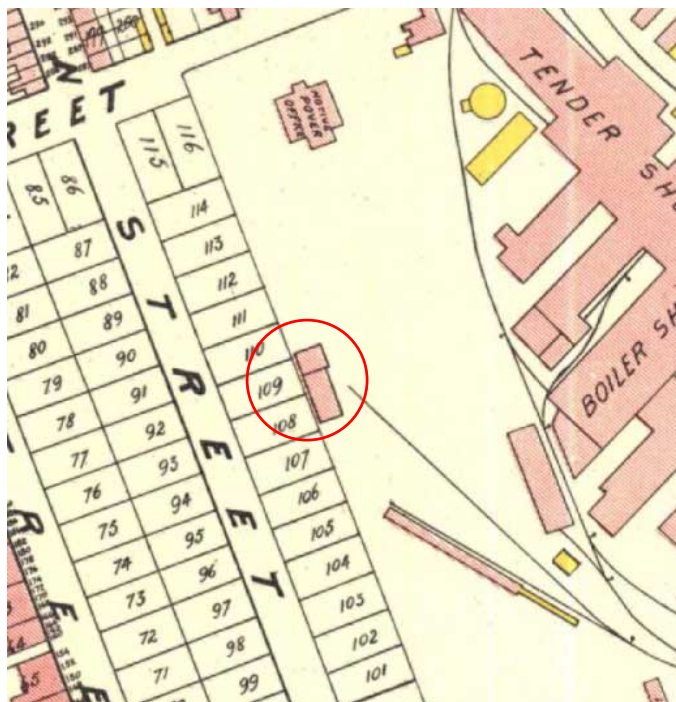
6.1.2 Valeurs historiques

Dans le contexte plus large de l'histoire de l'industrialisation de Montréal et de la production architecturale liée à cette histoire, le bâtiment des magasins, comme bâtiment auxiliaire, ne possède pas une valeur historique considérable. La valeur historique du bâtiment des magasins dans le contexte du complexe ferroviaire n'est pas élevée non plus, comme nous l'avons décrit dans la section précédente. Bien que l'histoire du complexe remonte à bien avant la construction de la première partie du bâtiment des magasins, les activités logées dans ce bâtiment ne constituaient pas une phase du processus de production et de fabrication. Donc, en tant que bâtiment de services, il nous informe minimalement sur l'histoire des activités de production, de construction et sur l'architecture du site du GTR / CN.



1879 – Les terres ont été loties à côté des installations du GTR vers les années 1860-1870, en prévision de construction résidentielle. Le bâtiment des magasins sera éventuellement construit sur les lots bordant la rue Congrégation du côté sud.

Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



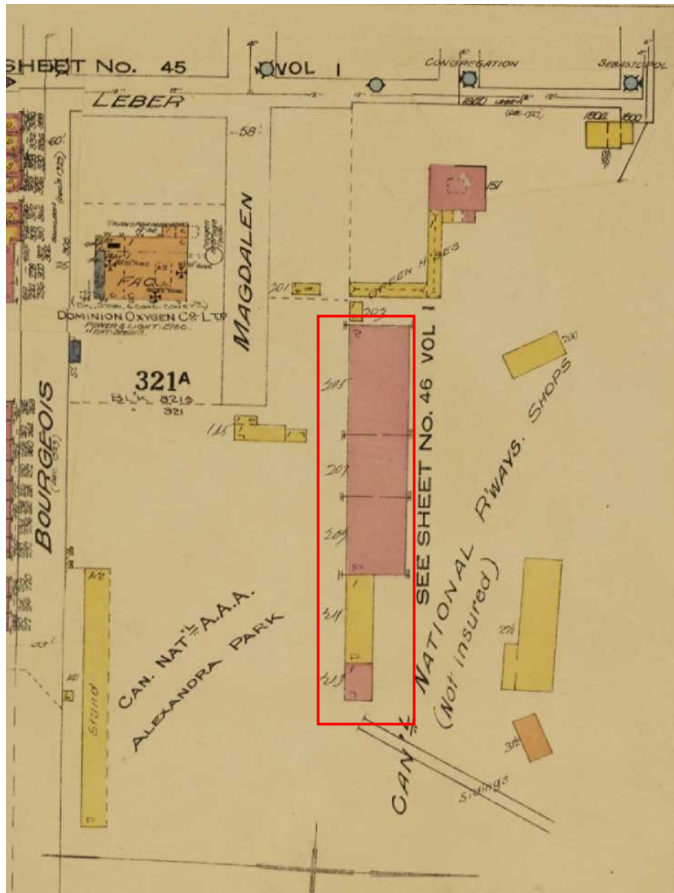
1907 – Le projet de prolongement de la rue Congrégation et de lotissement des terrains de part et d'autre de celle-ci a été abandonné au profit d'une occupation de ces terrains par le GTR, mais on prévoit encore construire des résidences le long de la rue Magdalen (Sainte-Madeleine), qui figure sur ce plan. Un petit bâtiment non identifié est érigé au futur emplacement des magasins.

Source : BANQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).



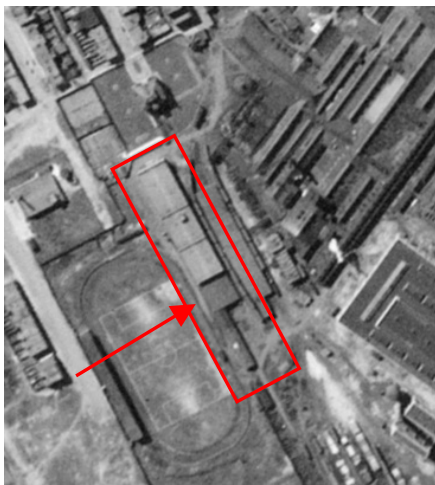
1912 – Curieusement, le lotissement de part et d'autre de la rue Congrégation réapparaît sur ce plan, bien que quelques bâtiments du GTR s'y trouvent. Le petit bâtiment qui figurait toutefois au futur emplacement des magasins sur le plan de 1907 n'y est plus.

Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas, vol. I, Part of St. Ann's Ward*, plate 28.



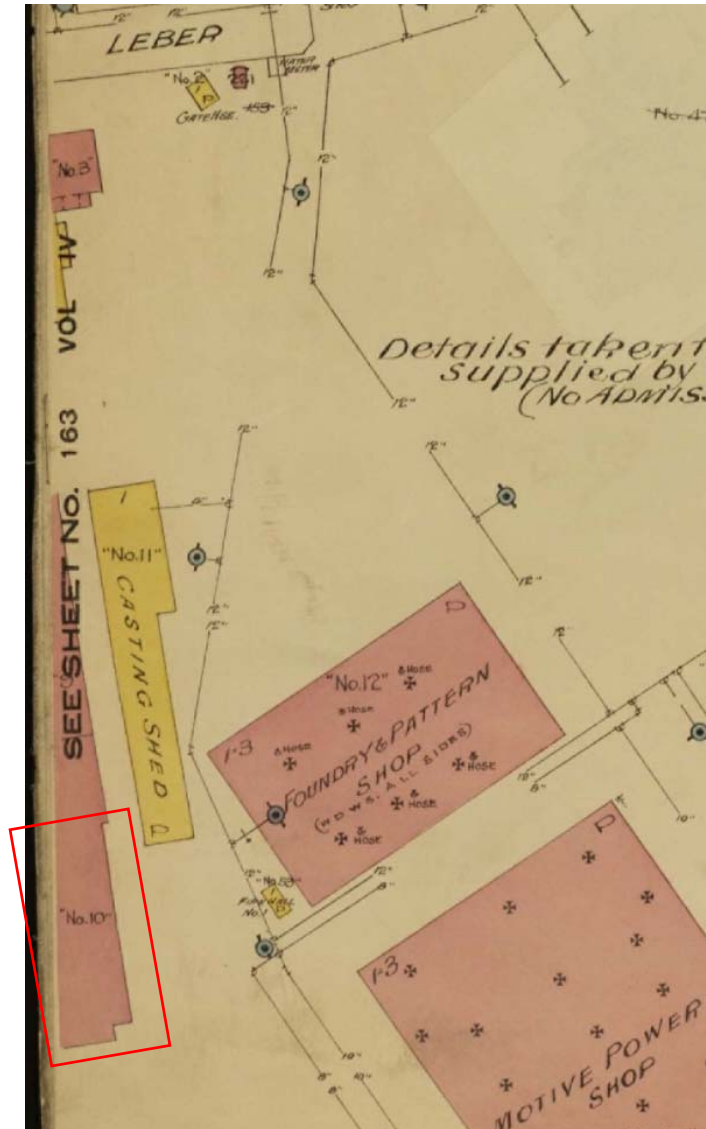
1926 – Les trois premières sections des magasins, des structures massive de brique, ont été construites vers 1924 sur une partie de l'îlot qui était prévu entre les rues Magdalen et Congrégation. Rattachées à l'extrémité de ces trois sections du côté est se trouvent deux autres parties plus étroites, l'une en bois (jaune) et l'autre en brique. Le parc Alexandria, aménagé pour les activités sportives des employés du CN, figure sur ce plan, au sud-est des magasins.

Source : BAnQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. IV, plate 163, reprinted April 1926 (modifié par les auteurs).



1929 – Vue aérienne du bâtiment des magasins, permettant de distinguer l'ajout d'une quatrième section du côté est entre 1926 et 1929.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1938 – Seule une partie des plans de 1938 est disponible, mais cette planche permet néanmoins de constater qu'une autre section du bâtiment des magasins a été construite entre 1929 et 1938 (vraisemblablement en 1931), à l'extrémité est de celles déjà présentes, en remplacement des sections étroites qui s'y trouvaient auparavant.

Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. I, plate 46, May 1918 revised April 1938 (modifié par les auteurs).



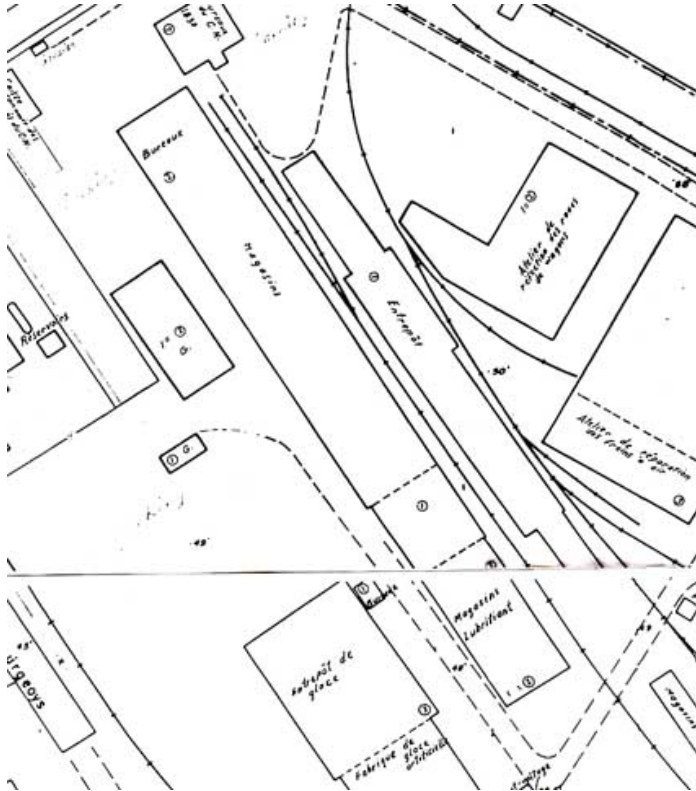
1949 – Le bâtiment des magasins a été agrandi de nouveau vers 1947, cette fois à son extrémité ouest, mais cet ajout ne figure pas sur ce plan. Nous soupçonnons toutefois que ce plan de 1949 ne soit pas à jour au niveau des constructions présentes sur le site. On remarque également la présence d'une section dessinée en pointillé à l'extrémité est du bâtiment ; il s'agit probablement de l'appentis construit vers 1931, toujours présent aujourd'hui.

Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76 (modifié par les auteurs).



1950 – Vue aérienne du bâtiment permettant de constater que l'agrandissement du côté ouest est complété et se termine tout près du bâtiment administratif. Le bâtiment compte désormais six sections. L'extrémité est se termine près d'un chemin passant entre la fonderie et l'atelier des locomotives, telle qu'elle figurait déjà sur le plan de 1938.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).



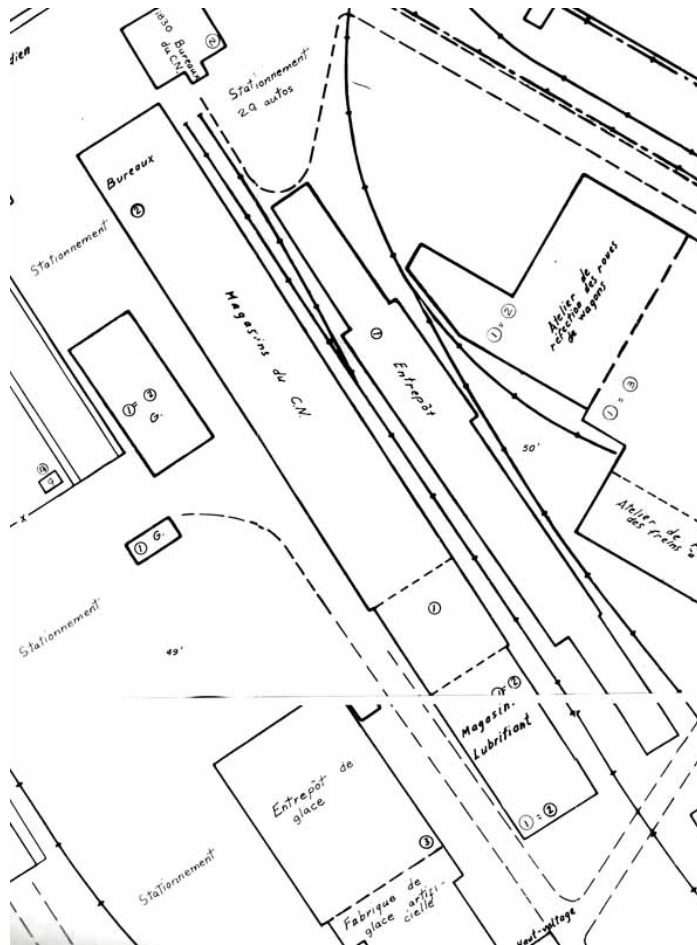
1959-1965 – Ce plan montre le bâtiment des magasins ayant atteint sa pleine longueur depuis la fin des années 1940. Le plan nous informe que la section à l'extrémité est sert de magasin de lubrifiant alors qu'à l'extrémité ouest, le bâtiment abrite notamment des bureaux.

Source : BANQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



1965 – Vue aérienne permettant de distinguer clairement les six sections du bâtiment, regroupées selon leur ordre de construction en quatre phases.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000 (modifiée par les auteurs).



1986 – Il n'y a pas de changements apparents au bâtiment des magasins sur ce plan, comparé à celui de 1959-1965, bien que selon l'information que nous avons pu trouver, un agrandissement dont nous ignorons la nature exacte aurait été fait en 1986. Cet ajout ne figure cependant pas non plus sur un plan urbain de 1990, qui montre le bâtiment tel qu'il paraît sur ce plan-ci.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22 et 227-23 (montage).



2002 – La volumétrie du bâtiment des magasins ne semble pas avoir subi de modifications importantes depuis l'agrandissement effectué à la fin des années 1940. Il est toutefois possible que le petit volume identifié au sud des sections centrales soit l'ajout effectué en 1986.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage, modifiée par les auteurs).

6.2 Valeur architecturale

Chaque partie du bâtiment des magasins possède une qualité architecturale particulière même si les façades en brique rouge avec quelques détails intègres, les fondations en béton et la fenestration industrielle de plusieurs parties confèrent une certaine continuité d'expression architecturale à l'ensemble des parties des différentes phases. Cependant, l'intérieur des différentes parties a été conçu avec des structures et des matériaux variés. Étant donné que les fonctions de toutes les parties étaient similaires, les espaces ont plus ou moins les mêmes qualités. Cela dit, considérant les variations présentes, nous ne pouvons pas nous prononcer sur la valeur du bâtiment dans son ensemble. Les trois sections de la phase I et la section de magasins de la phase 4 possèdent une qualité architecturale, au niveau des proportions, de la volumétrie et des ouvertures. Mais au niveau des espaces intérieurs, les parties de la première phase sont plus restreintes en hauteur, tandis que la partie de bâtiment de la phase 3 est plus ouverte et son plafond est plus haut. La section de la phase 2 est totalement exogène au niveau des proportions car elle n'a qu'un seul étage et affiche une qualité de finition et de conception qui ne correspond pas aux qualités des autres sections ni à l'ensemble des bâtiments industriels du site. Finalement, la section de bâtiment de la phase 3 possède certaines qualités mais considérant les changements majeurs subis au niveau de la géométrie des ouvertures, son expression architecturale est compromise.

Une comparaison visuelle du bâtiment des magasins avec les autres bâtiments du complexe, comme par exemple le bâtiment D (atelier des roues ou « Wheel Shop » et « Foundry and Pattern Shop ») ou une comparaison avec quelques bâtiments industriels du secteur nous permet de constater que le bâtiment des magasins ne possède pas une valeur architecturale considérable.

L'espace d'entreposage du hangar à l'extrémité est du bâtiment est une structure temporaire sans aucune intention architecturale. Le hangar est composé d'un mur de brique rouge sur le côté nord avec des fenêtres industrielles mais le reste du bâtiment est un type de construction temporaire.

6.2.1 Degré d'authenticité

De façon générale, le bâtiment des magasins possède un degré d'authenticité élevé car, comme la plupart des bâtiments industriels, sa fonction est demeurée très stable et par conséquent, les changements qu'il a subis sont minimaux, sauf sur la section de la phase 2. Dans le cas des autres sections, les intérieurs aussi possèdent un degré d'authenticité plutôt élevé, même si leur état physique est considérablement dégradé. Les deuxièmes étages sont utilisés comme espaces de bureaux. Les ouvertures et les fenestrations, avec les fenêtres d'origine et les divisions industrielles des vitres rectangulaires de un pied par deux pieds sont en place et n'ont pas subi de modifications intentionnelles majeures, mais en laissant le bâtiment vide et sans activités la majorité des vitres et quelques fenêtres sont brisées.

Les fenêtres de la section de bâtiment érigée en phase 4 ont été remplacées et leur géométrie d'ouverture modifiée en raison du changement de fonction en bureaux. L'intérieur du bâtiment de la section construite en phase 2 est une exception dans le bâtiment des magasins. La structure de bois est en train de s'effondrer et l'intérieur est dans un état de détérioration très avancé. Les rampes d'accès au bâtiment sont démantelées. Les quatre parties du bâtiment sont facilement identifiables et chacune possède sa propre identité et son propre niveau d'authenticité. Les équipements, les étagères et les aménagements intérieurs ne sont par contre plus sur place, ce qui diminue davantage le degré d'authenticité physique et d'expression de ce bâtiment. Le hangar possède toutefois un degré d'authenticité élevé pour ses fonctions.



La façade nord du bâtiment des magasins.



La façade ouest, sur laquelle on distingue que plusieurs ouvertures ont subi des modifications importantes, phénomène également observé en plusieurs autres endroits sur le bâtiment. Un ancien terrain de stationnement se trouve devant cette façade, donnant sur la rue Le Ber.

6.2.2 État physique

Dans son ensemble, le bâtiment des magasins est dans un état physique acceptable mais il doit subir des interventions de réparation, de restauration et parfois même de reconstruction et de rénovation majeure pour le recycler. Les sections des phases 1, 3 et 4 sont généralement dans un état acceptable tant au niveau de l'extérieur que de l'intérieur, à l'exception de quelques détériorations causées par l'infiltration d'eau et les variations extrêmes de température. Les fenêtres d'origine, comme nous l'avons mentionné, ne possèdent aucune intégrité physique. La structure de la section du bâtiment construite en phase 2 est dans un état de dégradation avancé. La structure de bois de cette partie est pratiquement effondrée. Le hangar est dans un état physique acceptable pour la fonction d'entrepôt.



L'extrémité ouest du bâtiment des magasins.



Vue intérieure de la section située à l'extrémité ouest du bâtiment, construite vers 1947.



Une autre vue intérieure laissant bien voir la structure de poutres et de piliers en béton.



Des fenêtres d'origine, aux multiples petits carreaux de verre montés dans une structure d'acier. Plusieurs carreaux sont brisés et les montants sont généralement rouillés.



La façade sud des sections centrales des magasins.



Passage de la première section du bâtiment à la seconde. Celle-ci, une structure de murs de brique massifs et de poutres et piliers d'acier, fait partie de la série de trois sections érigées en première phase de construction du bâtiment.



Vue intérieure des sections centrales des magasins, construites en 1924, sur laquelle on peut voir le plafond et le plancher en béton ainsi que la peinture écaillée sur les surfaces.



Vue intérieure de la section du bâtiment construite en deuxième phase. Cette section, moins élevée que les autres, comporte une hauteur de plafond équivalant à un seul étage. Elle est la seule section soutenue par une structure en bois, qui a d'ailleurs partiellement cédé sous la charge de la neige accumulée sur le toit.



Intérieur de la section ouest du bâtiment, érigée vers 1931 lors d'une troisième phase de construction des magasins, comporte une structure de béton.



Façade nord de la même section du bâtiment, laissant voir les murs massifs en brique sur une base de béton et les grandes baies industrielles à petits carreaux, dont certains sont cassés.



Espace d'entrepôt construit en appentis derrière la section est du bâtiment.

6.2.3 Concepteur

Nous n'avons pas pu identifier le ou les concepteurs des différentes sections du bâtiment des magasins et seul un dessin architectural d'une des sections du bâtiment a été trouvé. Nous pouvons assumer que comme les autres bâtiments pour lesquels nous avons eu accès aux dessins architecturaux, les ingénieurs et architectes du CN étaient responsables de la conception et de la construction de ce bâtiment.

6.2.4 Œuvre du concepteur

Le manque d'information sur les concepteurs ne nous permet pas de situer les différentes phases du bâtiment des magasins dans le contexte d'ensemble de leur œuvre. Toutefois, si nous

présumons que l'équipe de professionnels du CN a conçu les bâtiments du complexe, nous pouvons souligner, sauf dans le cas de la section de bâtiment de la phase 2, la présence d'une continuité de langage architectural général. Mais avec le niveau inférieur d'attention aux détails, les structures de matériaux variées (acier, bois et béton) et une approche constructive de bâtiment secondaire ont diminué considérablement les qualités de cette œuvre.

6.2.5 *Production courante*

Étant donné que le bâtiment des magasins, en tant que bâtiment secondaire ou auxiliaire évolutif, est réalisé en quatre phases, il est difficile de le placer dans un contexte de production courante afin d'en faire une évaluation comparative. Dans le contexte du complexe du CN, une comparaison rapide avec les autres bâtiments datant approximativement de la même époque nous indique que ce bâtiment possède des éléments architecturaux et des systèmes structuraux qui puisent dans le même vocabulaire mais sont de qualité inférieure, comme nous l'avons déjà mentionné.

Encore une fois, le manque d'information sur le concepteur nous ne permet pas d'entreprendre une analyse comparative avec d'autres bâtiments de ce type architectural qu'il aurait pu produire. Une comparaison visuelle du bâtiment des magasins avec les bâtiments de services des autres complexes industriels et avec d'autres bâtiments industriels de Pointe-Saint-Charles, du secteur du canal de Lachine, des anciens ateliers ferroviaires Angus, etc., ne serait pas utile et il n'existe aucune étude sur ce type de bâtiments.

6.3 Valeur contextuelle

Le contexte d'un site industriel se développe au fur et à mesure que les besoins évoluent ou changent en même temps que le contexte de chaque bâtiment change avec les modifications que subit chaque complexe industriel. Dans le cas du bâtiment des magasins, qui a été érigé dans un contexte déjà établi au niveau du processus et des étapes de production, il est probable que l'accessibilité directe à partir des autres bâtiments et des activités de production était le seul facteur important dans le choix de la localisation de ce bâtiment. Cette idée devient plus probable en sachant que le site du GTR / CN était plus large et qu'au nord du bâtiment des magasins, il y avait plusieurs autres bâtiments. Outre cette condition, ce bâtiment aurait pu être construit à n'importe quel endroit sur le site, pourvu qu'il ait été accessible par les camions de livraison. À partir du moment où les pièces sont placées sur les étagères des magasins, différents départements commandent les pièces et les ouvriers peuvent aller les chercher n'importe où sur le site. Mais évidemment l'accessibilité était facile pour les camions de livraison qui arrivaient par la rue Le Ber, à côté d'un stationnement, et tournaient à droite devant le bâtiment des magasins pour décharger les marchandises. Ce bâtiment était aussi accessible par le terrain du côté sud.

En ce qui concerne la visibilité de ce bâtiment, elle est plutôt réduite à partir de la rue, même s'il est situé à proximité de l'entrée du site, ce qui lui donne tout de même une présence d'envergure lorsqu'on entre sur le site. Il est implanté en parallèle avec la ligne de la rue qui était projetée juste derrière le bâtiment administratif. En somme, considérant le rôle du bâtiment en relation avec le fonctionnement du complexe et même en relation avec le contexte général du site du complexe dans le quartier, la valeur contextuelle du bâtiment des magasins n'est pas considérable.

6.3.1 *Aménagement du terrain*

Il n'y a pas de terrain lié directement et faisant partie intégrante du bâtiment des magasins. Comme les autres installations, puisqu'il s'agit d'un site industriel, les espaces autour de ce bâtiment étaient gardés dégagés pour faciliter l'accès par les camions. Il y avait une rampe et des quais de déchargement mais il n'y avait pas d'accès par train dans ce bâtiment.

Les aménagements entourant le bâtiment sont minimaux et surtout utilitaires. Le terrain au nord du bâtiment est presque entièrement asphalté et la partie située près du bâtiment administratif est utilisée comme terrain de stationnement.

À l'extrémité ouest du bâtiment se trouve un autre terrain de stationnement asphalté. Quelques arbres de taille moyenne sont alignés entre le bâtiment et le stationnement.

6.3.2 *Cadre environnant*

Le bâtiment des magasins se trouve aujourd'hui près de la limite sud du site industriel des ateliers ferroviaires. Comme nous l'avons mentionné plus haut, il est situé à proximité de l'entrée principale de la rue Le Ber ainsi que du bâtiment administratif et voisin de l'atelier des roues.

La cour se trouvant entre les magasins et l'atelier des roues (anciennes « Wheel Shop » et « Foundry and Pattern Shop ») comporte des voies de circulation surélevées, vraisemblablement pour faciliter le chargement ou le déchargement des wagons. Les plans urbains examinés révèlent en effet qu'il y avait auparavant une voie ferrée qui longeait tout le bâtiment des magasins mais les rails ont été enlevés il y a quelques années. De l'autre côté de cette voie ferrée se trouvait un long bâtiment d'entreposage, implanté parallèlement aux magasins; ce bâtiment est maintenant démoli.

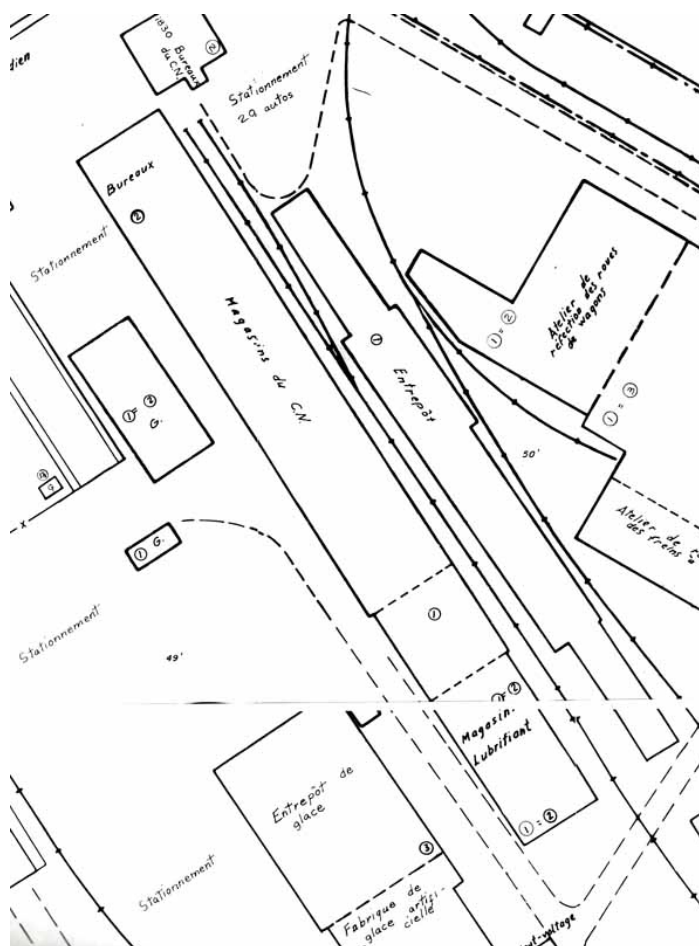


Le terrain situé entre le bâtiment des magasins (à gauche) et l'atelier des roues, la fonderie et l'atelier des patrons (à droite), où se trouvaient autrefois une voie ferrée et un entrepôt.



Vue de la façade sud du bâtiment des magasins, donnant actuellement sur un terrain vacant.

Le terrain sur les côtés sud et est du bâtiment est maintenant vacant, mais des bâtiments, notamment une fabrique et entrepôt de glace, ainsi que d'autres espaces de stationnement se trouvaient auparavant sur le côté sud des magasins, tel que le démontre le plan urbain de 1986. Ces bâtiments ont été démolis depuis.



1986 – Le bâtiment des magasins est, en 1986, encore longé par une voie ferrée et flanqué de bâtiments d'entreposage.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).

Le cadre environnant actuel du bâtiment des magasins est très dense à l'avant, vers le nord, mais très ouvert en arrière sur le côté sud, où il consiste principalement en une cour pavée d'asphalte pour les fins de transport. Du côté nord, les magasins étaient autrefois très rapprochés d'un autre bâtiment du complexe qui a été démolé récemment. Sur une échelle plus grande, même si le bâtiment des magasins est situé dans le complexe des ateliers du GTR / CN, il ne joue pas un rôle important dans l'historique et l'évolution du site et par conséquent, son impact sur l'environnement immédiat est minimal.

6.3.3 Point d'intérêt

Le bâtiment ayant abrité les magasins du CN ne constitue sans doute pas un point d'intérêt en soi si on le considère isolément. Par contre, l'ensemble formé de tous les bâtiments et structures faisant partie du site des ateliers ferroviaires est certainement un élément d'intérêt majeur non seulement à

l'échelle du quartier Pointe-Saint-Charles, mais pour toute la ville de Montréal et ce, pour les raisons déjà invoquées dans la première partie de notre étude.

Encore une fois, nous devons considérer la valeur de point d'intérêt du bâtiment des magasins dans le contexte d'ensemble du complexe industriel du GTR / CN en même temps que sa propre signification comme point d'intérêt. En tant qu'élément du complexe, le bâtiment des magasins occupe une place relativement importante sur le site car il est situé à proximité de l'entrée principale du complexe. À partir de la voie publique, la communauté locale peut voir la façade latérale ouest de ce bâtiment mais cette façade ne possède pas une qualité d'expression architecturale remarquable et recèle un degré d'appropriation potentielle négligeable. Finalement, ce bâtiment ne possède pas une valeur de point d'intérêt majeur même s'il est visible, ni pour sa qualité architecturale, ni pour la qualité de sa construction.

6.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Basé sur l'analyse ci-dessus, nous pouvons constater que le bâtiment des magasins dans son ensemble ne possède pas une valeur patrimoniale industrielle, documentaire, architecturale et contextuelle élevée, à la fois comme un bâtiment indépendant de services composé de plusieurs sections et réalisé en plusieurs phases et comme un des bâtiments de l'ensemble du site industriel.

Valeur documentaire

Le bâtiment des magasins ne possède pas une valeur patrimoniale documentaire industrielle considérable ni comme un bâtiment indépendant ni comme une partie d'un site industriel, simplement à cause de son rôle secondaire dans les activités industrielles du site ainsi que de son architecture et sa construction. Il faut néanmoins mentionner que comme n'importe quelle trace du passé, il pourra toujours nous informer sur la façon dont le site a été développé, mais ces informations pourront aussi être communiquées par une documentation précise à défaut de la présence physique du bâtiment, s'il vient à disparaître. Même les activités des travailleurs dans ce bâtiment ne jouent pas un rôle fondamental dans la pérennité de la valeur patrimoniale de mémoire collective de ceux qui ont travaillé dans ce bâtiment, de leur famille et de leur communauté.

Valeur architecturale

Comme nous l'avons évoqué plus haut, ce bâtiment ne possède pas une valeur architecturale remarquable ni dans son expression architecturale ni dans sa construction, même si certaines sections sont plus intègres que d'autres. Nous ne possédons aucune information sur les concepteurs. Les proportions, l'échelle, et surtout le détail architectural de brique et de béton sur les façades, nous portent à conclure que la majeure partie du bâtiment ne possède pas une valeur architecturale considérable. Par contre, si nous examinons chaque section séparément, nous pouvons tout de même leur accorder une certaine valeur architecturale, surtout au niveau du travail de la brique rouge et de la fenestration industrielle, tant au plan de ses proportions que de ses matériaux. Cet examen nous amène à accorder une valeur relativement minimale à son architecture, mais encore, la plupart de ces éléments ont perdu leur intégrité.

Valeur contextuelle

Le bâtiment des magasins est situé à proximité de l'actuelle entrée principale du site et s'allonge parallèlement avec la présente ligne de propriété du côté sud, mais cet emplacement ne joue pas un rôle important dans l'évolution du bâtiment et sa relation avec les autres bâtiments sur le site. Même si cet emplacement possède une valeur contextuelle importante sur l'ensemble du site, le bâtiment des magasins n'a aucune valeur contextuelle, historique, architecturale et industrielle liée à son emplacement.

7. Évaluation de la valeur patrimoniale de la centrale thermique

7.1 Valeur documentaire

7.1.1 Ancienneté

Selon l'information que nous avons pu consulter, la centrale thermique (« Power House ») a été construite vers 1929, lors de la reconstruction du site des ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles par le CN. Nous pouvons donc attribuer une certaine valeur d'ancienneté au bâtiment, qui existe depuis près de 80 ans. Cependant, nous devons également considérer l'ancienneté relative du bâtiment par rapport à l'ensemble du site, dont la construction initiale remonte à environ 150 ans. Dans ce contexte, la valeur d'ancienneté de la centrale thermique est relativement faible.

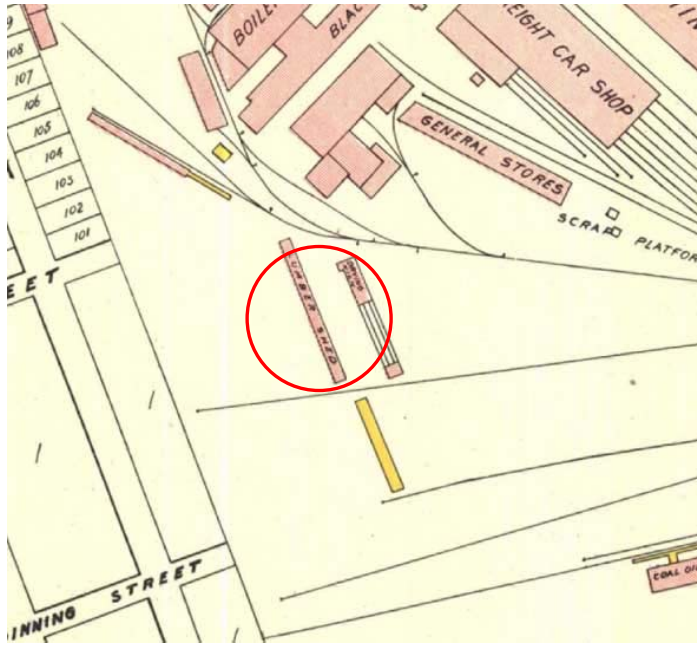
7.1.2 Valeurs historiques

La centrale thermique n'est pas un bâtiment dans lequel s'effectuait une phase de production liée aux locomotives ou aux wagons; elle peut être considérée comme un bâtiment ayant rempli une fonction accessoire ou de soutien à la production. Ainsi, si ce bâtiment n'aide pas réellement à comprendre la nature des activités industrielles qui se déroulaient sur le site, il donne par contre une idée de l'ampleur et de l'importance d'un tel site du simple fait de son existence en tant que système interne de production d'électricité.

Dans le contexte de l'histoire du développement du complexe GTR / CN, ce bâtiment a été réalisé dans la vague du vaste chantier de mise à jour de l'ancien système de production et de fabrication du GTR par le CN, tout comme le bâtiment D (atelier des roues et fonderie) et l'atelier des locomotives. Pour répondre aux besoins énergétiques croissants du complexe engendrés par les installations de fabrication plus modernes, comme nous en avons discuté dans le cas de l'atelier des locomotives, l'entreprise a procédé à la construction de la centrale thermique. Ce bâtiment abrite les équipements nécessaires à la génération d'électricité à partir de charbon, dans un processus thermique à vapeur. Il est donc clair que ce bâtiment occupe une place importante dans l'histoire du site.

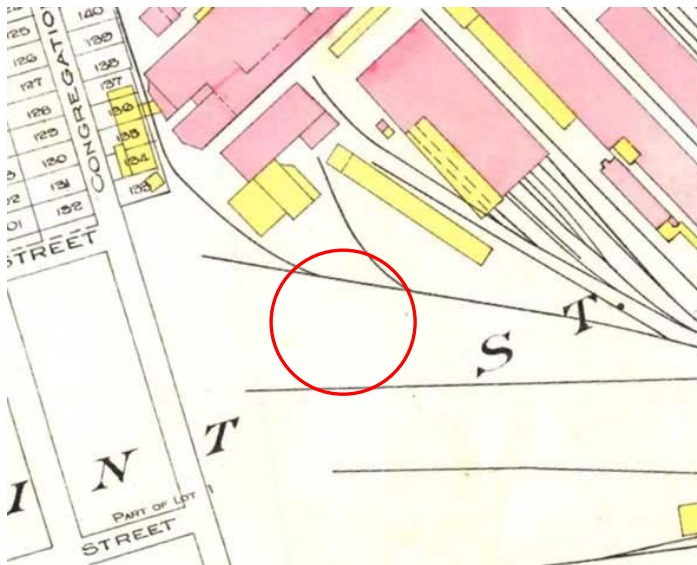
Aussi, dans le contexte de l'histoire de l'industrialisation de Montréal, ce bâtiment possède une valeur historique car il a probablement dû figurer parmi les premières tentatives de génération d'électricité grâce à un processus thermique, considérant que la majorité des bâtiments industriels répondaient encore à leur besoin énergétique par l'eau, comme plusieurs bâtiments situés aux abords du canal de Lachine. Il s'agit là cependant d'une hypothèse que nous avançons, car à ce jour, il n'y pas de recherche approfondie portant sur le sujet des sources d'énergie dans l'industrialisation de Montréal.

Même dans l'histoire des technologies de génération d'énergie par processus thermique, nous devons accorder une valeur historique au bâtiment ainsi qu'aux installations qu'il abrite. En effet, d'après les dessins que nous avons eu l'occasion d'examiner, il semble que ces installations, incluant le bâtiment, n'ont pas été commandées par catalogue mais plutôt conçues sur place par les ingénieurs du CN.



1907 – Des bâtiments servant au séchage et à l'entreposage de bois se trouvent au futur emplacement approximatif de la centrale thermique.

Source : BAnQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).

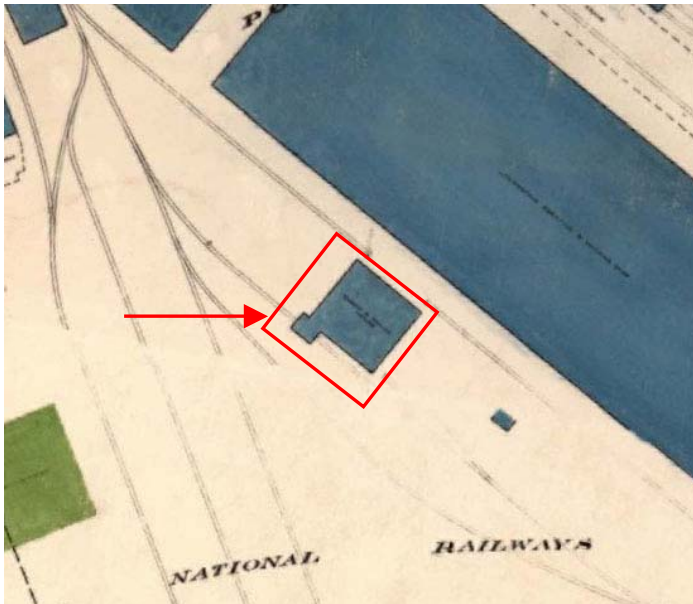


1912 – Le futur emplacement approximatif de la centrale thermique ne semble plus comporter de constructions.

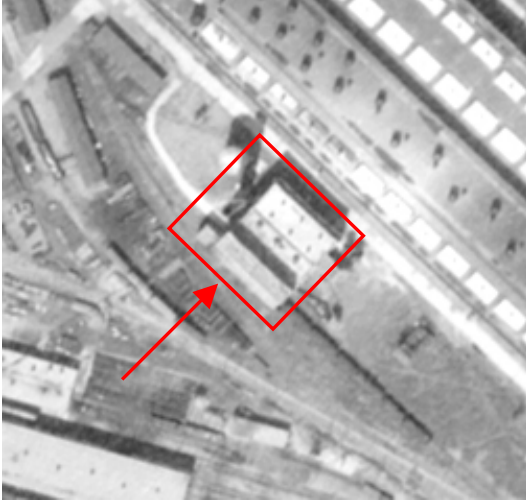
Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas*, vol. I, *Part of St. Ann's Ward*, plate 28 (modifié par les auteurs).



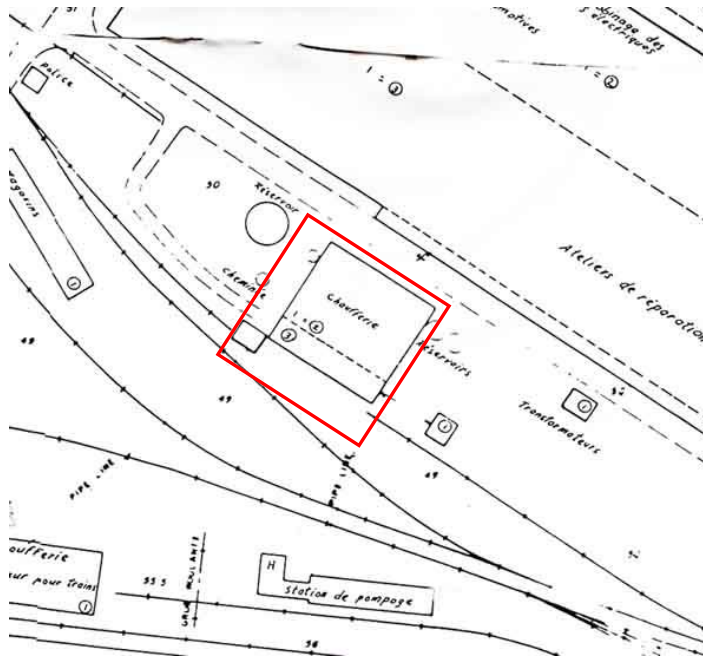
1929 – La centrale thermique ainsi que l'atelier des locomotives, dont une partie figure également sur cette photographie aérienne, viennent tout juste d'être érigés.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1949 – La centrale thermique, avec des voies ferrées qui la contournent et une qui mène au garage situé à l'angle du bâtiment.
Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76 (modifié par les auteurs).



1950 – Vue aérienne de la centrale thermique permettant de distinguer la section plus élevée du bâtiment, du côté sud.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).

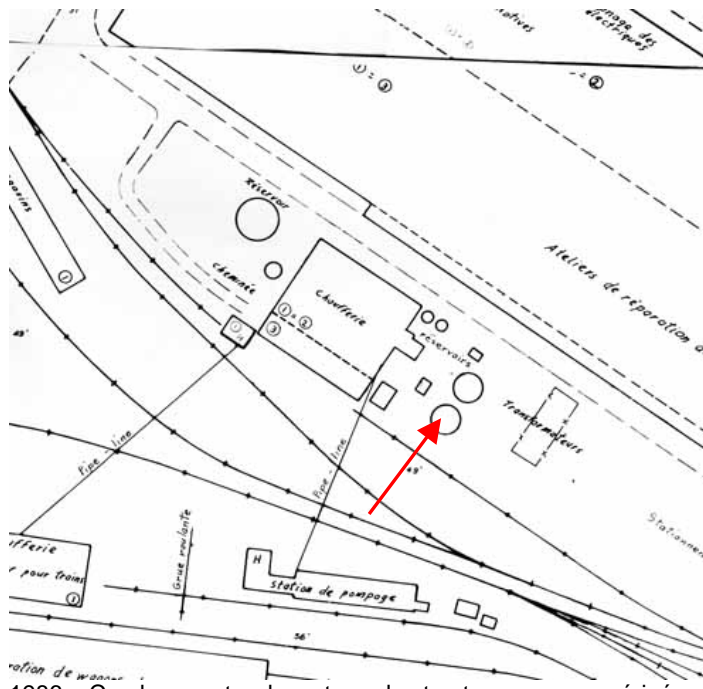


1959-1965 – On aperçoit sur ce plan des structures annexes à la centrale thermique (identifiée « chaufferie ») : des réservoirs, une cheminée et des transformateurs.
Source : BAnQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



1965 – Vue aérienne de la centrale thermique et des structures annexes, ainsi que d'un espace de stationnement aménagée du côté est.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000.



1986 – Ce plan montre davantage de structures annexes érigées à l'est de la centrale thermique

Source : BAnQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage, modifié par les auteurs).



2002 – Un agrandissement sur le côté sud de la centrale thermique est visible sur cette orthophoto, mais ne figurait pas sur le plan urbain de 1990. La date exacte de cet ajout est imprécise.
Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (modifiée par les auteurs).



La section attenante à l'aile de déchargement du charbon a été ajoutée à une date inconnue.

7.2 Valeur architecturale

7.2.1 Degré d'authenticité

La centrale thermique n'a pratiquement pas subi de modifications architecturales depuis sa construction initiale, si ce n'est du prolongement de l'aile de déchargement du charbon effectué il y a quelques années. Cet ajout a été réalisé avec une approche relativement chaotique qui a défiguré

la composition architecturale de la façade sud, mais l'intervention est réversible et corrigable. Une autre intervention a eu lieu sur les ouvertures de façade ouest, où une partie de pilier de brique a été démolie pour agrandir l'ouverture et un élément verticale en béton a été ajouté, modifiant la géométrie de cette façade mais encore là, cette intervention est réversible.

Dans son ensemble, ce bâtiment possède un degré d'authenticité très élevé de son expression architecturale, qui est directement liée à son fonctionnement très défini et précis. La centrale thermique est le seul bâtiment où les équipements de production d'électricité sont toujours en place, ce qui aide davantage à faire une lecture plus complète de son authenticité.



Vue des façades ouest et sud de la centrale thermique. On aperçoit l'aile de déchargement à droite.



La façade ouest et la tour d'eau qui se trouve devant.



Vue de la façade est de la centrale thermique.



L'escalier métallique intérieur entre le mur de la façade principale et la bouilloire. On aperçoit également la structure d'acier qui se rattache au mur.



La bouilloire est construite à l'intérieur de la structure d'acier du bâtiment.



Une des composantes de la bouilloire, à l'intérieur de la centrale thermique.



Le poste de contrôle se trouve dans une cabine aménagée à l'intérieur de la centrale thermique.



La bouilloire a été remplacée en 1966, tel que l'atteste cette plaque.



Convoyeur vertical servant à alimenter la bouilloire en charbon.

7.2.2 État physique

Les éléments architecturaux essentiels de la centrale thermique sont dans un état d'intégrité physique très élevé. Mis à part des détériorations causées par usage régulier, le bâtiment semble être généralement dans un état acceptable. Les fenêtres sont par contre en très mauvais état; elles ne possèdent aucune intégrité physique et nécessitent un remplacement.



Le mur de la façade principale (façade ouest). On y remarque l'intervention effectuée sur un pilier de brique pour agrandir l'ouverture.



Plusieurs carreaux de verre sont brisés et les taches de rouille sur le béton témoignent de la dégradation des fenêtres en acier.

7.2.3 *Concepteur*

Nous n'avons pas pu identifier le ou les concepteurs de la centrale thermique et aucuns dessins architecturaux n'ont été trouvés. Nous pouvons présumer que comme les autres bâtiments pour lesquels nous avons eu accès aux dessins architecturaux, les ingénieurs et architectes du CN étaient responsables de la conception et de la construction de ce bâtiment.

7.2.4 *Œuvre du concepteur*

Le manque d'information sur les concepteurs ne nous permet pas de situer la construction de la centrale thermique dans le contexte d'ensemble de leur œuvre. Toutefois, si nous considérons l'hypothèse que l'équipe de professionnels du CN a conçu ce bâtiment et la plupart des autres bâtiments du complexe, nous pouvons souligner la présence d'une continuité de langage architectural général.

7.2.5 *Production courante*

Considérant que le bâtiment de la centrale thermique était conçu et construit pour répondre à des exigences fonctionnelles très précises du processus de production d'électricité à partir de charbon, et que les trois ailes du bâtiment sont conçues en réponse aux besoins fonctionnels débutant par le déchargement du charbon, puis la production de vapeur et finalement la génération d'électricité, il est très difficile de le situer dans un contexte de production courante de bâtiments industriels de cette nature. Néanmoins, comme bâtiment industriel des premières décennies du 20^e siècle en général et comme un bâtiment industriel appartenant au complexe du GTR / CN, la centrale thermique est conçue en utilisant un vocabulaire architectural, un système structural et une

fenestration laissant amplement pénétrer la lumière du jour similaires aux autres bâtiments industriels du site.

7.3 Valeur contextuelle

7.3.1 Aménagement du terrain

Il n'y a pas de terrain lié directement et faisant partie intégrante et exclusivement de la centrale thermique, le terrain immédiatement devant le bâtiment servant surtout à l'accès par rail à l'aile de déchargement du charbon et aux entrées. Même derrière le bâtiment, il y a des rails avec accès direct au bâtiment, ce qui nous informe davantage sur le contexte de celui-ci. Comme il s'agit d'un site industriel, le terrain entourant la centrale thermique est partagé avec les autres bâtiments du complexe. Les aménagements entourant le bâtiment sont minimaux et surtout utilitaires. Les quelques éléments végétaux qui entourent le bâtiment sont des pousses sauvages et ne constituent pas un aménagement paysager, mais contribuent au contraire à créer une impression d'abandon du bâtiment.

7.3.2 Cadre environnant

La centrale thermique est entourée de quelques structures qui lui étaient fonctionnellement liées, telles que des réservoirs et des transformateurs. La cheminée qui se trouvait devant la façade principale a été démolie. La tour d'eau qui alimentait la bouilloire de la centrale thermique pour produire de la vapeur est située sur le terrain à l'ouest du bâtiment, alors qu'on retrouve des installations électriques derrière la façade est.

Le bâtiment se situe à l'extrémité sud-est du site des ateliers ferroviaires, au sud du grand bâtiment ayant abrité l'atelier des locomotives. Bien que sa position sur le site semble réduire son interaction visuelle avec les autres bâtiments, la hauteur de la centrale thermique la rend tout de même visible de plusieurs endroits sur le site et à l'extérieur de celui-ci.



La façade principale de la centrale thermique, avec une tour d'eau devant et, à gauche, l'atelier des locomotives. Des plantes ont poussé de façon sauvage sur le terrain.



Les installations liées à la production d'électricité se trouvant derrière le bâtiment.

7.3.3 Point d'intérêt

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la centrale thermique se trouve, selon la configuration actuelle du site, à l'angle sud-est de celui-ci. Elle n'est pratiquement pas visible de l'extérieur du site, ni de son entrée et de plusieurs endroits sur le site même des ateliers ferroviaires. Sa participation visuelle à l'ensemble bâti industriel est donc limitée et elle ne constitue pas un point d'intérêt particulier ni du point de vue du quartier, ni même lorsque nous nous trouvons sur le site même des ateliers ferroviaires.

7.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Le bâtiment de la centrale thermique possède une valeur documentaire très élevée. Il a été conçu et construit pour générer l'énergie nécessaire au fonctionnement de toutes les installations du complexe GTR / CN. Il est l'un des premiers bâtiments construits par le CN pour faire face aux changements technologiques et améliorer l'efficacité de la production pour rendre l'entreprise rentable. La lecture historique et culturelle du complexe serait incomplète sans le bâtiment de la centrale thermique. De plus, ce bâtiment a une valeur documentaire pour la compréhension de l'histoire de production d'électricité à partir du charbon et de production de vapeur.

Valeur architecturale

L'architecture du bâtiment de la centrale thermique est conçue en réponse aux exigences fonctionnelles et systématiques liées à la production d'électricité à partir de charbon et à la production de vapeur. Les trois ailes du bâtiment possèdent leur identité architecturale distincte. L'aile de déchargement de charbon est plutôt une entrée de garage avec des installations de déchargement automatique à l'aide d'un convoyeur. L'aile de production de vapeur abrite la bouilloire et les fournaies. Elle est plus haute mais ne compte qu'un seul étage. Finalement, l'aile de génération d'électricité est subdivisée en étages.

L'architecture extérieure exprime ces trois étapes de production en volumétrie et par la fenestration. La partie supérieure de l'aile de production de vapeur est opaque et comporte des murs de brique rouge. La façade est organisée en deux parties de premier étage, qui est plutôt un entrepôt et le

deuxième étage, qui comporte un haut plafond. Elle est conçue sur la base d'une grille répétitive subdivisée par les piliers de brique qui commencent à la fondation et montent jusqu'au parapet. Les éléments décoratifs de béton aux ouvertures et les bandeaux expriment les trois niveaux sur l'extérieur. L'architecture de l'aile de production de vapeur est d'une qualité exceptionnelle en raison de sa verticalité, qui est davantage rehaussée par le travail du béton à la verticale. La valeur architecturale de la centrale thermique est donc élevée.

Valeur contextuelle

Le contexte de ce bâtiment est plutôt intégré avec celui du complexe industriel du CN. L'emplacement du bâtiment est important pour assurer une accessibilité rapide et efficace de l'électricité aux bâtiments et installations du complexe. Même si le bâtiment est strictement fonctionnel, il possède une qualité architecturale au niveau volumétrique et sa hauteur fait de lui un élément phare du complexe, puisqu'il est visible de plusieurs points de vue à l'intérieur du site ainsi qu'à l'extérieur. Par conséquent, sa valeur contextuelle est relativement élevée. Il faut aussi considérer l'ensemble du terrain, les rails d'accès et la tour d'eau comme des éléments constituant l'ensemble de la centrale thermique. Cet ensemble est intégré dans son contexte et forme un tout de l'extérieur du site.

8. Évaluation de la valeur patrimoniale de l'atelier d'assemblage des roues et de transformation de wagons spéciaux

8.1 Valeur documentaire

8.1.1 Ancienneté

Le bâtiment que nous désignons comme l'atelier d'assemblage des roues et de transformation des wagons spéciaux⁵⁹ a été construit en deux phases. Nous ne connaissons pas les dates précises de construction, mais les dessins architecturaux que nous avons pu consulter indiquent la conception de la première phase du bâtiment en 1924. La construction peut cependant avoir eu lieu au cours des années suivantes, soit entre 1924 et 1929. À cette époque, le Canadien National vient de prendre possession du site et débute sa reconstruction. Cette section du bâtiment, initialement appelée l'atelier des cylindres et des châssis, est aujourd'hui la moitié nord du bâtiment. Elle figure donc parmi les constructions les plus anciennes encore présentes sur le site.

Les plans disponibles indiquent que la seconde phase du bâtiment, qui était désignée comme un ajout au bâtiment de l'équipement de travail (le nom donné au bâtiment initial avait été changé), a été conçue en 1948. Elle a été construite entre 1948 et 1950.

8.1.2 Valeurs historiques

Des premières décennies d'occupation du site par le Grand Trunk Railway jusqu'à la fin du 19^e siècle, le terrain sur lequel se trouvera plus tard l'atelier d'assemblage des roues et de transformation des wagons spéciaux, situé près de l'intersection des rues Sébastopol et Le Ber, est traversé par quelques voies ferrées mais il ne comporte pas de bâtiment.

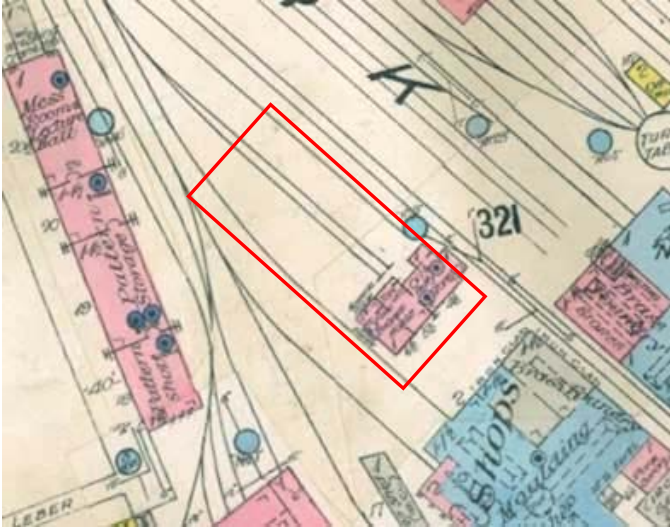


1890 – Le futur emplacement approximatif de l'atelier de transformation des wagons spéciaux, près de la rue Sébastopol. Des structures aujourd'hui disparues se trouvent alors autour de cet emplacement, qui n'est pas encore construit mais est traversé par une voie ferrée menant à l'atelier de moulage.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII (modifié par les auteurs).

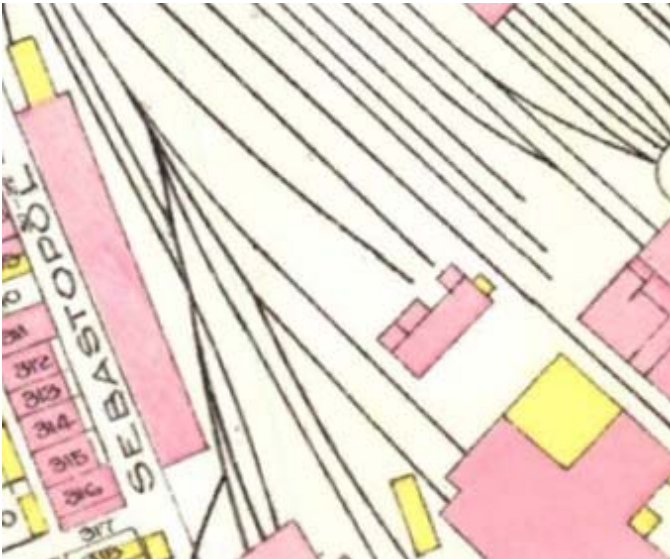
⁵⁹ Selon l'appellation figurant sur les plans d'utilisation du sol de la Ville de Montréal de 1959 à 1990.

Ce n'est que durant les années 1890 qu'un premier bâtiment, de taille modeste, est érigé sur le futur emplacement de l'atelier de transformation des wagons spéciaux. Il accueille des fonctions accessoires aux activités industrielles se déroulant dans les bâtiments principaux, d'où sa position en périphérie de ceux-ci.



1909 – Des voies ferrées ont été ajoutées au site et un bâtiment de brique a été construit entre 1890 et 1898. Il abrite d'un côté un poste d'incendie avec une infirmerie ainsi que des magasins d'huile et de petites fournitures de l'autre.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 46 (modifiée par les auteurs).



1912 – Il n'y a pas de changements significatifs figurant sur ce plan, en comparaison avec celui de 1909.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas*, vol. I, *Part of St. Ann's Ward*, plate 28.

La seconde moitié des années 1920 marque un tournant important dans l'histoire du site des ateliers ferroviaires, puisque c'est durant cette période que le CN entreprend la modernisation des installations, entraînant la démolition et la reconstruction de plusieurs structures. La construction de l'atelier des cylindres et des châssis, qui a lieu entre 1924 et 1929, s'inscrit dans ce vaste projet de relance de l'entreprise. Cette construction se fait sur l'ancien emplacement du petit bâtiment qui

abritait un poste d'incendie et un magasin. S'il est évident que la partie de ce bâtiment dans laquelle était aménagé un magasin a été démolie, il n'est pas aussi certain que la partie abritant le poste d'incendie ait également été détruite. En effet, un petit poste d'incendie, positionné plus ou moins au même endroit et de dimension similaire au premier, figure sur le plan urbain de 1938, juste à côté du nouvel atelier.



1929 – Vue aérienne du bâtiment qui sera appelé plus tard « Old Frame and Cylinder Shop » puis « Work Equipment Building ». Cette première section du bâtiment aujourd'hui identifié comme l'atelier de transformation des wagons spéciaux a été construite entre 1924 et 1929.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1938 – On aperçoit au sud de l'atelier des châssis et des cylindres (« Old Frame & Cylinder Shop ») un petit bâtiment servant de poste d'incendie (« Fire Hall »). Les ateliers plus anciens qui se trouvaient à l'est ont été démolis vers 1930, suite à l'acquisition du site par le CN, pour faire place à des installations plus modernes.

Source : BAnQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. I, plate 46, May 1918 revised April 1938 (modifié par les auteurs).



1949 – Ce plan ne montre pas de changements depuis celui de 1938; cependant, comme nous l'avons déjà mentionné, il n'est vraisemblablement pas tout à fait à jour au niveau des constructions. La seconde partie de l'atelier désigné à cette époque comme le « Work Equipment Building » aurait possiblement dû figurer sur ce plan, puisqu'elle a été construite entre 1948 et 1950. D'autre part, seule l'empreinte du bâtiment qui longeait la rue Sébastopol (« Old Pattern Shop ») figure encore sur ce plan, laissant ainsi supposer sa démolition récente. Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.

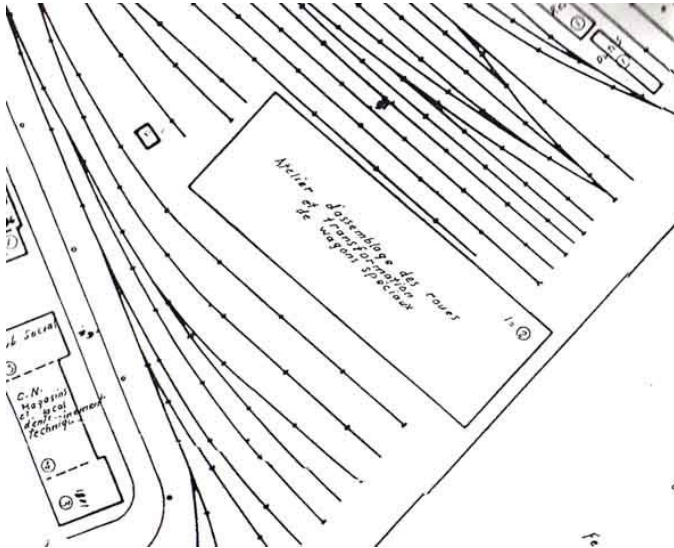
La surface de l'atelier est plus ou moins doublée à la fin des années 1940 par l'ajout d'une deuxième longue section rectangulaire, de taille et de facture relativement similaires à la section initiale. Les principales différences sont au niveau du toit, qui comporte un seul versant légèrement incliné alors que la première section était coiffée d'un toit à deux versants de très faible pente. Également, les fenêtres du mur longitudinal sont rectangulaires, alors que celles de la première partie sont arquées. La seconde section prend appui sur la façade longitudinale sud de la première, faisant ainsi du mur extérieur sud du premier bâtiment, un mur intérieur central divisant l'espace intérieur en deux.

Les dessins architecturaux de la seconde section du bâtiment que nous avons pu consulter sont datés de 1948 et les agrandissements prévus sur ces dessins sont visibles sur une photographie aérienne prise en 1950. Ils ont donc été réalisés entre ces deux dates. La construction de la deuxième section de l'atelier a nécessité la démolition du poste d'incendie. Un autre agrandissement, de taille beaucoup plus modeste, abritant des vestiaires, a également été construit sur la façade nord de la section d'origine, mais il n'a pas été réalisé exactement selon les plans que nous avons consultés. La principale différence relevée est la position de l'agrandissement, légèrement décalée par rapport à la façade est du bâtiment d'origine (alors que les dessins architecturaux prévoyaient un alignement avec cette façade).

Selon les plans disponibles, des modifications ont été apportées à la section initiale de l'atelier en même temps que la construction de la nouvelle partie. Nous y reviendrons plus en détails dans le chapitre traitant des valeurs architecturales du bâtiment. Autrement, il ne semble pas y avoir eu de changements importants au niveau de la volumétrie du bâtiment depuis les agrandissements mentionnés, jusqu'à nos jours.



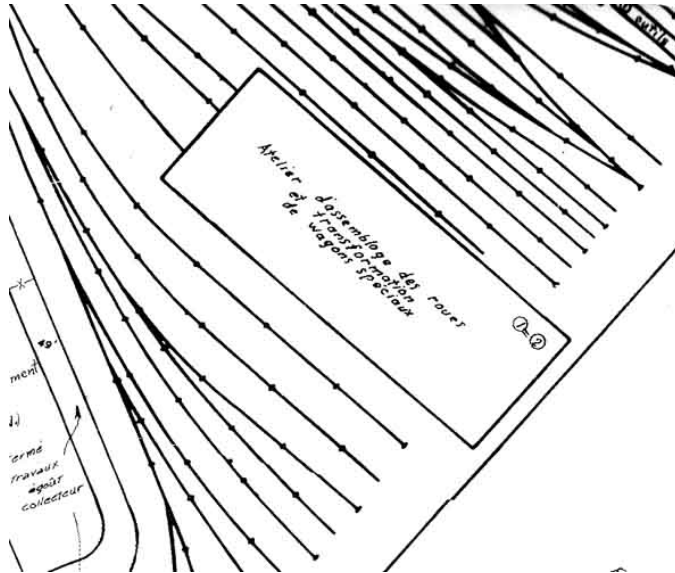
1950 – Pour la première fois, la seconde partie du bâtiment, qui vient d'être construite, figure sur cette photo aérienne. On y distingue également le petit agrandissement réalisé sur le côté nord de la partie d'origine.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).



1959-1965 – Le bâtiment dont la surface a été pratiquement doublée est désormais identifié « atelier d'assemblage des roues et transformation de wagons spéciaux ».
Source : BANQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage).



1965 – Cette vue aérienne permet de distinguer les deux sections du bâtiment par la démarcation de leur toiture.
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000.



1990 – Ce plan ne montre pas de changement survenu sur le bâtiment ni autour de ce dernier.
Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).



2002 – On peut voir sur cette orthophoto que plusieurs des rails qui se trouvaient autour de l'atelier ont été enlevés.
Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage).

8.2 Valeur architecturale

8.2.1 Degré d'authenticité

L'atelier de transformation des wagons spéciaux a subi plusieurs modifications depuis sa construction initiale vers 1924. Bien entendu, la plus évidente est l'ajout d'une deuxième section presque de même taille que le bâtiment d'origine. Cette seule intervention, bien que majeure, n'a pas en soi affecté de manière dramatiquement négative l'authenticité architecturale de la partie initiale. Même si l'ajout a été réalisé en employant un gabarit, un vocabulaire architectural et des matériaux affichant une certaine continuité formelle avec le bâtiment d'origine, chaque partie possède sa propre expression architecturale et structurelle. De plus, le fait d'avoir conservé le mur longitudinal sud de la partie d'origine permet, de l'intérieur du bâtiment, de bien comprendre qu'il s'agit d'un ancien mur extérieur appartenant à la section nord du bâtiment et que les deux espaces intérieurs adjacents n'ont pas été construits au même moment.

Cependant, d'autres interventions effectuées sur le bâtiment, surtout sur la partie la plus ancienne, en diminuent la qualité architecturale et surtout, le niveau d'authenticité. Mentionnons notamment les modifications faites aux ouvertures des façades est et ouest ainsi que le comblement de fenêtres sur le mur longitudinal nord (voir en annexe le dessin 96F3716001S006).



La façade ouest de la section la plus ancienne du bâtiment, qui était appelée l'atelier des châssis et des cylindres.

Contrairement au dessin d'élévation figurant sur le plan AB 819-3.6-47.4 (voir en annexe), qui prévoyait à l'origine la construction symétrique de la façade, avec une porte centrale flanquée de deux fenêtres arquées, la largeur des travées de brique permet de supposer que la façade, bien que tripartite, a plutôt été composée lors de la construction en plaçant deux fenêtres côte à côte sur la gauche et en installant une porte à droite, donnant ainsi une répartition asymétrique des ouvertures. Un puits permettant de travailler sur les wagons figure sur les plans derrière cette porte. La photo ci-dessus laisse voir que les ouvertures ont été modifiées (surtout celle du centre, qui semble avoir été élargie), probablement vers 1948, selon les dessins réalisés cette année-là pour l'agrandissement du bâtiment (voir en annexe le plan AB 819-3.6-158.6). La fenêtre centrale aurait alors été remplacée par une seconde porte et l'installation d'un deuxième puits était prévue sur ces plans. Plus tard, la porte de droite a été murée à l'aide de panneaux de bois, dans lesquels une porte à échelle humaine a été aménagée. La fenêtre de gauche, qui était arquée à l'origine (selon le dessin de 1948), a été modifiée en remplaçant l'arc de brique par un linteau droit. Par ailleurs, cette photo révèle également qu'une section de brique a été remplacée au-dessus de l'ouverture centrale. Considérant toutes ces modifications, le niveau d'intégrité de cette façade est donc plutôt faible. Cependant, les interventions réalisées sont en quelque sorte honnêtes, puisqu'elles sont visibles et avaient pour but de répondre à des besoins fonctionnels du bâtiment. En ce sens, on peut considérer qu'elles contribuent, dans une certaine mesure, à l'authenticité du bâtiment.



La façade ouest de la seconde section du bâtiment, qui au moment de sa construction, était identifiée comme un ajout au bâtiment de l'équipement de travail (le nom que l'on donnait alors à la partie initiale du bâtiment). Si le gabarit de la première partie du bâtiment a été repris dans cette section, on a cependant simplifié son expression architecturale, notamment au niveau de la forme du toit et des ouvertures.



Vue d'ensemble de la façade ouest. On distingue clairement les deux parties du bâtiment : à gauche, le bâtiment initial construit vers 1924 et à droite, la section ajoutée vers 1948.



Vue de l'intérieur de la façade ouest de la première partie du bâtiment. Les portes ont été modifiées depuis la construction d'origine.



L'intérieur de la première partie du bâtiment. Le pont roulant appuyé aux murs est demeuré en place. On distingue la forme arquée du haut des fenêtres.

La première partie possède une expression architecturale typique des bâtiments industriels du début de 20^e siècle, telle qu'une construction plutôt massive avec des murs porteurs et des ouvertures à arc plat. Les fenêtres de grandes dimensions et la structure d'acier créent un grand espace ouvert où abonde la lumière du jour. L'ajout de la fin des années quarante, par ailleurs, exprime clairement les tendances de l'architecture moderne qui commençait alors à marquer l'architecture montréalaise en général et l'architecture industrielle en particulier. Cette tendance se reflète dans la géométrie de la fenestration avec des ouvertures rectangulaires, la structure sur poteaux et les murs non porteurs, plus minces, et finalement l'ensemble de l'expression architecturale.

Même si les équipements de fabrication ne sont plus en place, les ouvertures sur les façades et les rails sur le plancher contribuent à l'authenticité de ce bâtiment. Dans leur ensemble, les deux parties ont conservé les éléments essentiels contribuant à leur expression architecturale industrielle, ce qui nous amène à leur attribuer une valeur d'authenticité plutôt élevée.



L'ancien mur extérieur de la première partie du bâtiment, devenu un mur intérieur après la construction de la deuxième section parallèlement à la première. Quelques ouvertures de fenêtres ont été agrandies jusqu'au plancher pour permettre la circulation entre les deux espaces intérieurs.



La façade sud de la deuxième section du bâtiment, avec son architecture empreinte de simplicité, reflétée notamment dans sa fenestration au rythme régulier.



L'intérieur de la seconde partie du bâtiment. La structure métallique supportant le toit est légèrement différente de celle de la première partie du bâtiment, en ce sens qu'elle prend appui sur des poteaux accolés aux murs latéraux. La taille des fenêtres permet une abondante pénétration de lumière naturelle, contribuant à la qualité de l'espace intérieur.

8.2.2 *État physique*

L'atelier de transformation des wagons spéciaux est dans un très bon état physique général, bien que le bâtiment nécessite des interventions de restauration et de rénovation avant de pouvoir être à nouveau occupé. Les murs extérieurs, les ouvertures et les structures semblent être en bon état physique. Toutefois, les fenêtres doivent être remplacées. Les interventions ad hoc sur la façade ouest du bâtiment d'origine pourraient être corrigées pour les rendre plus en harmonie avec les autres éléments de façades.

8.2.3 *Concepteur*

Nous n'avons pas pu identifier précisément le ou les concepteurs des deux sections de l'atelier de transformation des wagons spéciaux. Comme dans le cas d'autres bâtiments pour lesquels nous avons eu accès aux dessins architecturaux, les ingénieurs et architectes du CN étaient vraisemblablement responsables de la conception et de la construction des deux parties de ce bâtiment. Le dessin architectural que nous avons pu consulter et qui réfère à la construction de la première partie du bâtiment (voir en annexe le plan AB 819-3.6-47.3) est attribué au bureau de l'ingénieur en chef du CN à Toronto, mais celui-ci n'est pas nommé. Le cartouche comporte des signatures peu lisibles. Quant aux dessins de la seconde section du bâtiment (AB 819-3.6-158.5, AB 819-3.6-158.6 et AB 819-3.6-158.7), ils portent l'identification du bureau de l'architecte en chef du CN, G. F. Drummond, mais cela ne signifie pas nécessairement que Drummond en soit lui-même le concepteur, puisque d'autres employés œuvraient fort probablement avec lui.

8.2.4 *Œuvre du concepteur*

Le manque d'information sur les concepteurs ne nous permet pas de situer la construction des deux parties du bâtiment dans le contexte d'ensemble de leur œuvre. Toutefois, si nous présumons que l'équipe de professionnels du CN a conçu les bâtiments du complexe, nous pouvons souligner la présence d'une continuité de langage architectural général dans les différents bâtiments du complexe construits autour de la même époque.

8.2.5 Production courante

Nous ne possédons pas d'information suffisante sur le concepteur pour nous permettre d'entreprendre une analyse comparative avec d'autres bâtiments de ce type architectural qu'il aurait pu produire. Néanmoins, l'architecture de ce bâtiment est conçue dans le même vocabulaire d'architecture industrielle que les autres bâtiments du complexe du GTR / CN ainsi que celui de la production de l'époque se trouvant dans d'autres sites industriels. La section plus récente est bien située dans le langage de l'architecture moderne.

8.3 Valeur contextuelle

8.3.1 Aménagement du terrain

Comme pour la plupart des bâtiments du site, il n'y a pas d'aménagement paysager autour de l'atelier de transformation des wagons spéciaux.

8.3.2 Cadre environnant

À l'origine, des voies ferrées se trouvaient sur le devant et le côté du bâtiment, mais elles ont été enlevées et remplacées par une cour asphaltée facilitant l'accès des camions à l'atelier des wagons, qui a été érigé derrière l'atelier de transformation des wagons spéciaux, peu de temps après que la première section (l'ancien atelier des cylindres et des châssis) de ce dernier ait été construite. Au sud de cette première section de l'atelier, en bordure de la rue Sébastopol, un long et étroit bâtiment abritant l'atelier des patrons prenait place. Il a été démoli peu de temps avant la construction de la deuxième section de l'atelier de transformation des wagons spéciaux, rendant alors ce bâtiment visible de la rue.

Dans le contexte interne du site, ce bâtiment occupait un emplacement privilégié car il était pratiquement attaché au grand bâtiment d'atelier des wagons, avant l'incendie ayant détruit une partie de ce dernier. De plus, il est exposé sur trois côtés en raison de la présence d'espaces ouverts autour du bâtiment. Cependant, si l'on considère l'ensemble des bâtiments et du site couverts par la présente étude, le bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux n'occupe pas une position centrale, ce qui réduit sa contribution visuelle à l'ensemble.



Vue du site à partir de la rue Sébastopol. On aperçoit à gauche l'atelier de transformation des wagons spéciaux et à l'arrière plan à droite, ce qui reste de la partie ouest de l'atelier des wagons, après son incendie.



La cour asphaltée se trouvant sur le côté sud de l'atelier de transformation des wagons spéciaux permet l'accès des camions à l'ancien atelier des wagons (à droite).

8.3.3 Point d'intérêt

Compte tenu des qualités du cadre environnemental, de la position et de la visibilité du bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux, celui-ci constitue un point d'intérêt relativement faible à l'intérieur du site, mais plus élevé à partir des voies publiques. Comme la dernière structure industrielle située dans la section nord-ouest du site, le bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux est visible de l'extérieur du site, ce qui le rend important comme point de repère dans l'environnement immédiat. Il est l'un de premier point de contact visuel avec le site pour les personnes circulant sur la rue Sébastopol.

Par ailleurs, le contexte de ce bâtiment ne contribue pas à la qualité de l'environnement ni à l'intérêt pour ce bâtiment. Néanmoins, dans une situation hypothétique de mise en valeur du site, l'architecture, les grandes ouvertures répétitives, surtout du côté sud donnant sur l'intérieur du site, et la géométrie du bâtiment contribuent davantage à l'intérêt du bâtiment.

8.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Le bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux, dans son ensemble, possède une valeur documentaire relativement faible au niveau de la lecture historique du site du complexe industriel du GTR / CN. Même si le bâtiment possède une certaine quantité d'information sur l'architecture industrielle des années 1920 et 1940 avec le vocabulaire et l'expression constructive de ces époques, d'autres bâtiments du site nous informent mieux sur ce sujet. Au niveau du développement de l'industrie de fabrication des wagons et de la qualité d'espace nécessaire, le bâtiment de l'atelier de fabrication des wagons possède une valeur documentaire beaucoup plus élevée pour nous informer et aider à la lecture de l'histoire du site ainsi qu'à la compréhension du

développement industriel et de la fabrication. Cela dit, il est toutefois évident que la présence de l'atelier de transformation des wagons spéciaux nous renseigne sur quelques activités auxiliaires du site ayant eu cours depuis les années 1920.

Valeur architecturale

Même si l'architecture de la partie originelle du bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux est plus modeste en comparaison avec d'autres bâtiments de la même époque sur le site, elle possède tout de même ses propres caractéristiques et expressions architecturales industrielles. Les proportions du bâtiment, la géométrie, la structure, les ouvertures à arc plat, les matériaux de construction de qualité, la simplicité de la pente du toit, sont autant d'éléments qui, dans leur ensemble, contribuent à la valeur architecturale du bâtiment. L'ajout des années 1940 exprime quant à lui l'architecture industrielle du mouvement moderne à Montréal. La structure indépendante de l'enveloppe, les lignes horizontales de la fenestration et la géométrie du bâtiment sont des caractéristiques de l'architecture industrielle moderne.

Les deux parties du bâtiment, avec leur expression et leur vocabulaire architectural propres, sont conçues en harmonie et dans leur ensemble possèdent une valeur architecturale moyenne.

Valeur contextuelle

Comme nous en avons discuté plus haut à propos du cadre environnemental et du point d'intérêt, ce bâtiment possède une valeur contextuelle relativement faible. Même si le bâtiment est situé dans un contexte de complexe industriel, il n'y a peu d'éléments déterminants entre l'environnement immédiat et le bâtiment.

L'accès par le rail est important et la proximité avec le bâtiment des wagons également, mais le bâtiment pourrait être situé dans un contexte différent sans que cela n'entraîne d'impacts majeurs sur le développement et le fonctionnement du site. Dans le contexte plus large, à l'extérieur des limites du site, il n'y a pas non plus de lien fort entre l'environnement et le bâtiment, si ce n'est de l'actuelle visibilité du bâtiment à partir de la rue Sébastopol.

9. Évaluation de la valeur patrimoniale de l'atelier des wagons

9.1 Valeur documentaire

9.1.1 Ancienneté

L'information trouvée ne nous permet pas de connaître avec certitude la date de construction initiale du bâtiment ayant abrité l'atelier des wagons. Nous savons cependant que des dessins architecturaux présentant un projet d'agrandissement de l'atelier des wagons sont datés de 1941, ce qui confirme l'existence préalable d'une partie du bâtiment. L'analyse des plans urbains et de l'information minimale que nous possédons porte cependant à croire que la partie préexistante était constituée des anciens ateliers des wagons, érigés par le GTR et agrandis à plusieurs reprises, que l'on voit figurer sur les plans urbains dès 1859. Les derniers de ces ateliers seront toutefois démolis vers 1950 pour faire place à la construction d'une seconde section de l'atelier des wagons actuel.

Puisque l'atelier des wagons est érigé en plusieurs phases, il ne possède pas dans son entièreté une valeur d'ancienneté élevée et uniforme. De plus, sa construction est relativement tardive par rapport à d'autres structures se trouvant encore sur le site.

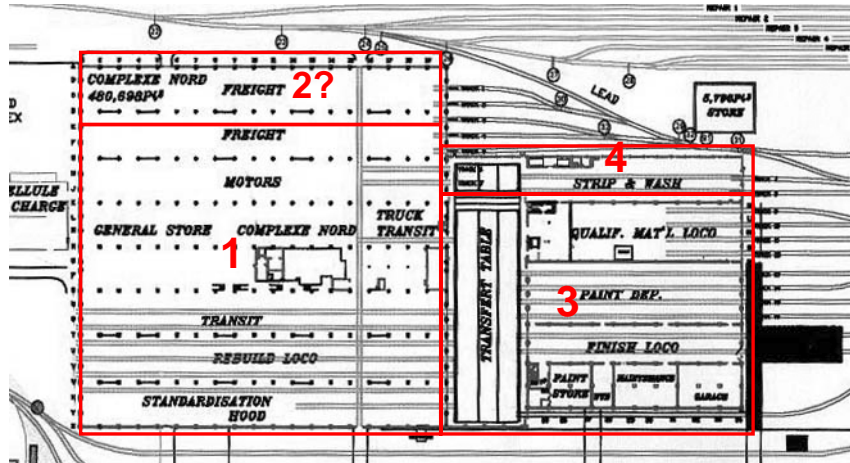
9.1.2 Valeurs historiques

Dès les premières décennies d'occupation du site de Pointe-Saint-Charles, le GTR construit plusieurs bâtiments à l'endroit où sera, près d'un siècle plus tard, érigé l'atelier des wagons faisant l'objet de ce segment de notre étude. Les premiers bâtiments sur cet emplacement sont éventuellement démolis pour être remplacés par de nouvelles installations, après la prise de possession du site par le CN dans les années 1920.

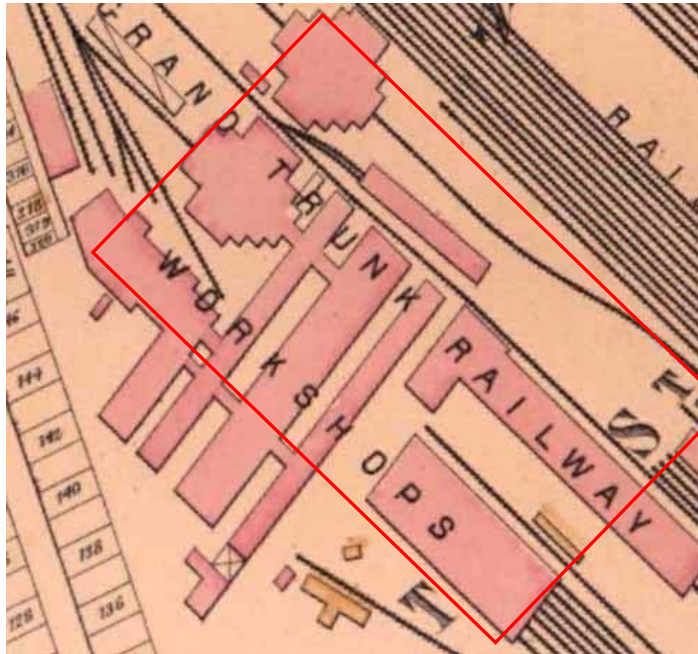
Tel que mentionné plus haut, le bâtiment que nous désignons comme l'atelier des locomotives est érigé en plusieurs phases et modifié à quelques reprises. Une première section, soit l'actuelle partie ouest du bâtiment, serait construite vers 1941, d'après les dessins architecturaux que nous avons pu consulter. Cette section aurait possiblement été modifiée sur sa façade nord vers la fin des années 1940, si l'on se fie au plan urbain de 1949. En 1950, des plans sont dessinés pour construire la partie est du bâtiment ainsi que la table de transfert qui relie les deux principales parties du bâtiment. Une dernière section est ajoutée en 1999, sur le côté nord de la partie est.

Le bâtiment a également connu des modifications intérieures au cours de ses quasi 70 ans d'existence. Nous avons retracé des dessins architecturaux planifiant notamment l'érection d'une mezzanine au centre de la partie ouest du bâtiment en 1959, des plans d'automatisation des contrôles d'énergie ainsi que de reconstruction des salles de bain et des bureaux sur la mezzanine datés de 1984. Enfin, un quai surbaissé de chargement des camions aurait été aménagé en 1988 sur la façade ouest du bâtiment et les ouvertures des portes de garage auraient été réduites et partiellement comblées avec du béton. Les grandes ouvertures d'origine n'étaient sans doute plus requises puisque l'accès des camions avait désormais remplacé l'accès des locomotives à cette partie du bâtiment.

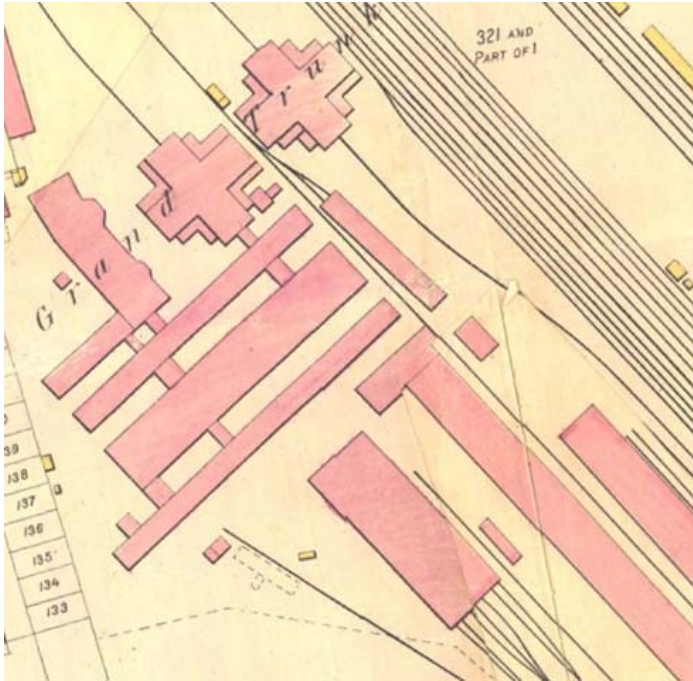
Avec l'atelier des locomotives, l'atelier des wagons constitue un des principaux bâtiments du complexe ferroviaire de Pointe-Saint-Charles pendant la période d'occupation du site par le CN et jusqu'à nos jours. Il s'y déroulait une des activités principales de l'entreprise, soit la réparation de wagons de marchandises et de passagers. Le bâtiment reflète également les changements effectués par le CN dans les procédés industriels appliqués et constitue un des éléments majeurs symbolisant la relance de l'entreprise et du site amorcée par le CN dans les années 1920. Pour ces raisons, le bâtiment d'atelier des wagons possède une importante valeur historique.



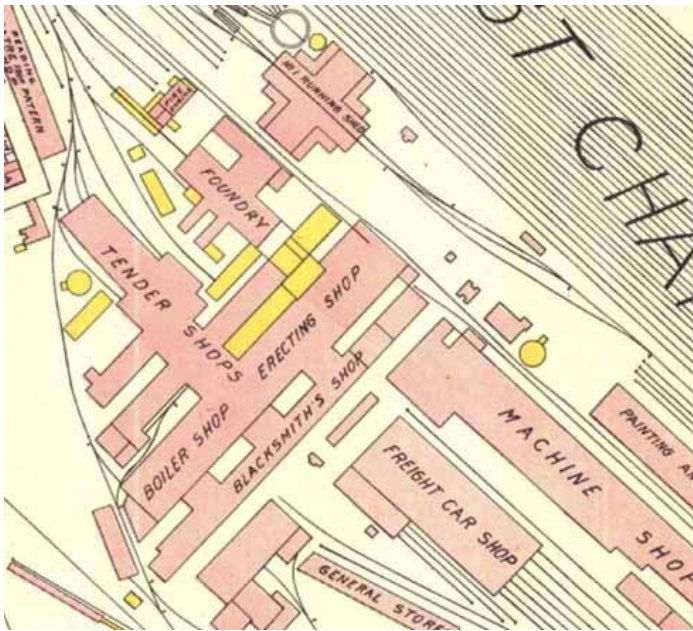
Les phases de construction de l'atelier des wagons au nombre de trois ou possiblement quatre.
Source : Les Cours Pointe-St-Charles, extrait du plan d'AMF Rail Services Canada ULC, *Périmètre d'AMF*, 22 août 2008, AA-017E (modifié par les auteurs).



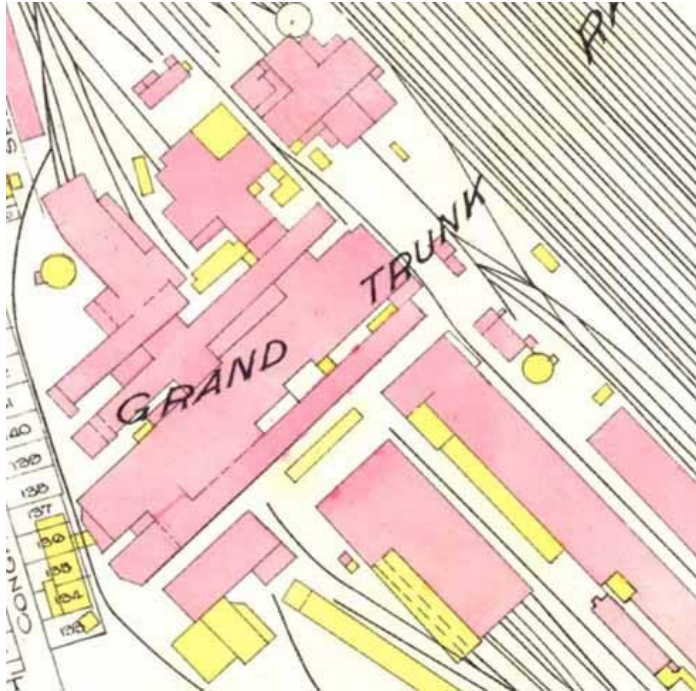
1879 – Des installations du GTR se trouvent en partie sur le futur emplacement approximatif de l'atelier des wagons, qui sera érigé par le CN.
Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



1890 – On n’observe pas de modification importante aux bâtiments entre le plan de 1879 et celui-ci.
Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII.

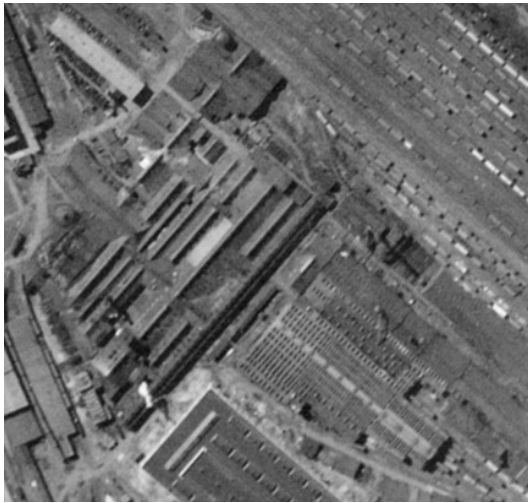


1907 – Ce plan illustre les différentes fonctions attribuées aux bâtiments. Ceux du côté ouest, orientés perpendiculairement aux voies ferrées, abritent les anciens ateliers de fabrication lourde, comme par exemple celle des locomotives, alors que les ateliers du côté est, parallèles aux voies ferrées, sont consacrés à des travaux plus « légers », comme la fabrication des wagons et la peinture.
Source : BANQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22.



1912 – Plusieurs bâtiments ont subi des modifications et des agrandissements au cours des années précédentes.

Source : BANQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas, vol. I, Part of St. Ann's Ward*, plate 28.



1929 – Vue aérienne des bâtiments sur le site, quelques années avant la construction de l'atelier des wagons.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1938 – La plupart des bâtiments présents sur le site avant son acquisition par le CN ont été démolis. Des ateliers destinés à la fabrication et à l'entretien des wagons de passagers et de marchandises demeurent toutefois encore en place en 1938.

Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. I, plate 46, May 1918 revised April 1938 (modifié par les auteurs).



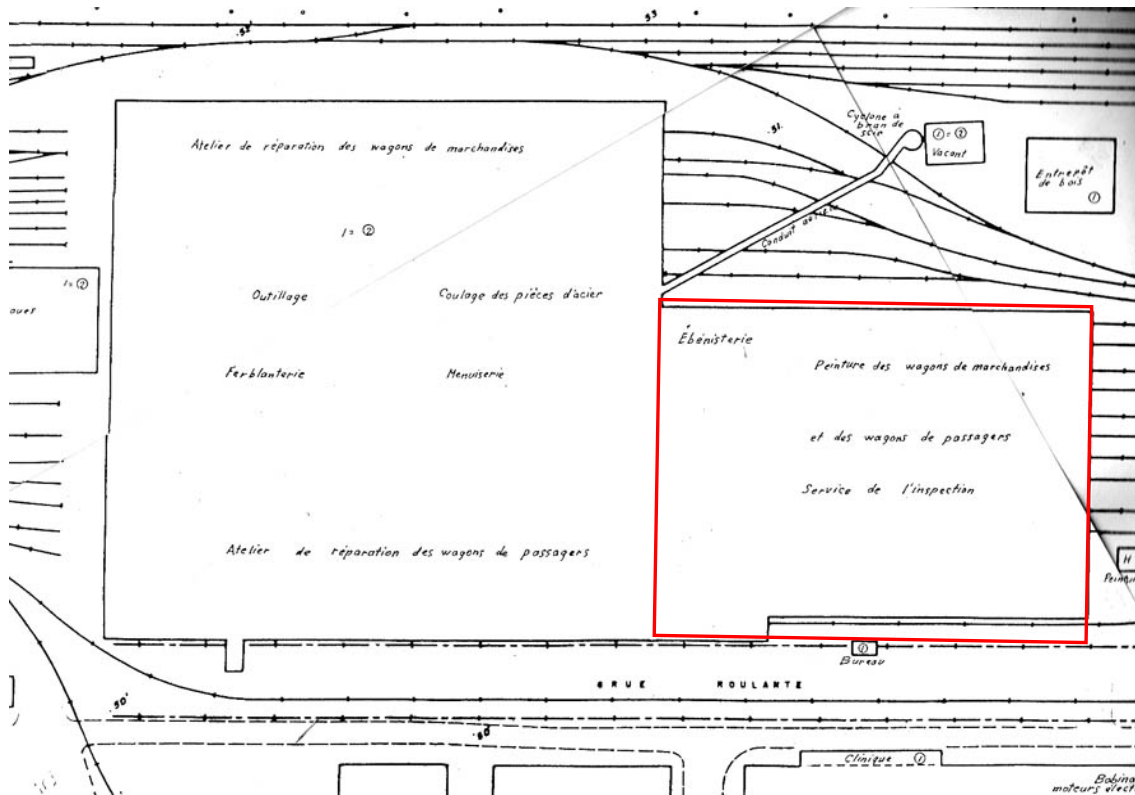
1949 – Une première section de l'actuel atelier des wagons figure pour la première fois sur ce plan urbain. Elle aurait été construite en 1941. Bien qu'elle ne figure pas sur ce plan qui n'est possiblement pas tout à fait à jour, la partie nord de cette section était probablement déjà complétée en 1949 (voir la photographie aérienne de 1950).

Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76 (modifié par les auteurs).



1950 – Le nouvel atelier des wagons a été agrandi du côté nord, vraisemblablement vers la fin des années 1940, tandis que les anciens ateliers à l'est sont partiellement démolis pour faire place à une nouvelle section du bâtiment.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).



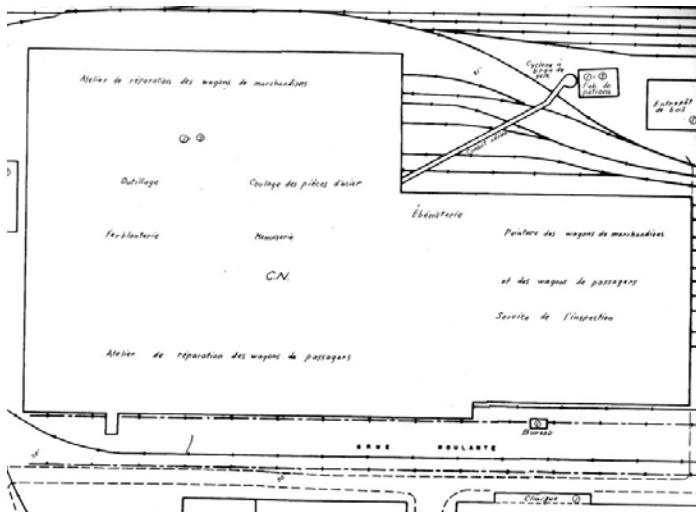
1959-1965 – Une section a été ajoutée à l'est du bâtiment d'origine. En plus de contenir une table de transfert permettant le passage des wagons entre la nouvelle et l'ancienne section du bâtiment, on y trouve une ébénisterie, un atelier de peinture des wagons ainsi que le service de l'inspection.

Source : BANQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22*, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



1965 – Cette photo aérienne permet de distinguer, par la toiture, les différentes parties composant la section ajoutée.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000 (modifiée par les auteurs).



1986 – On ne constate pas de modification à l'empreinte au sol du bâtiment en comparant ce plan urbain avec celui de 1958-1965.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22 et 227-23 (montage).



2002 – Vue aérienne en orthophoto de l'atelier des wagons, quelques années après son dernier agrandissement.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage, modifiée par les auteurs).

9.2 Valeur architecturale

9.2.1 Degré d'authenticité

Dans son ensemble, comme dans le cas en général du site à l'étude, le bâtiment d'atelier des wagons possède un degré d'authenticité relativement élevé au niveau de l'expression de son architecture industrielle extérieure, en excluant le dernier agrandissement de 1999. Les agrandissements précédents et les autres modifications effectuées sont tous en continuité et en harmonie au niveau des matériaux – notamment la brique rouge –, des ouvertures, des proportions et de l'ensemble des éléments architecturaux. Cependant, une rupture marquante est survenue lors de la dernière intervention. Le dernier agrandissement, des architectes Lemay associés, rompt en effet avec cette continuité formelle du bâtiment. Il présente une facture architecturale certes d'aspect industriel, mais plutôt contemporaine, avec son revêtement métallique qui contraste avec les parois de brique du reste du bâtiment.

Pour mieux répondre aux changements de goûts des usagers du train et au développement en design industriel et intérieur des wagons, ainsi que pour s'adapter aux changements de technologie et du mode de production et de fabrication des wagons, l'intérieur du bâtiment d'atelier des wagons, incluant la partie d'origine et les sections construites antérieurement, a subi plusieurs interventions, rénovations, changements d'usage et ajouts. Néanmoins, la qualité spatiale, l'ouverture et l'échelle industrielle grandiose des différentes parties sont toujours présentes (si l'on fait abstraction des parties détruites ou fortement endommagées par l'incendie, sur lequel nous reviendrons plus bas), ce qui contribue au degré d'authenticité élevé du bâtiment et du complexe. En ce sens, même l'agrandissement de 1999, réalisé pour répondre aux besoins fonctionnels du bâtiment, a créé des espaces de grande envergure.



La façade est de l'atelier des wagons. On aperçoit à droite la section ajoutée en 1999.



La façade sud du bâtiment vue en direction ouest, avec le pont roulant extérieur.

9.2.2 État physique

Un incendie majeur survenu en novembre 2008 a considérablement endommagé la partie ouest de l'ancien atelier des wagons, mais a laissé la partie est pratiquement intacte. L'intégrité physique du bâtiment est évidemment sérieusement compromise et au moment de rédiger ces lignes, il ne nous est pas possible de déterminer la probabilité de conserver les sections encore debout de la partie ouest du bâtiment, ni d'entrevoir son éventuelle reconstruction. Néanmoins, au niveau des matériaux et des structures des parties de bâtiment demeurées intactes, nous pouvons constater que le bâtiment d'atelier des wagons possède un degré d'intégrité plutôt élevé.⁶⁰

⁶⁰ Nous présentons des photographies de l'extérieur du bâtiment prises avant et après son incendie. Par contre, les photos intérieures reflètent l'état du bâtiment avant l'événement; nous n'avons pas eu la possibilité d'effectuer une visite de l'intérieur après l'incendie, ni d'examiner de l'extérieur la façade nord du bâtiment, pour des raisons de sécurité.



La partie droite du mur de la façade ouest, quelques mois avant l'incendie.



La même vue du bâtiment après l'incendie.



La moitié gauche de cette façade n'existe plus.



L'extrémité ouest de la façade sud, après l'incendie.



La table de transfert, reliant les deux parties principales de l'atelier des wagons.



Le puits de lumière surplombant la table de transfert.



Vue de la table de transfert vers la section ouest du bâtiment.



Des subdivisions dans la section ouest du bâtiment.



Une autre partie de la section ouest.



L'entreposage de papier dans la section ouest, avant l'incendie.

9.2.3 Concepteur

Nous n'avons pas pu identifier avec précision le ou les concepteurs de chacune des sections de l'atelier des wagons. Comme dans le cas d'autres bâtiments pour lesquels nous avons eu accès aux dessins architecturaux, les ingénieurs et architectes du CN sont vraisemblablement à l'origine de la conception et de la construction de ce bâtiment. Les dessins de la première section du bâtiment, datés de 1941, proviennent du bureau de l'architecte du CN et comportent quatre signatures, alors que les dessins de la seconde section principale, datés de 1950, sont signés par l'architecte en chef du CN, G. F. Drummond ainsi que par un ingénieur.

Par ailleurs, les documents consultés nous informent que le dernier agrandissement effectué au bâtiment en 1999, sur son côté nord, est le fruit du travail de la firme d'architectes montréalaise Lemay associés.

9.2.4 Œuvre du concepteur

Le manque d'information sur les concepteurs employés par le CN ne nous permet pas de situer les différentes phases du bâtiment dans le contexte d'ensemble de leur œuvre. Toutefois, si nous considérons que l'équipe de professionnels du CN a conçu la plupart des bâtiments du complexe, dont celui-ci, nous pouvons souligner la présence d'une continuité de langage architectural général, à l'exception du dernier agrandissement réalisé en 1999.

Par ailleurs, en ce qui concerne les architectes de la firme Lemay associés, ceux-ci ont conçu ces dernières années de nombreux projets d'architecture, d'aménagement intérieur et de restauration d'importance, dont plusieurs se sont mérités des nominations et des prix. Ils se distinguent notamment par leurs réalisations dans le domaine des édifices hospitaliers. Leur intervention sur l'ancien atelier des wagons du CN à Pointe-Saint-Charles ne figure pas parmi leurs projets significatifs.

9.2.5 Production courante

Nous ne possédons pas d'information suffisante sur les concepteurs et sur leur œuvre pour nous permettre d'entreprendre une analyse comparative avec d'autres bâtiments de ce type architectural qu'ils auraient pu produire.

9.3 Valeur contextuelle

9.3.1 Aménagement du terrain

Depuis sa construction, le bâtiment de l'atelier des wagons se trouve au cœur d'un complexe industriel dont l'aménagement général est de nature strictement fonctionnelle. Le terrain entourant le bâtiment est utilisé principalement pour permettre la circulation de véhicules routiers et ferroviaires et ne comporte pas d'éléments paysagers.

9.3.2 Cadre environnant

L'atelier des wagons est un des principaux bâtiments du site et contribue fortement à donner au complexe ferroviaire son fort caractère industriel. Comme nous l'avons déjà exprimé dans d'autres sections de notre étude, l'ensemble du site et l'activité de production qui s'y déroule ont toujours eu un impact majeur sur le quartier, influençant largement sa naissance, son développement et sa forme urbaine. La présence continue du complexe au cours des derniers 150 ans a sans doute contribué à maintenir le caractère « ouvrier » du voisinage jusqu'à nos jours. En échange, jusqu'à tout récemment, la pression relativement faible exercée sur le secteur par le marché immobilier a peut-être également joué un rôle dans le maintien de son intégrité et de celle du site des ateliers ferroviaires. Ainsi, l'amorce de transformation immobilière et sociale qui se fait sentir dans le secteur depuis quelque temps risque d'influencer son devenir, notamment au niveau de sa forme urbaine et architecturale, incluant celle du complexe ferroviaire.



Le mur de la façade sud avant l'incendie, voisiné par le pont roulant extérieur se trouvant entre l'atelier des wagons et l'atelier des locomotives.

9.3.3 Point d'intérêt

Si nous considérons le bâtiment d'atelier des wagons de façon individuelle, il est évident que celui-ci occupe une place prépondérante sur le site, tant de par sa position près de l'entrée du complexe, qui le rend visible des rues Le Ber et Sébastopol, que de par son volume imposant et la géométrie particulière de sa façade ouest. C'est cependant en tant qu'élément important dans l'ensemble du complexe industriel que l'atelier des wagons contribue à ce que le site constitue un point d'intérêt dans le secteur. Dans le contexte d'ensemble du site du complexe industriel de fabrication de locomotive et de wagons, le bâtiment d'atelier des wagons possède une valeur importante en termes de point d'intérêt et de compréhension historique, patrimoniale et industrielle du site.

9.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Dans son ensemble, le bâtiment d'atelier des wagons possède une grande valeur patrimoniale incluant des valeurs documentaires, architecturales et contextuelles, en plus de son authenticité et son intégrité. Ainsi, il constitue un élément phare d'intérêt sur le site.

Valeur documentaire

Nous ne pouvons pas lire et comprendre les origines, l'historique, le développement et la transformation du site du complexe industriel du GTR / CN au niveau de son architecture, de sa structure industrielle, des technologies de fabrication et de l'intérêt patrimonial sans considérer le bâtiment d'atelier des wagons. Ce bâtiment et celui d'atelier des locomotives sont les bâtiments les plus significatifs et imposants du site. Possédant des valeurs d'authenticité de l'expression volumétrique et architecturale, d'intégrité des matériaux et de construction, le bâtiment d'atelier des wagons doit être considéré comme un document très important pour la lecture historique du site. Cette valeur documentaire très élevée rend le bâtiment essentiel non seulement pour comprendre le site à l'étude, mais aussi aux plans plus larges de l'industrialisation et des changements technologiques, suivis des changements sociaux et économiques de Montréal.

Valeur architecturale

Malheureusement, nous ne pouvons pas, à l'heure actuelle, nous avancer trop loin dans l'évaluation de la valeur architecturale de l'atelier des wagons, en raison de l'incendie qui a causé la destruction d'une grande partie du bâtiment. Toutefois, en se basant sur la partie qui reste intacte du bâtiment et sur l'architecture du bâtiment avant l'incendie, nous pouvons constater que l'atelier de wagons possède une valeur architecturale très élevée. Cette valeur doit être attribuée à son échelle monumentale dans un contexte industriel, à ses proportions, à ses formes géométriques adaptées à une échelle de fabrication lourde, à ses matériaux nobles et durables, à ses éléments structuraux imposants sans support intermédiaire et finalement à ses ouvertures, sa fenestration, son traitement architectural et ses détails de construction. Les parties du bâtiment d'atelier des wagons construites avant 1999 possèdent une grande valeur architecturale même si le concepteur n'est pas connu et que nous ne sommes pas en mesure de les comparer avec d'autres productions de l'époque ni de les situer dans le contexte des autres œuvres du concepteur. Par contre, l'ajout de 1999, même si les architectes sont identifiés, non seulement ne partage pas les qualités des sections antérieures du bâtiment, mais il n'ajoute aucune qualité pouvant contribuer à la valeur architecturale de l'ensemble du bâtiment.

Valeur contextuelle

Le contexte du bâtiment d'atelier des wagons, en tant qu'élément imposant et important du site du complexe industriel du GTR / CN, est très stratégique car il est à la fois lié aux autres fonctions du site, comme par exemple la production énergétique et l'approvisionnement en pièces, mais il est

aussi à l'écart des autres activités, comme un bâtiment indépendant. Toutefois, il constitue une partie intégrale du site et possède une valeur contextuelle relativement élevée sur le site. En même temps, dans le contexte du complexe et de sa valeur contextuelle d'ensemble relative à son emplacement géographique, le bâtiment d'atelier des wagons possède aussi une valeur contextuelle importante car il est visible de différents endroits à l'extérieur du site à cause de son caractère monumental et de son expression architecturale.

10. Évaluation de la valeur patrimoniale de l'atelier des essais

10.1 Valeur documentaire

10.1.1 Ancienneté

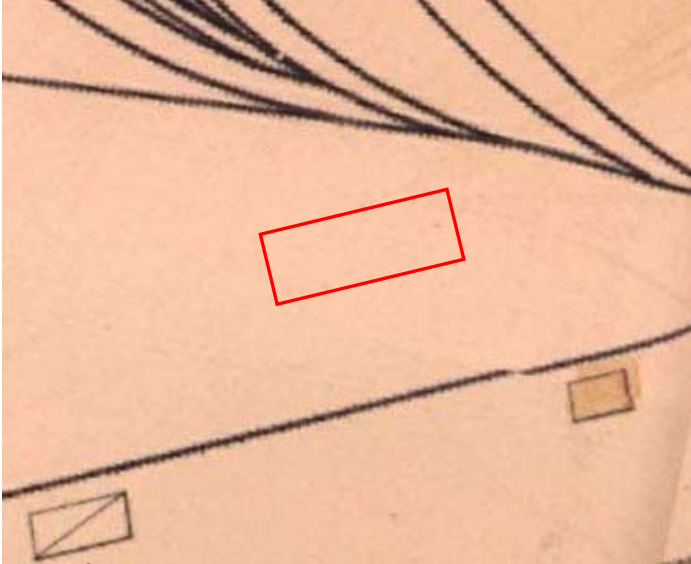
D'après l'information dont nous disposons, l'atelier des essais aurait été construit en 1941, soit une quinzaine d'années après la prise de possession du site par le Canadien National. Cette construction ne fait donc pas partie de la première série de travaux de réorganisation du site entreprise par le CN au cours des années 1920. La construction de l'atelier des essais a probablement été effectuée la même année que celle de l'atelier des wagons, qui se trouve également dans la portion nord du site à l'étude. Plusieurs autres bâtiments du site ont été construits après l'atelier des essais, comme l'atelier des roues (1947), le poste de garde (1954), la grenailleuse (1956, démolie) et des petits bâtiments d'entreposage.

En termes absolus, l'atelier des essais a environ 67 ans d'existence et presque autant d'années d'usage, ce qui lui confère en soi une certaine valeur d'ancienneté. Par ailleurs, si on le considère en relation avec les autres bâtiments encore présents sur le site, surtout en tenant compte du fait que plusieurs bâtiments, même plus récents que celui-ci, n'existent plus aujourd'hui, la valeur d'ancienneté de l'atelier des essais est moins grande que celle d'autres structures plus âgées.

10.1.2 Valeurs historiques

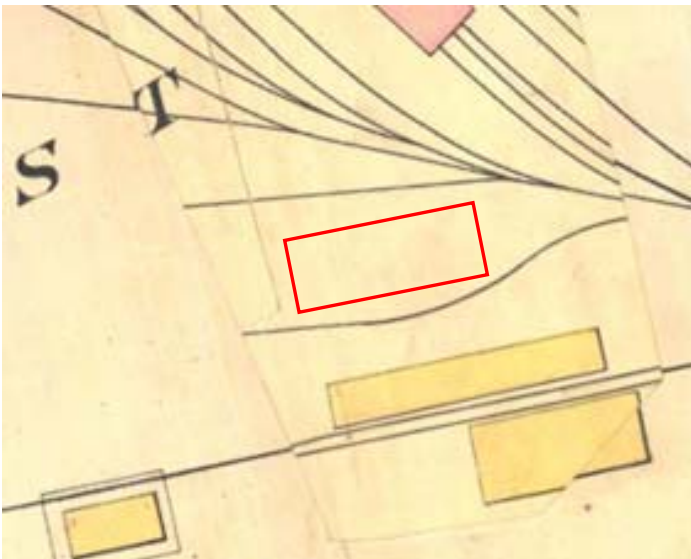
Tel que le démontrent les extraits de plans urbains ci-dessous, il ne semble pas y avoir eu d'autres bâtiments sur le site de l'atelier des essais avant la construction de celui-ci, que nous pouvons présumer remonte à 1941 (voir les dessins architecturaux en annexe). Cependant, des voies ferrées ainsi que de petits bâtiments mineurs (entrepôts) se sont trouvés, relativement tôt dans l'histoire de l'occupation du site, à proximité de l'emplacement éventuellement occupé par l'atelier des essais. Il faut dire qu'à l'époque où le GTR opère ses premières installations, cet emplacement se trouve à l'extérieur du cœur de l'activité, soit près de la limite est du site, constituée de la berge du fleuve Saint-Laurent.

Selon les dessins architecturaux du CN que nous avons pu consulter ainsi que les différentes cartes et plans urbains, l'atelier des essais, tel que mentionné plus haut, aurait été construit en 1941. L'examen visuel du bâtiment permet aisément de constater que celui-ci a subi des modifications architecturales, principalement au niveau des ouvertures. À l'intérieur, certains changements ont également été apportés au niveau des installations mécaniques, notamment des fosses. Cependant, l'information limitée que nous avons pu trouver ne révèle pas les dates ni la nature exactes des travaux effectués sur le bâtiment. Toutefois, d'après l'analyse des photographies aériennes reproduites ci-dessous, nous pouvons présumer que les cheminées permettant d'évacuer la fumée des locomotives à l'essai ainsi que les ventilateurs, visibles sur le toit, auraient été modifiés et déplacés entre 1950 et 1965. Le portique adjacent à l'entrée centrale sur la façade sud aurait été ajouté entre 1990 et 2002.



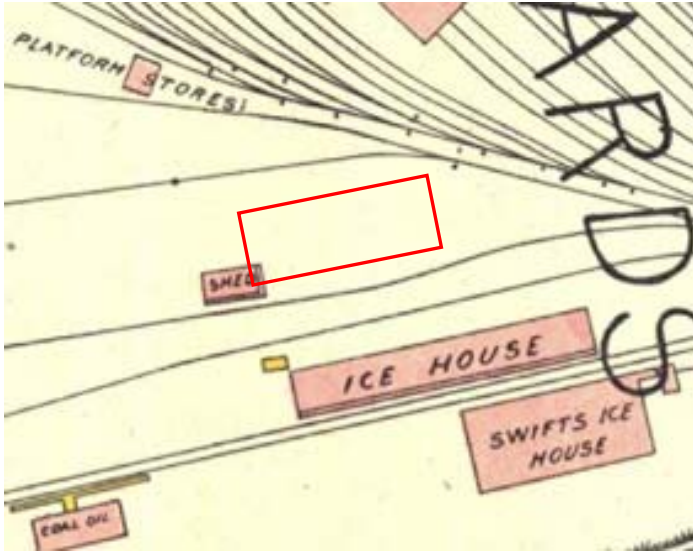
1879 – À cette époque, il n'y a que des voies ferrées et quelques petits bâtiments utilitaires dans la partie formant l'extrémité est du site, près du fleuve Saint-Laurent. Le rectangle rouge marque le lieu approximatif où sera construit l'atelier des essais des locomotives en 1941.

Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



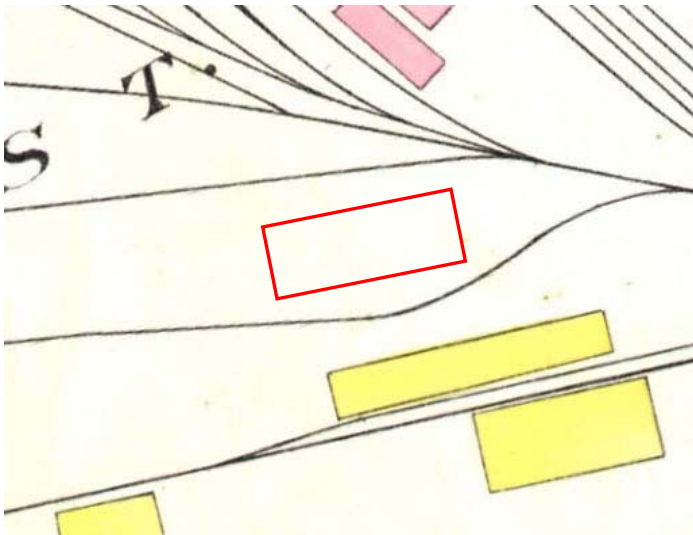
1890 – Quelques bâtiments utilitaires ont été construits vers la fin du 19^e siècle.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII.



1907 – Un petit hangar (« shed ») se trouve à proximité de l'endroit présumé où sera construit plus tard l'atelier des essais.

Source : BAnQ, extrait du plan de A. R. Pinsoneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).

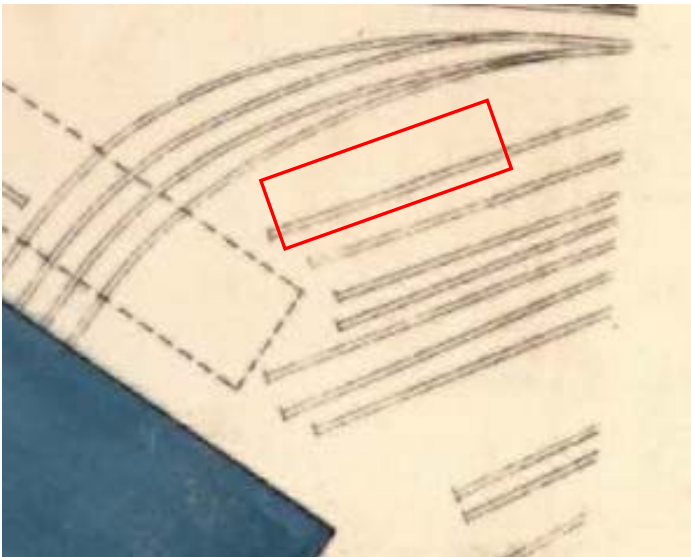


1912 – Le futur emplacement approximatif de l'atelier des essais, près des entrepôts de glace (en jaune).

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Montreal Atlas, vol. I, Part of St. Ann's Ward*, plate 28 (modifié par les auteurs).



1929 – Il n'y a pas de bâtiment présent sur le futur emplacement de l'atelier des essais, mais on aperçoit à gauche une partie du nouvel atelier des locomotives
Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1949 – Comme nous l'avons mentionné précédemment, ce plan d'utilisation du sol n'est pas à jour au niveau des constructions présentes sur l'ensemble du site. Par exemple, le bâtiment d'atelier des essais, bien que construit depuis 1941, n'y figure pas.
Source : BAnQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76 (modifié par les auteurs).

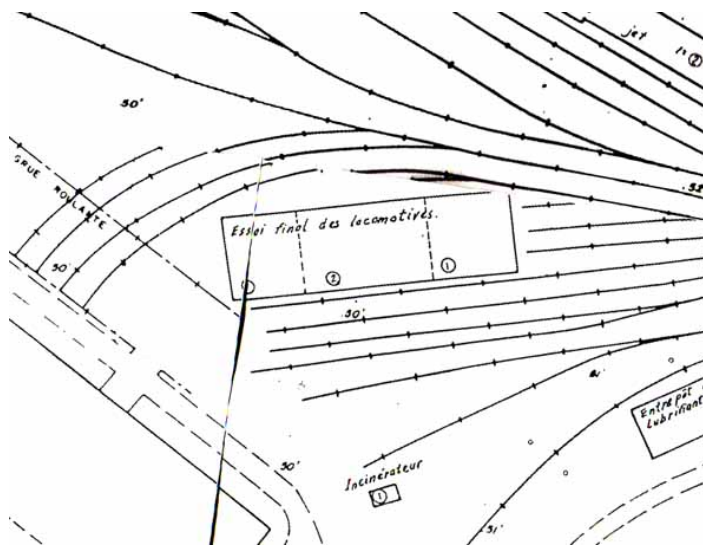


L'année de construction de l'atelier des essais, gravée sur le linteau de la porte centrale.



1950 – Le bâtiment d'atelier des essais de locomotives est construit au nord de l'atelier des locomotives, une douzaine d'années après ce dernier. Son implantation oblique par rapport aux autres ateliers est vraisemblablement attribuable à la position des voies ferrées qui étaient déjà présentes sur le site. Les entrepôts qui se trouvaient à proximité ont été démolis. D'après ce que laisse voir cette vue du toit de l'atelier, les six cheminées d'évacuation de la fumée ont été érigées aux emplacements prévus sur les dessins architecturaux consultés (voir en annexe les dessins AB 819-3.6-124.1 et AB 819-3.6-124.2), mais les ventilateurs ne semblent pas avoir été positionnés tout à fait tel qu'indiqué sur les dessins.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000.



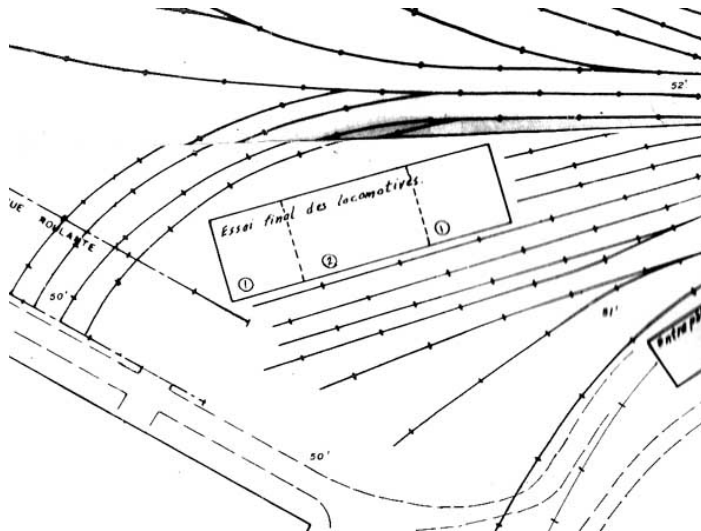
1959-1965 – Ce plan permet de voir les trois voies ferrées qui permettaient aux locomotives d'entrer dans l'atelier par l'arrière (façade nord) du bâtiment. On y aperçoit également, à droite, un entrepôt construit après 1950.

Source : BANQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage).



1965 – Cette vue du toit de l'atelier des essais montre que les cheminées d'évacuation de la fumée ainsi que les ventilateurs ont été modifiés et changés d'emplacement, par rapport à ceux que l'on voyait sur la photo aérienne de 1950.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000.



1990 – Ce plan ne montre pas de changements apparents sur et autour de l'atelier des essais.

Source : BANQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol 227-22 et 227-23* (montage).



2002 – On aperçoit sur cette orthophoto l'ajout du portique devant la porte de la façade ouest de l'atelier des essais. À l'est de l'atelier, une structure a été ajoutée à l'extrémité du pont roulant extérieur longeant l'atelier des locomotives. Cette structure n'existe plus aujourd'hui et une partie du pont roulant a été démantelée récemment.

Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal (montage, modifié par les auteurs).

10.2 Valeur architecturale

10.2.1 Degré d'authenticité

Depuis la construction du bâtiment d'atelier des essais de locomotives, des modifications, visibles surtout sur l'extérieur du bâtiment, ont été apportées. Nous savons entre autre que les cheminées ainsi que les ventilateurs sur le toit ne sont plus ceux d'origine. Les ouvertures de fenêtres ont été en grande partie murées et revêtues de clin, et ne comportent plus que des fenêtres de petite dimension. Un portique a été aménagé devant l'entrée de la façade sud. Ces deux dernières modifications sont en rupture avec le caractère architectural industriel du bâtiment. L'ensemble des changements apportés au bâtiment en diminuent le degré d'authenticité, qui autrement aurait pu être relativement élevé compte tenu du fait que la volumétrie du bâtiment est demeurée inchangée, de même que les matériaux de ses murs extérieur. Cependant, les interventions réalisées aux ouvertures sont probablement réversibles et il pourrait être possible de rétablir, dans une certaine mesure, l'authenticité de l'expression architecturale du bâtiment en réinstallant des fenêtres et des portes appropriées.



Cette photo de la façade sud de l'atelier des essais, prise à l'été 2008, permet de constater que plusieurs modifications ont été apportées à l'extérieur du bâtiment : une partie de la porte centrale et des fenêtres a été murée et revêtue de clin métallique et de petites ouvertures y ont été pratiquées, un portique a été ajouté devant l'entrée et les cheminées d'évacuation de la fumée ont été démantelées. On aperçoit le pont roulant extérieur qui longeait les ateliers des locomotives et des wagons.



Des interventions similaires ont été réalisées aux ouvertures latérales du bâtiment.



La façade est du bâtiment, dont toutes les ouvertures ont été partiellement murées.



Cette photo de la façade sud, prise en février 2009, permet de constater que l'extrémité est du pont roulant a été démantelée. On aperçoit également les ouvertures murées de la façade latérale nord ainsi qu'une série d'appentis jouxtant la façade, dont la date de construction est inconnue.



Les trois portes de la façade nord, par où les locomotives pouvaient entrer et sortir du bâtiment.



Des interventions semblent avoir modifié la configuration des puits de moteurs. Selon les plans consultés (voir en annexe le dessin AB 819-3.6-124.2), trois puits parallèles occupaient à l'origine toute la longueur du bâtiment. Les locomotives y entraient par les trois ouvertures visibles au fond.



La structure d'acier du toit est toujours présente, mais les conduits d'évacuation traversant le toit ne sont vraisemblablement pas d'origine.

10.2.2 État physique

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, l'atelier des essais a subi certaines modifications depuis sa construction, notamment au niveau des ouvertures. Bien que ces altérations aient affecté son caractère d'origine, le bâtiment semble néanmoins en relativement bon état. Toutefois, selon les propriétaires actuels du site, le bâtiment serait contaminé au diesel de façon importante et des travaux de décontamination s'imposeraient préalablement à toute remise en service du bâtiment.

Mises à part les contaminations environnementales, le bâtiment semble dans un bon état physique au niveau de sa structure et de sa construction. Ses murs de brique massifs et sa structure d'acier sont dans un très bon état. Par contre, les murs d'acier construits dans les ouvertures ne semblent pas être en aussi bon état.

10.2.3 Concepteur

Les dessins architecturaux de la construction du bâtiment sont produits par le bureau de l'ingénieur-chef du Canadien National, comme c'est le cas de plusieurs des bâtiments du complexe ferroviaires. Ils comportent des signatures mais celles-ci ne permettent pas de déterminer qui est le concepteur de l'atelier. Il est possible que plusieurs employés du bureau aient contribué à la conception du bâtiment.

10.2.4 Œuvre du concepteur

Puisque le concepteur n'est pas identifié de façon précise, il n'est pas possible de situer l'atelier des essais dans le contexte du corpus de son œuvre.

10.2.5 Production courante

Si nous considérons que le bâtiment est conçu à l'interne par des architectes et des ingénieurs à l'emploi du CN et que ceux-ci ont probablement pris en considération l'architecture des autres bâtiments déjà existants sur le site, nous pouvons constater un certain niveau de correspondance

architecturale, surtout liée à la fonctionnalité, entre les différents bâtiments. L'atelier des essais affiche un vocabulaire architectural relativement simple et épuré, s'apparentant à celui de certains autres bâtiments du complexe. Même s'il a été construit beaucoup plus tard que la plupart des autres bâtiments, leur langage architectural est très similaire. Les murs porteurs et massifs avec des linteaux de béton surplombant les fenêtres ainsi que les pilastres de brique séparant les travées marquent le grille structurelle. Ces caractéristiques se retrouvent en effet sur plusieurs autres bâtiments du complexe, comme l'atelier des wagons, construit la même année dans une approche formelle similaire, et même sur certains bâtiments plus anciens et plus récents, tel que l'atelier des locomotives, la fonderie et l'atelier des roues. Ces derniers sont cependant beaucoup plus impressionnants, non seulement en raison de leur échelle mais également, surtout dans le cas de l'atelier des wagons, du degré d'élaboration de la composition architectonique. Même si l'ajout au bâtiment d'atelier de transformation des wagons spéciaux est réalisé à la même époque, ce dernier, comme nous en avons discuté précédemment, adopte plutôt un langage architectural industriel moderne.

10.3 Valeur contextuelle

10.3.1 Aménagement du terrain

Le terrain entourant l'atelier des essais de locomotives ne comporte pas d'aménagement paysager. Il s'agit plutôt d'aires de circulation et d'installations faisant partie de l'ensemble du site des ateliers ferroviaires. Plusieurs des voies ferrées qui se trouvaient autrefois sur le site ont été démantelées.

10.3.2 Cadre environnant

L'environnement immédiat de l'atelier des essais est dominé du côté sud-ouest par la présence du pont roulant extérieur qui parcourt presque toute la longueur du site des ateliers ferroviaires, malgré le démantèlement récent de l'extrémité du pont roulant. Il est tout de même impossible d'en faire abstraction lorsqu'on approche l'atelier des essais à partir de l'entrée du site ou en circulant entre les bâtiments principaux, soit les ateliers des locomotives et des wagons, entre lesquels se trouve le pont roulant. Avec la présence de cette imposante structure et des bâtiments d'ateliers non moins imposants qui se trouvent devant et à côté de l'atelier des essais, ce dernier appartient clairement à un environnement industriel de production lourde, auquel il participe malgré son modeste gabarit.



Le pont roulant longeant l'atelier des locomotives (à l'arrière plan) se terminait à côté de l'atelier des essais de locomotives (photo prise à l'été 2008).



Le pont roulant se termine maintenant à l'ouest de l'atelier des essais (photo prise en février 2009).



Au nord-ouest de l'atelier des essais, la démolition des structures qui se trouvaient sur le site, principalement le bâtiment abritant la grenailleuse, a ouvert le champ de vision jusqu'au centre-ville et à la Pointe-du-Moulin, dominée par la présence des silos à grain du Vieux-Port de Montréal, notamment le silo numéro 5.

10.3.3 Point d'intérêt

L'échelle du bâtiment d'atelier des essais de locomotives de même que sa position sur le site du complexe ferroviaire le rendent très peu visible à partir de plusieurs endroits sur et autour du site, notamment à partir de son entrée sur la rue Le Ber. Au niveau visuel, il ne constitue donc pas un point d'intérêt important du complexe. Au niveau symbolique pour la population locale, il est également peu probable que cet atelier, considéré isolément des autres bâtiments du site, constitue à lui seul un point d'intérêt. Par contre, comme nous en avons déjà fait état, il faut également considérer le bâtiment comme faisant partie d'un ensemble industriel dont la valeur comme point d'intérêt majeur non seulement pour le quartier Pointe-Saint-Charles mais également pour toute la ville de Montréal, ne fait aucun doute.

10.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Au niveau bâti, l'atelier des essais ne contribue pas à la compréhension du développement architectural ni de l'occupation et l'aménagement du site. Comme nous l'avons mentionné, dans leur ensemble les éléments architecturaux de ce bâtiment sont présents dans d'autres bâtiments qui sont même mieux situés dans la production courante de leur époque. Mais au niveau de la production et de la fabrication industrielle, l'atelier des essais, en tant que dernière étape de mise en fonction des locomotives, possède une certaine valeur documentaire pour comprendre le développement du patrimoine industriel de Montréal.

Valeur architecturale

L'expression et le langage architecturaux de ce bâtiment sont déjà présents dans d'autres bâtiments du site, voire même mieux intégrés et exprimés de façon plus éloquente dans ceux-ci. Nous constatons également qu'il y a sur le site d'autres bâtiments de la même époque qui sont conçus dans le contexte de l'architecture moderne, alors que ce bâtiment est plutôt conçu dans une approche architecturale s'apparentant à celle des bâtiments plus anciens du complexe. Par

conséquent, nous pouvons avancer l'idée que ce bâtiment ne possède pas une valeur architecturale élevée.

Valeur contextuelle

L'environnement immédiat du bâtiment d'atelier des essais, à l'exception du pont roulant extérieur, ne possède pas de valeur patrimoniale en soi et ne contribue pas à rehausser la valeur du bâtiment. Celui-ci est plus ou moins dissimulé derrière des bâtiments de plus grande taille et n'est pas visible de l'extérieur du site. Ce bâtiment possède donc une faible valeur contextuelle.

11. Évaluation de la valeur patrimoniale du poste de garde

11.1 Valeur documentaire

11.1.1 Ancienneté

Selon l'information dont nous disposons, le poste de garde se trouvant présentement à l'entrée du site aurait été construit en 1954. Il s'agit donc du bâtiment le plus récent parmi ceux examinés dans notre étude. Quelques autres bâtiments ont été construits après celui-ci (grenailleuse, 1956 et bâtiment du personnel, 1968), mais ils n'existent plus aujourd'hui. Bien entendu, de nombreux agrandissements et modifications ont été effectués sur plusieurs bâtiments pendant la seconde moitié du 20^e siècle, mais aucun nouveau bâtiment encore présent à nos jours n'a été construit après le poste de garde. Par conséquent, si on le compare aux autres structures sur le site, sa valeur d'ancienneté est relativement faible.

11.1.2 Valeurs historiques

Entre les années 1880 et 1950, trois ou quatre bâtiments se sont succédés sur l'emplacement de l'actuel poste de garde ou à proximité de celui-ci. Ces bâtiments ont servi à diverses fonctions, notamment de bureaux et de poste d'accueil. En effet, au moins le dernier bâtiment à avoir occupé l'emplacement avant la construction du poste de garde actuel servait à cette même fonction.

Selon toute vraisemblance, le poste de garde qui se trouve encore en place aujourd'hui a été construit en 1954. Il s'agissait d'une construction revêtue de brique qui ne comptait alors qu'un seul étage. En plus d'être utilisé comme poste d'accueil par les gardiens du site, le bâtiment servait également d'infirmerie, afin de pouvoir répondre rapidement à toute urgence pouvant survenir sur le site. Un service d'ambulance était même disponible sur place, si l'on se fie aux inscriptions présentes sur les plans urbains.

Parmi les bâtiments encore présents à nos jours, le poste de garde est le dernier à avoir été érigé durant la phase de reconstruction du site par le Canadien National, amorcée dans les années 1920 lors de la prise de possession des ateliers ferroviaires par cette entreprise et relancée après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Selon les renseignements dont nous disposons, le bâtiment a été agrandi vers 1970 par l'ajout d'un étage sur une majeure partie de la superficie du rez-de-chaussée. Des réaménagements intérieurs ont également eu lieu à la même occasion, puis d'autres modifications auraient été effectuées en 1995.



1879 – À cette époque, il est prévu que la rue Le Ber se termine à l'intersection de la ruelle située entre les rues Congrégation et Sébastopol, et que la suite de lots de la rue Sébastopol se poursuive vers l'est. Il n'y a pas encore de bâtiment sur le futur emplacement du poste de garde.

Source : BAnQ, extrait du plan de Henry W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal Including the Counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, Plate N (modifié par les auteurs).



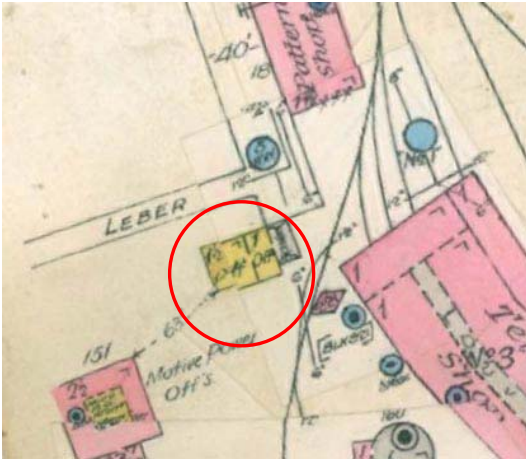
1890 – La rue Le Ber est prolongée jusqu'à Sébastopol et une construction figure pour la première fois près de l'emplacement actuel du poste de garde. Les fonctions de ce bâtiment ne sont pas spécifiées.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Plate XXVIII (modifié par les auteurs).



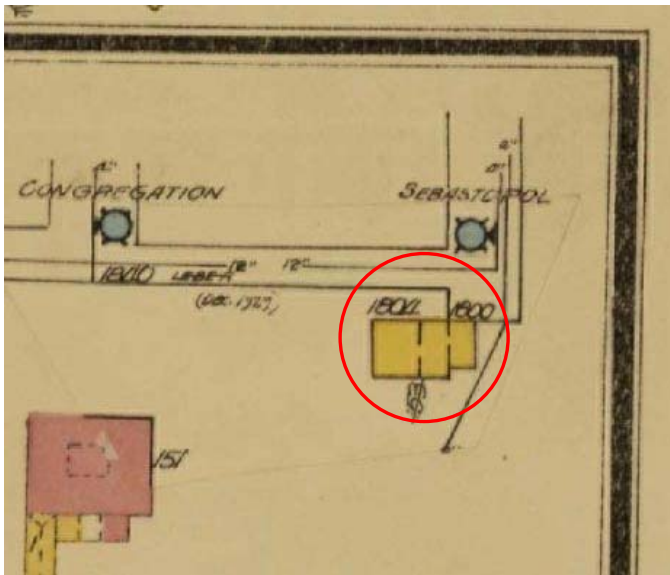
1907 – Des modifications semblent avoir été apportées au bâtiment entre 1890 et 1907, puisque son plan est différent. Les petites constructions qui l'entouraient ont disparu et le nouveau bâtiment abritant les bureaux de l'atelier des locomotives (l'actuel bâtiment administratif) a été construit.

Source : BAnQ, extrait du plan de A. R. Pineseault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, Plate 22 (modifié par les auteurs).



1909 – Ce plan indique que le bâtiment situé à l'angle des rues Le Ber et Sébastopol est construit en bois et abrite des bureaux. Le plan du bâtiment diffère de celui figurant sur les plans urbains précédents et sa position également. Il s'agit probablement d'un nouveau bâtiment ayant remplacé le précédent.

Source : BAnQ, extrait du plan de Chas. E. Goad, *Insurance plan of City of Montreal*, Vol. I, Plate 46 (modifié par les auteurs).



1926 – Le même bâtiment que sur le plan de 1909 figure encore sur ce plan-ci. Il porte les numéros civiques 1800 et 1804 rue Le Ber.

Source : BAnQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. IV, plate 163, reprinted April 1926 (modifié par les auteurs).



1929 – Vue aérienne du bâtiment figurant sur les plans urbains précédents.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A1050, photo 85 (extrait), échelle 1 :10 000 (modifiée par les auteurs).



1938 – Le bâtiment qui figurait à l'angle des rues Le Ber et Sébastopol a été détruit et un petit poste de garde en bois a été construit, plus ou moins au même emplacement que le poste actuel. Une petite structure de nature indéterminée se trouve à côté du poste de garde.

Source : BANQ, extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, *Insurance plan of the city of Montreal*, vol. I, plate 46, May 1918 revised April 1938 (modifié par les auteurs).



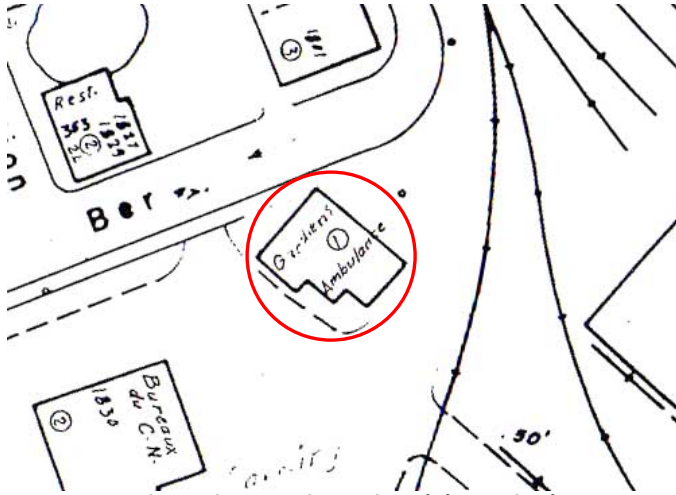
1949 – Le petit poste de garde ne figure pas sur ce plan, mais étant donné les erreurs que nous avons relevées sur celui-ci, il est quand même fort possible que le bâtiment ait tout de même été encore en place.

Source : BANQ, extrait du plan de la Ville de Montréal, *Plan d'utilisation du sol*, planche 52-76.



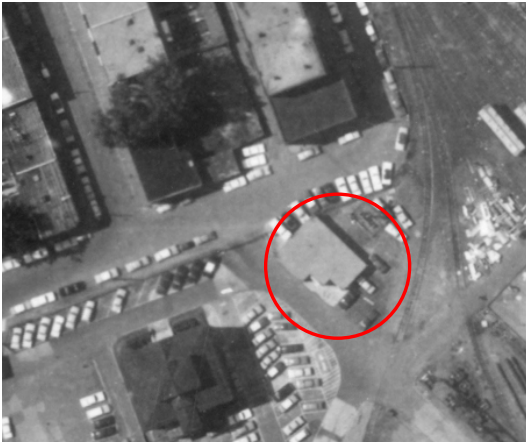
1950 – Cette vue aérienne laisse présumer que le petit poste de garde figurant sur le plan de 1938 soit encore présent. Des bâtiments, probablement des entrepôts (les trois structures rectangulaires parallèles), semblent avoir été construits au nord.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau A12584, photo 45 (extrait), échelle 1:10 000 (modifiée par les auteurs).



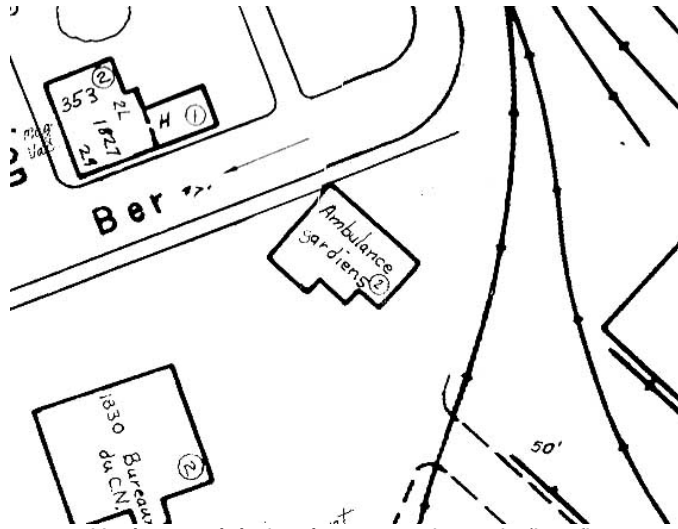
1959-1965 – Le petit poste de garde a été remplacé par un nouveau, de plus grande dimension, qui est utilisé par les gardiens du site ainsi que pour le service ambulancier. Il s'agit en fait du rez-de-chaussée du poste de garde actuel, qui ne comptait qu'un seul étage lors de sa construction initiale en 1954. Il est implanté en oblique en bordure de la rue Le Ber, face à la ruelle entre les rues Congrégation et Sébastopol.

Source : BAnQ, extrait des plans de la Cité de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22, daté de 1965 et 227-23, de 1959 (montage, modifié par les auteurs).



1965 – Vue aérienne montrant le poste de garde, près du bâtiment administratif. On peut voir que plusieurs espaces de stationnement se trouvent autour des bâtiments et en bordure de la rue Le Ber. Des rails traversent le site, passant derrière le poste de garde.

Source : Photothèque nationale de l'air, rouleau VRR2656, photo 1965 (extrait), échelle 1:6000 (modifiée par les auteurs).



1986 – Un étage a été ajouté au poste de garde (le 2 figurant sur le bâtiment indique son nombre d'étages) vers 1970.

Source : BAnQ, extrait des plans de la Ville de Montréal, *Plans d'utilisation du sol* 227-22 et 227-23 (montage).



2002 – Vue en orthophoto du poste de garde, du bâtiment administratif et de l'entrée officielle du site.
Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal.

11.2 Valeur architecturale

11.2.1 Degré d'authenticité

La partie originelle du poste de garde, soit son rez-de-chaussée, a été construite vers 1954. La section arrière du bâtiment servait à l'origine de garage pour l'ambulance (voir en annexe le dessin AB 819-3.6-181.1). Le bâtiment comptait alors quatre portes d'entrée en plus de la porte du garage de l'ambulance. L'étude comparative des plans du bâtiment dont nous disposons, datés de 1954 et de 1970, révèle que les espaces intérieurs ont complètement été réaménagés, probablement lors des travaux de construction du second étage. Sur le plan de 1970, on peut voir que les ouvertures sont modifiées et qu'entre autre, le nombre de portes d'entrées est réduit.

Une autre série de réaménagements a eu lieu vers 1995. Selon ce qu'indiquent le dessin fournit en annexe (3MC-11243-A) et l'état actuel du bâtiment, on procède alors à une modification de la

fenestration, notamment sur la façade ouest donnant sur la rue Le Ber, ainsi qu'à la démolition du portique de la façade sud.

On constate donc que plusieurs modifications, tant extérieures qu'intérieures, ont été effectuées sur le bâtiment depuis sa construction d'origine, afin de répondre aux besoins fonctionnels changeants de l'entreprise. Cependant, ces changements ne sont pas facilement décelables par un simple examen visuel du bâtiment. Par conséquent, nous pouvons conclure que le degré d'authenticité du bâtiment est plutôt faible.



Le poste d'accueil est implanté en angle par rapport à la rue Le Ber (à gauche du bâtiment). On y accède par une porte située sur la façade sud, longeant la voie d'entrée sur le site.



Les façades sur et est du bâtiment. On aperçoit à droite la section comptant un seul étage, qui servait autrefois de garage pour l'ambulance.



La façade est, donnant sur l'aire de circulation principale vers les différents bâtiments du site.



Vue de l'angle nord-est du poste de garde.

11.2.2 État physique

La construction et la structure du bâtiment de poste de garde semblent être dans un bon état général. Étant donné que le bâtiment a été construit relativement récemment et que l'intérieur a été rénové plusieurs fois, le bâtiment est dans un état physique acceptable, considérant qu'il s'agit d'une construction avec des fenêtres de PVC et une finition extérieure et intérieure similaire à celle de bungalows modernes d'après-guerre.

11.2.3 Concepteur

Le dessin architectural de la construction d'origine du bâtiment que nous avons pu consulter, daté de 1954, porte la signature du chef architecte du CN, un dénommé G.F. Drummond qui a aussi signé notamment les plans de la section moderne de l'atelier de transformation des wagons spéciaux (1948) ainsi que ceux de l'agrandissement de l'atelier des wagons (1950). Cela n'indique cependant pas qu'il soit nécessairement le concepteur du bâtiment, puisqu'il est fort probable qu'il ait simplement supervisé le travail d'autres employés travaillant avec lui.

11.2.4 *Œuvre du concepteur*

Bien que le chef architecte du CN ait également apposé sa signature sur les dessins architecturaux d'autres bâtiments sur le site, nous ne sommes pas en mesure d'affirmer qu'il soit personnellement le concepteur d'un ou de plusieurs de ces bâtiments. Il s'agit vraisemblablement d'un travail effectué par une équipe de dessinateurs, d'architectes et d'ingénieurs à l'emploi du CN et dont l'identité et le rôle individuel nous est inconnu. Par conséquent, l'information dont nous disposons ne nous permet pas d'évaluer l'œuvre du concepteur. Nous pouvons néanmoins déceler une certaine continuité de langage architectural moderne sur les plans signés par le même architecte.

11.2.5 *Production courante*

Étant donné la fonction particulière et l'échelle du bâtiment de poste de garde, se trouvant dans un vaste site de complexe industriel, il est difficile de le situer dans un contexte de production courante. De façon générale, nous pouvons plutôt le placer dans le contexte de la production courante de bâtiments institutionnels et même résidentiels de cette époque. Il ne constitue cependant pas un exemple remarquable parmi ces types de bâtiments.

11.3 Valeur contextuelle

11.3.1 *Aménagement du terrain*

L'aménagement lié au contrôle de l'entrée du site et une aire de stationnement occupent le terrain lié à ce bâtiment. Évidemment, cet aménagement minimal est en lien avec la fonction du bâtiment de poste de garde.

11.3.2 *Cadre environnant*

Implanté à l'entrée du site, avec en arrière plan des bâtiments de grande échelle comme l'atelier des wagons et la section moderne de l'atelier de transformation des wagons spéciaux, à côté du bâtiment administratif monumental et en bordure de la rue Le Ber, le bâtiment du poste de garde se trouve dans un environnement important. La géométrie du plan du bâtiment semble être conçue aussi pour répondre aux exigences de l'entrée et des voies de circulation de l'extérieur à l'intérieur du site, ce qui favorise l'intégration du bâtiment avec son cadre environnant.



Vue de la rue Le Ber en direction nord, montrant l'entrée du site avec le poste de garde, le bâtiment administratif (en avant plan) et l'atelier des wagons, derrière le poste de garde. On entrevoit au loin les silos à grain situés dans le Vieux-Port de Montréal, par la brèche causée par la destruction partielle de l'atelier des wagons suite à son incendie.

11.3.3 Point d'intérêt

Situé à proximité et dans le contexte de plusieurs bâtiments d'envergure, de grande échelle et imposants, le bâtiment fonctionnel et modeste du poste de garde, même s'il est visible de la rue, n'attire pas beaucoup l'attention, sauf lorsque les visiteurs se voient contraints de s'y arrêter avant d'entrer sur le site. Néanmoins, c'est seulement à partir de ce bâtiment que le contact humain avec le complexe est possible, ce qui contribue à accorder au poste de garde une certaine valeur comme point d'intérêt.

11.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Valeur documentaire

Même si nous pouvons assumer qu'il y ait toujours eu une forme de contrôle exercé à l'entrée du site du complexe industriel, allant d'un bâtiment temporaire de protection jusqu'à un bâtiment multifonctionnel comprenant les services d'urgence et de police, une telle fonction ne joue pas un rôle important dans la lecture et la compréhension historique et patrimoniale du site. Le bâtiment du poste de garde remplit une fonction importante pour assurer la sécurité du site mais contribue minimalement au niveau de la lecture des processus de fabrication et de la construction des bâtiments industriels. En somme, nous pouvons conclure que le bâtiment du poste de garde ne possède pas une valeur documentaire significative.

Valeur architecturale

La géométrie du plan et l'implantation fonctionnels du bâtiment, le rez-de-chaussée de brique avec le premier étage revêtu de ciment blanc et l'expression formelle et légère de l'ensemble contribuent à la valeur architecturale du bâtiment du poste de garde. Les ouvertures de grande échelle sont aussi conçues pour faciliter les tâches de surveillance. Toutefois, l'architecte de ce bâtiment n'est pas connu précisément et le poste de garde n'est pas situé de manière particulièrement favorable ni dans la production courante de son concepteur ni parmi la production architecturale de son époque. Nous pouvons donc conclure que le bâtiment ne possède qu'une faible valeur architecturale.

Valeur contextuelle

Comme nous l'avons évoqué plus haut, ce sont des considérations fonctionnelles qui ont imposé l'implantation du bâtiment du poste de garde et l'aménagement de son contexte immédiat. Mis à part ces considérations, ce bâtiment pourrait être placé dans n'importe quel contexte. Même si le bâtiment est situé à l'entrée du site, l'environnement est davantage marqué par les autres bâtiments de plus grande envergure, agissant comme points d'intérêt du site. Par conséquent, ce bâtiment ne possède pas une valeur contextuelle importante.

12. Conclusion

Le site des anciens ateliers ferroviaires du Grand Tronc et du Canadien National à Pointe-Saint-Charles est en opération depuis plus d'un siècle et demi. Il s'agit de l'un des sites industriels les plus anciens et les plus importants dans l'histoire de Montréal et même, dans l'histoire de l'industrie du transport ferroviaire au Canada. Le site est également lié à l'histoire du développement industriel du canal de Lachine, de la construction du pont Victoria, du développement du quartier Pointe-Saint-Charles ainsi qu'à l'immigration de familles de travailleurs provenant de Grande-Bretagne. Bien que le site ait subi plusieurs transformations au fil des ans, il constitue néanmoins un témoin important de l'histoire et a eu une influence majeure sur la constitution du paysage urbain du sud-ouest de Montréal. Pour ces raisons et bien d'autres encore, une valeur patrimoniale élevée lui est accordée et ce, tant au niveau documentaire qu'architectural et contextuel.

Des dizaines de bâtiments ont pris place sur le site depuis ses débuts. Les premières générations de bâtiments ne sont plus présentes aujourd'hui, les besoins spatiaux, fonctionnels et technologiques de la compagnie du Grand Tronc, puis ceux du Canadien National, ayant évolué au cours des ans, entraînant le remplacement de nombreuses installations jugées désuètes par d'autres plus modernes. Ainsi, il est possible que des vestiges archéologiques des anciennes structures soient encore présents sur le site. Par ailleurs, les bâtiments qui s'y trouvent toujours reflètent en majorité la période de restructuration de l'entreprise et du site après sa prise de possession par le CN dans les années 1920. On trouve en effet dans le complexe ferroviaire des bâtiments et des agrandissements construits entre 1899 et 1999, mais majoritairement érigés entre 1924 et 1948. Considérés dans leur ensemble et avec le site, les ateliers ferroviaires possèdent une valeur patrimoniale élevés. Évidemment, lorsqu'ils sont examinés individuellement, leur valeur patrimoniale varie. À titre d'aide-mémoire, le tableau suivant présente une récapitulation des valeurs patrimoniales que nous avons accordées aux différents bâtiments étudiés, en se basant sur l'information dont nous disposions au moment de l'étude.

Bâtiment	Valeur documentaire	Valeur architecturale	Valeur contextuelle
Fonderie, patrons et roues	plutôt élevée	élevée	plutôt élevée
Atelier des locomotives	très élevée	très élevée	plutôt élevée
Bâtiment administratif	très élevée	élevée	plutôt élevée
Bâtiment des magasins	plutôt faible	plutôt faible	faible
Centrale thermique	très élevée	élevée	plutôt élevée
Transformation wagons spéciaux	plutôt faible	moyenne	plutôt faible
Atelier des wagons	très élevée	très élevée	plutôt élevée
Atelier des essais	moyenne	plutôt faible	faible
Poste de garde	faible	faible	faible

