

# ANALYSE DOCUMENTAIRE ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE ET VISUELLE ÉVALUATION PATRIMONIALE

2155-2175 RUE SAINT-PATRICK



ATELIER DE  
DÉVELOPPEMENT  
TERRITORIAL

L'ENCLUME



**< Fig. 1**

2155-2175 rue Saint-Patrick | 2016.

---

#### ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

Christophe-Hubert Joncas	Aménagiste - chargé de projet
Denise Caron	Historienne
Emile Forest	Aménagiste
Karl Dorais Kinkaid	Urbaniste
Antoine Cantin	Aménagiste
Maude Léonard	Aménagiste

---

<b>PRODUIT PAR :</b>	L'ENCLUME - Atelier de développement territorial
<b>POUR LE COMPTE DE :</b>	<b>Habitat l'Atelier inc.</b>
<b>DATE :</b>	Août 2016

---

## LE MANDAT

Dans le cadre du projet immobilier prévu au 2155-2175 rue Saint-Patrick, L'Atelier Habitat Inc. souhaite réaliser une étude indépendante qui puisse répondre à plusieurs éléments signalés par le comité mixte (Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger) de la Ville de Montréal. Cette étude, divisée en quatre volets, combinera une recherche documentaire, une analyse typomorphologique du secteur environnant, une évaluation patrimoniale ainsi qu'un document d'orientation pouvant guider la réalisation du projet architectural sur le site. Ce dernier volet est destiné plus précisément à la firme d'architecture responsable du projet.

Le premier objectif de cette démarche vise à mieux comprendre l'évolution du site à l'étude ainsi que du secteur environnant. Pour ce faire, le premier volet se base sur une recherche documentaire qui met en évidence cette évolution historique tout en suivant les différents usages et bâtiments qui s'y sont trouvés au fil du temps.

La compréhension de l'évolution historique du secteur sert de base à une analyse plus fine, fondée sur l'approche typomorphologique. Cette analyse a pour objectif de bien saisir les grandes caractéristiques de la forme urbaine, la typologie du cadre bâti environnant ainsi que les relations les unissent, notamment celle entre la forme et les fonctions. À cela s'ajoute une analyse visuelle du secteur qui met de l'avant les éléments d'intérêt du site à l'étude.

Ces deux premiers volets (recherche documentaire et analyse typomorphologique et visuelle) regrouperont l'information jugée pertinente pour réaliser le troisième volet, soit l'évaluation de la valeur patrimoniale du site, basée sur l'approche par valeur.

Enfin, le quatrième et dernier volet de la démarche consiste à fournir des pistes de réflexion quant à l'intégration du projet dans son contexte urbain et paysager et à la mise en valeur d'éléments patrimoniaux associés au site. Ces orientations visent à clarifier la façon d'intégrer certains éléments d'intérêt à l'intérieur du projet (volumétrie, implantation, matériaux, toponymie, mise en valeur des vestiges, etc.). Cette partie de la démarche sera réalisable seulement lorsque les deux premiers volets seront complétés.

Ces quatre grands volets sont liés les uns aux autres et il est clair que l'intérêt de l'étude réside principalement dans leur mise en relation. Ils abordent des sujets de natures diverses et s'adressent à des intervenants différents. En ce sens, l'étude est présentée en quatre documents distincts et indépendants. Vous trouverez ici le premier des quatre documents.

---

## TABLE DES MATIÈRES

ANALYSE DOCUMENTAIRE	6
ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE ET VISUELLE	92
ÉVALUATION PATRIMONIALE	124

# ANALYSE DOCUMENTAIRE

2155-2175 RUE SAINT-PATRICK



ATELIER DE  
DÉVELOPPEMENT  
TERRITORIAL

L'ENCLUME

---

# TABLE DES MATIÈRES

LE MANDAT	4
TABLE DES MATIÈRES	5
TABLE DES MATIÈRES	7
<b>MISE EN CONTEXTE</b>	
INTRODUCTION	11
<b>LA MÉTHODOLOGIE</b>	12
LES SOURCES PRIMAIRES	12
<i>LES ACTES NOTARIÉS</i>	12
<i>LES CARTES ET PLANS</i>	12
<i>LES PERMIS DE CONSTRUCTION</i>	12
<i>L'ICONOGRAPHIE</i>	12
<i>LES ANNUAIRES LOVELL</i>	12
LES SOURCES SECONDAIRES	13
<b>LES INFORMATIONS DE BASE</b>	14
L'IDENTIFICATION DU SITE	14
L'HISTORIQUE DES LOTS	20
LES TOPONYMES (SECTEUR OUEST DU DOMAINE)	22
LES INSTITUTIONS ET ENTREPRISES ASSOCIÉES	22
<b>PARTIE 1 - UN CHANGEMENT DE VOCATION</b>	
<b>L'ORGANISATION DU TERRITOIRE : LA SEIGNEURIE</b>	26
LA SEIGNEURIE DANS LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT	26
LA CONCESSION DES TERRES POUR LA COLONISATION	26
LES DOMAINES DES SEIGNEURS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	28
<b>LE CANAL DE LACHINE : DE PROJET À RÉALISATION</b>	30
LES PREMIÈRES TENTATIVES À L'INITIATIVE DES SEIGNEURS DE L'ÎLE	30
LA PREMIÈRE PHASE DU CANAL DE LACHINE : 1821-1824	33
<b>LA MUTATION DE MODE DE TRANSMISSION DES TERRES</b>	34
LES TITRES DES SEIGNEURS SUR LA CORDE RAIDE : UNE SITUATION INTENABLE	34
LE VENT TOURNE	34
L'ORDONNANCE DE 1840	36
LA VILLE SE DÉVELOPPE SOUS LE RÉGIME DE LA NOUVELLE TENURE	36
LE DOMAINE SAINT-GABRIEL EN CAUSE	36

---

## **PARTIE 2 - LES PLANIFICATIONS TERRITORIALES D'ENVERGURE 1840-1853**

LA DEUXIÈME PHASE DU CANAL DE LACHINE : LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE : 1843-1848	40
LA PLANIFICATION D'UN QUARTIER OUVRIER ET INDUSTRIEL	42
LA PLANIFICATION DU DOMAINE COMMANDÉE PAR LES SULPICIENS	44
LE PLAN D'HENRI-MAURICE PERRAULT	44
LA RELOCALISATION DE L'ENTREPRISE DE JOHN A. CONVERSE	46
LES DÉBUTS DE JOHN A. CONVERSE ET LA PRODUCTION DE CORDE À MONTRÉAL	46
DE LA VAPEUR À LA FORCE HYDRAULIQUE	48

## **PARTIE 3 - L'ÉVOLUTION DU SITE ET DU SECTEUR 1853-1990**

LES DÉBUTS 1853-1889	52
L'ACHAT DU LOT INDUSTRIEL DE CONVERSE	52
L'AMÉNAGEMENT DU SITE ET LE MORCELLEMENT DU LOT	52
L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDEN­TIELLE	56
UN CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE	58
DE L'HYDRAULIQUE À LA VAPEUR	58
TRANSFORMATIONS DU SECTEUR ET DU SITE : 1890-1911	60
LE SITE	60
L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDEN­TIELLE	63
LES CHANGEMENTS DU SECTEUR ET DU SITE : 1912-1927	70
LE SITE	70
L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDEN­TIELLE	74
LE DÉCLIN : 1927-1961	78
LE SITE	78
L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDEN­TIELLE	82
APRÈS 1961	84
LE SITE	84
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	
SOURCES PRIMAIRES	90
EN LIGNE	90
LIVRES ET ÉTUDES	91



**Fig. 2 >**

Vue du 2155-2175 rue Saint-Patrick à partir du canal de Lachine | 2016.



---

MISE EN CONTEXTE

---

## INTRODUCTION

C'est en 1970, après 150 ans d'activités maritimes, que le canal de Lachine ferme définitivement ses portes à la navigation commerciale. Quarante ans auparavant, en 1929, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada avait déjà déclaré le canal de Lachine: site historique national, en tant que berceau de l'industrialisation au Canada. En 1979, le canal de Lachine et ses abords deviennent un parc historique national, concourant ainsi à donner un sens et un souffle nouveau à ce parcours. Aujourd'hui, les quartiers situés de part et d'autre du canal, à proximité du centre-ville, sont actuellement en pleine effervescence et le parc du canal de Lachine est devenu une destination fréquentée autant par les Montréalais que par les visiteurs extérieurs.

L'importance du canal de Lachine dans l'histoire de Montréal, du Québec et du Canada fait depuis longtemps consensus. Toutefois, l'importance historique de ce site ne se limite pas seulement à cette voie d'eau, à son pouvoir hydraulique et à l'industrialisation de ses abords. Le développement industriel du canal de Lachine est également associé à un grand développement urbain.

L'histoire du territoire entourant les actuelles écluses Saint-Gabriel, dont fait partie le 2155-2175 rue Saint-Patrick, remonte en fait au Régime français, bien avant la construction du canal. Ce territoire est d'abord une terre agricole réservée aux seigneurs de l'île pour former le domaine Saint-Gabriel. C'est à partir des années 1820, que ce site agricole est traversé par le canal de Lachine. Puis, en 1840, avant le premier élargissement du canal (1843-1848), les seigneurs sont forcés, par une Ordonnance, de lotir et de vendre leur domaine le long du canal de Lachine, en lots industriels et résidentiels libres de droits seigneuriaux (*en franc et commun soccage*), sonnait ainsi la fin du régime seigneurial à Montréal. Cet immense territoire, plus grand que le Vieux-Montréal, est alors planifié par deux grands arpenteurs et architectes, John Ostell et Henri-Maurice Perrault, son neveu. À cette époque, alors que les abords du canal se développent, cette planification urbaine est certainement l'une des plus importantes, sinon la plus importante, de Montréal. La seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle est le théâtre de deux grandes planifications du territoire, d'une part l'élargissement du canal de Lachine avec les écluses générant un pouvoir hydraulique, lequel entraîne l'industrialisation des berges du canal, et d'autre part une planification urbaine d'envergure d'un quartier industriel et ouvrier sur le territoire du domaine Saint-Gabriel.

C'est dans ce contexte que John Adam Converse (1803-1886) installe en 1853 sa manufacture de corde et de cordage, tout juste en amont des écluses Saint-Gabriel. Converse organise son usine en fonction de l'emplacement du canal d'alimentation qui génère le pouvoir hydraulique nécessaire à son industrie. La fabrication de ces produits nécessite à cette époque la construction d'un bâtiment qui prend la forme d'un long et étroit couloir couvert. Le terrain où ces installations industrielles sont construites doit ainsi permettre la construction d'un tel bâtiment. L'arrivée de Converse marquera le début de l'occupation industrielle de ce site, occupation qui perdurera et se transformera jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle.

Le document qui suit vise à comprendre l'évolution du terrain à l'étude en le plaçant dans un contexte historique plus large qui permet d'établir des liens entre plusieurs éléments : le site en tant que tel, le canal de Lachine, le lotissement planifié d'un développement industriel et ouvrier du secteur et l'évolution du lot auquel ce site appartient.

## LA MÉTHODOLOGIE

### LES SOURCES PRIMAIRES

Étant donné l'importance du canal de Lachine dans l'histoire de Montréal et du Canada, les sources primaires publiques et privées sont nombreuses, diverses (textuelles, iconographiques, cartographiques) tout en étant éparpillées (AVM, BAnQ, BAC, RFQ, musée McCord, etc.). À cause des contraintes de temps, nous nous sommes concentrés sur les fonds faciles d'accès qui donnent le maximum d'informations. Les informations recueillies dans ces sources contribuent à la compréhension du site et de son environnement.

#### Les actes notariés

Les actes notariés ont été consultés en ligne sur le site du Registre foncier du Québec. Ils permettent de mettre en lumière les différentes transactions immobilières qui ont eu cours depuis 1853 : actes de vente, baux, testaments, jugements de cour, échanges, etc. Ces actes permettent de connaître les différents propriétaires et locataires du site et de déterminer quand et comment le morcellement s'est fait. Plus d'une centaine d'actes notariés ont été consultés afin de remonter le temps et de comprendre, par exemple, à quels moments certaines parcelles ont été détachées du lot d'origine.

#### Les cartes et plans

La plupart des plans de la ville et de lotissement qui illustrent le propos proviennent de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec et de la Ville de Montréal. Par ailleurs, il faut remercier l'historien Gilles Lauzon qui nous a gentiment autorisé à utiliser un plan synthèse montrant les différents propriétaires du territoire de la pointe Saint-Charles en 1840 tiré de son livre *Pointe-Saint-Charles. L'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal, 1840-1930*.

#### Les permis de construction

La consultation des permis de construction historiques peut permettre de suivre les travaux : démolitions et nouvelles constructions associés à un site. Dans le cas présent, les recherches menées auprès de l'arrondissement Le Sud-Ouest ne nous ont malheureusement donné que peu d'information. Elles nous ont toutefois permis de récolter quelques données pertinentes sur la construction du 2175 rue Saint-Patrick.

#### L'iconographie

Cet aspect de la recherche est aussi essentiel que la consultation des actes notariés ou des plans. Elle se présente avant tout sous la forme de photos, de photos aériennes et d'illustrations. Ces documents permettent de visualiser et de compléter les informations colligées dans les différents fonds d'archives. Les sources iconographiques traditionnelles ont été consultées généralement en ligne : archives et services de la Ville de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Bibliothèque et Archives Canada, musée McCord, etc.

#### Les annuaires Lovell

Les annuaires Lovell (1842-2010) donnent un type d'information utile sur les résidents de la ville. En effet, à partir de 1842, l'annuaire est organisé par ordre alphabétique du nom du résident principal auquel on joint son adresse et son occupation. Cette liste compte aussi les institutions, les commerces et les industries. À cette liste s'ajoute en 1870 une liste des noms de rues par ordre alphabétique et ensuite par ordre d'adresses, précisant le nom du principal résident. Dans le cas qui nous occupe, les annuaires indiquent quelles entreprises occupent les lieux et donne aussi des informations sur la raison sociale de même que le type de production des usines, manufactures ou fabriques.

---

## **LES SOURCES SECONDAIRES**

Le canal de Lachine et ses rives sont particulièrement bien documentés puisque le canal de Lachine est désigné depuis 1929, site historique national du Canada. Dans ce cadre, en tant que gestionnaire des parcs nationaux, Parcs Canada a produit ou commandé plusieurs études parfois très approfondies sur différents aspects de l'histoire du canal de Lachine. Le secteur des écluses Saint-Gabriel est généralement très bien documenté sous différents aspects de l'activité industrielle, dont celui du pouvoir d'eau généré par les écluses. Pour cette raison, nous sommes allés consulter plusieurs documents et dossiers au Centre de documentation de Parcs Canada à Québec. Cela dit, Parcs Canada n'est évidemment pas le seul à s'intéresser à ce vaste sujet. Ainsi, nous avons également consulté plusieurs monographies et thèses portant sur le développement du canal de Lachine et sur le développement urbain qui l'accompagne de même que des études archéologiques sur le secteur.

## - MISE EN CONTEXTE -

### LES INFORMATIONS DE BASE

#### L'IDENTIFICATION DU SITE

##### Nom du site

- › 2155-2175 rue Saint-Patrick

##### Superficie du terrain

- › 9 901,1 mètres

##### Propriétaire actuel

- › Habitat L'Atelier inc.

##### Arrondissement

- › Le Sud-Ouest

##### Quartier

- › Pointe-Saint-Charles

##### Usage

- › Commercial et industriel (partiellement vacant)

##### Zonage

- › Industriel (I.4A)
- › Entrepôt, marchandise en gros, transport et distribution (C.7A)

### PLAN DE LOCALISATION



## PLAN DU SITE

### Adresses civiques

- › 2155-2175 rue Saint-Patrick

### Lots

- › 2 096 900
- › 2 096 901
- › 1 380 723
- › 1 380 524
- › 1 573 906

### Dates de construction des bâtiments

- › Entre 1949 et 1953 (2155) et vers 1969 (2175)

### Statut ou reconnaissance

Le 2155-2175 rue Saint-Patrick est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle (canal de Lachine 22.E.1) identifié dans l'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Il est aussi situé dans la zone d'intérêt de Parcs Canada et est adjacent au Lieu historique national du Canal-de-Lachine.

### Potentiel archéologique

Le 2155-2175 rue Saint-Patrick est situé dans un secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel (canal de Lachine 22.AP.8) dans l'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Le Sud-Ouest.





**Fig. 3 (gauche)** ^

Vue vers le nord du 2155 (droite) et du 2175 (gauche) à partir de la rue Saint-Patrick | 2016.

**Fig. 4 (droite)**

Vue vers l'ouest du 2155 (droite) et du 2175 (gauche) rue Saint-Patrick | 2016.

**Fig. 5 (bas)**

Vue vers l'ouest de la rue Saint-Patrick | 2016.





**Fig. 6 (gauche)** ^

Vue vers l'ouest à partir de la rue Island | 2016.

**Fig. 7 (droite)**

Vue vers le nord de la rue Island qui débouche sur le canal de Lachine | 2016.

**Fig. 8 (bas)**

Vue vers le sud de la rue Island | 2016.





**Fig. 9 (gauche)** ^

Vue vers l'ouest du 2155-2175 rue Saint-Patrick | 2016.

**Fig. 10 (droite)**

Vue vers l'ouest de l'arrière du 2155 rue Saint-Patrick montrant les vestiges de la chaufferie construite entre 1890 et 1907 | 2016.

**Fig. 11 (bas)**

Vue vers l'est de l'arrière du 2155 (gauche) et du 2175 (droite) rue Saint-Patrick | 2016.





**Fig. 12 (gauche)** <sup>^</sup>

Vue de l'arrière du 2155-2175 par le côté nord du canal de Lachine | 2016.

**Fig. 13 (droite)**

Vue vers l'ouest le long du canal de Lachine un peu à l'ouest du 2155-2175, Saint-Patrick | 2016.

**Fig. 14 (bas)**

Vue vers le nord du 2175 rue Saint-Patrick (droite) et du projet Myst (droite) | 2016.

## L'HISTORIQUE DES LOTS

Au fil du temps, le cadastre du site à l'étude a évolué. Ce terrain fait partie d'une grande planification du domaine (ou ferme) Saint-Gabriel réalisée par John Ostell<sup>[1]</sup> en octobre 1853<sup>[2]</sup>. Ce domaine est alors la propriété des Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice. En 1853, le site à l'étude fait partie d'un grand terrain industriel formant une étroite bande de terre bornée à l'est par la rue Island, au sud par la rue Saint-Patrick, à l'ouest par le chemin Brewster (rue Charlevoix) et au nord par le chemin de halage qui longe le canal de Lachine. Ce terrain industriel, tel que planifié, est traversé à son angle nord-est par la limite qui sépare le territoire de la Ville de Montréal de celui de la Municipalité de la paroisse de Montréal.

La liste qui suit présente une chronologie des différentes étapes d'identification du terrain portant à l'origine le numéro 565.

Le lot 565 : C'est le 11 novembre 1853 qu'a lieu la première transaction entre John Adam Converse, « manufacturier de câble », et le Séminaire de Saint-Sulpice. Ce vaste lot est vendu pour la première fois sous le numéro 565, tel qu'indiqué sur le plan de lotissement de référence de John Ostell et repris par la suite dans le plan d'Henri-Maurice Perrault le 1<sup>er</sup> juin 1857 (fig. 16). Il disparaît ensuite et est remplacé par les numéros de cadastre 1063 du quartier Sainte-Anne et 2510 de la Municipalité de la paroisse de Montréal (fig. 15).

- › Le lot cadastral 1063<sup>[3]</sup>: C'est le 3 janvier 1870 que ce numéro de lot entre en vigueur. Il est alors inscrit au registre foncier du Québec au cadastre de la Cité de Montréal dans le quartier Sainte-Anne. La parcelle du terrain qui porte ce numéro de lot est située à l'extrémité nord-est du terrain (fig. 15). Les transactions les plus anciennes qui mentionnent ce numéro (24 novembre 1870) s'en servent exclusivement pour désigner ce lot dans son entier puisque le numéro de lot 2510 qui suit n'entre en vigueur que plus tard.

[1] John Ostell est architecte, arpenteur et homme d'affaires. Il possède des terrains le long du canal. Le Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal est un de ses clients et il signe plusieurs plans pour eux.

[2] Ce plan n'a pas été retrouvé dans les fonds d'archives consultés.

[3] Les informations qui suivent proviennent du site web du Registre foncier du Québec lors de la consultation des actes notariés en ligne.

- › Le lot cadastral 2510 (fig.15) : C'est le 15 juillet 1873 qu'entre en vigueur ce lot originaire du registre foncier du Québec. Il est alors inscrit au registre foncier du Québec au cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal. Le terrain qui porte ce numéro est situé hors des limites de la Ville de Montréal. Il couvre la presque totalité de la propriété du site à l'étude, telle que délimitée par John Ostell en 1853.
  - › La subdivision 2510-1 (fig.15) : C'est le 24 janvier 1893 qu'entre en vigueur cette subdivision du lot 2510. Elle est alors inscrite au registre foncier du Québec au cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal.
    - La subdivision 2510-1-1 (fig 15) : C'est le 2 août 1920 qu'entre en vigueur cette subdivision du lot 2510-1. Elle est inscrite au registre foncier du Québec au cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal au même moment que la précédente.
  - › La subdivision 2510-2 (fig.15) est annulée.
  - › La subdivision 2510-3 (fig 15) : C'est le 20 janvier 1913 qu'entre en vigueur cette subdivision du lot 2510. Elle est alors inscrite au registre foncier du Québec au cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal.
  - › La subdivision 2510-4 (fig. 15) : C'est le 2 août 1920 qu'entre en vigueur cette subdivision du lot 2510. Elle est alors inscrite au registre foncier du Québec au cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal.

Le 26 juillet 1999, lors de la rénovation cadastrale, les numéros de lots suivants disparaissent : 1063 du quartier Sainte-Anne et 2510-1-1, 2510-3 et 2510-4 de la Municipalité de la paroisse de Montréal.

- › Une partie du lot 1063 devient 1 320 524.
- › Les lots 2510-1-1, et 2510-4 et des parties des lots 1063 et 2510-3 deviennent les lots 1 380 721 et 1 389 722.
- › Une partie du lot 2510-3 devient le lot 1 380 723.

En 2001, certains de ces numéros de lots sont remplacés.

- › Les lots 1 280 721 et 1 380 722 deviennent le lot 2 096 901.
- › Le lot 1 380 722 devient le lot 2 096 900.

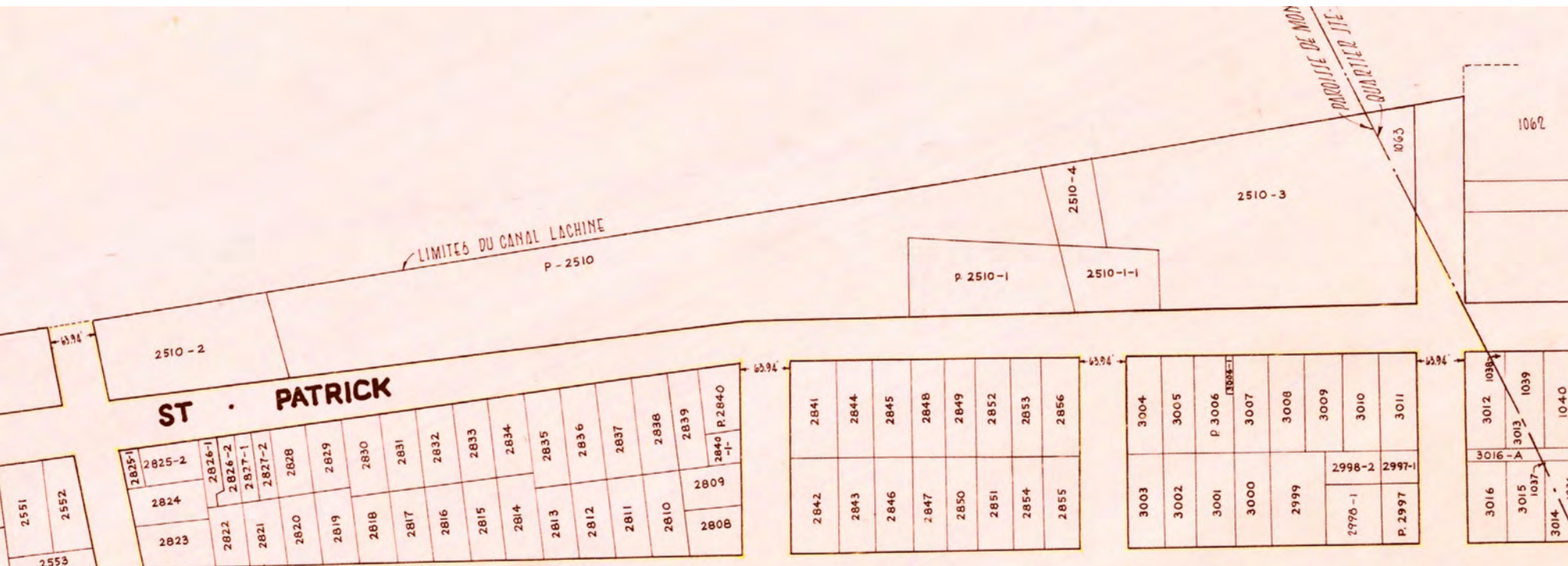


Fig. 15

Ce plan illustre les différentes subdivisions du lot 2510 de la Municipalité de la paroisse de Montréal, ainsi que le minuscule lot 1063 du quartier Sainte-Anne de la Ville de Montréal. Les subdivisions illustrées se font sur plusieurs décennies. Auparavant, ces deux lots étaient identifiés au plan de lotissement d'Henri-Maurice Perrault sous le numéro 565. | Ville de Montréal, Plan montrant certaines rues situées à l'est de l'avenue Atwater et au nord de la rue Mullins. 6 mars 1962. VM. AP16342, G-21.

### LES TOPONYMES (SECTEUR OUEST DU DOMAINE)

En 1857, Henri-Maurice Perrault dresse un plan de lotissement du secteur ouest de la ferme Saint-Gabriel pour les seigneurs de l'île de Montréal. La trame de rue constitue un élément essentiel de cette planification et le toponyme attribué à chacune de ces rues est essentiel à leur identification (fig. 16).

Certains de ces noms font référence à la vocation industrielle prévue pour le secteur (rues des Manufactures et Ropery), à la martyrologie catholique que les Sulpiciens, propriétaires du domaine, connaissent bien : rues Saint-Patrick, Saint-Albert, Saint-Charles et St. Andrew. Ces rues sont attribuées sur le plan de 1857 et le square prévu au centre de ce secteur se nomme Saint-Gabriel. D'autres rues font référence à une destination comme le chemin Brewster, qui mène à la propriété du même nom, au nord du canal; à une position dans le quartier (rue du Centre); à une réalité géographique ( l'île au bout de cette rue - rue Island) ou à une importante compagnie (rue Grand Trunk). Des 13 toponymes donnés par les seigneurs qui apparaissent sur un plan de 1857, seuls cinq subsistent dans le quadrilatère délimité par les rues D'Argenson et des Seigneurs et les rues Saint-Patrick et Grand Trunk.

### LES INSTITUTIONS ET ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans cette étude, les seigneurs de l'île de Montréal seront désignés sous différentes appellations faisant référence à une seule et même entité :

- › Messieurs de Saint-Sulpice
- › Prêtres de Saint-Sulpice
- › Messieurs les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice
- › Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal
- › Sulpiciens

John Adam Converse est l'initiateur d'une entreprise de corde et de cordage qui s'installe sur le site à l'étude. Elle portera différents noms :

NOMS SUCCESSIFS	DATES
› John A. Converse	› 1843-1870
› Canada Cordage Factory and Plaster Mills	› 1870-1890
› Consumers Cordage Co. Ltd	› 1890-1948

#### AXE EST-OUEST : PLAN DE 1857

- › Rue Saint-Patrick (elle apparaît déjà sur un plan de John Ostell en 1845)
- › Rue des Manufactures (variante usuelle : rue Manufacturers)
- › Rue Saint-Charles de part et d'autre du square Saint-Gabriel
- › Rue du Centre
- › Rue Saint-Albert
- › Rue du Grand Trunk

#### NOUVEAUX TOPONYMES

- › -
- › Rue Augustin-Cantin (1873)
- › À l'est du square Saint-Gabriel : rue Richardson (1863)
- › Le site de toponymie de la Ville de Montréal le nomme rue du Centre. C'est cette appellation qui sera privilégiée dans l'étude.
- › Rue de Châteauguay (1890)
- › -

#### AXE NORD-SUD: PLAN DE 1857

- › Rue St. Luke
- › Chemin Brewster
- › Rue Ropery (certains actes la nomment rue de la Corderie)
- › Rue St. Andrew (quelques documents donnent aussi Saint-André)
- › Rue Island (variante rue de l'île)
- › Rue St Henry (entre les rues du Centre et Grand Trunk)
- › -
- › Rue des Seigneurs

#### NOUVEAUX TOPONYMES

- › Rue D'Argenson (1890)
- › rue Napoléon (en 1869)
- › rue Charlevoix (1890)
- › -
- › Rue Laprairie (1890)
- › -
- › Rue Soulanges (1890)
- › Rue Jardin (1890)
- › Rue Shearer (1881)

Fig. 16 >

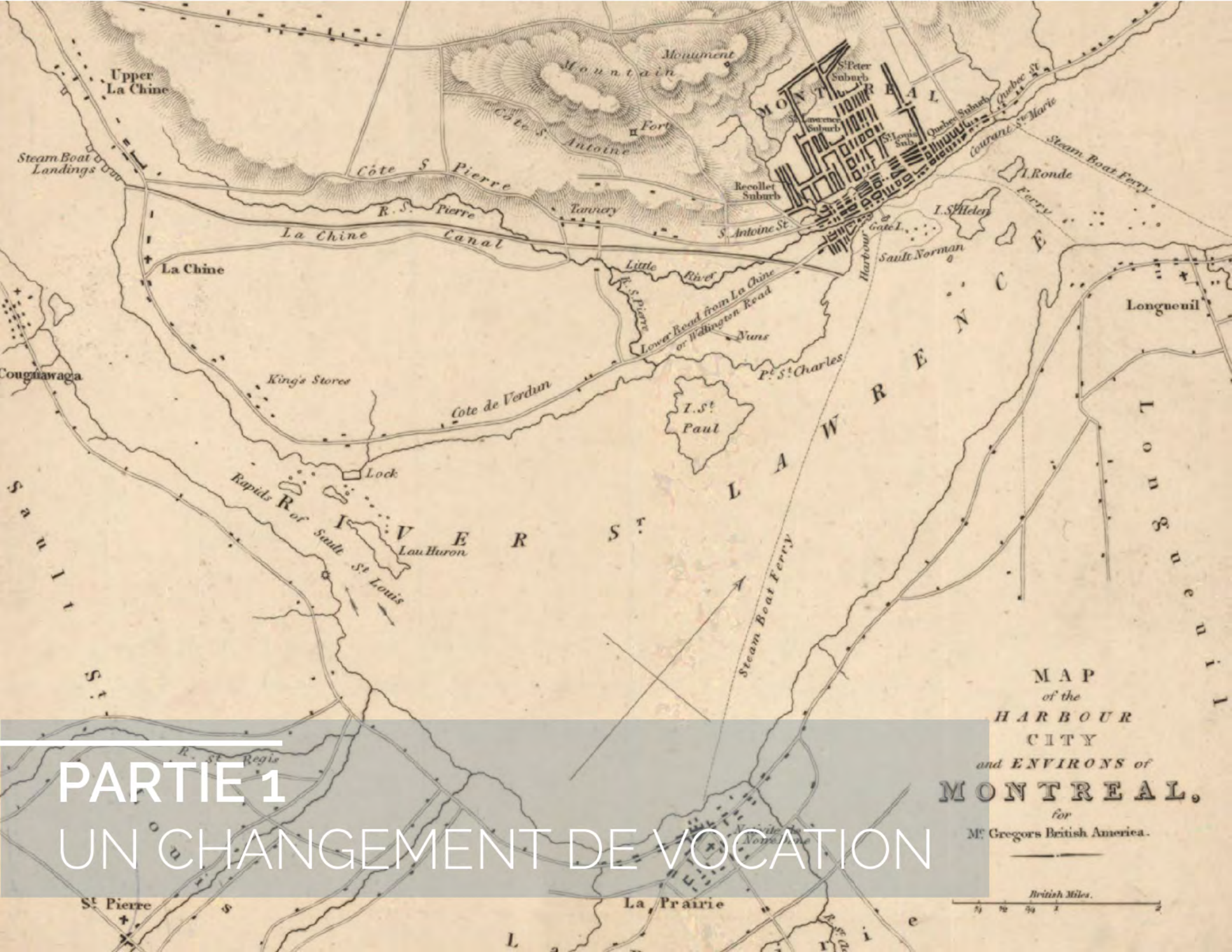
Originellement, tous les noms de rues sont en anglais, sans doute parce que la population est majoritairement anglophone. Toutefois, lorsque les Sulpiciens vendent les lots identifiés sur le plan, ce sont les toponymes équivalents en français qui sont mentionnés dans les actes notariés. À noter que ce plan indique le nord vers le bas. | Henri-Maurice Perrault. Plan of the Southeastern Portion of St. Gabriel Farm Montreal Canada East the Property of the Seminary of Montreal Subdivided into Building Lots. 1er juin 1857, o6M\_CA601S53SS1Po279\_02, BAnQ en ligne.



**Fig. 17** >

| James Wyld, Map of the Harbour City and Environs of Montreal, 1830, BAnQ, 87034.





PARTIE 1

UN CHANGEMENT DE VOCATION

MAP  
of the  
HARBOUR  
CITY  
and ENVIRONS of  
**MONTREAL.**  
for  
M<sup>r</sup> Gregors British America.

British Miles.

0 1 2 3 4

## L'ORGANISATION DU TERRITOIRE : LA SEIGNEURIE

La coutume de Paris est instaurée officiellement en Nouvelle-France en 1664. Elle constitue l'équivalent du code civil. Ce coutumier régit, entre autres, le droit seigneurial, « la seigneurie est à la fois un espace sur lequel s'exercent les droits d'un seigneur et une forme de propriété foncière<sup>[1]</sup>. »

Le territoire de la seigneurie est essentiellement composé de deux réalités distinctes de propriétés utiles<sup>[2]</sup>. L'une concerne celle du seigneur et l'autre, le censitaire. Le seigneur se réserve l'usage d'une partie de son territoire que l'on nomme *domaine* et le reste est concédé par le seigneur en censives<sup>[3]</sup> et occupé par des censitaires (les tenanciers). Le censitaire doit payer au seigneur les *cens* et *rentes* annuellement et lors de transactions immobilières, les *lods et ventes*.

### LA SEIGNEURIE DANS LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

La seigneurie de l'île de Montréal est concédée en 1640 à la Société de Notre-Dame, qui est à l'origine de la fondation de Montréal en 1642 par Paul de Chomedey de Maisonneuve et Jeanne Mance. Plusieurs sulpiciens sont à l'origine de cette société.

La seigneurie de l'île de Montréal est l'une des plus grandes seigneuries de la Nouvelle-France. Bien située, elle compte d'excellentes terres agricoles nécessaires à la colonisation et au développement du territoire. En 1663, la Société de Notre-Dame éprouve des difficultés financières et le Séminaire de Saint-Sulpice de Paris rachète la seigneurie de l'île de Montréal.

### LA CONCESSION DES TERRES POUR LA COLONISATION

C'est en 1648 que Paul de Chomedey de Maisonneuve, représentant de la Société de Notre-Dame à Montréal, concède la première terre sur l'île. Les terres de la pointe Saint-Charles comptent parmi les premières concédées. Au moment où le Séminaire de Saint-Sulpice de Paris devient propriétaire de la seigneurie, le vaste territoire de l'île est encore à développer et ce sont les nouveaux seigneurs qui seront les véritables artisans de la planification et de l'organisation du territoire de l'île (fig. 18). Lorsqu'ils prennent en mains la seigneurie, les Sulpiciens tracent les grandes lignes du développement futur du territoire montréalais en cadastrant toute l'île et en planifiant un vaste réseau routier pour desservir la population. Plus de 1 000 terres seront concédées par les Sulpiciens au fil des siècles.

Fig. 18 >

Ce plan montre une ville qui se construit sur la trame rurale mise en place par les seigneurs de Montréal à partir du 17<sup>e</sup> siècle. Malgré cette urbanisation, on sent encore les longues terres étroites et les accommodements apportés à certains secteurs, dus, entre autres, à la réalité insulaire de Montréal. | John Hopkins, Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga from actual surveys, based upon the cadastral plans deposited in the office of the Department of Crown Lands, 1879. BAnQ en ligne.

[1] Benoît Grenier, Brève histoire du régime seigneurial, p. 33.

[2] La propriété utile est «le droit de jouir librement de sa terre, qu'il s'agisse de la censive pour le censitaire ou du domaine pour le seigneur. La propriété utile permet d'exploiter la terre pour son propre compte et d'en disposer de la manière la plus entière qui soit dans le contexte de propriété «partagée» du système seigneurial.» Benoît Grenier, p. 222.

[3] Le seigneur ne peut vendre les terres non concédées.



## LES DOMAINES DES SEIGNEURS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Comme partout ailleurs dans la vallée du Saint-Laurent, le territoire de la seigneurie de l'île est presque exclusivement voué à la colonisation. Toutefois, le seigneur a le privilège de se réserver des terres (appelées domaines). À Montréal, trois domaines sont la propriété exclusive des seigneurs : les domaines de la Montagne<sup>[4]</sup>, du Sault-au-Récollet<sup>[5]</sup> et de Saint-Gabriel. Ce dernier est situé « dans la banlieue<sup>[6]</sup> » et s'étend au sud-ouest de la ville fortifiée (fig.20). Le terrain à l'étude constitue une parcelle de ce domaine disparu aujourd'hui.

Dans l'aveu et dénombrement<sup>[7]</sup> que produisent les seigneurs en 1731, ce vaste domaine de 400 arpents en superficie et de forme irrégulière s'étend à l'ouest des fortifications. Il compte plusieurs imposants bâtiments de pierre recouverts de bardeaux ou de planches, dont une maison (60 pieds sur 30 pieds), une grange (100 pieds sur 45 pieds), une écurie, une bergerie et une étable (150 pieds sur 30 pieds). Cet ensemble de bâtiments de ferme forme une cour intérieure de quatre arpents en superficie qui est close de muraille et de pieux (fig. 19). Cet ensemble disparu serait situé aujourd'hui au nord de la rue Saint-Patrick, dans l'axe de la rue de la Ferme, à l'est de l'ancien domaine Saint-Gabriel.

Le reste du domaine est composé de terres labourables et de prairies. À cela s'ajoutent deux moulins à eau situés aux extrémités qui produisent de la farine. Soixante ans plus tard (1781), les choses ont peu changé puisque, lors d'un autre dénombrement, les Sulpiciens reprennent à peu près la même description des lieux, sauf qu'il ne reste qu'un seul moulin à eau qui ne produit de la farine qu'au printemps et à l'automne. Les seigneurs y ajoutent que pour l'ensemble de la terre le sol est ingrat et que « les frais excèdent le revenu<sup>[8]</sup>. »

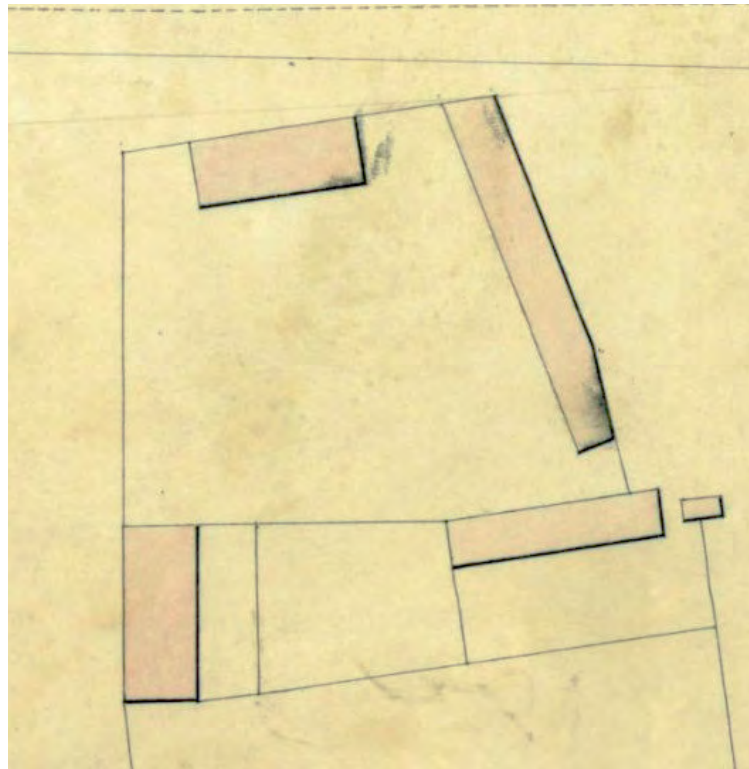


Fig. 19

Portion de terrain appartenant aux Sulpiciens. Vers 1850. | Henri-Maurice Perrault. A content Plot of a portion of the Lachine Canal Showing the Boundaries of the old and new line with the superficial Content of that portion of land required by the Board of Work and belonging to the Seminary of Montreal. BANQ. CA601, S53, SS1, P1384 (détail)

Fig. 20 >

Ce croquis de la pointe Saint-Charles est un plan synthèse reconstitué (vers 1850) à partir de plusieurs cartes et plans de cette époque. Il illustre, entre autres, le territoire occupé par les grandes institutions religieuses montréalaises à la pointe Saint-Charles. Il s'agit du domaine ou de la ferme Saint-Gabriel, propriété du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, seigneurs de l'île; de la ferme de la pointe Saint-Charles, propriété des Soeurs de la Congrégation de Notre-Dame; de la ferme des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph (Hôtel-Dieu) et enfin de la ferme des Soeurs Grises. | Gilles Lauzon. Plan synthèse (vers 1850), 1991, modifié en 2016. Copyright Gilles Lauzon. L'Enclume, pour la superposition de couleur illustrant les propriétés des grandes institutions religieuses.

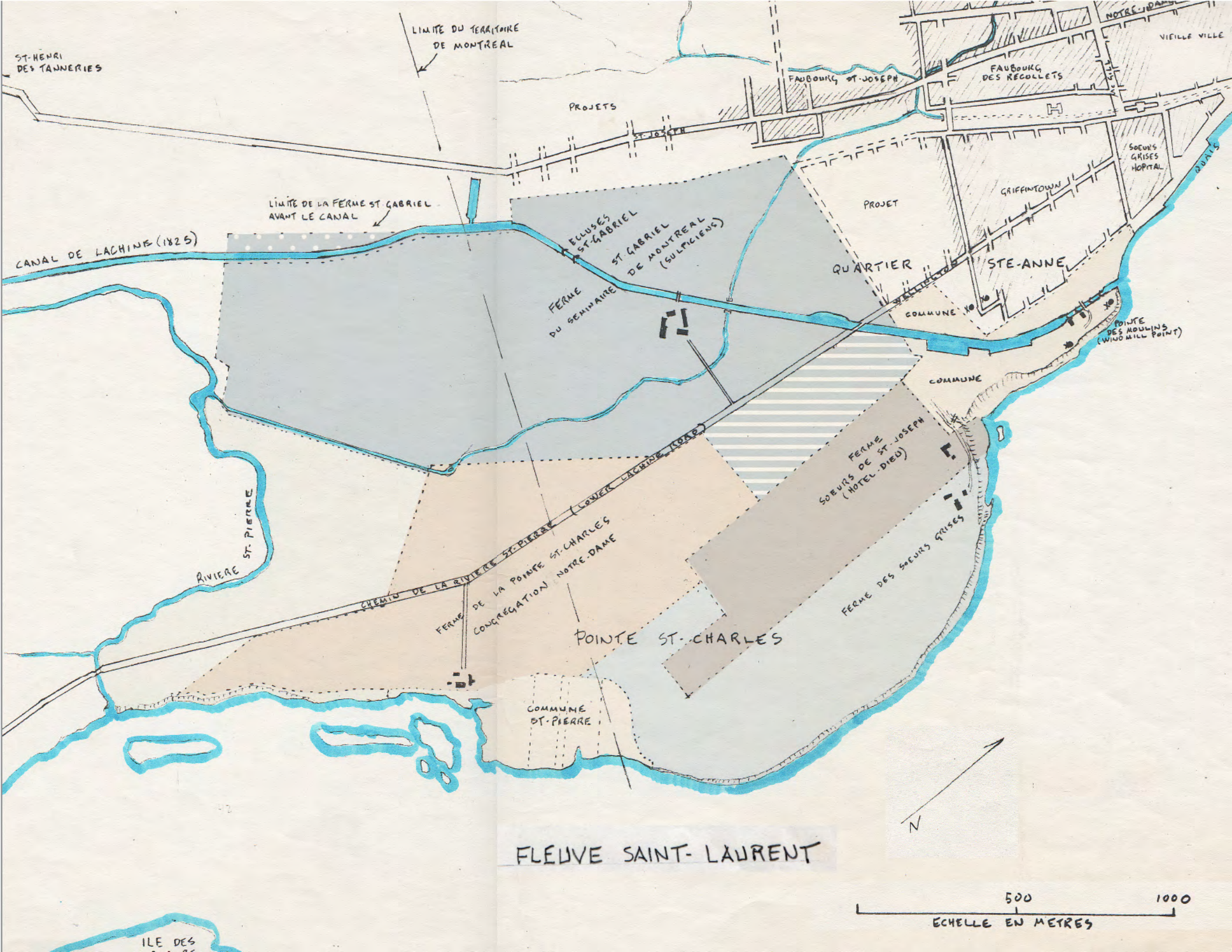
[4] Ce territoire de 20 arpents sur 30 arpents se situe approximativement entre les actuels boulevard René-Lévesque au sud, les rues Atwater à l'ouest et Guy à l'est. Quant à la limite nord, le domaine s'étend environ jusqu'à l'usine d'épuration ou de la caserne militaire, soit à proximité du point le plus haut du chemin de la Côte-des-Neiges.

[5] Ce territoire, en forme de pointe, donne sur la rivière des Prairies et ses dimensions sont de 36 arpents sur 100 arpents.

[6] « Aveu et dénombrement de Messire Louis Normand...(1731) », Rapport de l'archiviste de la province de Québec 1941-1942, p. 4.

[7] Recensement et description des concessions et domaines d'une seigneurie produits pour les autorités.

[8] Montréal en 1781. Déclaration du fief et seigneurie de l'île de Montréal au papier terrier du domaine de Sa Majesté en la province de Québec en Canada. Faite le 3 février 1781 par Jean Brassier, p.s.s., p. 421.



ST-HENRI  
DES TANNERIES

LIMITE DU TERRITOIRE  
DE MONTREAL

PROJETS

FAUBOURG ST-JOSEPH

FAUBOURG  
DES REGOLLETS

NOTRE-DAME  
VIEILLE VILLE

LIMITE DE LA FERME ST-GABRIEL  
AVANT LE CANAL

CANAL DE LACHINE (1825)

ECLUSES  
ST-GABRIEL  
ST-GABRIEL  
DE MONTREAL  
(SULPICIENS)

FERME  
DU SEMINAIRE

PROJET

QUARTIER

GRIFFINTOWN

STE-ANNE

SOEURS  
GRISES  
HOPITAL

POINTE  
DES MOULINS  
(WINDMILL POINT)

COMMUNE NO

COMMUNE

RIVIERE  
ST-PIERRE

CHEMIN DE LA RIVIERE ST-PIERRE

FERME DE LA POINTE ST-CHARLES  
CONGREGATION NOTRE-DAME

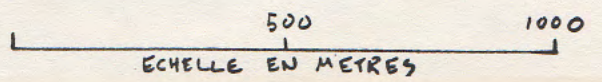
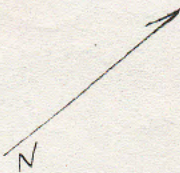
POINTE ST-CHARLES

FERME  
DE ST-JOSEPH  
(HOTEL-DIEU)

FERME DES SOEURS GRISES

COMMUNE  
ST-PIERRE

FLEUVE SAINT-LAURENT



ILE DES

## LE CANAL DE LACHINE : DE PROJET À RÉALISATION

À l'époque de la Nouvelle-France, le fleuve est la voie qui permet aux explorateurs et aux négociants d'atteindre la rivière des Outaouais, principale route menant à l'intérieur du continent nord-américain, en particulier à la région des Grands Lacs qu'on nomme à cette époque les Pays-d'en-Haut. Toutefois, pour atteindre l'ouest de l'île par le fleuve, un obstacle naturel rend impraticable toute navigation en amont de la ville: le saut Saint-Louis (fig. 21), nommé plus tard les rapides de Lachine.

Pour remédier à ce problème, la seule solution est de contourner les rapides par le portage des marchandises et des canots d'écorce. Dès le 17<sup>e</sup> siècle, les seigneurs de l'île cherchent des moyens pour construire une voie navigable parallèle qui permet de contourner ce bras tumultueux du fleuve.

### LES PREMIÈRES TENTATIVES À L'INITIATIVE DES SEIGNEURS DE L'ÎLE

Les Messieurs de Saint-Sulpice seront les premiers à tenter de construire un canal en Amérique du Nord<sup>[1]</sup>. C'est François Dollier de Casson, le supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice et initiateur de grands chantiers pour Montréal, qui entreprendra le premier ce projet de canal qui vise à atteindre deux objectifs : créer une voie de navigation qui contourne le saut Saint-Louis et une source d'énergie pour actionner les moulins à eau grâce à la dénivellation. « Cette double vocation (...) persistera tout au long de l'histoire du canal<sup>[2]</sup>. »

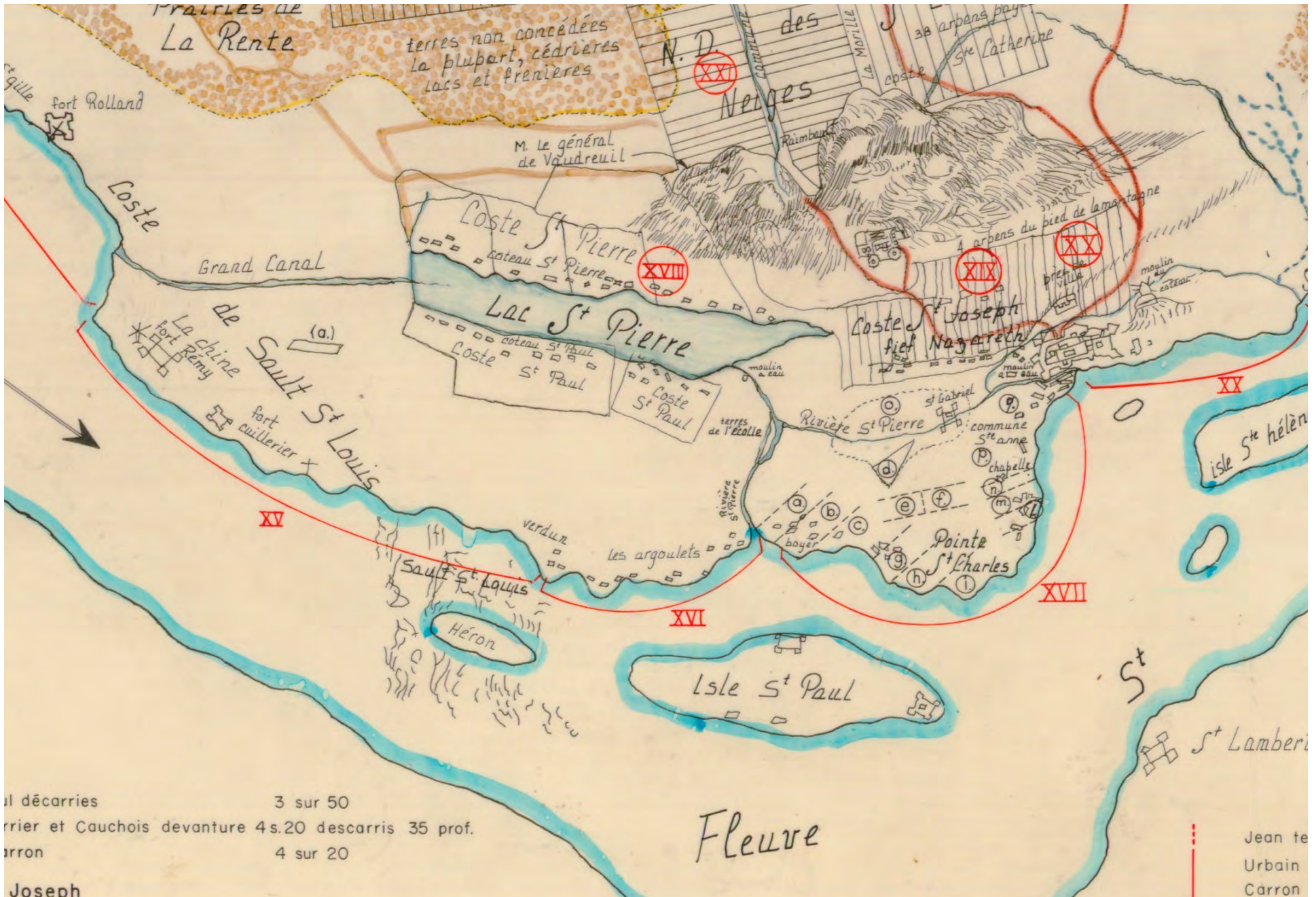
Les travaux d'excavation commenceront en juin 1689 pour relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre. Le plus gros obstacle à cette réalisation vient du supérieur de Saint-Sulpice à Paris, de qui relèvent les Sulpiciens de Montréal. Louis Tronson, troisième supérieur de la Compagnie de Saint-Sulpice à Paris, s'oppose à ce projet parce qu'il le juge trop ambitieux et coûteux. Par la suite, d'autres tentatives verront le jour sous le Régime français sans jamais se concrétiser. Durant cette période, cet entêtement montre bien la nécessité pour Montréal d'ouvrir une voie navigable afin de faciliter un lien plus efficace avec l'intérieur du continent nord-américain. En 1763, le traité de Paris signe la fin de la guerre de Sept Ans et met fin à la domination française sur une partie importante du territoire de l'Amérique du Nord : la colonie française devient alors britannique. En fait, presque toute l'Amérique du Nord qui est maintenant sous le joug de la couronne britannique.

[1] ARCHEMI, Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine, p. 19.

[2] Ibid.

Fig. 21 >

Cette reproduction d'un plan ancien montre l'obstacle que constitue le saut Saint-Louis (les rapides de Lachine). On y voit aussi le projet d'un canal. Description générale de l'île de Montréal divisée par côtes où sont exactement marquées toutes les distances de plage en plage, les noms de chaque habitant, la quantité de terres qu'ils possèdent tant de front que de profondeur, les forts, églises et moulins. | Copie de 1972 d'un plan du 15 octobre 1702 de Vachon de Belmont. (détail), VM. Plan no 6787, Petit index.



3 sur 50  
 4 sur 20  
 4 sur 20

Joseph



True North

Lock No. 1  
Fall & Race  
Foot Bridge

F A R M

Road derived from River St. Pierre

St. Gabriel  
Farm House  
and Office

Canal  
The Path  
Canal  
Ground Water and Waste water Wharf

Brick Field

Pond

Tannery

ANN ST.  
WILHELM ST.  
ST. GABRIEL ST.

WILLIAM ST.  
ST. GABRIEL ST.  
ST. ANNE ST.

WELLINGTON ST.  
SARAH ST.  
SOUTH GEORGE ST.

VERMOREL ST.  
GREEN ST.  
KING ST.  
GARY ST.

FOUNDLING ST.  
Hospital  
Crop Nursery  
Garden

Ship Yard

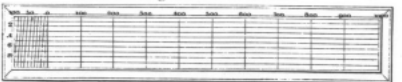
Wharf

PORT

Shoal Water

by a deep  
As and  
is shown  
reference is  
when the  
the Port is  
face.

Scale 200 English Feet to an Inch.

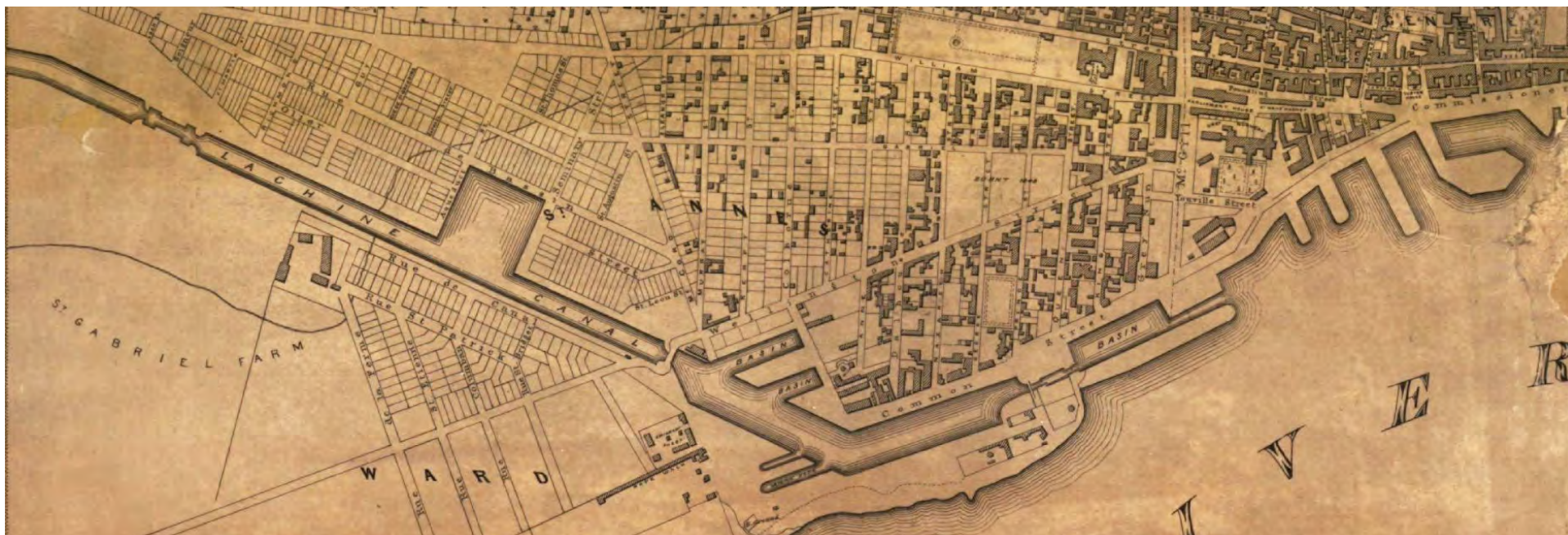


Scale of French Arpens.



R





### LA PREMIÈRE PHASE DU CANAL DE LACHINE : 1821-1824

À partir de Montréal, les déplacements vers l'intérieur du continent se poursuivent toujours par canots et portages pour atteindre, comme auparavant, les « principaux réservoirs de fourrures du continent<sup>[3]</sup> », soit les Pays-d'en-Haut.

En 1783, l'Angleterre signe le traité de Versailles qui conclut la guerre de l'indépendance américaine (1775-1783). L'Angleterre perd, au profit des États-Unis d'Amérique, le territoire occupé par ces anciennes colonies. À partir de ce moment, les autorités britanniques craignent ce nouveau voisin que l'on soupçonne de vouloir envahir les colonies restées fidèles à la couronne britannique.

Pour les militaires, le système de défense dans les colonies inclut diverses canalisations. D'autre part, les Loyalistes, soit les Américains qui sont restés fidèles à la couronne britannique à la suite de la guerre de l'indépendance, s'exilent de l'autre côté de la frontière et s'installent sur le territoire de l'Ontario actuel. Ces deux réalités mettent à l'ordre du jour la nécessité d'un canal entre Montréal et Lachine, les rapides obligeant toujours un transbordement des marchandises, ce qui constitue de plus en plus un obstacle au commerce entre le Haut-Canada (Ontario) et le Bas-Canada (Québec). En effet, les échanges commerciaux s'intensifient avec l'accroissement de la population haut-canadienne, entraînant

une mutation de l'économie montréalaise et annonçant le déclin du commerce des fourrures.

Le Haut-Canada se développant rapidement, les besoins sont nombreux et plusieurs denrées sont acheminées à partir de Montréal : vivres, vêtements, poêles, quincaillerie, etc. De plus, le canot d'écorce est supplanté pour le transport des marchandises par d'autres embarcations plus performantes avec un plus fort tonnage comme les *Durham Boat*, longues embarcations peu profondes à fond plat.

Ce n'est toutefois qu'en 1821 que tous les éléments sont réunis pour que le gouvernement du Bas-Canada vote des fonds destinés à la construction du canal de Lachine, qui est ouvert officiellement en 1824. Il est long de 8 1/2 miles, large de 48 pieds et profond de cinq pieds. Il relie Lachine au port de Montréal et compte sept écluses sur une dénivellation de 14 mètres. La popularité est telle qu'après l'ouverture du canal, on doit creuser des bassins (fig. 23) pour permettre l'accostage des bateaux afin qu'ils ne nuisent pas à la circulation maritime. Le canal n'est destiné qu'à être une voie de communication. Le rêve de Dollier de Casson, vieux de 120 ans est enfin réalisé, grâce aux avancés techniques de construction.

Fig. 22 (p.Gauche)

L'ensemble agricole de la ferme Saint-Gabriel est clairement visible sur ce plan de même que le nouveau pont construit à proximité. Plus à l'ouest, on aperçoit les écluses de huit pieds de dénivellation. | John Adams. Map of the city and suburbs of Montreal, 1825 copie de 1915. AVM. VM66-3-PO3

Fig. 23

Plusieurs bassins sont maintenant creusés à proximité du port. | James Cane. Topographical and pictorial map of the city of Montreal, 1846. (détail) AVM. VM66-S4PO19..

[3] ARCHEMI, Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine p. 24.

### LA MUTATION DE MODE DE TRANSMISSION DES TERRES

Comme nous l'avons expliqué plus haut, les seigneurs de l'île se sont réservés trois domaines dans leur seigneurie de l'île de Montréal dès le 17<sup>e</sup> siècle. Après la cession de la Nouvelle-France à la couronne britannique en 1763, toute la question de l'avenir des seigneurs et des seigneuries se pose. Le conquérant veut plutôt instaurer le système des *townships*, qu'il connaît bien. La division des nouveaux territoires se fera en suivant cette logique britannique, mais les seigneuries existantes au moment de la Conquête sont maintenues ainsi que certains droits des seigneurs. Toutefois, en ce qui concerne la seigneurie de l'île de Montréal, propriété du Séminaire de Saint-Sulpice de Paris, la situation est plus complexe.

#### LES TITRES DES SEIGNEURS SUR LA CORDE RAIDE : UNE SITUATION INTENABLE

En 1763, par le traité de Paris, la France cède le territoire de la Nouvelle-France à la couronne britannique. Le nouveau maître est protestant et les ordres religieux catholiques, comme les Jésuites ou les Récollets, ne peuvent plus recruter. Ils sont donc condamnés à disparaître à plus ou moins long terme<sup>[1]</sup>. Les Sulpiciens échappent à cette règle puisqu'ils ne sont pas un ordre religieux au sens strict, mais plutôt une compagnie de prêtres séculiers. Toutefois, si le nouveau gouvernement leur montre une plus grande tolérance, il leur interdit de recruter des candidats en France comme cela a été le cas jusqu'alors. Ils devront recruter chez les Canadiens<sup>[2]</sup>.

À ces obstacles, d'autres s'ajoutent. Les biens des Sulpiciens à Montréal sont la propriété du Séminaire de Saint-Sulpice de Paris et les autorités britanniques ne tolèrent aucune ingérence française sur le territoire nouvellement conquis. En 1764, pour contourner ce problème, le Séminaire de Paris cède au Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal tous les biens et les droits qu'il possède au Canada. Cette transaction permet aux Sulpiciens de survivre en terre d'Amérique et aussi de recruter parmi la population canadienne.

[1] Les paragraphes qui suivent, traitant des biens des seigneurs, sont largement inspirées du livre magistral de Brian Young, *In Its Corporate Capacity. The Seminary of Montreal as a Business Institution 1816-1876*.

[2] Le terme Canadien désigne alors les francophones nés aux pays.

Les Sulpiciens sont seigneurs de trois seigneuries, celle de l'île de Montréal, mais également de celles de Deux-Montagnes et de Saint-Sulpice, toutes deux situées à proximité de Montréal. De 1763 jusqu'aux rébellions de 1837-1838, les seigneurs sont dans une situation légale précaire quant à la reconnaissance de leurs titres de propriété.

À Montréal, l'émergence d'un capitalisme industriel dans la population urbaine, surtout anglophone, crée des tensions entre celle-ci et le pouvoir seigneurial, qui constitue, selon elle, un frein au développement de la ville. Un important irritant pour ces hommes d'affaires est que tous doivent payer les redevances seigneuriales sur leur(s) propriété(s), soit les cens et rentes annuellement ainsi que les ventes lors de transactions immobilières<sup>[3]</sup>. Ils souhaitent la libre propriété foncière et mettent en cause la légitimité même des biens des seigneurs ainsi que les obligations associées au régime seigneurial. Leurs protestations prennent la forme de nombreuses pétitions, de délégations en Angleterre ou encore de refus de payer ces redevances. Bref, ils réclament des autorités en place, par tous les moyens, l'abolition du régime seigneurial. Ils souhaitent un changement de régime foncier qui permet un libre marché des propriétés foncières, ce qui est mieux adapté aux besoins d'un capitalisme industriel naissant et aussi plus près des traditions britanniques. Bref, ils souhaitent que la tenure des terres passe de régime seigneurial à la *freehold tenure* (système du libre marché).

#### LE VENT TOURNE

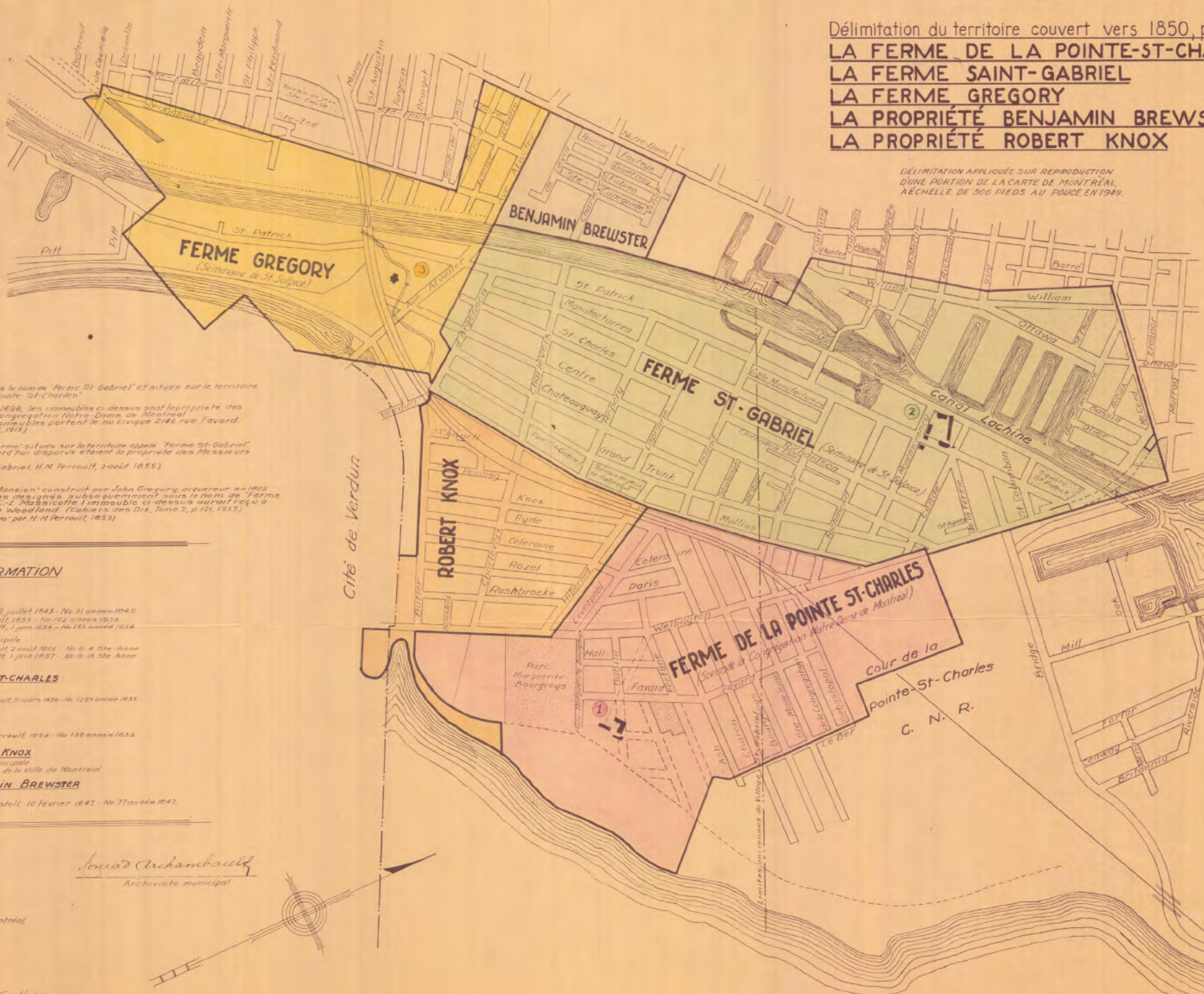
[3] Plusieurs des protestataires sont d'importants propriétaires fonciers et supportent mal l'obligation de payer les *lods et ventes* à chacune de leur transaction immobilière.

Fig. 24 >

Ce plan superpose les limites du domaine de Saint-Gabriel en 1853 et la trame de rue et la toponymie de 1949. | Délimitation du territoire couvert vers 1850 par la ferme de la Pointe-St-Charles, la ferme Saint-Gabriel, la ferme Gregory, la propriété de Benjamin Brewster, la propriété de Robert Knox. AVM. VM66-S4Po24-001.

Délimitation du territoire couvert vers 1850, par  
**LA FERME DE LA POINTE-ST-CHARLES**  
**LA FERME SAINT-GABRIEL**  
**LA FERME GREGORY**  
**LA PROPRIÉTÉ BENJAMIN BREWSTER**  
**LA PROPRIÉTÉ ROBERT KNOX**

DÉLIMITATION APPLIQUÉE SUR REPRODUCTION  
 D'UNE PORTION DE LA CARTE DE MONTRÉAL  
 À ÉCHELLE DE 500 PIEDS AU POUCE EN 1949.



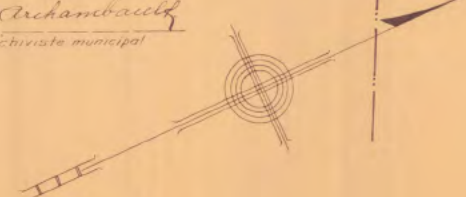
**LÉGENDE**

- 1 Immeubles désignés sous le nom de "Ferme St-Gabriel" et situés sur le territoire appelé "Ferme de la Pointe-St-Charles"
- NOTE: Construits en 1698, les immeubles ci-dessus sont la propriété des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame de Montréal. En 1949, ces immeubles portent le no civique 2146 rue Pavard. (Ref. Atlas 0002, 1913)
- 2 Immeubles dits "La Ferme" situés sur le territoire appelé "Ferme St-Gabriel". Ces immeubles aujourd'hui disparus étoient la propriété des Messieurs de Saint-Sulpice. (Ref. Plan Ferme St-Gabriel, H.M. Perrault, 2007 1855)
- 3 Immeuble "Gregory Mansion" construit par John Gregory, acquéreur en 1823 et en 1804 de terrains désignés, subséquentement sous le nom de "Ferme Gregory". Selon M. E.-Z. Massicotte l'immeuble ci-dessus aurait reçu à l'origine le nom de Woodland. (Cahiers des Dix, tome 2, p. 121, 1937). (Ref. Plan "Gregory Farm" par H.M. Perrault, 1853)

**SOURCES D'INFORMATION**

- FERME SAINT-GABRIEL**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par John Ostell, juillet 1845 - No 31 année 1845  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1853 - No 102 année 1853  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1 juin 1854 - No 183 année 1854  
 Division technique municipale  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 2 août 1855 - No 9, 4 3<sup>e</sup> Année  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1 juin 1857 - No 9, 14 3<sup>e</sup> Année
- FERME DE LA POINTE-ST-CHARLES**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 31 mars 1856 - No 1295 année 1855
- FERME GREGORY**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1856 - No 138 année 1855
- PROPRIÉTÉ ROBERT KNOX**  
 Division technique municipale  
 Régistres des propriétaires de la Ville de Montréal
- PROPRIÉTÉ BENJAMIN BREWSTER**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par John Ostell, 10 février 1847 - No 77 année 1847.

*Joseph Archambault*  
 Archiviste municipal



Archives municipales de Montréal  
 le 1 mars 1949.

Plan dessiné par Paul Gauthier

Leur situation précaire depuis 1763 force les seigneurs à établir de bonnes relations avec les autorités coloniales. Ils montrent à plusieurs reprises leur loyauté envers la couronne britannique. Malgré cela, certains membres du conseil législatif contestent le droit des prêtres-seigneurs à la propriété. Dans ce climat de tensions et d'incertitudes permanentes, les Sulpiciens cherchent des compromis dès le début du 19<sup>e</sup> siècle concernant la cession de leurs droits seigneuriaux en échange d'indemnités et d'une légitimité foncière et sociale qui soit officiellement et légalement reconnue par les autorités britanniques.

Un événement inattendu vient alors sauver les Sulpiciens : les Rébellions de 1837-1838. Idéologiquement opposés au mouvement démocratique des patriotes en pleine effervescence dans les années 1830, les Sulpiciens démontrent durant cette période trouble leur loyauté à la couronne britannique. Connaissant bien le territoire, ils offrent, entre autres, un support tactique à l'armée britannique lors de différentes attaques contre les rebelles. Ils servent de médiateurs lors de rencontres avec Louis-Joseph Papineau, le chef patriote, et de par leur influence de seigneurs et de pasteurs, ils contribuent à décourager les Irlandais catholiques, nouvellement arrivés, de supporter la cause des patriotes.

Toutes ces actions ont pesé dans la balance dans l'atteinte d'une issue à la situation précaire des Sulpiciens. À la suite des Rébellions, Londres suspend la Constitution de 1791 jusqu'en novembre 1840 et le parlement ne siège plus. Pour le remplacer temporairement, le gouverneur est autorisé à former un Conseil spécial qui a le pouvoir de produire des lois et des ordonnances. C'est l'occasion pour les deux parties (Conseil spécial et seigneurs) de négocier une entente afin de régler et de régulariser la situation seigneuriale, foncière et corporative du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal. C'est dans ce contexte que le projet d'Ordonnance de 1840 voit le jour.

### L'ORDONNANCE DE 1840

Le 8 juin 1840, l'Ordonnance pour incorporer la communauté ecclésiastique formée par les prêtres du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal est adoptée par le gouverneur C. Poulett Thompson et le Conseil spécial du Bas-Canada. Elle confirme sans l'ombre d'un doute la légitimité des titres du Séminaire sur les fiefs et seigneuries de l'île de Montréal, du lac des Deux-Montagnes et de Saint-Sulpice. En contrepartie, les seigneurs devront, à la demande des propriétaires qui le désirent, commuer (convertir) ces terres, régies jusqu'alors par la tenure seigneuriale, en tenure *en franc alleu roturier*<sup>[4]</sup> (fig. 25). En échange, le propriétaire de la terre commuée devra payer une compensation financière finale aux seigneurs. Les terres commuées seront dorénavant libres de tous droits seigneuriaux. Le but avoué de l'ordonnance de 1840 est de « pourvoir à

l'extinction graduelle des redevances et droits seigneuriaux<sup>[5]</sup> » dans les limites des trois seigneuries sulpiciennes. C'est le début de la fin du régime seigneurial dans la vallée du Saint-Laurent.

### LA VILLE SE DÉVELOPPE SOUS LE RÉGIME DE LA NOUVELLE TENURE

Les effets ne se font pas attendre, surtout chez ceux qui souhaitent profiter de leurs biens fonciers. Grâce aux dispositions de l'ordonnance de 1840 pour la seigneurie de l'île de Montréal, les propriétaires fonciers les mieux nantis n'hésitent pas à faire convertir leur terre pour ensuite la lotir.

Plusieurs des propriétés qui font l'objet de spéculations sont situées au pied de la montagne, dans le quartier Saint-Antoine, lequel est mieux connu aujourd'hui sous le nom de *Square Mile*. Leurs propriétés épousent les formes issues du régime seigneurial, soit un découpage de terres longues et étroites orientées nord-sud, ce qui constitue une contrainte quant aux possibilités de planification de lotissement. Généralement, on lotit suivant un modèle assez simple : une rue centrale suit le sens des terres et les lots résidentiels de diverses dimensions sont disposés perpendiculairement à cette rue. À cette époque, on y développe un autre modèle de lotissement qui s'insère également dans l'organisation seigneuriale des terres : une rue avec à l'arrière une ruelle de desserte. Ce nouveau modèle importé d'Écosse est initié dans le développement *New Town* (fig. 25) et il se répandra dans de nombreux quartiers de Montréal. Peu importe le modèle suivi dans ce quartier, les grands propriétaires et spéculateurs fonciers comme les Redpath, les Phillip, le McGill College, les Smith et la succession Mackenzie ont contribué à créer un nouveau quartier résidentiel qui s'adresse à une population à l'aise financièrement.

### LE DOMAINE SAINT-GABRIEL EN CAUSE

Si l'Ordonnance de 1840 donne maintenant la possibilité de changer de régime de tenure, elle rend également accessibles les abords du canal aux industriels de Montréal. Pour cela, l'Ordonnance force les seigneurs à se départir de leur domaine de Saint-Gabriel (ferme Saint-Gabriel). Dans les 20 années suivant l'Ordonnance, les seigneurs devront le vendre par encan public et sans droits seigneuriaux, peu importe les fluctuations du marché. Le Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal se voit dans l'obligation de lotir cette grande propriété de la pointe Saint-Charles située stratégiquement de part et d'autre du canal de Lachine. Les terrains sont offerts en lots industriels et résidentiels. Aux termes des 20 ans, les lots non vendus reviendront à la couronne britannique.

#### Fig. 25 >

Le lotissement du *New Town* est clairement indiqué sur ce plan. Il introduit à Montréal le modèle avec une ruelle de desserte. | James Cane. Topographical and pictorial map of the city of Montreal, 1846. (détail) AVM. VM66-S4P019.

[4] Terre libre de toute redevance. Le tenancier n'est assujéti à aucun seigneur. On parle aussi dans les documents de *franc et commun soccage* qui est un « régime de propriété foncière en vigueur dans les *townships* au Canada sous le régime britannique et caractérisé par l'absence de droits seigneuriaux. » (Benoît Grenier, Brève histoire du régime seigneurial, p. 221)

[5] E. Lafleur, notaire public. 17 novembre 1853. Acte de vente entre les Ecclésiastiques du séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, seigneurs propriétaires de la seigneurie de l'île de Montréal et John A. Converse, manufacturier de câble.



McGILL COLLEGE

Sherbrooke

ST. ANNE

T O I N E

Street

DURHAM

CATHERINE

W

A

R

D

FRENCH B. Co

ST. PATRICK'S

HALL

UNIVERSITY

BEVER

ST. PATRICK'S

COLLEGE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

ST. ANNE

**Fig. 26 >**

| James Cane, Topographical and pictorial map of the city of Montreal, Montréal, Robert W. S. Mackay, 1846 (détail), BAnQ.



## PARTIE 2

# LES PLANIFICATIONS TERRITORIALES D'ENVERGURE 1840-1853

### LA DEUXIÈME PHASE DU CANAL DE LACHINE : LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE : 1843-1848

Les embarcations évoluent, les navires à vapeur deviennent populaires ainsi qu'une plus grande variété de navires comme les *sloops* ou les *schooners*. Ils sont plus volumineux et leur tirant d'eau plus important. Le canal de Lachine ne peut accommoder cette nouvelle génération de bateaux. À cette époque, un réseau de canalisations plus complet se met en place et inclut le canal de Lachine. D'ailleurs, comme le souligne Pauline Desjardins, la « décennie 1840 est qualifiée d'ère des canaux, car non seulement on ferait le réseau du Saint-Laurent, mais on ajoute aussi ceux du Richelieu et des rivières Outaouais-Rideau<sup>[1]</sup>. » L'usage des canaux à des fins militaires s'estompe et s'oriente essentiellement sur l'économie et le transport des marchandises.

Au début des années 1840, le gouvernement de la province du Canada (Canada uni) décide d'élargir le canal de Lachine. À la suite des études de faisabilité, la législature autorise en 1844, puis à nouveau en 1846 et en 1850, les commissaires des Travaux publics à affermer (louer) les surplus d'eau du canal<sup>[2]</sup>. Les commissaires du bureau des Travaux publics voient dans l'affermage (location) des surplus d'eau un moyen de compenser une partie des travaux de construction du canal et un moyen d'accroître la prospérité générale.

Des lots hydrauliques, dont l'objectif consiste à permettre à une entreprise la possibilité en échange d'une rente annuelle de profiter d'une certaine quantité d'énergie hydraulique, seront aménagés là où la dénivellation est importante. Les premiers lots hydrauliques seront aménagés au bassin 2, soit dans le secteur de la Pointe-du-Moulin, à la suite de leur mise en enchères le 23 novembre 1846.

C'est l'ingénieur civil Samuel Keefer, aussi responsable de la construction de l'aqueduc de Montréal, qui délimite les terrains du site des écluses Saint-Gabriel. Il propose la création de sept lots pouvant actionner chacune quatre meules<sup>[3]</sup>. Cela représente pour le site une puissance totale trois fois moindre qu'au bassin 2. Tout comme pour le bassin 2, c'est par encan public que les lots sont attribués. Toutefois, contre toute attente et contrairement aux recommandations de Keefer, la mise aux enchères est faite pour l'ensemble des terrains plutôt que pour un terrain à la fois. Le bail est attribué au négociant John Young et au meunier Ira Gould. Ces derniers doivent toutefois eux-mêmes construire les canaux d'alimentation et les infrastructures nécessaires à l'exploitation. Ils forment par la suite *The Saint-Gabriel Hydraulic Company* (fig.27). En 1852, Jacob Dewitt, industriel et banquier, et John Ostell, architecte, arpenteur et ingénieur civil, vont se joindre au groupe. Cette entreprise va sous-louer 17 lots, entre 1852 et 1856, nombre qui passa à 20 durant les années 1860.

[1] ARCHÉMI, Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine, p. 24.

[2] Alain Gelly, De l'eau et de la fumée, Forces motrices au canal de Lachine 1846-1940, p. 16.

[3] Pauline Desjardins, L'organisation spatiale du corridor du Canal de Lachine au XIXe siècle, p. 88.

Fig. 27 >

Ce plan montre le secteur des écluses Saint-Gabriel. Les terrains de la St. Gabriel Hydraulic Company sont situés de part et d'autre du canal, dans les limites de la Ville de Montréal. On y remarque aussi la présence de l'ensemble agricole de la ferme Saint-Gabriel, dont certains bâtiments sont situés au centre de la rue Saint-Patrick. | Henri-Maurice Perrault. Plan of Part of St.Gabriel Farm Montreal Belonging to the Seminary of Montreal Shewing its Distribution into Building Lots, 2 août 1855. o6M\_CA6o1S53SS1Po216\_o2, BAnQ, en ligne.





THE PROVINCIAL GOVERNMENT

GRAND TRUNK RAILWAY

MONTREAL WATER WORKS

THE PROVINCIAL GOVERNMENT

LACHINE CANAL

THE PROVINCIAL GOVERNMENT

ST GABRIEL HYDRAULIC COMPANY

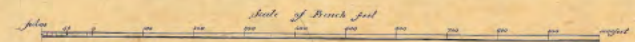
ST GABRIEL HYDRAULIC COMPY

ST GABRIEL HYDRAULIC COMPANY

PLAN PART OF MONTREAL FARM MONTREAL

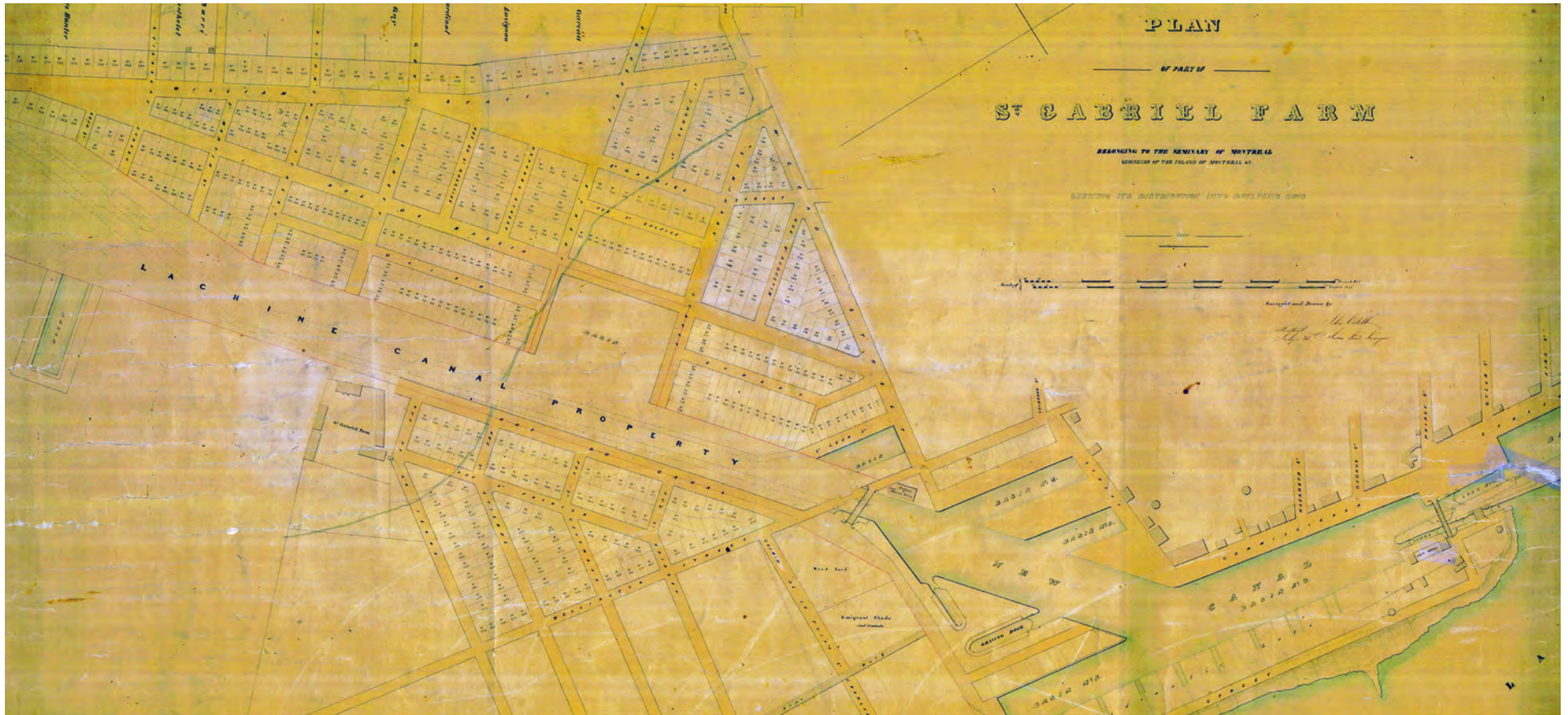
changing to MONTREAL

Surveyed down by ...



Notes: All dimensions are in French measures.

## LA PLANIFICATION D'UN QUARTIER OUVRIER ET INDUSTRIEL



Contrairement aux lotissements résidentiels en cours à la même époque par des entrepreneurs comme John Redpath au pied de la montagne qui se font sur des bandes de terres somme toute assez restreintes autant dans les dimensions (environ une centaine d'arpents en superficie) que dans la forme, le domaine Saint- Gabriel échappe à ces contraintes. Il s'agit d'un immense terrain de forme irrégulière de 400 arpents en superficie et traversé par le canal de Lachine et la rivière Saint-Pierre.

La forme du domaine ainsi que la présence du canal, des bassins et des écluses, permettent des possibilités de planification de rues et de lotissement plus grandes et plus complexes que pour l'ensemble des terres concédées sous le Régime seigneurial. Pour réaliser un plan d'ensemble du secteur est du domaine Saint-Gabriel de part et d'autre du canal de Lachine, les Sulpiciens font appel à l'architecte arpenteur John Ostell.

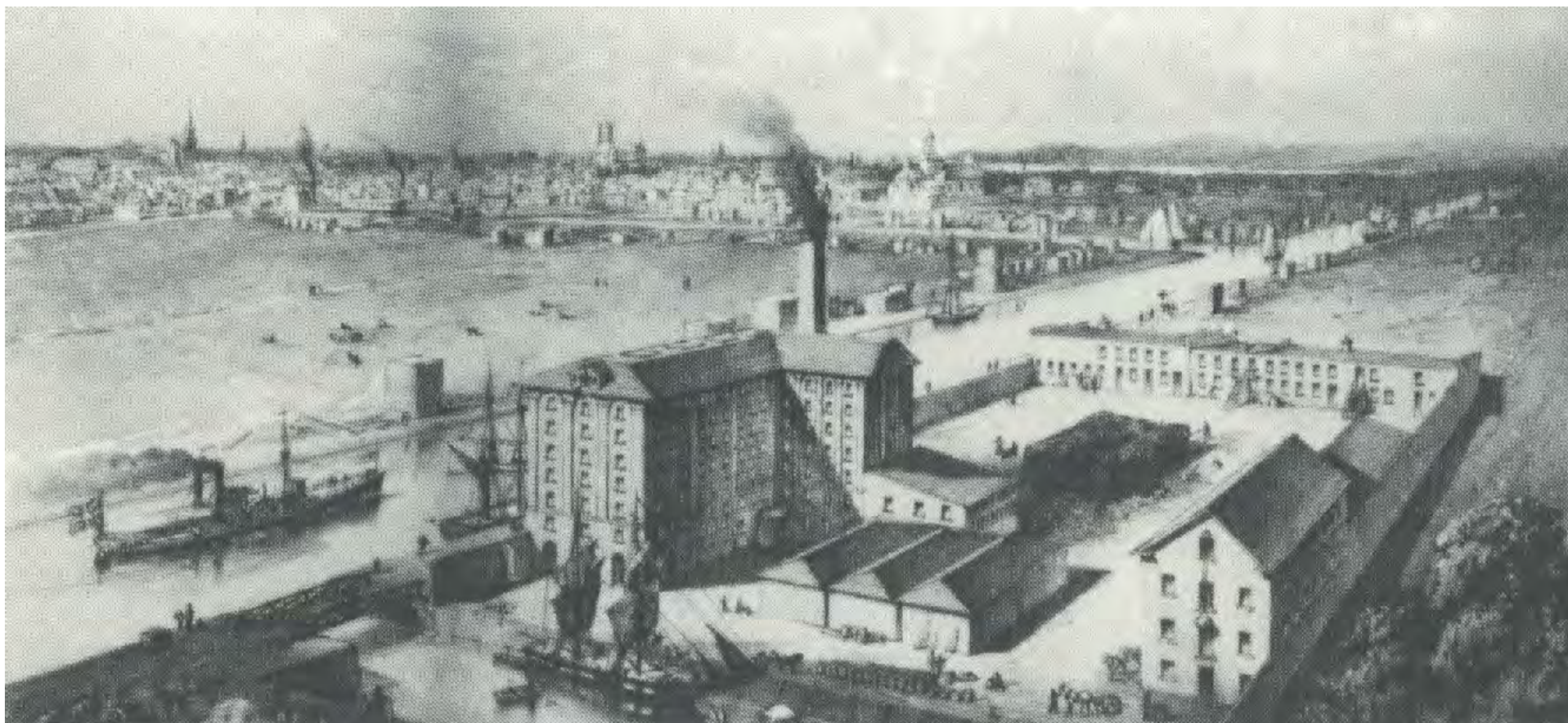
Ostell produit un plan de lotissement le 31 juillet 1845 (fig. 28) qui montre une grille de rues qui suit les formes du domaine en tenant compte du tracé du canal et de ses bassins. Son plan montre un découpage d'îlots (sans ruelle) et de lots aux formes et dimensions très variées. Nous sommes bien loin de la régularité de la grille orthogonale qui est tributaire des terres concédées dès le 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècle.

Le 30 juillet 1845, les Sulpiciens annoncent pour la première fois dans les journaux qu'un choix de lots industriels, commerciaux ou résidentiels donnant sur le canal de Lachine et de larges bassins seront mis aux enchères le 21 août suivant. Les ventes sont bien en deçà des prévisions et durant cette période le marché immobilier s'effondre. Les Sulpiciens attendent 1853 pour reprendre les encans publics qui se tiendront régulièrement par la suite. En attendant, les Sulpiciens construisent des routes et des ponts pour améliorer l'accessibilité au futur site industriel et résidentiel.

Fig. 28

Ce premier plan de lotissement de l'est de la ferme Saint-Gabriel montre la complexité que présente ce secteur au découpage irrégulier traversé par le canal et ponctué par des bassins et les écluses Saint-Gabriel. La rue Saint-Patrick se bute au complexe agricole des seigneurs. | John Ostell. Plan of part of St. Gabriel Farm belonging to the Seminary of Montreal showing its distribution into building lots, 1845. VM. AP20882\_G-1.





## LES LOTS INDUSTRIELS

Ce secteur sud du domaine est coincé entre le canal de Lachine et la propriété du Grand Tronc. Les écluses Saint-Gabriel génèrent un canal d'amenée qui commence son parcours en amont des écluses sur le site à l'étude et se termine dans le grand bassin d'Ostell, en aval des écluses (fig. 28). Le pouvoir hydraulique généré par ces infrastructures attire des grandes industries comme la raffinerie de sucre Redpath dont les premiers bâtiments sont construits en plein champ en 1854 (fig. 29). D'autres s'y installent comme John A. Converse, « manufacturier de câble<sup>[1]</sup> » et premier propriétaire. On retrouve en 1856, autour des écluses Saint-Gabriel, des industries liées à la meunerie (1 lot), à la filature (2 lots), à la

fabrication de corde et de cordage (1 lot), au caoutchouc (1 lot), au travail du fer (4 lots) et à la transformation du bois (7 lots). Au cours des années, l'industrie textile remplacera progressivement celle du bois.

C'est lors de l'encan public du 19 octobre 1853 que Converse gagne la mise, étant le plus haut enchérisseur du lot 565. Cette transaction est conclue devant le notaire E. Lafleur le 17 novembre 1853. C'est sans doute la configuration de ce lot qui l'attire. Ce lot est situé sur une bande étroite de terrain entre le canal et la rue Saint-Patrick. Il s'étend du chemin Brewster (la rue Charlevoix) jusqu'à une rue nouvelle (la rue Island) située entre le terrain que Converse vient d'acheter et celui de la St. Gabriel Hydraulic Company. Un endroit idéal qui répond aux besoins spécifiques associés à la fabrication de corde et cordage.

[1] E. Lafleur, notaire public. 17 novembre 1853. Acte de vente entre les ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, seigneurs propriétaires de la seigneurie de l'île de Montréal et John A. Converse, manufacturier de câble.

**Fig. 29**

Cette illustration montre bien que, bien qu'un plan indique bien une planification du lotissement et des rues, le territoire de ce domaine est encore à construire. Cette illustration de 1856 est tirée du livre Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture industrielle. Elle n'est pas identifiée dans ce livre, p. 173.

### LA PLANIFICATION DU DOMAINE COMMANDÉE PAR LES SULPICIENS

En 1853, John Ostell produit un plan d'ensemble<sup>[3]</sup> pour les Sulpiciens, cette fois-ci pour le secteur sud-ouest de la ferme Saint-Gabriel (au sud du canal de Lachine). Cette nouvelle proposition couvre un territoire s'étendant du quartier Saint-Anne dans la Ville de Montréal et se prolonge hors des limites de la Ville jusqu'à l'ouest de l'actuelle rue D'Argenson.

En 1857, un nouveau plan est produit pour le territoire de la ferme Saint-Gabriel située au sud du canal. Cette fois-ci c'est le neveu de John Ostell, Henri-Maurice Perrault, architecte et arpenteur, qui en est l'auteur. Ce plan s'étend de la partie extrême est de la ferme Saint-Gabriel (dans les limites du quartier Sainte-Anne) jusqu'à l'ouest de l'actuelle rue D'Argenson, hors de la Ville. Sa limite nord est le canal et sa frontière sud donne en partie sur quelques grandes propriétés dont celles du Grand Tronc. Ce plan montre qu'au sud du lotissement une large bande de terre, acquise du Séminaire de Saint-Sulpice par la Ville de Montréal en 1854, ceinture le sud-ouest de la ferme et que ce terrain est une «proposed tail race<sup>[3]</sup>» pour le canal de l'aqueduc, lequel est construit à cette époque (fig. 31).

Des planifications urbaines de cette époque à Montréal, celui de la ferme Saint-Gabriel est certainement l'un des plus vastes et l'un des plus complexes puisqu'il est traversé par le canal de Lachine, qui lui-même compte des infrastructures maritimes spécifiques (bassins, écluses et lots hydrauliques). Lié à la réalité du canal, ce plan de développement compte de vastes lots industriels et un grand quartier résidentiel à l'ouest de la rue des Seigneurs.

Le plan d'Henri-Maurice Perrault (fig. 30), daté du 1er juin 1857, marque d'une croix les terrains déjà vendus, qui sont surtout situés le long de la rue Saint-Patrick. Selon Brian Young, le Séminaire commande ce nouveau plan de lotissement afin d'exploiter le potentiel résidentiel du secteur situé au sud des usines construites le long du canal<sup>[4]</sup>. Les usines attirent une clientèle ouvrière qui travaille à proximité comme semblent l'indiquer les ventes.

### LE PLAN D'HENRI-MAURICE PERRAULT

La trame de rues du centre de l'île de Montréal est orientée nord-sud. Ce n'est pas le cas pour le territoire planifié de la ferme Saint-Gabriel, à l'ouest de la rue des Seigneurs (rue Shearer), dans l'environnement du site du terrain primitif de la corderie *Converse*. La forme irrégulière et l'orientation du secteur influencent la trame de rues, laquelle est orientée est-ouest. Elle s'oppose également à la partie est et nord de l'ancien domaine Saint-Gabriel, (fig. 28) où les rues prennent souvent des orientations obliques et forment des îlots triangulaires ou irréguliers.

[2] Ce plan n'a pas été trouvé dans les fonds d'archives consultés.

[3] Un canal de fuite sans doute de l'aqueduc, puisqu'un autre plan de la même date (fig. no 2) identifie le propriétaire de cet terrain comme étant le Montreal Water Works.

[4] Brian Young, In Its Corporate Capacity. The Seminary of Montreal as a Business Institution 1816- 1876, p. 140.

La plupart des rues à l'ouest de la rue des Seigneurs (rue Shearer) se croisent à angle droit, délimitant des îlots rectangulaires de dimensions diverses qui ne sont pas traversés par des ruelles, sauf pour l'îlot situé entre les rues Island, Saint-Patrick, Shearer et Augustin-Cantin. La largeur des rues varient entre 50 pieds<sup>[5]</sup>, 56 pieds<sup>[6]</sup> et 60 pieds<sup>[7]</sup>, marquant ainsi une hiérarchie qui souligne l'importance de certaines rues. C'est ainsi que les rues de 60 pieds de large orientées est-ouest sont vouées à des fonctions industrielles (la rue Saint-Patrick) et commerciales (la rue du Centre) et que plusieurs des rues nord-sud de cette largeur donnent accès aux industries de la rue Saint-Patrick.

Ce plan de Perrault montre un grand quartier dont le front sur le canal (entre la rue Saint-Patrick et le canal) et le secteur à l'est de la rue des Seigneurs (rue Shearer), est réservé à l'industrie. Les lots au sud de cette zone industrielle sont destinés surtout à l'habitation (à l'ouest de la rue Island). Au centre, un square nommé Saint-Gabriel est prévu. De forme carré, il est accessible des rues environnantes et certaines rues s'y butent (les rues Saint-Charles et Richardson). Les lots prévus en tête d'îlot donnent sur le square, l'encadrant de façades de maisons.

Dans l'ensemble, les dimensions des lots sont de 45 pieds de façade par une centaine de pieds de profondeur. Toutefois certains îlots de coin sont plus larges : 60 pieds au lieu de 45. Cette largeur plus importante permet de construire sur les deux côtés du lot, soit autant en front de rue qu'en tête d'îlot. C'est ainsi que les façades de maisons donnent sur tous les côtés d'un quadrilatère et produisent un cadre bâti très dense. Les rangées de maisons ne sont pas interrompues par une perspective de ruelle. Par ailleurs, les nombreuses portes cochères rythment les alignements de façades.

[5] Les rues orientées est-ouest de 50 pieds de large sont l'actuelle rue Augustin-Cantin, la rue Saint-Charles, l'actuelle rue de Châteauguay et la rue du Grand Tronc. Les rues nord-sud de 50 pieds de large sont situées à l'intérieur des limites de la Ville soit les actuelles rue Soulanges et des Seigneurs.

[6] La seule rue de 56 pieds de large est orientée nord-sud : l'actuelle rue Charlevoix.

[7] Les rues orientées est-ouest de 60 pieds de large sont la rue Saint-Patrick et la rue du Centre et celles orientées nord-sud sont la rue Roperie, l'actuelle rue Laprairie et la rue Island.

### Fig. 30 (haut) >

Le détail de ce plan permet de suivre le trajet du canal d'alimentation et de fuite. | Henri-Maurice Perrault. Plan of the Southeastern Portion of St. Gabriel Farm Montreal Canada East the Property of the Seminary of Montreal Subdivided into Building Lots. 1er juin 1857 (détail). o6M\_CA601S53SS1PO279\_o2, BANQ en ligne.

### Fig. 31 (bas)

Le projet pour ce terrain ne sera pas réalisé. La Ville lotit cette bande qui, par la suite, deviendra en partie un parc. | Henri-Maurice Perrault. Plan of the land belonging to the corporation of Montreal on St Gabriel Farm divided into building lots. Vers 1857 (détail). o6M\_CA601S53SS1PO159. BANQ, en ligne.



## LA RELOCALISATION DE L'ENTREPRISE DE JOHN A. CONVERSE

### LES DÉBUTS DE JOHN A. CONVERSE ET LA PRODUCTION DE CORDE À MONTRÉAL

À partir des informations trouvées, nous pouvons assumer que les activités industrielles de l'homme d'affaires John A. Converse commencent à Montréal en 1825. Cet américain fait partie d'un groupe d'entrepreneurs dynamiques d'origine américaine, pour la plupart nés en Nouvelle-Angleterre, et ayant quittés les États-Unis dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle pour venir profiter des occasions d'affaires offertes par l'économie montréalaise<sup>[1]</sup>.

Ainsi en 1825, John A. Converse établit une manufacture de corde et de cordage sur la rue Parthenais, aux limites du quartier Sainte-Marie. Cet établissement comprend à ce moment deux bâtiments, un en pierre de 40 par 60 pieds, de quatre étages, et un bâtiment de bois de 20 par 1200 pieds, d'un et deux étages. Le second bâtiment tout en longueur mérite une attention particulière<sup>[2]</sup>.

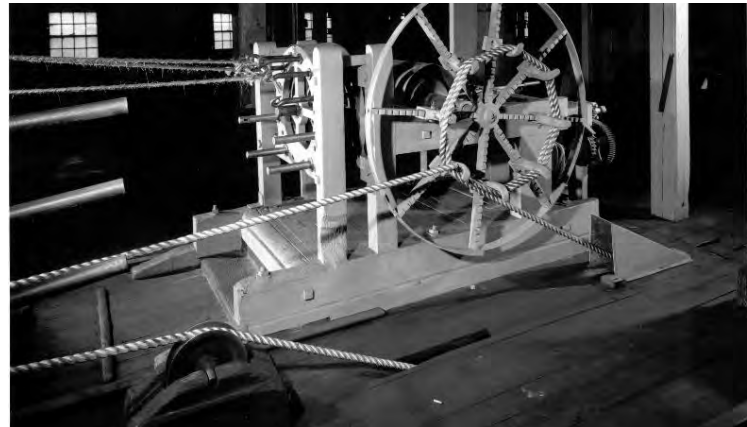
La forme de ce bâtiment est seulement comprise par la connaissance des techniques de fabrication de la corde. La confection de corde passe par plusieurs étapes de traitement, de la fibre brute jusqu'à la corde. Le travail principal consiste à tordre à plusieurs reprises à une extrémité, d'abord par le travail manuel puis, plus tard, à l'aide d'un moteur, la fibre tendue pour en faire du fil, à partir de plusieurs fils, de la ficelle, et ensuite, à partir de plusieurs ficelles, de la corde.

Lors de la confection de la corde, la torsion occasionne une réduction de la longueur du matériel utilisable. Autrement dit, la longueur finale d'une corde est directement associée à la longueur de matériel utilisé au départ. Par conséquent, la longueur du bâtiment où les cordes sont accrochées sur des moteurs pour les faire tourner est liée à la longueur de la corde finale qui doit être produite. Ainsi, si les besoins du marché exigent des cordes de plus en plus longues, la corde doit être produite dans des installations de plus en plus étendues.

Ce besoin précis nécessite d'avoir des espaces très longs et droits pour produire les cordes les plus longues et a donc exigé le développement d'un type de bâtiment spécifique qu'on appelle le *ropewalk*. Il s'agit d'un type de construction unique et parmi les plus intéressants du monde industriel. Au 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècle, au moment où les domaines de la navigation et des mines sont florissants et utilisent des cordes de plus en plus longues. Les corderies étaient en moyennes constituées de bâtiments de longueur allant entre 1150 à 1475 pieds.

[1] Dossier Parcs Canada.

[2] Hochelaga depicta : The early history and present state of the City and Island of Montreal with numerous illustrative engravings, p. 179.



← Fig. 32 (haut)

Mécanisme pour réaliser la torsion nécessaire à la fabrication des cordes | EE200E46-155D-451F-67F4DC7CE98AD A1F -large.JPG

Fig. 33 (centre)

Équipement qui permet de passer de quatre cordes à une seule. | En ligne : [http://henneth-annun.net/img/resources/img\\_Hist-Rope-Walk\\_\\_Belfast\\_Ropeworks.jpg](http://henneth-annun.net/img/resources/img_Hist-Rope-Walk__Belfast_Ropeworks.jpg)

Fig. 34 (bas)

Exemple d'un intérieur d'un ropewalk. | En ligne.

Sur le site Parthenais, Converse utilise du chanvre (*hemp*) pour la fabrication de ses cordes<sup>[3]</sup>. Entre 150 et 250 tonnes de chanvre sont utilisées annuellement dans la corderie, ce qui lui permet d'employer entre 35 et 50 personnes (fig. 36), soit un nombre considérable pour le Québec industriel de l'époque. La corde produite est majoritairement vendue dans le Bas et le Haut-Canada (le Québec et l'Ontario). Le chanvre, qui provient originellement de Russie, est importé d'Angleterre.

On peut imaginer qu'à Montréal, comme ailleurs à la même époque, le domaine de la navigation constitue le débouché le plus important pour l'industrie de la corde. Le fait que Converse possède l'équipement pour produire des poulies pour les bateaux (*ships blocks*) laisse présager que sa corde est utilisée pour la navigation.

On remarque qu'en Occident, de nombreuses villes côtières sont d'ailleurs des villes productrices de cordes. On recense 14 *ropewalks* à Boston en 1794 et 14 *ropewalks* à Plymouth en Angleterre en 1816<sup>[4]</sup>. La plupart de ces structures sont relativement sommaires et consistent seulement en un toit en bois. Plus tard, au début du 19e siècle, on commence à construire des immeubles fermés en bois et en brique. En raison des risques élevés d'incendies liés tant à ces installations, souvent faites de bois, qu'à la composition des matériaux utilisés pour la production (chanvre séché, goudron), les corderies sont souvent situées à l'extérieur de la Ville. Cela est aussi cohérent avec le fait qu'elles ont un grand besoin d'espace. C'est le cas de l'usine *Converse* qui s'établit aux limites du quartier Sainte-Marie en 1825. Entre 1846 et 1872, s'ajoute dans ce quartier une seconde corderie.

[3] Hochelaga depicta : The early history and present state of the City and Island of Montreal with numerous illustrative engravings, p. 179.

[4] En ligne. <http://www.lowtechmagazine.com/2010/06/lost-knowledge-ropes-and-knots.html>



**TABLEAU I**  
*Liste des industries employant plus de 25 hommes, en 1851*

<i>Main-d'œuvre</i>	<i>Nom de l'industrie</i>	<i>Lieu</i>
1500	9 chantiers de construction navale	Québec
360	1 scierie	St-Etienne
300	Forges Saint-Maurice	Trois-Rivières
304	5 scieries	Chicoutimi
257	1 manufacture d'engins à vapeur	Montréal
200	2 scieries	Fraserville
158	5 scieries	Saguenay
150	1 manufacture de verre	St-Jean
120	2 scieries	Hunterstown
80	1 scierie	Beauport
77	2 manufactures de chapeaux	Montréal
60	1 fonderie de caractères d'imprimerie	Montréal
51	2 moulins à papier	Hull
35	1 moulin de cordage et de plâtre	Montréal
25	1 fabrique de laine	Chambly
100	2 moulins à papier	Portneuf

**Fig. 35 (haut)**

On peut apercevoir sur ce plan les deux bâtiments appartenant à Converse, dont le plus long, le *ropewalk*. | James Cane, Topographical and pictorial map of the city of Montreal, Montréal, Robert W. S. Mackay, 1846, BANQ.

**Fig. 36 (bas)**

Liste des industries employant plus de 25 hommes en 1851. On note l'importance relative de l'entreprise de Converse au Québec à l'époque. | Jean Hamelin et Yves Roy, Histoire économique du Québec 1851-1896, Fides, 1971, p. 262.

### DE LA VAPEUR À LA FORCE HYDRAULIQUE

Le 31 mai 1853, John A. Converse achète le lot hydraulique no 13, situé au sud du canal et en amont des écluses, à la *Saint-Gabriel Hydraulic Company*. La manufacture de corde et de cordage de Converse a dès le début recours à l'énergie hydraulique (80 chevaux-vapeur ou deux jeux de meulières)<sup>[5]</sup>. Il semble que ce soit donc à partir de ce moment-là qu'il abandonne la vapeur qu'il utilisait sur son ancien site de la rue Parthenais.

La configuration du site hydraulique de Saint-Gabriel est plus complexe que celle du bassin 2, plus en aval. Les coursiers d'alimentation<sup>[6]</sup> des lots hydrauliques au sud du canal s'ouvrent pour la plupart directement sur le canal. C'est le cas de la manufacture de John A. Converse. Un pertuis<sup>[7]</sup> construit dans le mur du canal achemine directement l'eau à l'usine de Converse par un coursier d'alimentation. Pour faire fonctionner les différents moteurs nécessaires à la fabrication de la corde, Converse installe trois turbines, probablement de type vertical. Lorsqu'elles sont actionnées, elles créent une force motrice de 80 chevaux-vapeur. Une fois utilisée, l'eau est acheminée vers le bassin des Prêtres situé en aval des écluses, par un canal de fuite sur lequel la corderie est directement construite. Ce canal se poursuit vers le sud sur environ 26 mètres, et tourne vers l'est pour traverser les tronçons nord des rues Island et des Seigneurs. Il collecte au passage les eaux provenant des turbines de la *Montreal Saw Works Co* (1879), de la *Shearer Mill* (1857) et de la *Allan Mill* (1857). Ce canal de fuite a été construit par John Ostell en 1853<sup>[8]</sup> et est constitué de deux murs de revêtement de blocs de pierre calcaire mesurant de 1,50 à 2,0 m de largeur sur toute sa longueur. La largeur du canal de fuite, plus à l'ouest sous la rue Island, est de 4,50 m et sa profondeur de 2,14 m<sup>[9]</sup>.

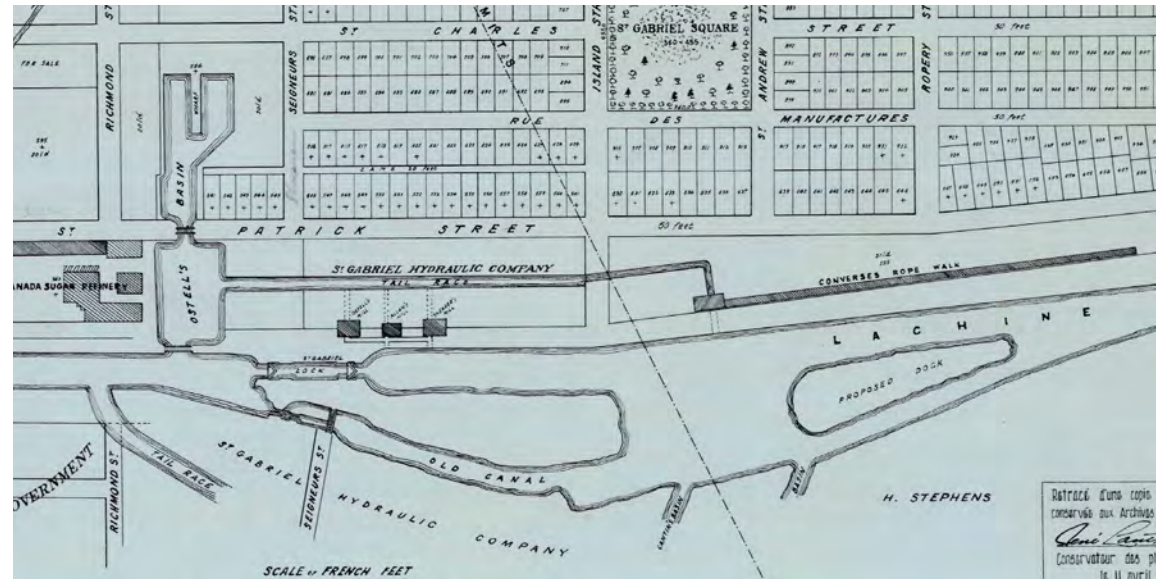


Fig. 37

On peut remarquer sur ce plan de 1857 le coursier d'alimentation et les installations de John A. Converse qui se résument en deux bâtiments. Le canal d'alimentation devient ensuite un canal de fuite (*tail race*) qui dessert ensuite les moulins de Ostell, Allan et Shearer avant de se jeter dans le bassin des Prêtres (*Ostell's basin*). | Henri-Maurice Perrault, Plan of the south eastern portion of St. Gabriel Farm, Montreal, Canada East the property of the Seminary of Montreal subdivided into building lots for sale by public Auction, 1st June 1857.

[5] Alain Gelly, De l'eau et de la fumée, Forces motrices au canal de Lachine 1846-1940, p. 98.

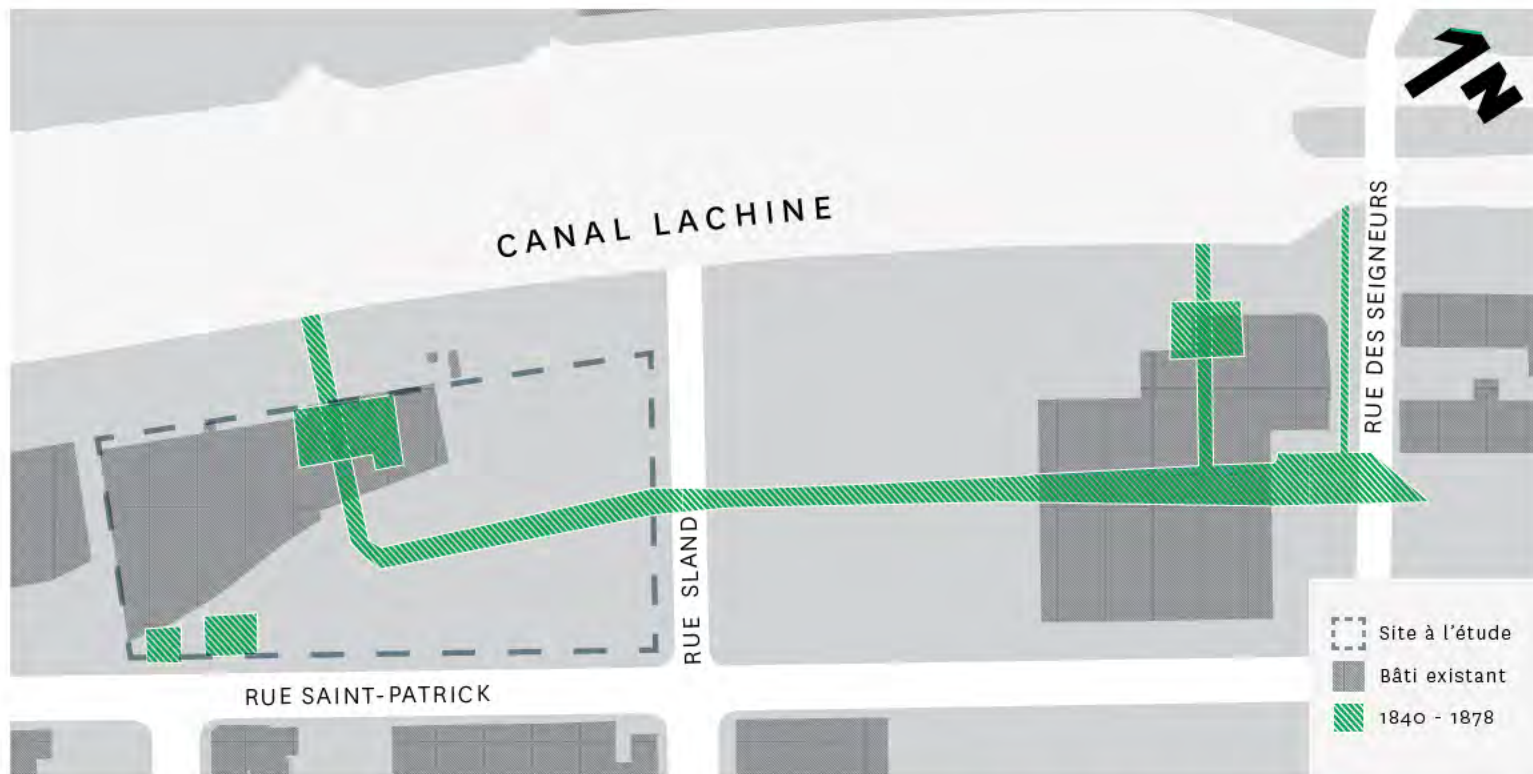
[6] Passage qu'on donne à l'eau pour la conduire à la roue du moulin ou turbine.

[7] Ouverture qui permet de retenir l'eau d'une écluse ou de la laisser passer.

[8] Alain Gelly, De l'eau et de la fumée, Forces motrices au canal de Lachine 1846-1940, p. 80.

[9] SACL, Inventaire archéologique de la rue Island et du terrain vacant situé immédiatement à l'est, Canal de Lachine, MTL01-08-11 et MTL01-08-12, p.17-18.





**Fig. 38 (haut)**

Carte polyphasée du secteur de la rue Island montrant la localisation du canal d'alimentation et de fuite situé sur le site à l'étude. | Reproduit à partir de l'inventaire archéologique de la rue Island et du terrain vacant situé immédiatement à l'est, Canal de Lachine. SACL, 2002.

**Fig. 39 (bas)**

Vestiges d'un segment du mur de revêtement du canal de fuite. | Société d'Archéomatique Chronogramme-Lauverbec. Inventaire archéologique de la rue Island et du terrain vacant situé immédiatement à l'est, Canal de Lachine, MTL01-08-11 et MTL01-08-12, Ville de Montréal, p. 17.



**Fig. 40 >**

Les écluses Saint-Gabriel vers l'est. |  
Bibliothèque et Archives Canada, 1910,  
ANC PA 110110.

NORA MILLS LIMITED



**PARTIE 3**  
L'ÉVOLUTION DU SITE ET  
DU SECTEUR 1853-1990

## LES DÉBUTS 1853-1889

Cette période est le début de l'industrialisation des berges du canal de Lachine, en particulier grâce à une nouvelle planification du canal de Lachine. Élargi et creusé, le nouveau canal intègre aux écluses un pouvoir hydraulique afin d'attirer les grandes industries. Par ailleurs, la voie d'eau qu'est le canal demeure toujours une voie privilégiée de transport des marchandises. La corderie *Converse* en tirera partie. En parallèle, la grande planification urbaine initiée sur le territoire de la ferme Saint-Gabriel dans les années 1840 se réalise.

### L'ACHAT DU LOT INDUSTRIEL DE CONVERSE

Le 19 octobre 1853, les lots de la ferme Saint-Gabriel, propriété du Séminaire Saint-Sulpice de Montréal, deviennent la propriété de John A. Converse, plus haut et dernier enchérisseur du lot 565 (fig. 41). Ce terrain est vendu libre de toute redevance seigneuriale, comme prévu par l'Ordonnance de 1840.

Ce lot industriel est identifié sur un plan de John Ostell daté du 1<sup>er</sup> octobre 1853<sup>[1]</sup>. De forme irrégulière, il contient plus de 7 arpents et 37 perches en superficie. Il est borné au nord par les terrains que le gouvernement se réserve sur les abords du canal de Lachine, à l'ouest par le chemin Brewster (qui devient la rue Napoléon, puis la rue Charlevoix), au sud par la rue Saint-Patrick et à l'est par une « rue nouvelle (la rue Island) entre le terrain (de Converse) et celui de la Compagnie hydraulique de St Gabriel<sup>[2]</sup> ». Le terrain s'étend dans sa longueur sur plus de 1 600 pieds.

Déjà, un chemin de touage ou de halage (chemin qui longe le canal d'où l'on tire un bateau), d'au plus 24 pieds, longe le canal. De plus, le Gouvernement, par l'entremise du Bureau des travaux publics, prévoit construire un chemin de 36 pieds entre la propriété de John A. Converse et le chemin de touage. Dans une telle éventualité, l'industriel s'oblige à céder gratuitement une parcelle de sa propriété pour compléter cette voie projetée qui ne sera jamais réalisée. Outre cette clause, l'acquéreur s'oblige à clore rapidement le terrain à ses frais.

### L'AMÉNAGEMENT DU SITE ET LE MORCELLEMENT DU LOT

Suivant l'achat du terrain, Converse construit ses nouvelles installations. La machinerie, les bâtiments et les terrains auraient coûté 30 000 \$. Tout en longueur, ce terrain est un lieu idéal pour permettre la construction du *ropewalk*. Peu après ses achats, Converse abandonne sa manufacture de corde et de cordage de la rue Parthenais et relocalise l'ensemble de ses activités tout juste à l'extérieur des limites de la Ville de Montréal.

Dans un document de 1856, on précise que le complexe de J. A. Converse comprend des bureaux, situés dans un bâtiment de 60 par 84 pieds de quatre

étages<sup>[3]</sup> et un *covered walk* de 24 par 1200 pieds longeant le canal de Lachine. On peut supposer que la force motrice produite par les turbines, intégrées dans le bâtiment de quatre étages, est ensuite transférée, par un système de poulies et de courroies, aux équipements pour la torsion de la fibre, sans doute à l'extrémité est du *ropewalk*.

On précise aussi que Converse produit du gypse (*gypsum*) pour des usages agricoles et du plâtre (*calcined plaster*)<sup>[4]</sup>. À ce moment, la *Converse* engage 14 hommes, 10 filles et 18 garçons. Les produits de l'usine sont évalués à 20 000\$ par année et sont vendus au Canada. En 1861, cette entreprise emploie une soixantaine de travailleurs.

La bande de terrain qui appartient au Gouvernement et qui est située entre la propriété de Converse et le chemin de touage aurait été utilisée par Converse pour l'entreposage de la matière première fraîchement débarquée ou des produits finis, en attente d'embarquement. D'autres industriels le long du canal en font autant.

Dans les années 1870, Montréal devient le plus grand centre industriel du Canada, mais de 1873 à 1896, l'économie mondiale est plongée dans une profonde dépression économique. En 1870, des actes notariés donnent un aperçu du nombre de bâtiments qui sont maintenant construits sur le site de la *Canada Cordage Factory and Plaster Mills* et de leur usage. On y compte trois maisons de bois à deux étages, un hangar aussi en bois, un long bâtiment servant de *ropewalk*, une manufacture (sans autre précision) de deux ou trois étages<sup>[5]</sup>, une résidence de brique d'un étage avec un jardin<sup>[6]</sup>, un hangar de brique de deux étages à l'arrière, et dans son prolongement une étable, également de brique. À cette description s'ajoute d'autres bâtiments non identifiés (fig. 42).

Le 24 novembre 1870<sup>[7]</sup>, John A. Converse place en garantie sa propriété lors d'un emprunt de 20 000\$. Selon l'acte notarié, le lot 565, (identifié au plan d'Henri-Maurice Perrault de 1857), est déjà amputé d'une parcelle qui est maintenant la propriété de William Markland Molson, gendre de Converse et président directeur de la *Moisie Iron Co* (fig. 43). Toutefois, cette transaction n'est officialisée devant notaire que le 2 janvier 1872. Les annuaires Lovell de 1871-1872 confirme la présence à cet endroit de la *Moisic* (sic) *Forge* et *Moisic Compagny* et en 1874, l'usine est identifiée sous le nom de *Moisic* (sic) *Iron Co., Forge and Rolling Mills*.

[3] Montreal in 1856 A Stetch prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway, 1856, p. 40.

[4] Ibid.

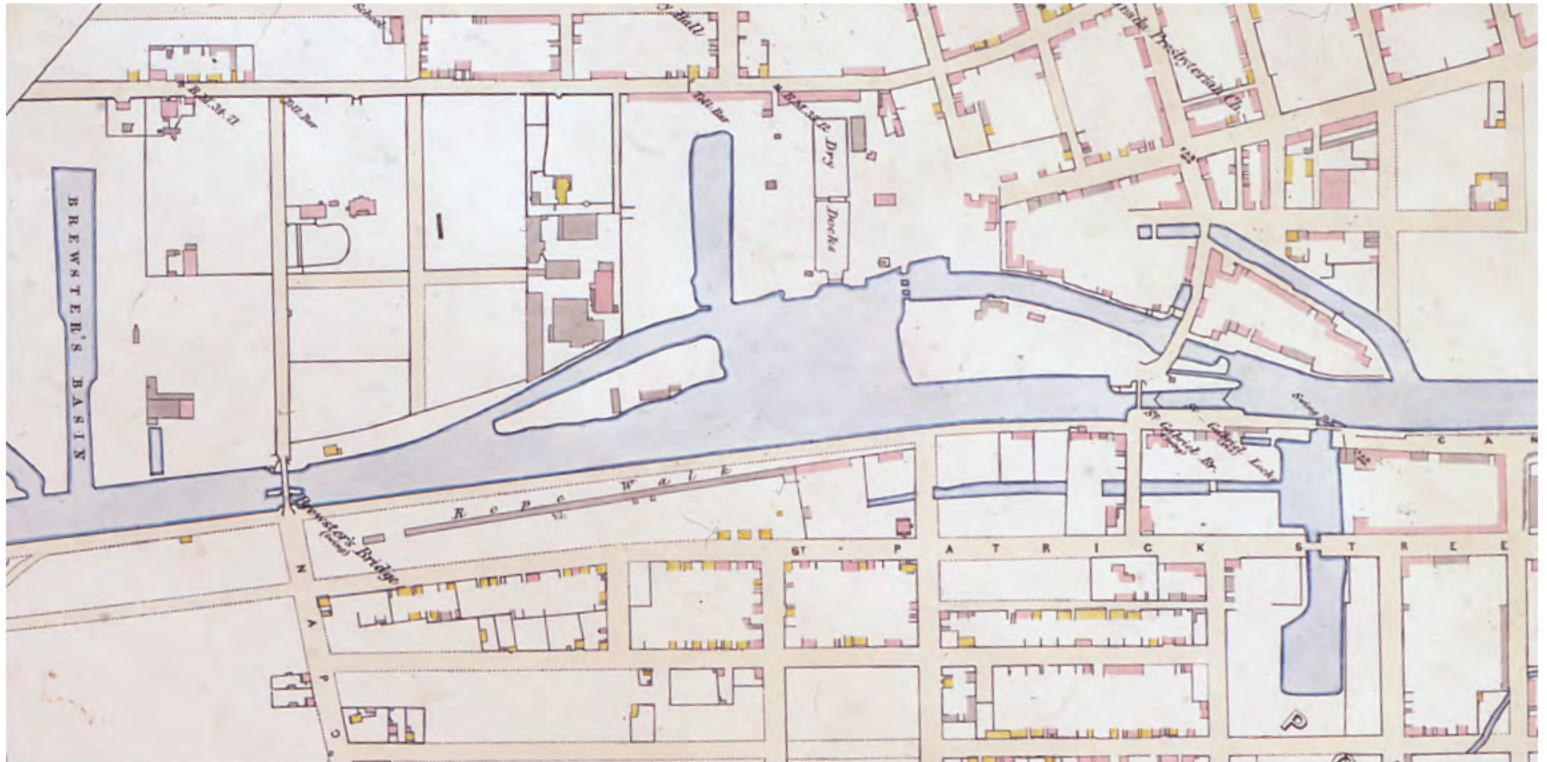
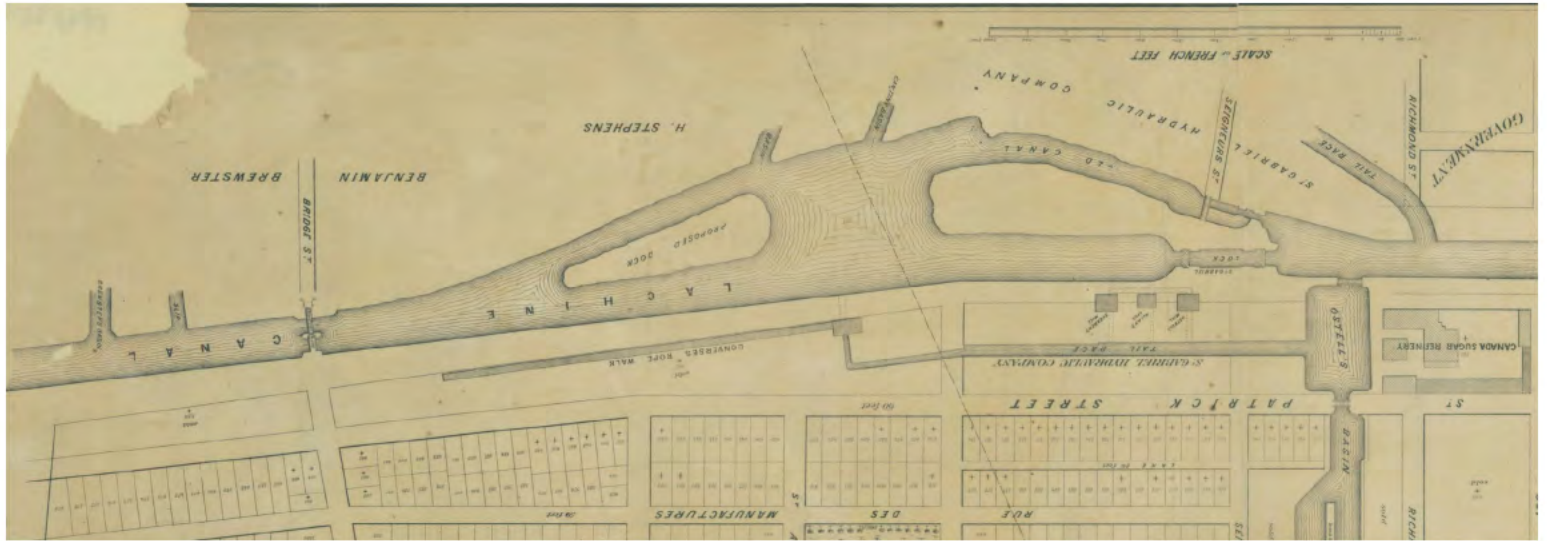
[5] S'agit-il d'un bâtiment où l'on produirait du gypse? Le 24 novembre 1870, deux actes notariés concernant cette propriété donnent des indications différentes quant à ce bâtiment. L'un donne deux étages et l'autre trois. RFQ. no 60126 et 60118

[6] En 1870-1871, les annuaires Lovell mentionnent pour ce terrain deux résidents : Peter Lyall, *laborer* et William Oman, maçon.

[7] A.D. Jobin , notaire public. 24 novembre 1870, Obligation, RFQ. no 65910, en ligne.

[1] Ce plan n'a pas été trouvé dans les sources habituelles consultées.

[2] Lafleur, notaire, 11 novembre 1853, Vente entre les Messieurs de Saint-Sulpice et John A. Converse. RFQ. 12434



**Fig. 41 (haut)** >

| Henri-Maurice Perrault. Plan of the Southeastern Portion of St. Gabriel Farm Montreal Canada East the Property of the Seminary of Montreal Subdivided into Building Lots, 1 juin 1857, BANQ, CA601,S53,SS1,P279.

**Fig. 42 (bas)**

| H.S. Sitwell. Fortification Surveys. Canada. Contoured plan of Montreal and its environs. 1868-1869.

## - PARTIE 3 - L'ÉVOLUTION DU SITE ET DU SECTEUR 1853-1990 -

Cette parcelle soustraite du lot est située à l'extrême ouest du terrain et bornée par le chemin Brewster (rue Charlevoix) sur 100 pieds, par la rue Saint-Patrick sur 200 pieds et par le chemin de touage (halage) qui longe le canal sur 200 pieds. Un mur de pierre et de brique sépare maintenant les deux propriétés. Il s'agit du premier morcellement de ce lot qui est maintenant identifié sous le numéro 2510 de la Municipalité de la paroisse de Montréal.

Un document datant de 1876, et répertoriant plusieurs industries de Montréal, présente *The Canada Cordage Factory*<sup>[8]</sup>. On y précise notamment que la *Cordage* a la capacité de produire une tonne de cordes (*ropes*) par heure et qu'elle engage 200 personnes. Elle met sur le marché différents types et grosseurs de cordes, la manille blanche et goudronnée étant leur spécialité. En plus du Québec, leur corde est vendue en Ontario, dans les provinces maritimes et dans les Antilles.

À côté de la *Canada Cordage Factory* se trouve le *Plaster Mills* (fig. 44 et 45). L'entreprise de John A. Converse est d'ailleurs aussi propriétaire d'une carrière au Cap Breton qui fournit le calcaire à peu de frais. Plusieurs types de plâtres (*calcined plaster*) sont moulus, d'un plus grossier à un très fin pour la dentisterie. La capacité du moulin (*plaster mills*) est de 25 000 barils de *calcined plaster* par année et la même quantité de *land plaster*. Une grue (*derrick*) est installée sur le bord du canal et décharge par une force motrice d'origine hydraulique des barges et dépose les roches dans le moulin (*mill room*).



Fig. 43

Les installations de John A. Converse en 1879. On remarque qu'entre 1857 et 1879 plusieurs bâtiments se sont ajoutés, dont certains adjacents à l'un des deux originels. On remarque que les bâtiments ne sont plus uniquement concentrés sur la partie nord du terrain. On note aussi la maison du directeur général située au sud-est du site. | Henry W. Hopkins. *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga*. 1879. BANQ, en ligne.

[8] A record of the manufacturing industries of Canada with descriptive sketches the leading manufactures and principal towns, etc. p. 58.

COMMERCIAL SKETCH OF MONTREAL. 61

Greene & Sons, Hat and Fur Manufacturers, 517 and  
519 St. Paul Street. Montreal.

---

CONVERSE  
Patent Cordage Manufactory

AND  
PLASTER MILLS,  
LACHINE CANAL, MONTREAL.

MR. CONVERSE  
Manufactures, and has for sale every description of  
ROPE AND CORDAGE  
OF THE BEST QUALITY. ALSO  
Calcined Plaster, Paris and Land Plaster.

Price Lists sent on application to  
JOHN A. CONVERSE,  
MONTREAL.

---

J. & T. BELL,  
Boot and Shoe Manufacturers,  
WHOLESALE.  
CATHEDRAL BLOCK, 273 NOTRE DAME STREET,  
MONTREAL,  
Importers of French Boots & Shoes.  
DEALERS IN  
Rubbers, Moccasins, and all kinds of Felt Goods.

ESTABLISHED 1825.

CANADA CORDAGE FACTORY,

AND  
PLASTER MILLS,  
St. Gabriel Lock, Lachine Canal.

J. A. CONVERSE,  
PROPRIETOR.

Office, 347 St. Patrick Street.  
POST OFFICE ADDRESS, DRAWER 54.  
MONTREAL.

< Fig. 44 (gauche)

Affiche publicitaire de la manufacture de corde de John A. Converse. | Commercial sketch of Montreal and its superiority as a wholesale market, Chisholm & Dood Publishers, Montreal, 1868.

Fig. 45 (droite)

Affiche publicitaire de la manufacture de corde de John A. Converse. | A record of the manufacturing industries of Canada with descriptive sketches the leading manufactures and principal towns, etc. Manufacturers's Publishing Company, 1876.



### L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDENTIELLE

Le secteur autour des écluses Saint-Gabriel se caractérise par l'installation d'importantes industries le long du canal et au sud du domaine Saint-Gabriel par le site gigantesque des ateliers de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc (GTR). Cette compagnie construit le pont Victoria (1854-1859) au moment où les ventes de terrains reprennent sur le territoire de la ferme Saint-Gabriel. Ce pont est le premier à traverser le fleuve Saint-Laurent et à relier par voie ferrée l'île de Montréal au reste du continent.

Cette vaste zone industrielle offre des emplois à des milliers de travailleurs que ce soit des ouvriers spécialisés, des chefs d'équipe, des contremaîtres (*foremen*) ou d'autres employés et manœuvres (*laborer*). Étant entouré d'industries, le secteur planifié de la ferme Saint-Gabriel compte non seulement une zone industrielle, mais également des zones résidentielles qui ne peuvent qu'attirer cette clientèle de travailleurs, comme propriétaires (maisons unifamiliales, maisons d'arrière-cours, duplex ou autres plex) ou locataires. Un cœur de quartier se construit sur la rue du Centre où s'installe un noyau paroissial important doublé d'une amorce de rue commerciale.

À partir de 1854, et durant les vingt années suivantes, plusieurs ouvriers sont les plus hauts enchérisseurs lors des encans publics successifs<sup>[9]</sup> des terrains de la ferme Saint-Gabriel. La majorité des acquéreurs peuvent être associés aux entreprises environnantes<sup>[10]</sup>. Il y a donc assez tôt une forte relation de complémentarité qui s'installe entre le quartier et les industries le long du canal.

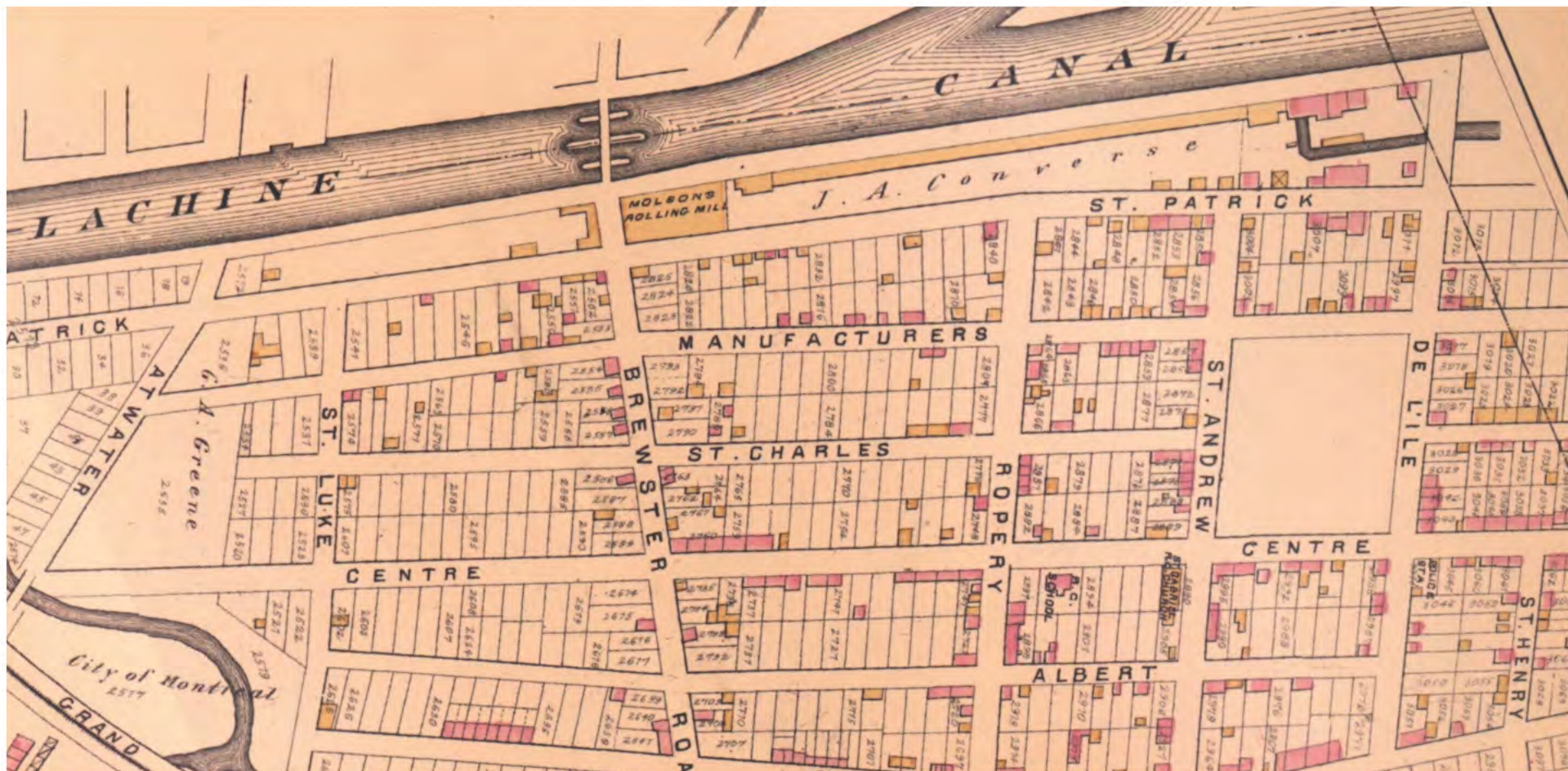
Parallèlement, dans les années 1850, les Sulpiciens projettent un nouveau quartier résidentiel dans le domaine de la Montagne située entre les rues Dorchester (boulevard René-Lévesque Ouest) et Sherbrooke, ainsi qu'entre les rues Guy et Atwater. Ils demandent à Henri-Maurice Perrault d'en planifier le lotissement. Lors de la vente, les Sulpiciens incluent dans les contrats notariés plusieurs contraintes aux nouveaux acheteurs, comme l'usage (uniquement résidentiel), le type de matériaux, les marges avant, l'obligation de construire dans un court laps de temps, etc. Par opposition, les transactions dans la ferme Saint-Gabriel n'incluent pratiquement aucune contrainte.

[9] Ces encans publics auront lieu régulièrement depuis de 1854 à 1873.

[10] Brian Young, *In Its Corporate Capacity. The Seminary of Montreal as a Business Institution 1816- 1876*, p. 139.

^  
**Fig. 46**  
| H.S. Sitwell. Fortification Surveys. Canada. Contoured plan of Montreal and its environs. 1868-1869.





Par exemple, lorsqu'en juin 1857, le forgeron Thomas O'Neil achète un lot de 42 pieds sur 120 pieds au sud de la rue Saint-Patrick (lot no 2849), l'acte mentionne uniquement qu'il doit « clore mitoyennement et à frais communs (son terrain) avec ses voisins, selon la loi, et à ses frais seuls sur la rue<sup>[1]</sup> ». Comme plusieurs autres propriétaires, dont les terrains sont situés hors des limites de la Ville de Montréal, il se construira une petite maison de bois (interdite dans les limites de la Ville de Montréal).

Le plan sommaire du quartier des *Fortification Surveys* de 1869 (fig. 46) et celui plus détaillé d'Hopkins de 1879 (fig. 47) montrent l'évolution lente du développement

du quartier résidentiel durant ces dix ans. À des degrés divers, les îlots sont presque tous partiellement occupés. C'est le cas pour le côté sud de la rue Saint-Patrick, entre les rues Island et Charlevoix, face au complexe de la corderie Converse. Les annuaires Lovell de 1870-1871 recensent, outre de nombreux manoeuvres (*laborers*), des ouvriers spécialisés comme des charpentiers, des mouleurs, des cordonniers, des machinistes, et plusieurs cordiers (*rope makers*). Quant aux autres rues en développement, elles ont sensiblement le même profil. En 1875, la Municipalité du village Saint-Gabriel est créée. Elle englobe cette partie du territoire planifiée par Henri-Maurice Perrault. Après à peine 20 ans d'existence, cette municipalité sera annexée au territoire de la Ville de Montréal (1887) et deviendra le quartier Saint-Gabriel.

^ Fig. 47

| Henry W. Hopkins. Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga. 1879. BANQ, en ligne.

[1] En fait, cette spécification ne fait que souligner que le nouvel acquéreur doit suivre la loi. P. Lacombe, notaire public. 21 septembre 1857, Vente, RFQ. no 22991, en ligne.

### UN CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE

Depuis 1880, Alexander Webb Morris, petit-fils de John A. Converse, travaille pour la *Canada Cordage Factory*. Il en devient le directeur général l'année suivante et habite dans la résidence de la compagnie, située à l'angle des rues Saint-Patrick et Island<sup>[1]</sup>. Alexander Webb Morris est, tout comme Converse, un homme important de son époque. Il est associé à la Banque de Montréal et est aussi propriétaire, président et directeur général de la *Consumers Cordage Company* et de la *A. W. Morris & Brothers*. Il devient maire du village Saint-Gabriel de 1885 à 1887, puis échevin du quartier Saint-Gabriel au conseil municipal de Montréal du 8 août 1887 au 9 juillet 1888, participant ainsi de façon très active à l'annexion de la Municipalité du village Saint-Gabriel à la Ville à Montréal.

Le 20 mars 1886, John A. Converse, alors âgé de plus de 80 ans et ayant été en affaires pendant plus de 50 ans dans le domaine de la corderie, vend son entreprise à deux de ses petits-fils : les manufacturiers Alexander Webb Morris et Charles Beverley Morris<sup>[2]</sup>. Le contrat de vente mentionne toutes les propriétés qui sont en relation avec la manufacture de plâtre, corde et cordage, soit la propriété de la rue Saint-Patrick (les lots 1063 du quartier Sainte-Anne et une partie de lot 2510 de la paroisse de Montréal), incluant tous les bâtiments, la machinerie, les produits qui y sont entreposés et une carrière de plâtre (*plaster quarry*), située à Mabon au Cap Breton en Nouvelle-Écosse. À cela s'ajoute le bail toujours en fonction qui accorde à l'entreprise un pouvoir d'eau. Au moment où John A. Converse vend son entreprise, il n'y a au Canada que quelques manufacturiers de corde et du cordage<sup>[3]</sup>. L'illustration datant de 1888 (fig. 48) montre que ces installations sont importantes et participent à la particularité du paysage industriel de ce secteur.

### DE L'HYDRAULIQUE À LA VAPEUR

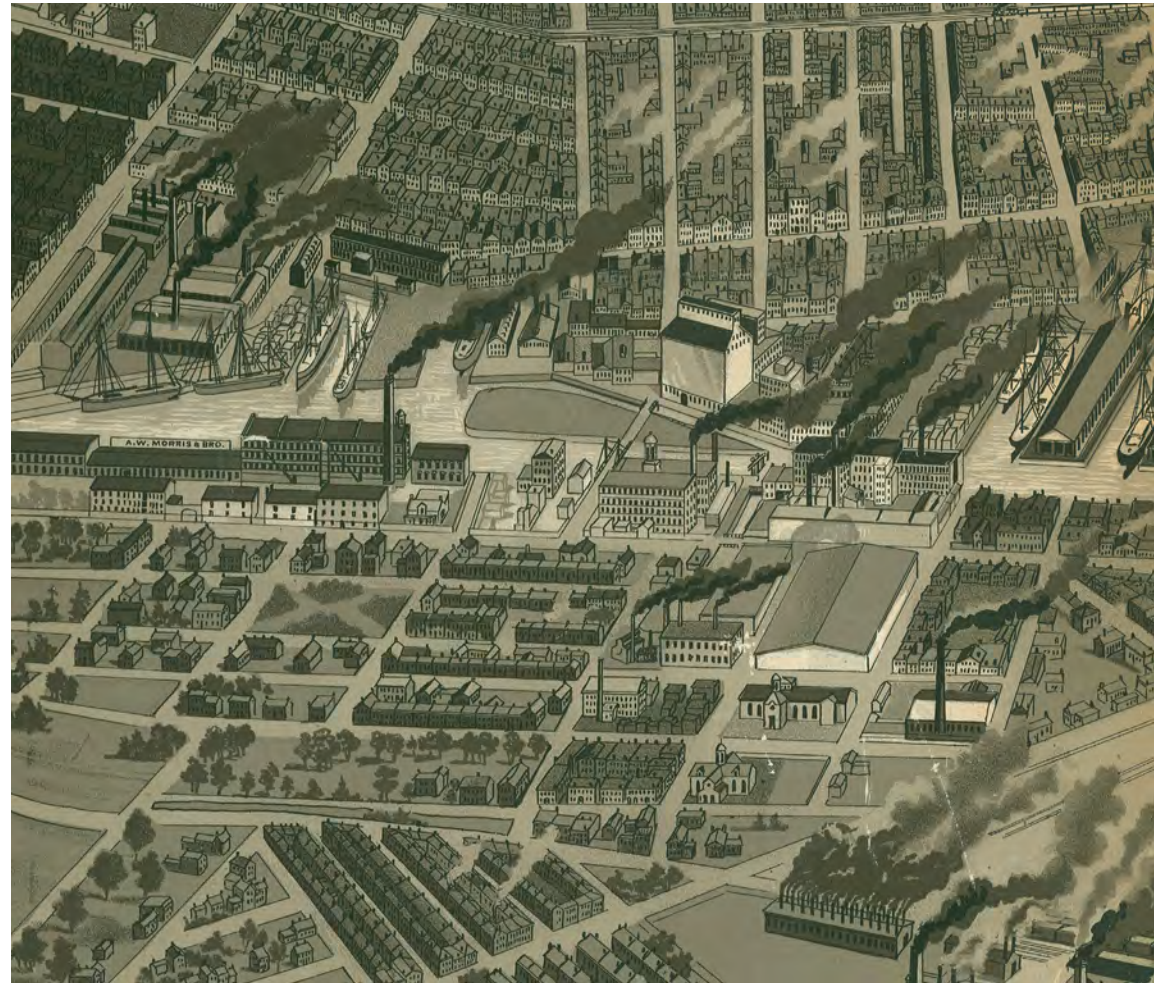
Suivant la croissance de ses activités et de ses installations, ce n'est plus deux mais huit jeux de meuliers que la manufacture utilise en 1887. Il semble toutefois que ce ne soit pas suffisant pour satisfaire la demande énergétique. Lors d'un témoignage de la Commission royale d'enquête de 1887 sur le louage des pouvoirs d'eau du canal de Lachine, A. W. Morris mentionne que sa manufacture utilise la vapeur en plus de l'énergie hydraulique. La *Canada Cordage* a en effet recours à un moteur à vapeur d'une puissance théorique de 100 chevaux vapeur, mais qui n'est jamais poussé à plus de 60 chevaux vapeur<sup>[4]</sup>. Ainsi, l'entreprise renoue avec la vapeur, énergie que John A. Converse utilisait sur le site de la rue Parthenais. On comprend aussi par ce témoignage que les activités de la *Cordage* exigent d'une part une énergie substantielle et d'autre part que l'hydraulique demeure la principale forme d'énergie industrielle de cette entreprise. En fait, celle-ci continue à utiliser cette énergie de façon plus importante et de façon plus durable que la majorité des autres entreprises du secteur immédiat.

[1] *Annuaire Lovell, 1881-1882*. BANQ en ligne

[2] C. Cushing, notaire public, Acte de vente entre John A. Converse et Alexander Webb Morris et Charles Beverley Morris, RFQ. no 19585.

[3] R.T. Naylor, *The History of Canadian Business, 1867-1914*, Tome 2, p. 174.

[4] Alain Gelly, *De l'eau et de la fumée, Forces motrices au canal de Lachine 1846-1940*. p. 193.





◀ **Fig. 48 (gauche)**

On peut voir les installations de la A.W. Morris. On remarque que le site est clôturé et divisé en deux grandes sections construites donnant soit sur le canal ou sur la rue Saint-Patrick. On remarque aussi la maison du directeur général. 1888. | Publié par A.W. Morris & Bro. City of Montreal. 1888. AVM. VM66-S5P035.

**Fig. 49 (droite)**

Vue du canal de Lachine depuis la cheminée de la centrale de la *Montreal Street Railway* en 1896. On remarque l'imposant *ropewalk* et l'utilisation de l'espace entre le canal et les bâtiments par la *Converse*. | Musée McCord. Collection Notman. View-2944.

### TRANSFORMATIONS DU SECTEUR ET DU SITE : 1890-1911

Par son dynamisme, Montréal, maintenant la métropole canadienne, est devenue un moteur pour l'économie et l'industrie du pays. Les industries sont en pleine croissance, situation qui se traduit par des investissements orientés vers l'agrandissement des installations industrielles qui entraîne une hausse du nombre d'employés. Les industries le long du canal de Lachine n'y échappent pas.

#### LE SITE

Le 5 décembre 1890, Alexander Webb Morris et Charles Beverly Morris de A.W. Morris and Brothers vendent à la *Dominion Cordage Company Limited* sous le coup d'une faillite. "In 1890, American manufacturers and merchants joined Montreal cordage merchants to create two new joint stock firms, *Dominion Cordage and Consumers Cordage*."<sup>[1]</sup> Durant la même année, John Fitzwilliam Stairs, un important industriel de Nouvelle-Écosse, propriétaire d'une corderie considérée comme "l'entreprise la plus prospère au Canada<sup>[2]</sup>", devient président de la *Consumer's Cordage Co. Ltd.*, laquelle est un consortium formé des sept plus grandes corderies du Canada. Ce n'est toutefois que le 2 janvier 1892 que cette vente devient effective, après que les frères Morris aient payer leurs dettes aux différents créanciers. Quelques jours plus tard, le 6 janvier, la *Dominion Cordage Company Limited* vend la propriété avec les bâtiments et tout l'équipement à la *Consumers Cordage Company Limited*.

Le 6 janvier 1893, la *Consumers Cordage Company* morcelle la propriété. C'est Elisha M. Fulton Sr, vivant dans l'état de New York, qui achète une parcelle du lot 2015 avec les bâtiments. Le 24 janvier, la nouvelle parcelle deviendra officiellement le lot 2510-1. À peine un an plus tard, Elisha M. Fulton vend à la *Dominion Bag Company Limited* ce terrain avec les bâtiments.

Ce lot est de forme irrégulière. Il donne sur la rue Saint-Patrick et est entouré sur les trois autres côtés par le lot 2510 (fig. 50). Les dimensions sont de 323 pieds de long, du côté de la rue Saint-Patrick et du côté du canal, et de 80 et 100 pieds aux extrémités. En 1906, la *Dominion Bag Co. Ltd* vend le lot avec les bâtiments et la machinerie à la *Canadian Bag Co. Ltd.*

Entre 1890 et 1907, les installations de l'entreprise connaissent une expansion

[1] R.T. Naylor, *The History of Canadian Business, 1867-1914*, Tome 2, p. 173.

[2] Barry Cahill. "Stairs, John Fitzwilliam" dans *Dictionnaire biographique du Canada*, En ligne.

significative. On constate l'addition d'un certain nombre de bâtiments au complexe dont un entrepôt de contreplaqué, un entrepôt d'huile, une chaufferie. et une salle des machines. Il reste toujours quelques vestiges de ces bâtiments au nord du site à l'étude.

Ayant une façade donnant sur le canal, la chaufferie est un édifice de deux étages avec sur son toit un édicule pouvant servir à la ventilation de la salle des chaudières. Une cheminée carrée est attachée au mur ouest de la chaufferie. Concernant les entrepôts nouvellement construits, il semble que l'un d'eux ait été construit par les architectes réputés E. & W.S. Maxwell en 1907<sup>[3]</sup>. À noter également, qu'entre 1900 et 1907, le canal de fuite est recouvert sur l'ensemble du terrain, notamment pour permettre la construction de nouveaux bâtiments.

On assiste à la construction d'un nouveau bâtiment en 1910 dans la partie nord-est du site. Haut de trois étages, il est érigé en brique sur une fondation de béton. Il est possible que ce dernier ait été construit sur les fondations d'un bâtiment plus ancien, visible notamment sur l'illustration de 1900<sup>[4]</sup>. Son toit est plat et percé de quatre lanterneaux. Sa façade sud est rythmée par une série de pilastres. Un bandeau en ciment relie les sommets de ces derniers. L'extrémité du bâtiment donnant sur la rue Island présente une bande publicitaire entre le premier et le second étage. On y lit l'inscription *Manufacturers*. La façade donnant sur le canal ne présente que deux étages, son rez-de-chaussée étant caché par le talus du canal. Ce bâtiment sert à l'origine à la production de ficelle et de corde (*cordage and twine machinery*). Au moment où ce bâtiment est construit, le site est à son apogée. Par la suite, il ne fera que diminuer en envergure et en activités. Ce bâtiment brûle en 1995, mais on peut encore en percevoir des vestiges sur le site.

[3] The Architecture of Edward & W.S. Maxwell.  
En ligne. <http://cac.mcgill.ca/Maxwells/details.php?recordCount=661&Page=34&id=351&pn=&cn=&pr=&ct=&str=&mj=&mn=All&sta=All>

[4] Archemi, Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine.

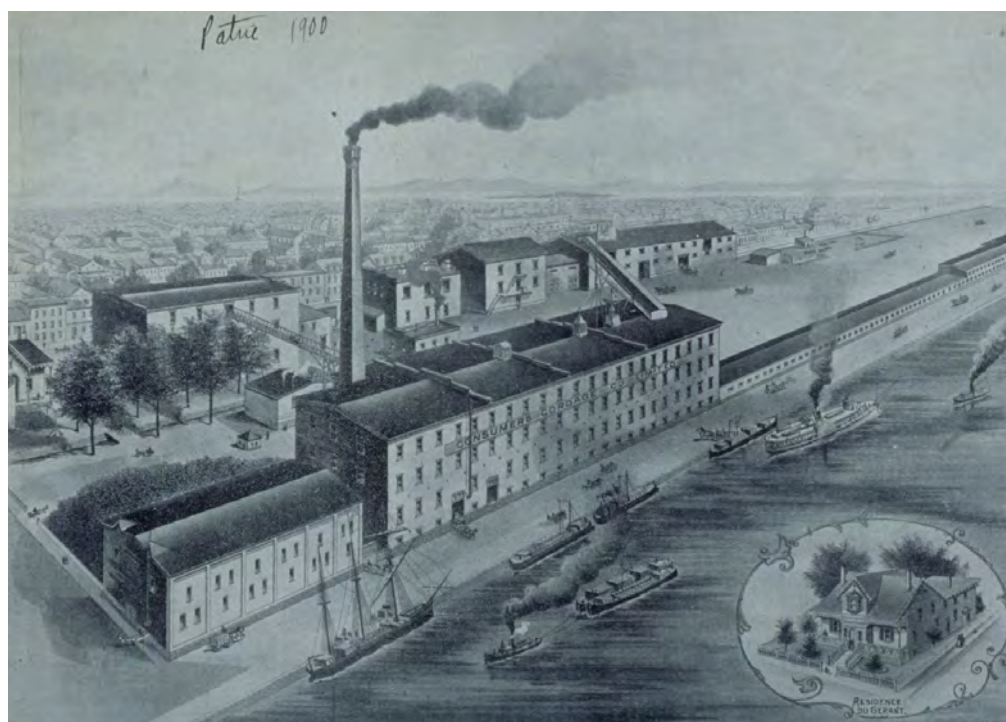


◀ Fig. 50 (haut)

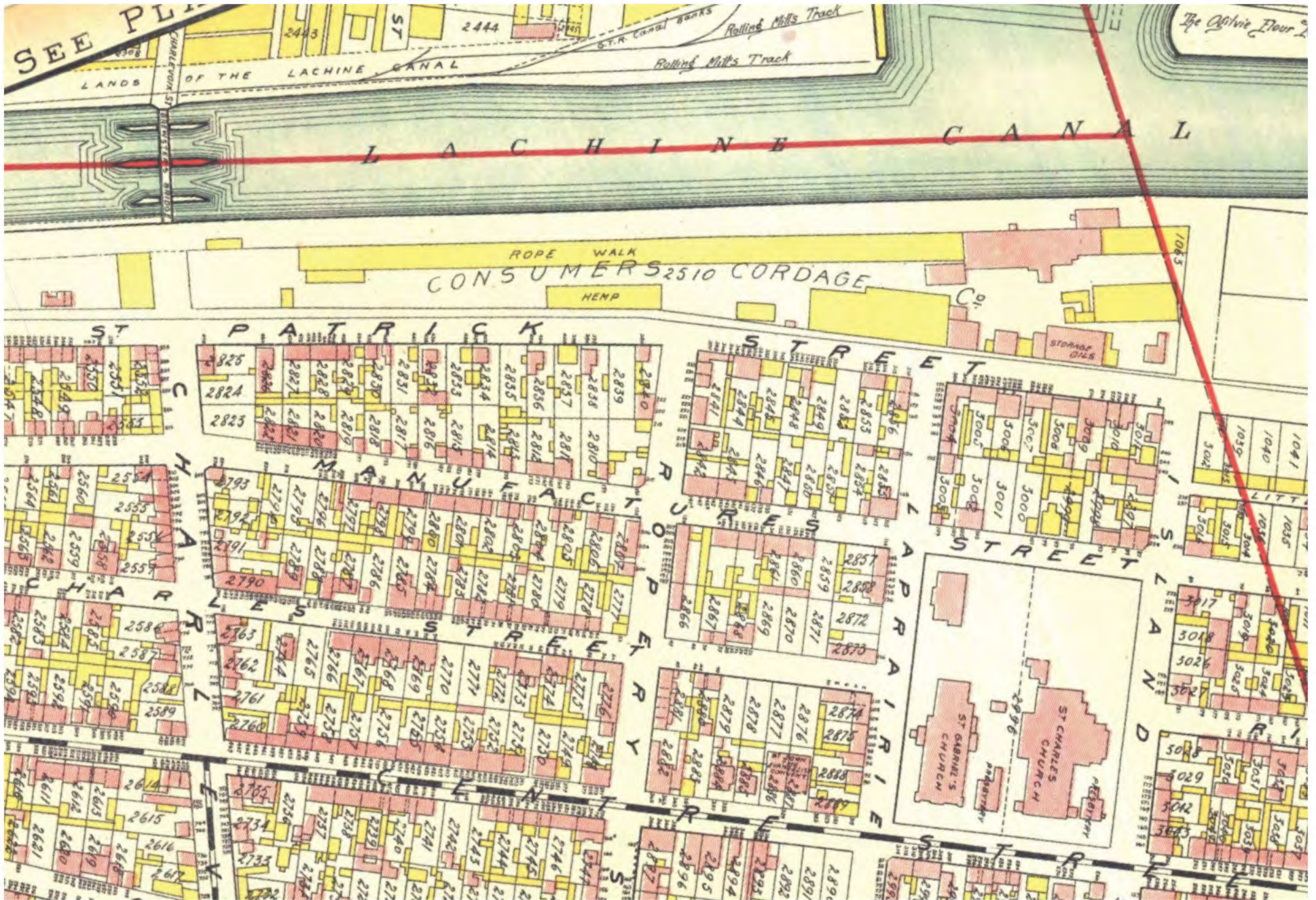
| VM. AP16342, G-21 (détail)

Fig. 51 (bas)

On observe en médaillon la maison du gérant construite avant 1879. On note que le canal de fuite n'est pas encore recouvert. On retrouve d'ailleurs des petites ponts pour faciliter les déplacements sur le site. On remarque aussi des convoyeurs aériens. Ces derniers servent probablement à acheminer le plâtre et le gypse moulu à un autre bâtiment. | Journal La Patrie, 1900, BANQ.



- PARTIE 3 - L'ÉVOLUTION DU SITE ET DU SECTEUR 1853-1990 -



## L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDENIELLE

Le plan de Goad de 1890 montre l'évolution de l'occupation du sol. Tous les îlots sont en développement sauf la large bande du sud qui deviendra en partie un parc. Généralement sans marge avant, donnant directement sur le trottoir, les maisons de bois et de maçonnerie se côtoient, accompagnées de dépendances généralement en bois dans l'arrière-cour. Une ou deux maisons sont souvent construites par lot, mais il arrive que le nombre soit plus important, en particulier sur les lots de coin, plus larges. On y construit parfois des ensembles de maisons donnant sur les deux rues comme les maisons situées en tête d'îlots des rues Ropery, St. Andrew (rue Laprairie) et Island (fig. 52).

Sans ruelle, les rues offrent un cadre bâti dense qui n'est interrompu que par les portes cochères qui sont en grand nombre. Les lots sont assez profonds (plus de 100 pieds) pour que dans certains cas on y construise des maisons d'arrière-cour assises sur la ligne de lot, créant ainsi une deuxième série de maisons à l'intérieur des lots (fig. 52). À cette époque, il reste encore des lots vacants.

Jusqu'à maintenant une première église St. Gabriel, située à l'angle sud-ouest des rues St. Andrew (rue Laprairie) et du Centre, dessert la population. Au coeur du secteur, le quadrilatère prévu pour un square a changé de vocation. Il devient durant cette période un noyau paroissial où, fait unique à Montréal, deux églises catholiques et leur presbytère se côtoient. L'une dessert la population francophone (Saint-Charles) et l'autre les paroissiens anglophones d'origine irlandaise (St. Gabriel). La moitié est du terrain est occupée par l'église Saint-Charles et son presbytère qui est en construction (1889-1891, par les architectes Maurice Perrault et Alfred Mesnard), et l'autre moitié sera occupée par l'église Saint-Gabriel bientôt en construction (1891-1895, par les mêmes architectes). D'autres édifices publics et institutions parsèment le territoire : couvent, presbytère de l'église St. Gabriel, école (sur la rue du Centre), hôtel de ville et caserne de pompiers sur la rue Island, à proximité de la rue du Centre.

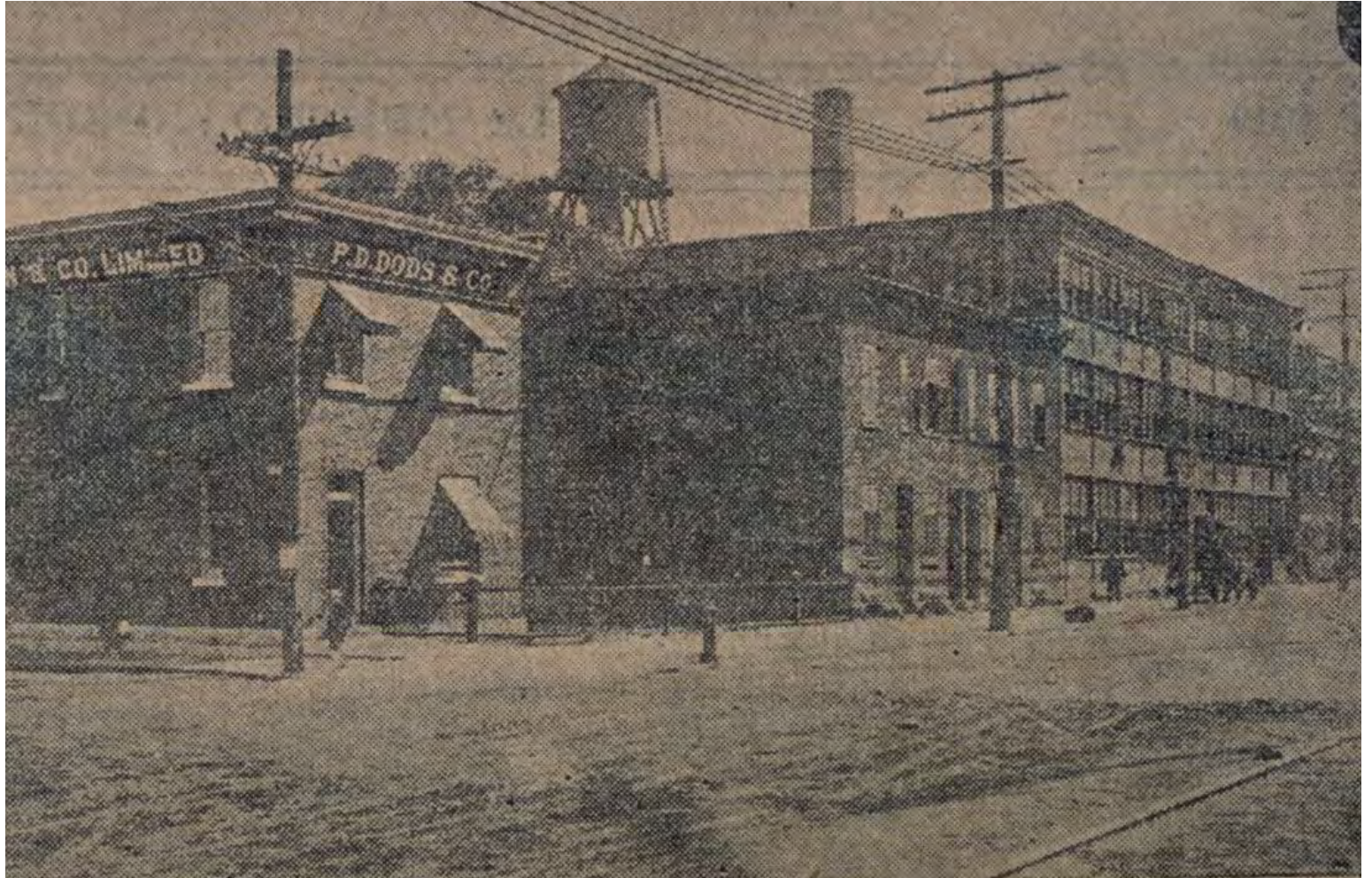
Le plan oblique, bien qu'approximatif sous certains aspects, donne une bonne idée du secteur de la corderie (fig. 51), de l'importance de la zone industrielle de part et d'autre du canal en termes de gabarit des bâtiments et de la pollution produite par ces usines. Le quartier Saint-Gabriel est en encore en construction alors que d'autres quartiers environnants semblent plus densément peuplés.

Les annuaires Lovell de 1890-1891 quant à eux nous informent que les rues se densifient et attirent toujours une quantité importante d'ouvriers. Ces derniers côtoient des gens de métier comme des bouchers et des cordonniers qui offrent leurs produits et services à la population locale. On y recense aussi plusieurs employés du Grand Tronc. Pour ce qui est de la rue du Centre, une population plus diversifiée et sans doute mieux nantie s'y est installée. Les résidents pratiquent des professions (notaire, médecin, curé et vicaire, pasteur, religieuse) et des métiers (policier, boulanger, forgeron, tailleur, croque-mort) dont certains sont associés à des commerces.

Le nord de la rue Saint-Patrick est toujours une zone industrielle en pleine activité alors qu'au sud elle maintient sa vocation résidentielle où plusieurs employés des usines environnantes habitent toujours. Toutefois, en face de la corderie, à proximité de la rue Island, s'installe dans les années 1890 la *P.D. Dods & Co. Ltd.* (fig. 53). En 1895, cette compagnie s'annonce comme importateur de matériel d'artistes et propriétaire de la *Island City White Lead, color and varnish works*. L'arrivée de cette industrie constitue le premier pas d'une transformation qui va s'échelonner sur plus de 60 ans et qui mènera à la disparition presque complète des maisons ouvrières sur cette rue, entre les rues Island et Charlevoix. Par ailleurs, deux épicerie situées de part et d'autre de la rue Laprairie desservent la population environnante.

### < Fig. 52

On distingue sur ce plan les bâtiments en bois (jaune) de ceux en brique (jaune). À ce moment, la *Consumers* occupe un grand terrain densément construit. | Pinsoneault. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, 1907, BAnQ, planche 28.



**Fig. 53 (gauche)**

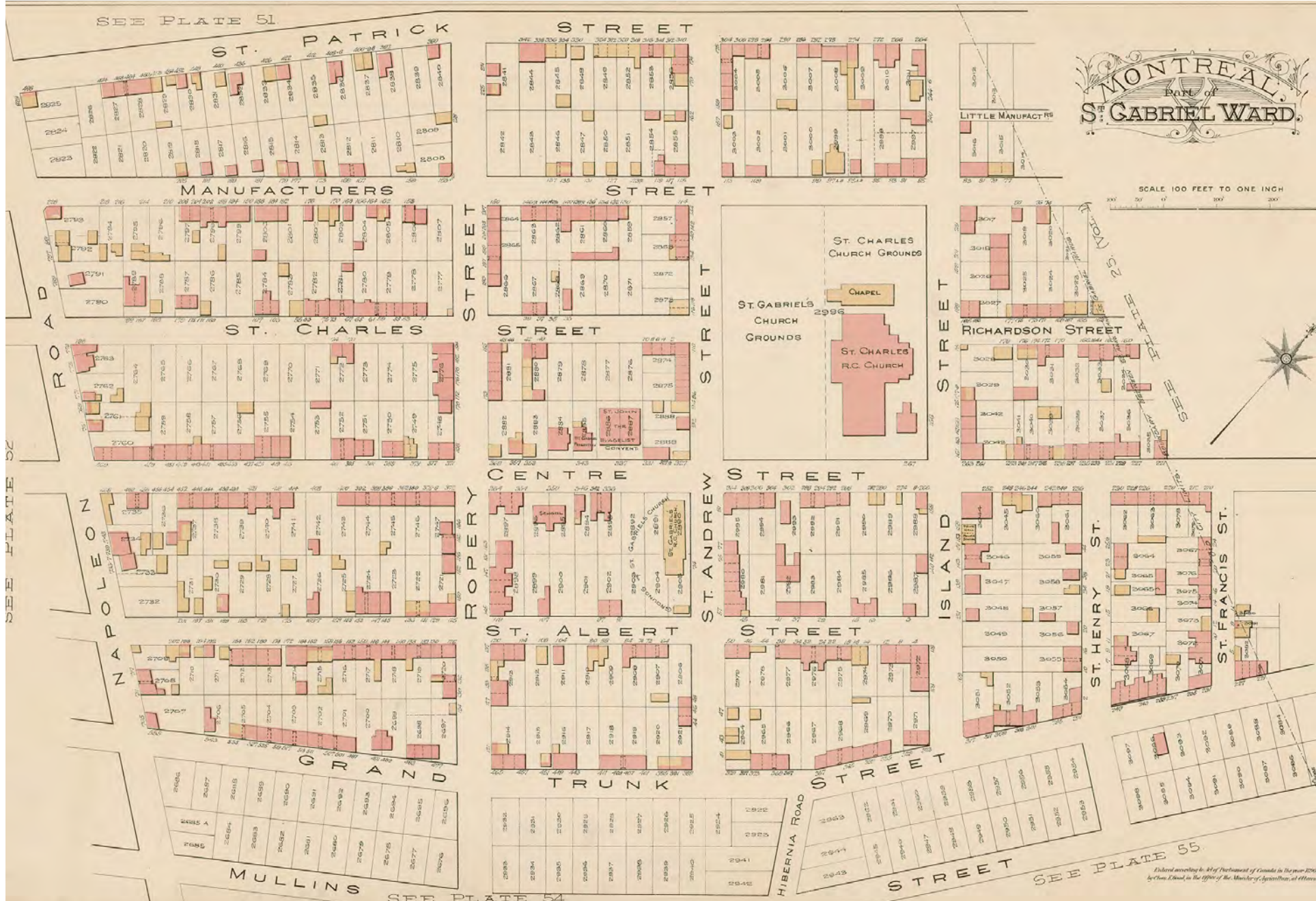
Le complexe de la *P.D. Dods & Co. Ltd.* compte en 1910 plusieurs bâtiments qui subsistent toujours. Un château d'eau domine l'ensemble. On remarque au premier plan en bas à gauche les rails de chemin de fer qui longent la rue Saint-Patrick. | *La Patrie*, 30 septembre 1910.

**Fig. 54 (droite)**

| Goad. Atlas of the city of Montreal, Volume 2, November 1890, Bibliothèque et Archives Canada.







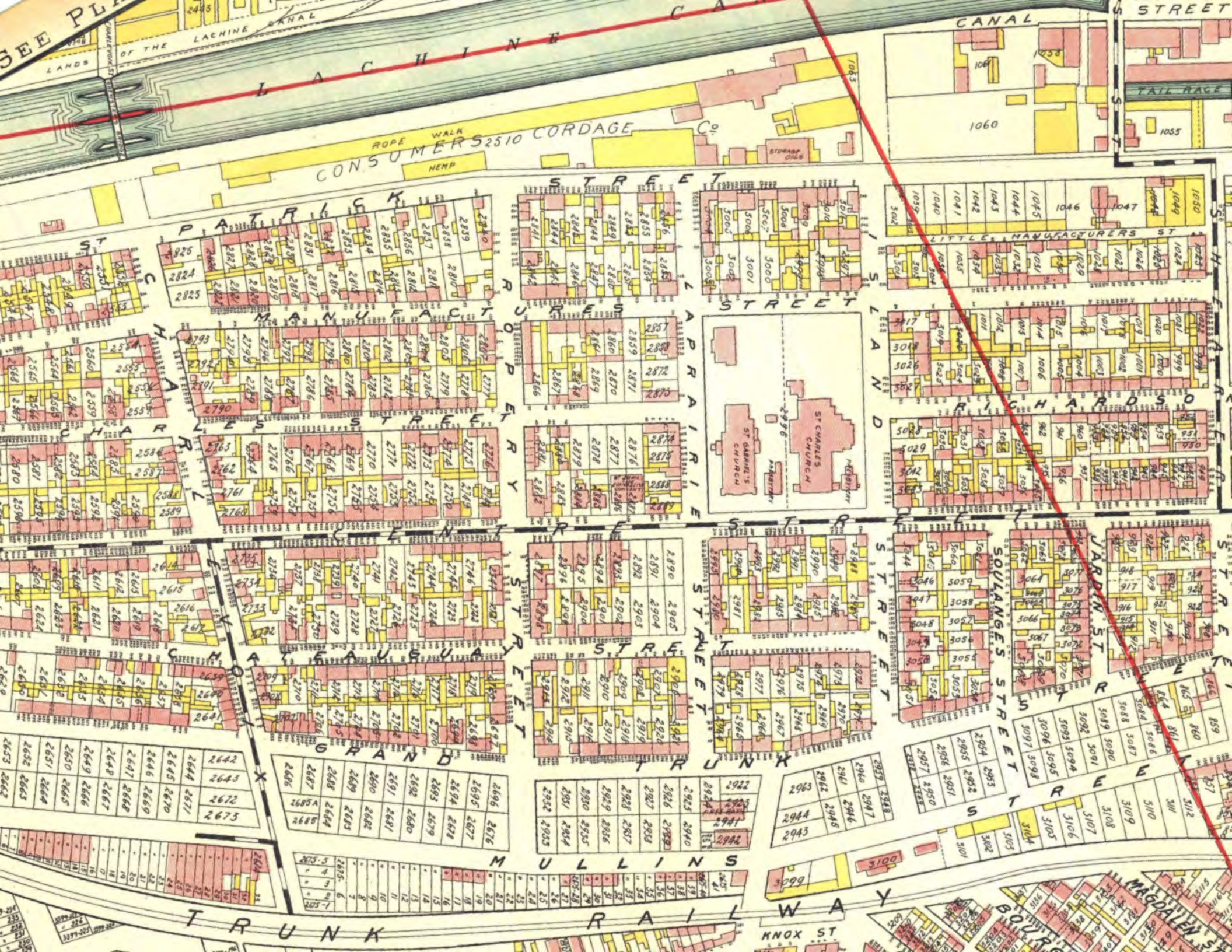
**MONTREAL**  
BOURNE  
**ST. GABRIEL WARD**

SCALE 100 FEET TO ONE INCH



SEE PLATE 51

SEE PLATE 55



CONSUMERS CORDAGE CO

STREET

LITTLE MANUFACTURERS ST

STREET

RICHARDS ST

STREET

JARVIN STREET

SULLANGES STREET

STREET

STREET

TRUNK

RAILWAY

KNOX ST

MAGDALEN ST

BOURNE ST

PATRICK ST

MANUFACTURERS ST

HARRIS ST

CENTRAL ST

SAUNDERS ST

GRAND ST

ADRAIRIE ST

ST CHARLES CHURCH

STANLEY ST

STANLEY ST

STANLEY ST

ST CHARLES CHURCH

STANLEY ST

STANLEY ST

STANLEY ST

STANLEY ST

1060

1062 1063 1064 1065 1066 1067 1068 1069 1070 1071 1072 1073 1074 1075 1076 1077 1078 1079 1080

1082 1083 1084 1085 1086 1087 1088 1089 1090 1091 1092 1093 1094 1095 1096 1097 1098 1099 1100

1102 1103 1104 1105 1106 1107 1108 1109 1110 1111 1112 1113 1114 1115 1116 1117 1118 1119 1120

1122 1123 1124 1125 1126 1127 1128 1129 1130 1131 1132 1133 1134 1135 1136 1137 1138 1139 1140

1142 1143 1144 1145 1146 1147 1148 1149 1150 1151 1152 1153 1154 1155 1156 1157 1158 1159 1160

1162 1163 1164 1165 1166 1167 1168 1169 1170 1171 1172 1173 1174 1175 1176 1177 1178 1179 1180

2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836 2837 2838 2839 2840 2841 2842 2843 2844 2845 2846 2847 2848 2849 2850 2851 2852 2853 2854 2855 2856 2857 2858 2859 2860 2861 2862 2863 2864 2865 2866 2867 2868 2869 2870 2871 2872 2873 2874 2875 2876 2877 2878 2879 2880 2881 2882 2883 2884 2885 2886 2887 2888 2889 2890 2891 2892 2893 2894 2895 2896 2897 2898 2899 2900 2901 2902 2903 2904 2905 2906 2907 2908 2909 2910 2911 2912 2913 2914 2915 2916 2917 2918 2919 2920 2921 2922 2923 2924 2925 2926 2927 2928 2929 2930 2931 2932 2933 2934 2935 2936 2937 2938 2939 2940 2941 2942 2943 2944 2945 2946 2947 2948 2949 2950 2951 2952 2953 2954 2955 2956 2957 2958 2959 2960 2961 2962 2963 2964 2965 2966 2967 2968 2969 2970 2971 2972 2973 2974 2975 2976 2977 2978 2979 2980 2981 2982 2983 2984 2985 2986 2987 2988 2989 2990 2991 2992 2993 2994 2995 2996 2997 2998 2999 3000 3001 3002 3003 3004 3005 3006 3007 3008 3009 3010 3011 3012 3013 3014 3015 3016 3017 3018 3019 3020 3021 3022 3023 3024 3025 3026 3027 3028 3029 3030 3031 3032 3033 3034 3035 3036 3037 3038 3039 3040 3041 3042 3043 3044 3045 3046 3047 3048 3049 3050 3051 3052 3053 3054 3055 3056 3057 3058 3059 3060 3061 3062 3063 3064 3065 3066 3067 3068 3069 3070 3071 3072 3073 3074 3075 3076 3077 3078 3079 3080 3081 3082 3083 3084 3085 3086 3087 3088 3089 3090 3091 3092 3093 3094 3095 3096 3097 3098 3099 3100 3101 3102 3103 3104 3105 3106 3107 3108 3109 3110 3111 3112 3113 3114 3115 3116 3117 3118 3119 3120 3121 3122 3123 3124 3125 3126 3127 3128 3129 3130 3131 3132 3133 3134 3135 3136 3137 3138 3139 3140 3141 3142 3143 3144 3145 3146 3147 3148 3149 3150 3151 3152 3153 3154 3155 3156 3157 3158 3159 3160 3161 3162 3163 3164 3165 3166 3167 3168 3169 3170 3171 3172 3173 3174 3175 3176 3177 3178 3179 3180 3181 3182 3183 3184 3185 3186 3187 3188 3189 3190 3191 3192 3193 3194 3195 3196 3197 3198 3199 3200



< **Fig. 55 (p. gauche)**

| Pinsoneault. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, 1907, BAnQ, planche 28.

**Fig. 56 (gauche)**

Maison d'arrière-cour | 2016.

**Fig. 57 (droite)**

Maison unifamiliale | 2016.





^  
**Fig. 58 (gauche)**

Maison en rangée | 2016.

**Fig. 59 (droite)**

Maison unifamiliale d'un étage | 2016.





< **Fig. 60**

Maison unifamiliale | 2016.

### LES CHANGEMENTS DU SECTEUR ET DU SITE : 1912-1927



Fig. 61.a et 61.b

L'usine *Canadian Bag* construite en 1913-1914 un peu à l'ouest de la *Consumers Cordage* | 2016

#### LE SITE

Peu après la construction du nouveau bâtiment servant à l'origine à la production de ficelle et de corde (*cordage and twine machinery*), un incendie majeur détruit en 1912 plusieurs grands bâtiments de bois dont les bâtiments du *ropewalk* et ceux de la *Canadian Bag* construits sur le lot 2510-1. Cet incendie aurait entraîné des pertes de 300 000 \$.

C'est à la suite de cet événement et de ses répercussions qu'en 1913, la *Consumers Cordage* et la *Canadian Bag* échangent des terrains. La *Canadian Bag* se déplace à l'ouest du lot 2510 appuyé sur le terrain de la *Moisie Iron Co.*, alors que la *Consumers Cordage* récupère le terrain de la *Canadian Bag*. La *Canadian Bag* se construit rapidement une usine (1913-1914) (fig 61.a et 61.b) sur son nouveau site. Le bâtiment de la *Canadian Bag*, toujours présent sur le site, est très similaire à celui construit en 1910 par la *Consumers Cordage* et qui brûle en 1995. Ils sont tous deux typiques de l'architecture industrielle du début du 20<sup>e</sup> siècle qui se caractérise par l'expression de la structure par le rythme des pilastres de brique, une large fenestration, tout en conservant quelques éléments d'ornementation (corniches de brique, détails de la tour)<sup>[1]</sup>.

Les grands bâtiments incendiés du site ne sont pas reconstruits. Il est toutefois important de préciser que nous ne savons pas comment la *Consumers*, malgré la non reconstruction du *ropewalk*, a pu continuer à produire de la corde sans

cet équipement. On présume qu'à cette période, des changements au niveau des techniques de fabrication font en sorte que la corde peut maintenant être produite sans la nécessité du *ropewalk*. Nous n'avons cependant aucune information à cet effet.

Il y a dès lors un vaste terrain situé entre les installations de la *Consumers Cordage*, concentrées entre les rues Island et Laprairie, et l'usine de la *Canadian Bag*. En pleine guerre mondiale, le 31 août 1917, ce terrain, laissé vacant depuis l'incendie de 1912, est loué à la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique (CPR). Auparavant, en 1913, le CPR avait signé une entente avec la *Consumers* qui a donné à cette dernière un droit de passage « *over a railroad siding* », une voie d'évitement construite sur son terrain.

Dans ce bail, le CPR s'engage auprès de la *Consumers* à louer ce terrain jusqu'à la déclaration de paix qui mettra fin à la guerre alors en cours. Il pourra toutefois continuer la location après cette date. Au moment de la signature du bail, la *Consumers Cordage* construit un bâtiment de brique à la limite est du lot offert en location.

La *Consumers Cordage* devra attendre le 5 novembre 1920 pour vendre ce terrain au CPR. Cette location et cette vente permettent de mieux comprendre la présence de rails sur le site à l'étude, comme le montre le plan de 1913, suivant l'enfouissement du canal de fuite au début des années 1910. À cette date, une voie ferrée dessert tout le site en ceinturant les bâtiments du complexe de la *Consumers Cordage*. Le terrain est vendu le 21 décembre 1989 à la Société de développement industriel de Montréal avec plusieurs autres terrains du secteur.

[1] Communauté urbaine de Montréal, Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal : architecture industrielle, p. 94.

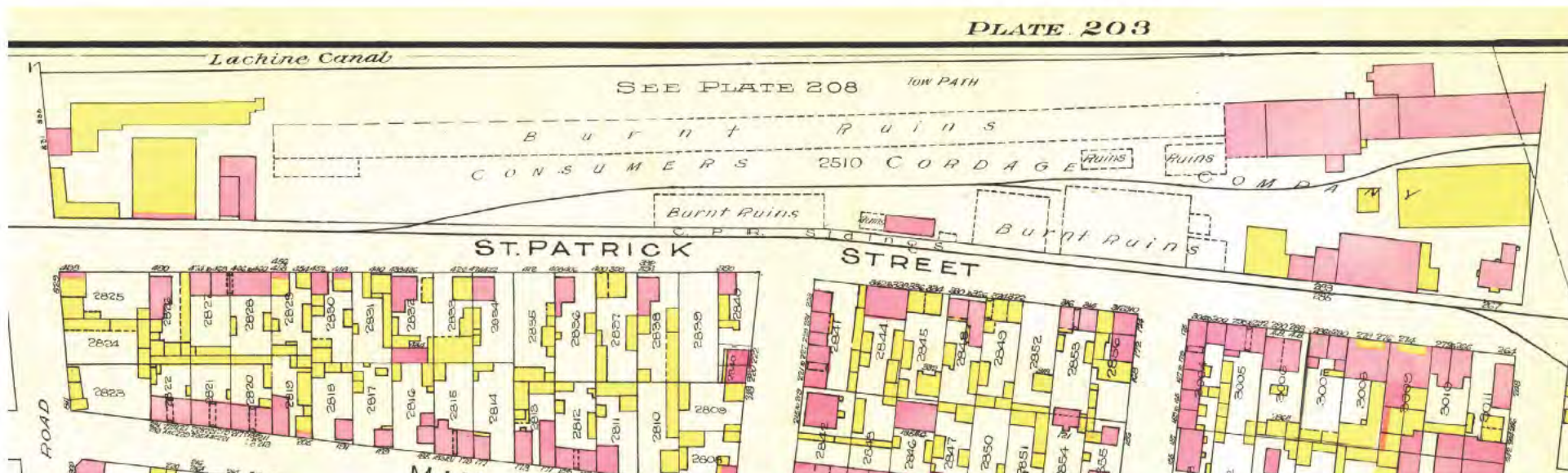


Fig. 62 (haut)

La Consumers Cordage va néanmoins poursuivre ses opérations en les concentrant dans les bâtiments encore présents à l'est de l'ancien ropewalk. La Consumers construit en 1917 un entrepôt de brique d'une valeur de 40 000 \$<sup>[2]</sup> où l'on retrouvera de la machinerie. Ce bâtiment est implanté en suivant la courbe de la voie de desserte nouvellement installée sur le terrain. Le bâtiment actuel, situé au 2175 Saint-Patrick et construit vers 1969, reprendra d'ailleurs la forme courbée du bâtiment construit en 1917.

Entre 1915 et 1926, la Consumers va aussi construire un autre bâtiment en brique. Implanté entre le canal de Lachine et le bâtiment construit en 1917, et tout juste à l'est de la chaufferie, ce bâtiment est celui où est produit ou entreposé le goudron utilisé pour enrober la corde. Il est identifié sur le plan comme étant le *New Tar House*.

Le plan de 1926 illustre les divers édifices en brique formant alors la manufacture de corde. On retrouve des garages, des bureaux, un entrepôt et la maison du surintendant le long de la rue Saint-Patrick, un réservoir et un entrepôt ainsi que l'usine (avec une salle des machines, un atelier, divers lieux de fabrication et d'autres départements) au fond du terrain, le long du canal de Lachine. On remarque aussi sur les plans l'imposant château d'eau construit au début du 20<sup>e</sup> siècle. Élément très visible, il caractérise souvent, avec les cheminées, les sites industriels (fig. 69).



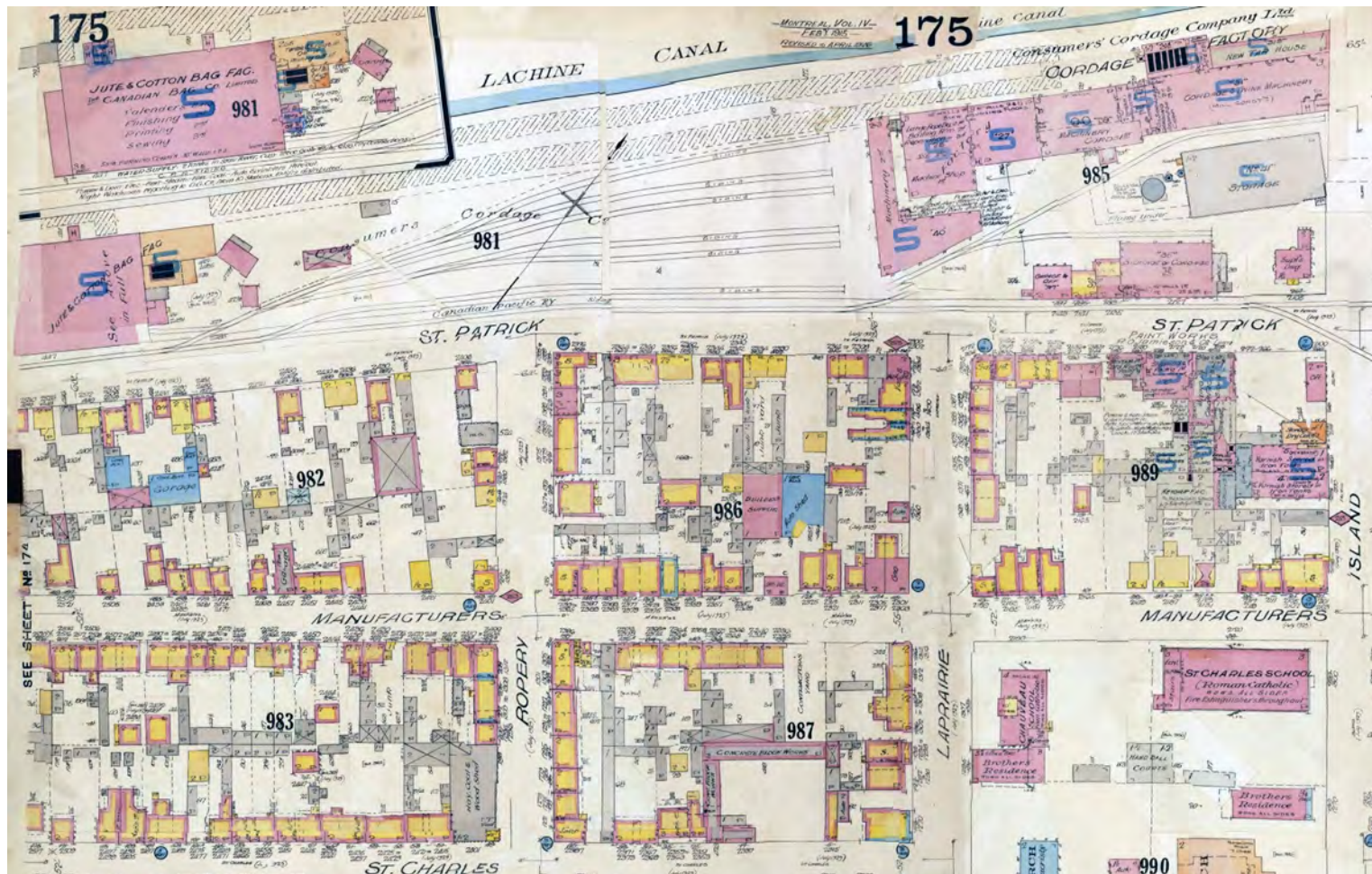
Fig. 63 (bas)

On peut observer sur cette carte l'ampleur des conséquences de l'incendie de 1912 alors que le ropewalk a brûlé entièrement. On note aussi la présence de la gare de triage du CPR à droite, au sud de la rue Saint-Patrick. | Charles Goad, Insurance plan of city of Montreal, 1913, BANQ, Planche 203, en ligne.1907.

On remarque sur cette photographie aérienne prise en 1925-1935 que la *Canadian Bag* est bien implantée dans la partie ouest du terrain original de John A. Converse. On remarque aussi au centre la cour de triage du CPR et à l'est les bâtiments de la Consumers Cordage. | Archives Ville de Montréal, AVM97-3\_01-036.

[2] Archemi, Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine.

## - PARTIE 3 - L'ÉVOLUTION DU SITE ET DU SECTEUR 1853-1990 -



◀ Fig. 64

On remarque sur ce plan de 1926 l'emprise du canal de fuite maintenant enfoui. On remarque aussi l'implantation du bâtiment construit en 1917 qui épousa la voie de desserte. | Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of city of Montreal, BANQ. 1926. Planches 175 et 176.





**Fig. 65**

Il est frappant de noter sur cette photo de 1926 la présence importante de marchandises (matières premières, produits finis) longeant le canal. Celles-ci semblent être positionnées stratégiquement par rapport au canal et à la gare de triage du CPR. On note aussi la présence centrale du château d'eau dans le complexe de la Consumers. Fairchild Aerial Survey Co. Ltd. Parcs Canada, 1926, E158/05-11/ic-006206.

### L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDENTIELLE

Tout juste avant la Première Guerre mondiale, le plan Goad de 1913 dresse un portrait d'un secteur urbain dense. Presque tous les lots sont occupés. Un nombre important de maisons sont maintenant mitoyennes et la proportion des maisons en maçonnerie, généralement de la brique, augmente. Des portes cochères donnent toujours accès à la cour arrière, où se trouvent parfois des maisons d'arrière-cour ou plus généralement des dépendances en bois, construites sur la ligne de lot située au centre de l'îlot.

Aux églises et presbytères formant déjà un imposant noyau paroissial, se sont ajoutées deux écoles accompagnées chacune d'une résidence pour les frères enseignants. Le noyau paroissial se consolide donc. Le site de l'ancienne église St.Gabriel (angle sud-ouest des rues du Centre et Laprairie) est maintenant occupé par un couvent des sœurs de Sainte-Croix. Ces dernières dirigent deux écoles à proximité sur la rue du Centre. L'une d'entre elles est située en face du couvent et l'autre un peu à l'ouest.

Sans doute afin de remédier à l'absence de parc, la Ville réserve à cet usage une partie de la large bande située entre les rues Grand Trunk et Mullins. En 1913, la *Northern Electric Co. Ltd* (le Nordelec) construit sur le site du bassin de la raffinerie *Redpath* un immense complexe industriel en perspective de la rue Manufacturers (rue Augustin-Cantin) vers l'est (fig. 67). À l'ouest de cet édifice, le secteur est toujours fortement résidentiel comme l'indiquent les annuaires *Lovell* de 1912-1913. La rue du Centre est maintenant la rue principale du quartier sur laquelle sont érigés églises, écoles et couvents et où quelques médecins s'installent<sup>[3]</sup> à proximité de l'église. Le nord de la rue Saint-Patrick reste très lourdement industriel alors qu'au sud de cette voie la vocation demeure résidentielle, et ce malgré le fait qu'entre les rues Island et Charlevoix une nouvelle compagnie, la *Royal Polish Co.*, s'ajoute au complexe industriel construit par *P.D. Dods Co. Ltd.*, en face de la *Consumers Cordage Co. Ltd.*

À la fin des années 1920, le territoire est marqué par une frange industrielle le long du canal de Lachine et à l'est de la rue Island. D'ailleurs, les deux photos obliques qui suivent (fig. 68.a et 68.b) montrent des vues saisissantes du développement du secteur en 1927. Les industries occupent d'immenses lots et les bâtiments sont souvent très imposants. Outre les industries qui encadrent le territoire, le cœur du quartier se caractérise par la verticalité des deux églises catholiques monumentales dressées côte à côte. Quelques écoles se distinguent également par leur volumétrie, mais dans l'ensemble le quartier est occupé majoritairement par des maisons mitoyennes au grain tissé serré.

[3] Les annuaires *Lovell* n'indiquent plus les métiers et professions des résidents à cette date, sauf pour quelques professions dont celle de médecin.

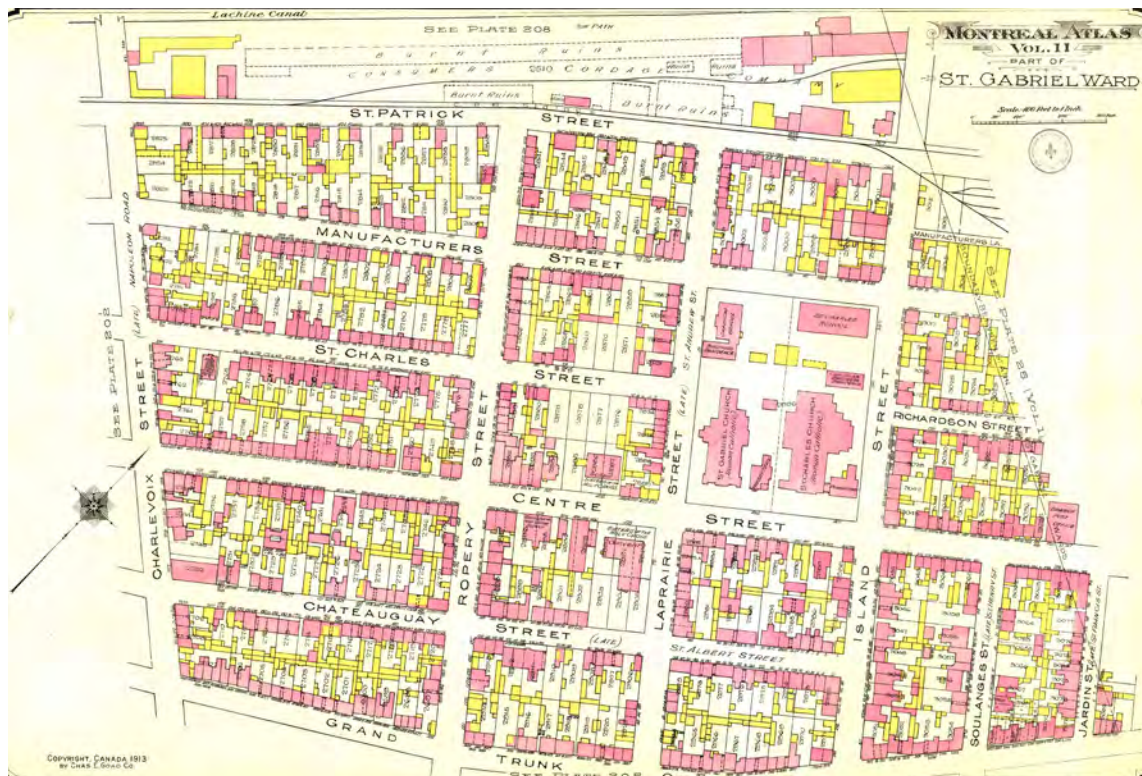


Fig. 66

| Charles E.Goad. Atlas of the City of Montreal and vicinity. Volume 3. 1913. BANQ, en ligne.

La rue Saint-Patrick est particulièrement visible sur cette photo datant de 1927 (fig. 68.a et 68.b). Elle montre un front bâti résidentiel d'un, de deux ou de trois étages à toit plat, à pignon ou à fausse mansarde où les maisons unifamiliales, duplex ou autres plex se côtoient. Devant la corderie, un bâtiment de trois étages avec de larges fenêtres appartient à l'architecture industrielle, c'est la propriété de la compagnie *Dods*.

Les rues, dont les largeurs varient entre 50 et 60 pieds, sont peu bordées d'arbres. La canopée semble plus présente à l'intérieur de certains îlots puisque les maisons sont généralement construites sans marge de recul.

Les annuaires Lovell de 1927-1928 donnent essentiellement le même type d'information que la période précédente. Par ailleurs, une communauté ukrainienne semble assez forte pour ouvrir la *Taras Shewasenko Ukrainian Reading Society* sur la rue du Centre. Par ailleurs, sur la rue du Centre, différents commerces commencent à s'installer tels un marché d'alimentation, un salon de cirage de chaussures et une succursale de banque, jouxtant la présence croissante de médecins et de dentistes.



^  
**Fig. 67**

L'édifice de la Northern Electric Co. Ltd. en perspective de l'ancienne rue Manufacturers, maintenant Augustin-Cantin | 2016.





<

**Fig. 68.a et 68.b**

| Vers 1927, Ministère des Terres et Forêts, Fonds de la Compagnie aérienne Franco-Canadienne, BAnQ, Cote, E21, S110, SS1, SSS1.

### LE DÉCLIN : 1927-1961

Durant cette période, l'économie mondiale est affectée par une crise majeure et les pays de tous les continents sont touchés par la Seconde Guerre mondiale. Les activités industrielles autour du canal de Lachine déclinent peu à peu. Les possibilités de transport qu'offre le canal sont concurrencées par d'autres moyens de transport plus efficaces et par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent qui signe finalement l'arrêt de mort du canal et des activités industrielles qui y sont associées.

#### LE SITE

Entre 1926 et 1942, la *Consumers Cordage Co.* démolit un certain nombre de bâtiments dont celui situé en plein coeur du complexe, la *tar house*, et l'atelier mécanique (*cordage twine machinery*). L'entreprise semble donc connaître des transformations majeures durant cette période. Malgré tout, l'usine continue sa production et plusieurs bâtiments conservent leur usage. La *Consumers* compte alors parmi les rares entreprises dont l'usage (production de corde et cordage) n'a pas changé depuis sa fondation en 1853. La vente de 1949 met fin à cette longue tradition industrielle du site.

En 1939, la *Consumers Cordage* loue à *Service Station Equipment Company Limited* un bâtiment de brique donnant sur la rue Saint-Patrick et une partie du second étage du bâtiment voisin à l'adresse du 2143 rue Saint-Patrick pour y installer ses bureaux. Le locataire pourra y entreposer ou fabriquer les produits pour les besoins de cette compagnie. Les employés devront entrer par la rue Saint-Patrick. Le locataire aura le droit d'utiliser la voie d'évitement ferroviaire située sur le terrain. De plus, il pourra s'annoncer sur l'édifice à bureau de la rue Saint-Patrick ainsi que sur la manufacture.

Cette location laisse supposer que les activités sur le site fonctionnent au ralenti, d'autant que l'on est en pleine crise, à l'aube de la Seconde Guerre mondiale. C'est après la guerre, en 1948 et 1949, que la *Consumers Cordage* se départit de cette propriété. En décembre 1948, la *F. N. Soden & Company Limited* achète une parcelle située à l'angle des rues Saint-Patrick et Island. La *Sheedo Construction Co. Ltd* rachète la parcelle restante de la propriété l'année suivante avec les bâtiments qui s'y trouvent, dont un de brique de trois étages situé au 1440 rue Island et une salle des machines d'un étage à l'arrière le long du canal.

C'est après ces achats que le site subit des transformations majeures qui changent considérablement son apparence. Entre 1949 et 1962, disparaissent deux bâtiments. Le premier à disparaître est la maison du directeur général marquant la partie sud-est du site. Il s'agit d'une des constructions les plus intéressantes et anciennes du site. On démolit ensuite le bâtiment de trois étages qui regroupe notamment un atelier d'usinage (*machine shop*) et le département des grosses cordes (*large ropes*), datant probablement d'avant 1890.

Jusqu'à ce moment, la partie est du site initial avait conservé son caractère industriel et maintenu globalement son organisation d'origine. À la suite de la démolition de ce bâtiment, on en construit un autre sur cet emplacement entre 1949 et 1953. Ce bâtiment est toujours présent sur le site et correspond au 2155 rue Saint-Patrick. Il présente certaines composantes structurales plus atypiques que ce que laisse présager sa facture architecturale extérieure actuelle. En effet, la visite du bâtiment a permis d'observer des éléments au niveau des fondations qui semblent antérieurs à 1950.



◀ Fig. 69

Vue vers la cour à bois de la *James Shearer Co. Limited*, en 1942, voisine de la *Consumers Cordage Co.* On remarque très bien cette usine tout juste à l'ouest de la rue Island. Le château d'eau, tout juste derrière l'entrepôt de bois, et la cheminée s'imposent comme des points de repère visuels importants du complexe industriel. | Bibliothèque et Archives Canada, 1942, ANC 119174.



02





< Fig. 70

Vue sur la *Consumers Cordage Co. Ltd* vers l'ouest avec en arrière-plan le pont Charlevoix. On note la sobriété et la fonctionnalité de l'architecture du bâtiment à l'avant-plan construit vers 1910 et sur lequel est inscrit *Cordage Manufacturers*. On remarque aussi le chemin de halage adjacent au canal. | Bibliothèque et Archives Canada, 1942, ANC PA 119176.



^ Fig. 71 (gauche)

Photographie oblique du canal de Lachine montrant en avant-plan la petite gare de triage du CPR aménagée dans les années 1920. On remarque aussi, de par l'état du toit du bâtiment en bas à droite, que l'usine de la *Consumers* semble passablement négligée, peu avant la fin définitive de ses activités vers 1960. | 1959. En ligne.

Fig. 72 (droite)

Photographie aérienne mettant en évidence la récente démolition du bâtiment central du complexe détruit entre 1926 et 1942. | Photothèque nationale de l'Air. 1948. 158/03-03/ic-006056.

Fig. 73 (bas)

Photographie aérienne montrant le site, 1949. | Archives Ville de Montréal, VM97-3\_7P6-22.



### L'ÉVOLUTION DE LA ZONE RÉSIDENTIELLE

Ce plan de la ville de Montréal datant de 1949 montre l'importance dans le paysage de la zone industrielle (en violet) en périphérie du secteur (fig. 74). Il témoigne également de l'importance de la présence du noyau paroissial et institutionnel (églises, presbytères et écoles) qui se situe au centre de l'activité sociale et urbaine (en vert). Par ailleurs, les photos aériennes montrent que l'îlot du noyau paroissial est le seul à offrir quelques alignements d'arbres sur son terrain. Comme mentionné précédemment, peu d'arbres de rue jettent de l'ombre sur la voie publique.

La rue du Centre devient de plus en plus une rue commerçante et de services : restaurant, épicerie, boucherie, pharmacie, billard, barbier, taverne, cordonnerie, cirage de chaussures et autres magasins y ont pignon sur rue. À cela s'ajoute une école qui s'agrandit. Nous sommes à l'ère du boom économique de l'après-guerre. Devant et à proximité de l'église, les médecins sont toujours présents. Le sud de la rue Saint-Patrick est en pleine mutation. Les résidents quittent les lieux et le paysage urbain et social change. Ils sont remplacés par des entreprises diverses: *United Ship Yard Ltd* (entrepôt), *Wesco Waterpaints Ltd*, *Buckler Scrap Metal Co.*, *Reliable Steel & Metals Co.*, *Independent Motor Transp. Co.*, *Rosen's Scrap Iron & Metal Co.* (entrepôt) accompagnées d'une taverne (Magnan). La rue Saint-Patrick semble se recycler. En 1960, la majorité des résidents ont quitté les lieux et les habitations restent vacantes jusqu'à leur remplacement par des manufactures de meubles, des garages, des entreprises spécialisées en équipements de remorquage, etc. Le tissu urbain s'effiloche.





◀ Fig. 74 (p. droite)

Ville de Montréal, 1949. | Ville de Montréal.

Fig. 75

Photographie aérienne, 1949. | Archives Ville de Montréal, VMg7-3\_7P6-22.

## APRÈS 1961

### LE SITE

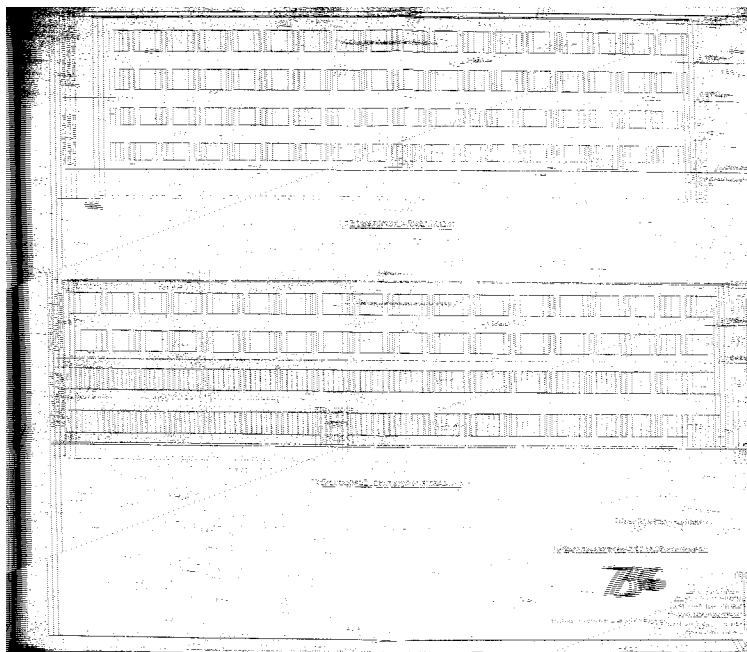
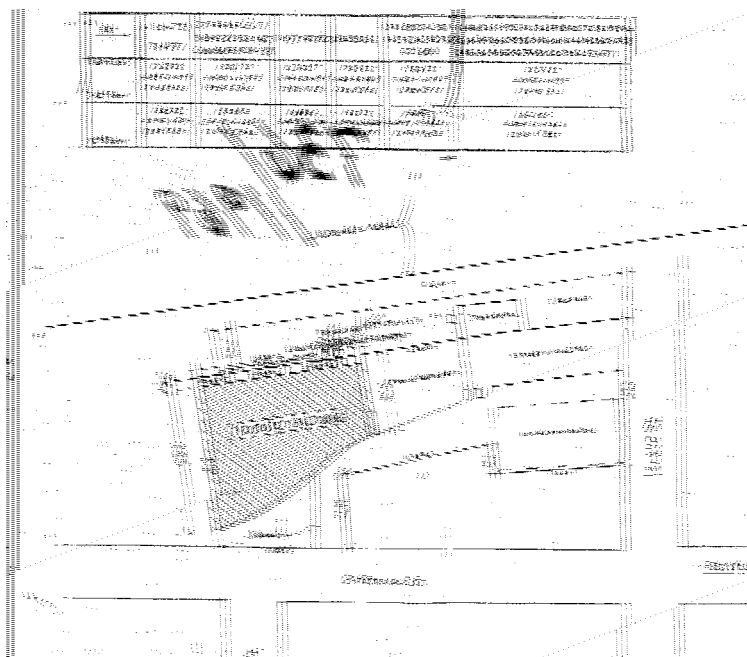
Vers 1960, quelques édifices du complexe ont déjà disparu (maison du gérant, ropewalk, bâtiments mécaniques centraux, etc.) et d'autres ont été reconstruits. Dans l'ensemble, le complexe reste relativement densément construit comme au premier quart du 20<sup>e</sup> siècle. Par la suite, plusieurs entreprises de moindre importance vont occuper le site outre la *Sheedo Construction Ltd.* Parmi celles-ci, on peut recenser : *Marshall Ventilated Mattress Co. Ltd* (entrepôt), *Dura Plastic Ltd* (fabrique de plastique), *Concrete Columns Clamps Ltd* (atelier mécanique), *PN Soden Co.* (produits chimiques), *Mills Steel Products Ltd.*, *Estrex of Canada Ltd.* (entrepôt de bois contre-plaqué), *Traitement Postal 2000* et *All Rail Distribution Inc.*

Puis, vers 1969, un nouvel édifice, correspondant au 2175 rue Saint-Patrick, est construit et sera occupé par la *Dominion Tools & Metal Product Ltd* (production d'outils). Conçu par l'architecte Paul Pelletier, il possède une structure en béton armé recouverte de brique, soit une structure conventionnelle pour son époque de construction.<sup>[1]</sup> L'édifice a trois étages et un toit plat et vient s'adosser sur le 2155 déjà construit depuis environ 20 ans. Il a une signature assez typique de son époque de construction. Nous avons peu d'information concernant les activités diverses qui prendront place par la suite sur le site à l'étude. Divers occupants vont se succéder dont *Formétal*, un atelier qui favorise l'insertion sociale. La partie est est désaffectée en 1989, alors que la partie ouest devient mixte (industrielle et espaces à bureaux).

Le bâtiment le plus à l'est sur le site, érigé vers 1910, est la proie des flammes vers 1995. Le bâtiment brûle au moment où les archéologues et les historiens de la firme *Archémi* réalisent leur étude sur le canal de Lachine pour le compte de Parcs Canada. Le bâtiment est par la suite démoli. La démolition a par ailleurs révélé les anciennes bouilloires associées à la chaufferie de la *Consumers Cordage* (fig. 82).

Le 2155 rue Saint-Patrick est vacant depuis plusieurs années, mais continue malgré tout à servir d'entrepôt pour des voitures d'occasion. Le 2175 est aussi vacant, à l'exception du troisième étage toujours occupé par les bureaux du Centre local d'emploi de Pointe-Saint-Charles.

[1] Permis de construction 1969\_0476\_0060, 1969, Service des permis et inspection, Arrondissement Le Sud-Ouest.



← Fig. 76 (haut)

Localisation du bâtiment proposé correspondant au 2175 rue Saint-Patrick actuel. | Permis de construction 1969\_0476\_0060, 1969, Service des permis et inspection, Arrondissement Le Sud-Ouest.

Fig. 77 (bas)

Élévation de façade du nouveau bâtiment. Architecte Paul Pelletier. | Permis de construction 1969\_0476\_0052, 1969, Service des permis et inspection, Arrondissement Le Sud-Ouest.

**Fig. 78 (gauche) >**

Photographie oblique montrant la complexe de l'ancienne *Consumers Cordage*. On note la présence du nouveau bâtiment construit vers 1969 à l'extrémité ouest du terrain. 1972. | Archives Ville de Montréal, VM94-B103-014.

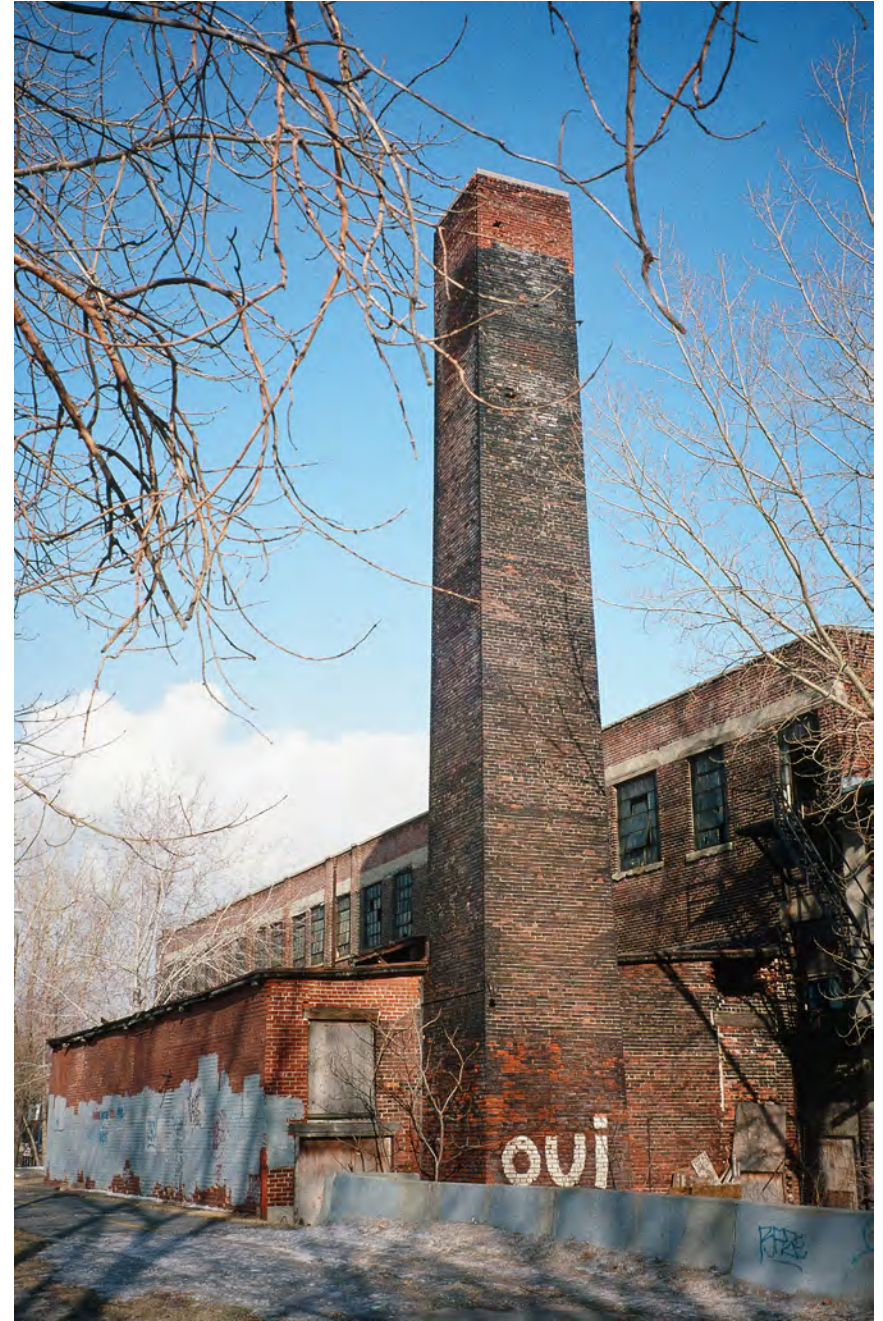
**Fig. 79 (droite)**

Photographie oblique montrant le site en 1991. On note que les bâtiments qui donnaient sur la rue Saint-Patrick sont dorénavant démolis. Ils ont fait place à un espace vacant. 1991. | Archives Ville de Montréal, VM94-B280-015.

**Fig. 80 (bas)**

Photomontage du côté sud du canal de Lachine. On remarque que le terrain de l'ancienne *Consumers Cordage* est encore majoritairement construit. Le château d'eau y est d'ailleurs encore bien présent. | Ville de Montréal, 1964.





< **Fig. 81 (haut)**

Le bâtiment construit vers 1910 à l'état d'abandon en 1995. | Dossier Canal de Lachine, Parcs Canada. 1995.

**Fig. 82 (bas)**

Vue de l'intérieur du bâtiment construit vers 1910. On remarque les grosses poutres de bois porteuses. | Dossier Canal de Lachine, Parcs Canada. 1995.

**Fig. 83 (droite)**

Vue de l'arrière du bâtiment construit vers 1910, peu avant sa démolition, avec en avant-plan, la chaufferie et sa cheminée. | Dossier Canal de Lachine, Parcs Canada. 1995.

## LE CANAL ET LE QUARTIER : UNE CONCLUSION

Plusieurs des industries implantées le long des berges du canal déclinent graduellement à partir des années 1960. Les entreprises désertent peu à peu les lieux. Il n'est qu'à penser aux ateliers ferroviaires du CN (autrefois le Grand Tronc) qui sont abandonnés, laissant un trou béant dans le quartier d'un point de vue social et économique. Les pertes d'emplois et le boom démographique de l'après-guerre, qui participent à l'effervescence résidentielle dans les banlieues, amènent les populations les plus mobiles de Pointe-Saint-Charles à quitter le quartier.

Pointe-Saint-Charles, comme les autres vieux quartiers centraux montréalais avec en leur cœur les églises, sont délaissés et deviennent de plus en plus des lieux de transit aux automobilistes faisant la navette entre le centre-ville et les banlieues. Les commerces locaux ferment en raison de la concurrence des centres commerciaux. La vétusté de nombreux logements entraîne la démolition de plusieurs habitations dont les maisons d'arrière-cour.

Malgré le déclin du canal et du quartier, la vie reprend. La population de Pointe-Saint-Charles, attaché à son quartier, s'organise. Elle innove en créant des organisations communautaires qui voient le jour pour répondre à diverses problématiques dont celle des logements sociaux qui ont mené, dans certains cas, à la création de coopératives d'habitation. Cette conscience de leur quartier amène aussi les citoyens à suivre de près les projets de développement qui se multiplient et qui attirent une population nouvelle. De plus, les rues du quartier ont été plantés d'arbres et le paysage des rues s'est vu transformé.

Sur le plan patrimonial, la reconversion de l'ancienne raffinerie de sucre *Redpath*, bâtiment phare de l'industrialisation du canal de Lachine, est devenue un projet d'envergure. Il en va de même du recyclage du Nordelec. De plus, depuis l'an 2000, l'aménagement des abords du canal et sa réouverture à la navigation de plaisance attirent une nouvelle clientèle qui découvre la ville autrement, ce qui amène de nouveaux défis pour tous les acteurs du quartier.

**Fig. 84** >

Un des murs intérieurs du 2155 rue  
Saint-Patrick, | 2016.





# BIBLIOGRAPHIE

## - BIBLIOGRAPHIE -

---

### SOURCES PRIMAIRES

Registre foncier du Québec (RFQ). Actes notariés.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ). Actes notariés.

Archives de la Ville de Montréal (AVM)

Service des permis et inspection - Arrondissement Le Sud-Ouest

### EN LIGNE

« An Ordinance to incorporate the Ecclesiastics of the Seminary of Saint- Sulpice of Montreal; to confirm their Title to the Fief and Seigniorie of the Island of Montreal, the Fief and Seigniorie of the Lake of the Two Mountains, and the Fief and Seigniorie of Saint-Sulpice in this Province; to provide for the gradual Extinction of Seigniorial Rights and Sues within the Seigniorial Limits of the said Fiefs and Seigniories; and for other Purposes » (8 juin 1840) Copy of Ordinances passed by the Governor and Special Council of Lower Canada, 1841.

Le site archéologique des anciennes forges de Moisie-Est (EbDm-4)

## LIVRES ET ÉTUDES

*A record of the manufacturing industries of Canada with descriptive sketches the leading manufactures and principal towns, etc. Manufacturers's Publishing Company, 1876, p. 58.*

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine*, 3 tomes, Montréal, 1995.

« Aveu et dénombrement de Messire Louis Normand, prêtre du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, au nom et comme fondé de procuration de Messire Charles-Maurice Le Pelletier, supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice, de Paris, pour la seigneurie de l'île de Montréal », Rapport de l'archiviste de la province de Québec pour 1941-1942, Québec, Rédempti parais, Imprimeur de Sa Majesté le Roi, 1942.

BONIN, R., « Le canal Lachine sous le régime français », *Le bulletin des recherches historiques*, Vol. 42, no 4, avril 1936, p. 265-299.

CAHILL, Barry., « STAIRS, JOHN FITZWILLIAM », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 13, Université Laval/University of Toronto, 2003- , consulté le 19 août 2016, [http://www.biographi.ca/fr/bio/stairs\\_john\\_fitzwiliam\\_13F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/stairs_john_fitzwiliam_13F.html).

CURETON, E. Allan, *The Lachine Canal*, Montréal, McGill University, 1957.

DESCHAMPS, C.E., *Liste des municipalités dans la province de Québec*, Lévis, Mercier & Cie, librairies et relieurs, 1886.

DESLANDRES, Dominique, John DICKINSON, Ollivier HUBERT, dir. *Les Sulpiciens de Montréal. Une histoire de pouvoir et de discrétion 1657-2007*, Montréal, Fides, 2007.

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

ETHNOSCOPIE. Étude de potentiel archéologique, 2155-2175, Saint-Patrick, Montréal, Habitat L'Atelier inc, 2016.

GELLY, Alain. *De l'eau et de la fumée, Forces motrices au canal de Lachine 1846-1940*, Parcs Canada, 2001.

GRENIER, Benoît. *Brève histoire du régime seigneurial*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 2012.

HAMELIN, Jean et Yves ROY. *Histoire économique du Québec 1851-1896*. Fides, 1971.

BOSWOTH, Newton. *Hochelaga depicta : The early history and present state of the City and Island of Montreal with numerous illustrative engravings*, Montreal, William Greig, 1839.

HOSKINS, R.F.H., *A Study of the Point St. Charles Shops of the Grand Trunk Railway in Montreal 1880-1917*, Montréal, Department of Geography, McGill University, 1986.

LAUZON, Gilles. *Pointe-Saint-Charles. L'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal, 1840-1930*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2014.

LEUNG, Felicity, MCCONNELL, David et Jean-Claude PARENT, *Les emplacements manufacturiers au Canada: L'identification et l'évaluation des importants complexes manufacturiers comportant plusieurs industries*, Parcs Canada, Ottawa, 1990.

MACLEOD, Roderick, *Salubrious Settings and Fortunate Families : the Making of Montreal's Golden Square Mile, 1840-1895*, Montréal, Department of History, McGill University, 1997.

*Montreal in 1856 A Stetch prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway*, John Lovell, Montreal, 1856.

PERRAULT, Claude (présenté par). *Montréal en 1781. « Déclaration du fief et seigneurie de L'isle de Montréal Au papier terrier du Domaine De Sa Majeste En La Province de Québec en Canada » faite le 3 février 1781 par Jean Brassier, p.s.s.* Montréal, Payette Radio Limitée, 1969.

*Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture industrielle*, Montréal, 1982.

*Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture religieuse*, Montréal, 1981.

ROBERT, Jean-Claude, *Atlas historique de Montréal. Montréal*, Montréal, Art Global/ Libre Expression, 1994.

SACL. *Inventaire archéologique de la rue Island et du terrain vacant situé immédiatement à l'est, Canal de Lachine, MTL01-08-11 et MTL01-08-12*, Ville de Montréal, Juillet 2002, 46 p.

TAYLOR, N.T., *The History of Canadian Business, 1867-1914*, Montreal & Kingston - London - Ithaca, McGill-Queen's University Press, 2006.

TRUDEL, Marcel, *Montréal, la formation d'une société 1642-1663*, Montréal, Fides, 1976.

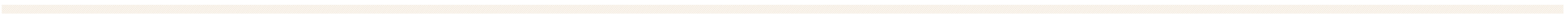
TULCHINSKY, Gerald J.J., *The Construction of the First Lachine Canal, 1815-1826*, Montréal, Department of History, McGill University, 1960.

YOUNG, Brian, *In its Corporate Capacity : The Seminary of Montreal as a Business Institution, 1816-1876*, Kingston et Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986.

# L'ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE ET VISUELLE

2155-2175, RUE SAINT-PATRICK





◀ **Fig. 1**

Vue de la minoterie *Robin Hood* (*Ardent Mills*) depuis l'intérieur du 2155-2175 rue Saint-Patrick. | 2016.

---

## TABLE DES MATIÈRES

L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	95
LE SECTEUR D'ÉTUDE	96
<b>L'ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE</b>	
L'ANALYSE DES COMPOSANTES DE LA FORME URBAINE	100
TRAME ET STRUCTURE URBAINES	100
<i>LES VOIES STRUCTURANTES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE</i>	100
<i>LES VOIES STRUCTURANTES À L'ÉCHELLE DE L'ARRONDISSEMENT</i>	101
<i>LES VOIES LOCALES</i>	102
LES INFRASTRUCTURES	103
<i>LE CANAL DE LACHINE</i>	103
LES ÎLOTS	105
LE BÂTI	108
<i>LES BÂTIMENTS INDUSTRIELS</i>	108
<i>LES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS ET MIXTES</i>	109
<i>LES BÂTIMENTS INSTITUTIONNELS</i>	110
<b>L'ANALYSE VISUELLE</b>	
TEXTURES	114
POINTS DE VUE	114
<b>CONCLUSION</b>	
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	

---

## L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche typomorphologique vise à examiner certaines composantes de la forme urbaine : la trame, la structure urbaine, les îlots, le parcellaire et le bâti. Ces éléments sont explorés de façon isolée pour constituer et décrire des unités morphologiques. Plus précisément, il s'agit de présenter les caractéristiques distinctives à chaque composante. Sur la base de ces connaissances, l'analyse typomorphologique permet de construire un portrait de la forme urbaine qui couvre, d'une part, les composantes urbaines singulières, et explique, d'autre part, comment certaines logiques relationnelles ont structuré le développement de ce territoire.

Dans ce cas-ci, l'analyse réalisée est concentrée à l'échelle du quartier. C'est-à-dire qu'elle propose un regard médian couvrant les différentes composantes introduites plus haut (trame, structure urbaine, îlots, parcellaire et bâti).

## LE SECTEUR D'ÉTUDE

Le secteur utilisé pour l'analyse typomorphologique a été déterminé à la suite de nos discussions avec la Ville de Montréal. Il correspond à un hybride entre l'unité de paysage Saint-Patrick Est, reconnu par l'arrondissement Le Sud-Ouest, et l'aire de pertinence historique, reconnue par Parcs Canada. Le contexte d'ensemble de cette recherche nous a également amené à mieux définir notre secteur d'étude en fonction de l'objectif global de celle-ci, c'est-à-dire comprendre l'ambiance et le paysage urbains dans lequel le futur projet immobilier s'insère. Ainsi, nous avons principalement considéré les relations visuelles, notamment avec le bâti environnant et le bâti industriel similaire positionné au nord du canal de Lachine. Nous avons aussi intégré le canal de Lachine à notre secteur en raison du lien historique qui l'unit au site à l'étude ainsi qu'en raison de son influence majeure sur le paysage urbain du secteur. De plus, notre secteur d'étude se prolonge jusqu'à la rue du Centre et ses abords. Malgré une morphologie urbaine étrangère à l'unité de paysage Saint-Patrick Est, ce secteur plus au sud correspond au cœur du quartier dans lequel s'insère le projet du 2155-2175 rue Saint-Patrick. Il s'agit en fait du milieu où se situent les services communautaires et institutionnels, les différents commerces et c'est là où se concentrent les résidents du quartier. En d'autres mots, les limites du secteur correspondent au milieu de vie qui accueillera les futurs résidents, à la suite au changement de vocation des abords du canal.

Ces limites correspondent à la rue Charlevoix (limite ouest du lot original du site d'étude) à l'ouest, la rue Condé à l'est, au front bâti à caractère industriel (correspondant aux anciens lots industriels) au nord du canal de Lachine, et aux environs de la rue Châteauguay au sud.

## PLAN DU QUARTIER





# PLAN DU SECTEUR D'ÉTUDE



**Fig. 3 >**

Vue des clochers de l'église Saint-Charles depuis la rue Châteauguay.  
| 2016.



# L'ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE

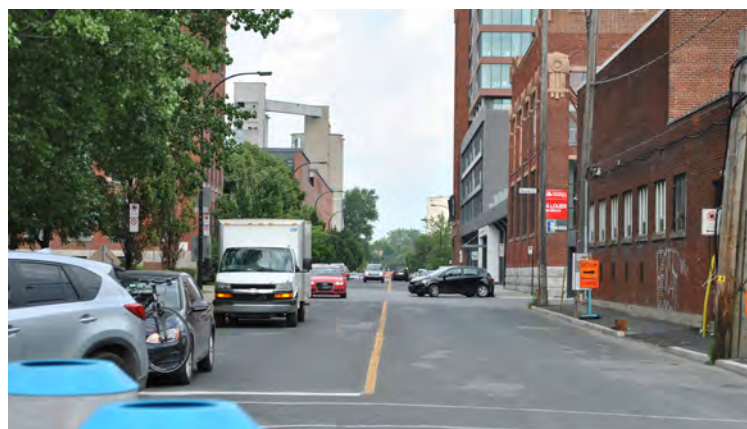
## L'ANALYSE DES COMPOSANTES DE LA FORME URBAINE

### TRAME ET STRUCTURE URBAINES

L'objectif de l'analyse de ces premières composantes est de comprendre, sur la base de l'analyse des voies, comment celles-ci structurent la forme urbaine. Pour ce faire, les voies sont hiérarchisées et qualifiées, ce qui permet d'unir ou de diviser des portions du territoire d'étude, sous l'angle de leur relation à la trame. Il est important de mentionner que le secteur d'analyse déroge légèrement de celui proposé et utilisé pour l'ensemble des autres composantes. La raison est l'inclusion de la rue Wellington et des infrastructures ferroviaires afin de dresser un portrait juste de la maille urbaine au sein de laquelle s'inscrit notre secteur d'étude.

#### Les voies structurantes à l'échelle de la ville

On retrouve dans cette catégorie la rue Saint-Patrick ainsi que la rue Wellington. Ces deux artères permettent d'accéder à d'autres arrondissements ainsi qu'à des équipements structurants à l'échelle métropolitaine. La rue Saint-Patrick longe le canal de Lachine jusqu'à l'arrondissement Lachine et donne accès à l'autoroute 15 (menant au pont Champlain) et aux routes régionales 112 (accès au pont Victoria) et 138 (accès au pont Honoré-Mercier). Dans le cas de la rue Wellington, son parcours relie le Vieux-Montréal à l'arrondissement de Verdun. Elle permet d'atteindre la route 112 et l'autoroute 15, en plus de traverser la voie ferrée, scindant le secteur de Pointe-Saint-Charles en deux. Les rues s'inscrivant dans cette logique ont comme principale vocation celle de transit. Elles consolident certains services et attraits qui y sont situés et sont utilisées pour quitter le secteur vers des infrastructures métropolitaines ou simplement pour le franchir et se diriger vers d'autres arrondissements de la ville. Ainsi, la relation immédiate entre ces voies et le tissu urbain avoisinant est pauvre. En effet, on remarque plusieurs entrées principales localisées sur les côtés des bâtiments et non en façade, une abondance de murs aveugles et de stationnements, ainsi que l'absence de trottoirs en façade sur plusieurs segments de rue.



← Fig. 4 (haut)

Vue sur la Redpath montrant une relation pauvre avec la rue Saint-Patrick. | 2016.

Fig. 5 (centre)

Trafic automobile sur la rue Saint-Patrick. | 2016.

Fig. 6 (bas)

Présence de clôtures montrant des espaces inaccessibles en bordure de la rue Saint-Patrick. | 2016.

### Les voies structurantes à l'échelle de l'arrondissement

Les rues Charlevoix et du Centre jouent un rôle structurant à l'échelle de l'arrondissement Le Sud-Ouest. La rue Charlevoix possède une vocation de transit à l'intérieur de l'arrondissement puisqu'elle permet de traverser de façon nord-ouest / sud-est le secteur de Pointe-Saint-Charles jusqu'à la rue Notre-Dame. De plus, elle est l'une des seules voies permettant de franchir la voie ferrée ainsi que le canal de Lachine. Elle permet aussi l'accès à la station de métro Charlevoix. La seconde, la rue du Centre, a plutôt une vocation de rue principale de quartier, notamment pour le secteur à l'étude. On y retrouve plusieurs services communautaires, commerciaux et institutionnels. Son caractère de rue principale est renforcé par sa situation géographique au cœur du secteur et par sa relation avec le tissu urbain la bordant : l'espace public et l'espace privé sont bien définis, les bâtiments encadrent la rue et leurs entrées donnent directement sur cette dernière. Bien qu'elles soient de vocations différentes, les rues Charlevoix et du Centre sont des rues structurantes pour le secteur d'étude et plus globalement pour l'ensemble du secteur de Pointe-Saint-Charles. Elles ont comme effet d'unir les secteurs urbains qu'elles traversent en jouant un rôle de premier plan, d'une part, pour la mobilité quotidienne et, d'autre part, comme rue principale à l'échelle du quartier.



< **Fig. 7 (haut)**

Rue du Centre. | 2016.

**Fig. 8 (centre)**

Rue Charlevoix, vue sur la station de métro Charlevoix. | 2016.

**Fig. 9 (bas)**

Rue Charlevoix, vue vers le pont Charlevoix. | 2016.

**Fig. 10 (gauche)**

Rue du Centre, vue sur l'espace public aménagé pour la promenade. | 2016.

### Les voies locales

Représentant l'ensemble des autres voies de notre secteur, les voies locales incarnent le tissu banal. C'est-à-dire qu'elles se raccrochent aux voies structurantes, identifiées précédemment, pour former l'intérieur de la trame urbaine du secteur d'étude. Ces rues, planifiées de même largeur, soit d'environ 14 m, possèdent des allées d'arbres matures. Cette canopée encadre les rues et domine le paysage urbain. Pratiquement toutes les voies est/ouest de notre secteur sont à sens unique, confirmant l'importance de la rue Saint-Patrick comme artère de transit.



**Fig. 11 (haut)**

Exemple de rue locale nord/sud, rue Laprairie. | 2016.

**Fig. 12 (bas)**

Exemple de rue locale est/ouest, rue Augustin Cantin. | 2016.

## LES INFRASTRUCTURES

Il est essentiel de souligner que la structure urbaine est grandement conditionnée par les infrastructures d'envergure métropolitaine présentes sur ce territoire. En ce sens, le canal de Lachine et la voie ferrée du Canadien National viennent encadrer le secteur au nord et au sud. Ces infrastructures influencent et restreignent le déploiement du tissu urbain. Considérant l'importance du canal, nous jugeons pertinent de lui dédier une partie de l'analyse pour bien comprendre son influence sur la morphologie urbaine du secteur.

### Le canal de Lachine

Le canal de Lachine est l'infrastructure la plus importante du secteur analysé et joue un rôle significatif sur le plan identitaire pour les populations riveraines. La construction, puis les élargissements du canal ont pris une place fondamentale dans le développement urbain du secteur. Ces planifications d'envergure, soit celle du canal conjointement à celles des quartiers urbains environnants, caractérisent la nature même du secteur sur les plans structurel et symbolique.

En effet, on remarque dans un premier temps que le canal était jusqu'aux années 1930 une artère d'importance pour le transport des marchandises. L'avantage qu'il procure alors entraîne l'implantation de nombreuses entreprises qui font travailler, de génération en génération, bon nombre de résidents du quartier. Le canal a eu des impacts non négligeables sur la trame urbaine avoisinante. Dans le secteur immédiat du 2155-2175 rue Saint-Patrick, la rue Saint-Patrick a longtemps été, par l'usage qu'on en a fait, une voie de desserte complémentaire au canal utilisée par les industries. Cette rue a notamment été équipée de plusieurs voies ferrées. Elle n'a pas de trottoir du côté nord à plusieurs endroits.

Au-delà de son rôle dans le quartier immédiat, le canal et ses abords constituent une formidable et rare alternative pour circuler dans la ville sur une longue distance sans emprunter les rues. Étant hors de la trame habituelle, ce trajet permet de découvrir différents quartiers sous d'autres angles. Il offre un regard différent sur la ville, notamment par l'ouverture qu'il offre, et propose différentes invitations à visiter les quartiers adjacents. En ce sens, la rue Island constitue une entrée naturelle vers le canal.



← **Fig. 13 (haut)**

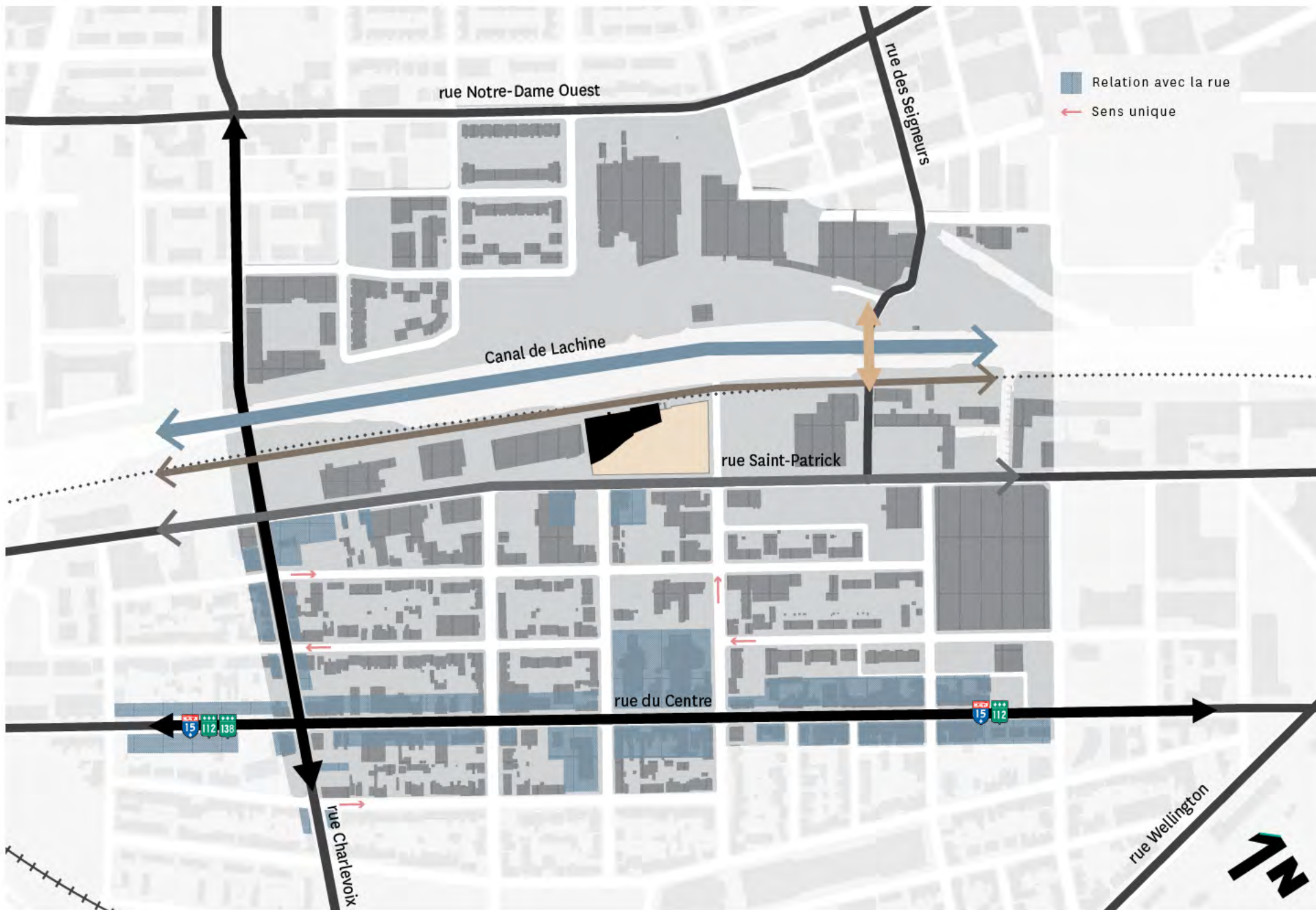
Vue vers le 2155-2175 rue Saint-Patrick à partir du côté nord du canal de Lachine. | 2016.

**Fig. 14 (bas)**

Pont Charlevoix, vue vers l'ouest depuis le canal de Lachine. | 2016.

# - ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE -

## PLAN DE LA STRUCTURE URBAINE





## PLAN DES ÎLOTS

### LES ÎLOTS

Concernant les îlots, quatre unités morphologiques ont été relevés.

**Les îlots du front industriel :** Ce secteur est formé de grandes zones industrielles liées au canal de Lachine et pénétrant dans les quartiers résidentiels avoisinants et n'est pas découpé en îlots traditionnels. Au sud comme au nord, ces zones sont divisées par les rues Charlevoix et des Seigneurs. Si le front industriel au sud est plutôt uniforme, ayant environ 115 m de profondeur, celui au nord possède une forme changeante, d'une profondeur variant de 25 m à 250 m.

**Les îlots de la rue Charlevoix :** Ayant la rue Charlevoix en son centre, cette unité est encadrée par les rues Saint-Patrick et Ropery. Les îlots sont de taille rectangulaire, d'environ 225 m par 75 m (16 875 m<sup>2</sup>), et sont homogènes sur l'ensemble de l'unité. L'orientation de ces îlots est est/ouest.

**Les îlots du coeur du quartier :** Nous retrouvons principalement ces îlots entre la rue Ropery et la rue Island, ainsi qu'à l'ouest de notre secteur d'étude. Ces îlots, aussi orientés est/ouest, sont de forme rectangulaire, mais sont pratiquement carrés, ce qui diffère de la norme habituelle montréalaise. Leur taille est en moyenne de 118 m par 78 m (9 200 m<sup>2</sup>). Deux îlots de cette unité se démarquent par leur plus grand gabarit. Ayant une taille de 118 m par 156 m, ils semblent atypiques mais sont en fait le résultat de l'arrêt des rues Saint-Charles et Augustin Cantin. Sans l'arrêt de ces deux rues, les îlots seraient de forme identique aux autres constituant l'unité. Ainsi, cette unité morphologique comprend deux types très semblables d'îlots tributaires de la trame urbaine du quartier.

**Les îlots avec ruelles :** Situés entre les rues Saint-Patrick, Shearer, du Centre et Island, ces îlots rectangulaires et orientés est/ouest, sont les seuls du secteur à posséder des ruelles en « L » atypiques qui les traversent. De tailles pratiquement identiques, leurs dimensions sont de 240 m par 82 m (19 680 m<sup>2</sup>).



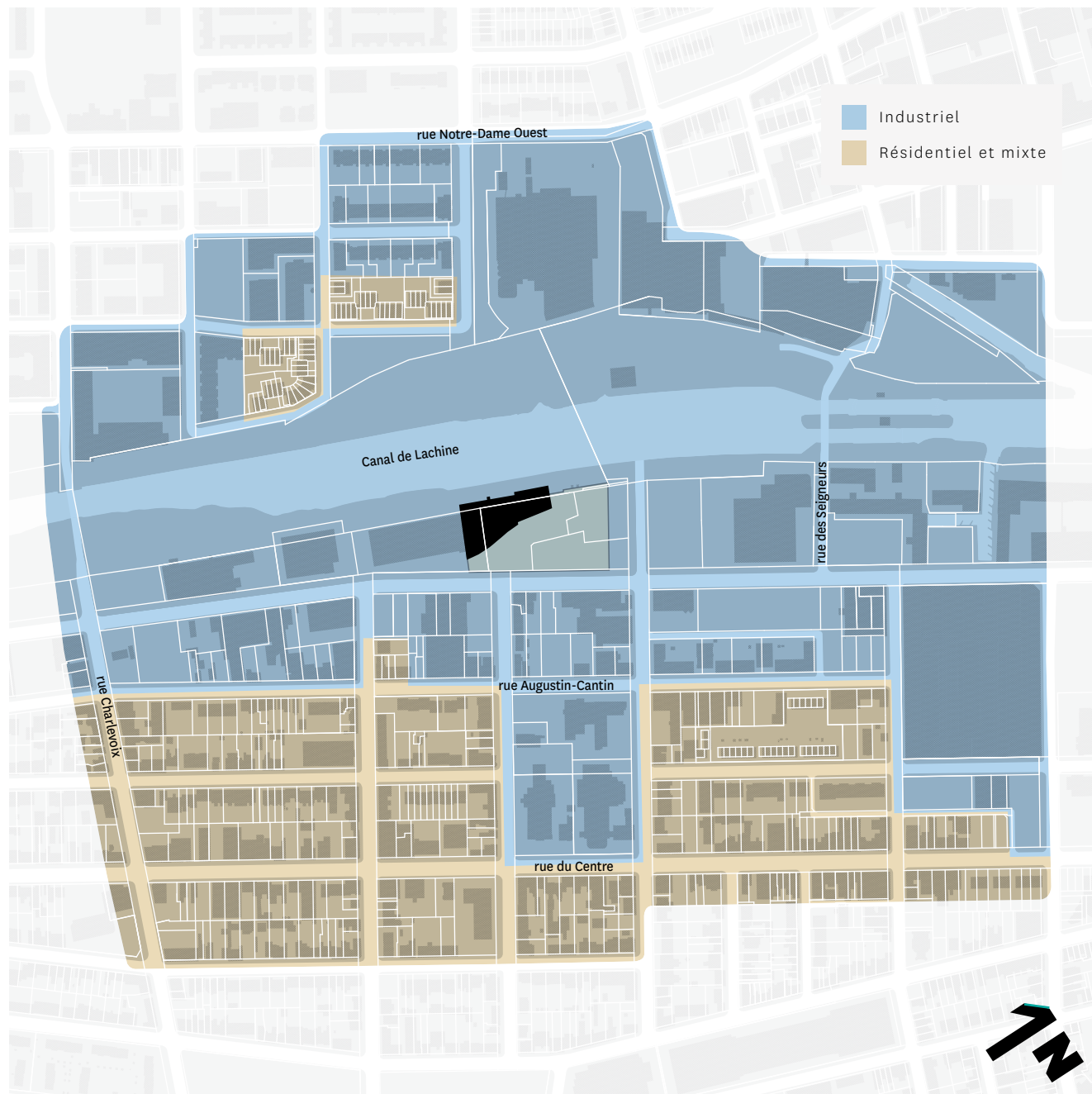
## PLAN DU PARCELLAIRE

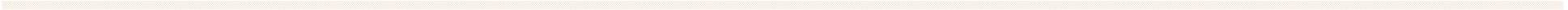
### LE PARCELLAIRE

Tout d'abord, l'ensemble le plus au nord débute dans les environs de la rue Augustin-Cantin et englobe le canal de Lachine ainsi que les fronts industriels qui le bordent. Cette infrastructure de transport industrielle a eu une importance majeure sur la structure du parcellaire. Les parcelles suivent une orientation perpendiculaire au canal. Elles sont de plus grandes tailles et ont des formes très variables, presque uniques, comparativement au reste du secteur d'étude. Pouvant atteindre près de 35 000 m<sup>2</sup> lorsque la parcelle sert des complexes industriels d'importance, telle que l'ancienne usine du *Northern Electric* devenue le bâtiment multifonctionnel le Nordelec, l'aire moyenne des parcelles de cette unité s'élève à environ 7385 m<sup>2</sup>.

L'ensemble situé au sud de la rue Augustin-Cantin a comme axe central la rue Charlevoix. L'orientation des parcelles s'inscrit dans une logique orthogonale. Elles sont parfois orientées du nord vers le sud et occasionnellement d'ouest en est. Cette distinction dépend des îlots, de leur orientation ainsi que de la présence ou non d'une tête d'îlot. Le parcellaire de cette unité est beaucoup plus homogène que celui de l'unité morphologique située au nord. Les parcelles situées au coin des îlots sont de plus grandes tailles et de forme carrée. On observe aussi que les gabarits sont plus grands sur les rues Charlevoix et du Centre. Aucune ruelle n'est visible selon l'analyse du parcellaire et les parcelles se font toujours dos à dos. La taille moyenne des parcelles est de 425 m<sup>2</sup>.

Comme mentionné dans le premier volet de l'étude, le parcellaire du secteur d'étude s'inscrit dans une planification d'envergure du domaine Saint-Gabriel, anciennement la propriété des Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice. Héritage du plan dessiné par John Ostell, les différentes caractéristiques du parcellaire qui ont été soulevées lui sont en grande partie redevables, si ce n'est que la frontière entre les deux unités morphologiques identifiées n'est plus aussi définie qu'initialement. Le plan d'ensemble d'Ostell dessinait une ligne claire : au nord de la rue Saint-Patrick étaient placées les industries et au sud de celle-ci le quartier à caractère résidentiel. Avec les années et l'évolution des usages, nous pouvons observer une transition progressive entre le parcellaire plus petit et plus homogène au sud et celui de plus grande taille et plus hétérogène aux abords du canal de Lachine.





## LE BÂTI

Le bâti se divise en trois unités morphologiques.

### Les bâtiments industriels

Le bâti de cette unité est hétérogène, tant au niveau de la forme que de la taille. Positionné sur de grandes parcelles, son implantation est aussi très variée. On ne peut observer de logique constante ou d'uniformité, sinon que les besoins propres aux industries passées ainsi que la relation au canal de Lachine ou aux voies ferrées ont guidé l'implantation des bâtiments du secteur. En termes d'emprise au sol, la moyenne de cette unité atteint presque les 2550 m<sup>2</sup>. Pour ce qui est des caractéristiques architecturales, ces bâtiments et complexes industriels ne peuvent se regrouper en types précis. Ainsi, on observe que chaque bâtiment possède des caractéristiques propres à l'industrie qu'il servait. Seuls les matériaux de construction affichent une tendance constante, soit l'utilisation de la brique de couleur terre pour le revêtement extérieur.



< **Fig. 15 (haut)**

Ancienne *Canadian bag*. | 2016.

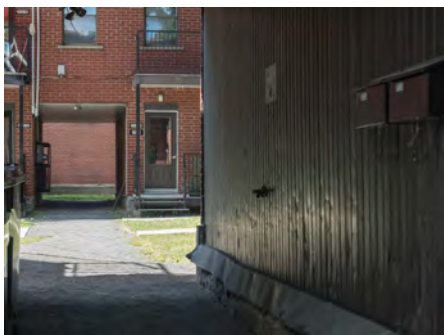
**Fig. 16 (bas)**

Le Nordelec, anciennement *Northern Electric*. | 2016.

## Les bâtiments résidentiels et mixtes

Les bâtiments de cette unité sont beaucoup plus homogènes que ceux des fronts industriels. Ils sont principalement rectangulaires, mitoyens et orientés en fonction de la rue sur laquelle est positionnée leur façade avant. Il y a peu de marge avant, presque aucune. Les bâtiments sont donc disposés sur la ligne du lot avant, laissant de l'espace au cœur d'îlot, ce qui permet aux résidents de jouir d'une cour arrière. Ces cœurs d'îlots renferment aussi des bâtiments accessoires de petit gabarit. L'emprise au sol moyenne est d'environ 175 m<sup>2</sup>. Trois principaux types architecturaux sont observables, selon l'étude de typologie architecturale réalisée par la firme Patri-Arch .

- › **Le duplex de deux étages, le duplex de trois étages et le triplex de trois étages**, partagent des caractéristiques semblables. Leur implantation est directement à la limite du lot avant et ils sont contigus à d'autres bâtiments du même type. Le matériau dominant est la brique de couleur rouge ou terre et ces bâtiments possèdent des escaliers intérieurs.
- › **L'immeuble à vocation mixte** est situé aux abords de la rue du Centre. Son rez-de-chaussée est occupé par un commerce. Il est implanté sans marge avant. Sa devanture a donc une relation directe avec la rue commerciale. Le traitement architectural entre la portion du bâtiment occupé par le commerce et les étages supérieurs est souvent très distinctif. On remarque une grande utilisation de brique et de pierre. Des fausses mansardes ainsi que des détails architecturaux au niveau des corniches ornent ces bâtiments.
- › **La maison de ville** est principalement implantée de façon jumelée ou en rangée. Ce type possède une marge avant faisant office d'espace gazonné ou de stationnement. Le matériau de finition extérieur le plus répandu est la brique de ton rouge ou terre.



### Les bâtiments institutionnels

Les églises Saint-Gabriel et Saint-Charles ont été regroupées en une seule unité morphologique. Leur forme bâtie est singulière et s'explique par leur fonction d'institution religieuse.

Leur implantation dans le quartier s'inscrit dans la planification d'origine du secteur de Pointe-Saint-Charles et cela leur confère une importance particulière. Ces deux églises côte à côte, accompagnées de leurs presbytères, représentent des ouvrages architecturaux identitaires et emblématiques pour le quartier.



< **Fig. 17 (haut)**

Église Saint-Charles. | 2016.

**Fig. 18 (bas)**

Église Saint-Gabriel. | 2016.

# PLAN DU BÂTI



**Fig. 19** >

Vue sur le Nordelec, anciennement *Northern Electric*, depuis l'intérieur du 2155-2175 rue Saint-Patrick | 2016.





# L'ANALYSE VISUELLE

## LES TEXTURES

### MINÉRALES

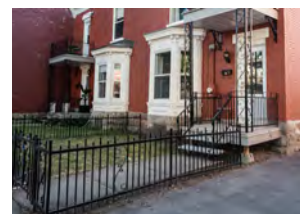
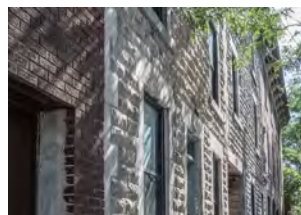
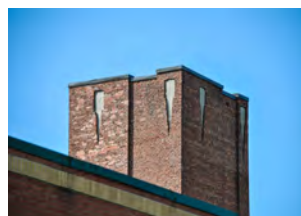
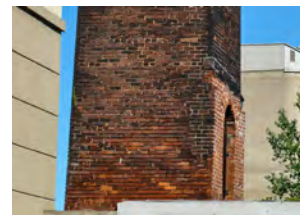
L'analyse visuelle a comme objectif de mieux saisir l'ambiance et le paysage urbain dans lequel le futur projet s'insèrera. Ce regard sensible, principalement à l'échelle du site d'intervention, permet d'affiner la compréhension du secteur, et surtout d'inspirer les concepteurs. Cette brève analyse est divisée en deux parties : une analyse plus micro explorant les textures urbaines, minérales et végétales retrouvées dans les environs du secteur d'étude et une analyse plus générale portant sur le paysage urbain et présentant les points de vue emblématiques observables à partir du site du 2155-2175 rue Saint-Patrick.

### TEXTURES

La notion de paysage urbain dépasse largement la simple évaluation des cônes visuels. En ce sens le paysage n'est pas uniquement ce tableau que l'on contemple, mais une scène dynamique qui génère les ambiances de nos quotidiens. Ainsi, l'observation des matières, des surfaces et des volumes qui s'entrelacent dans le paysage permet d'en synthétiser les textures. L'objectif de cet exercice est de présenter ces différentes textures en une simple mosaïque pour proposer certaines caractéristiques essentielles contribuant aux ambiances des lieux.

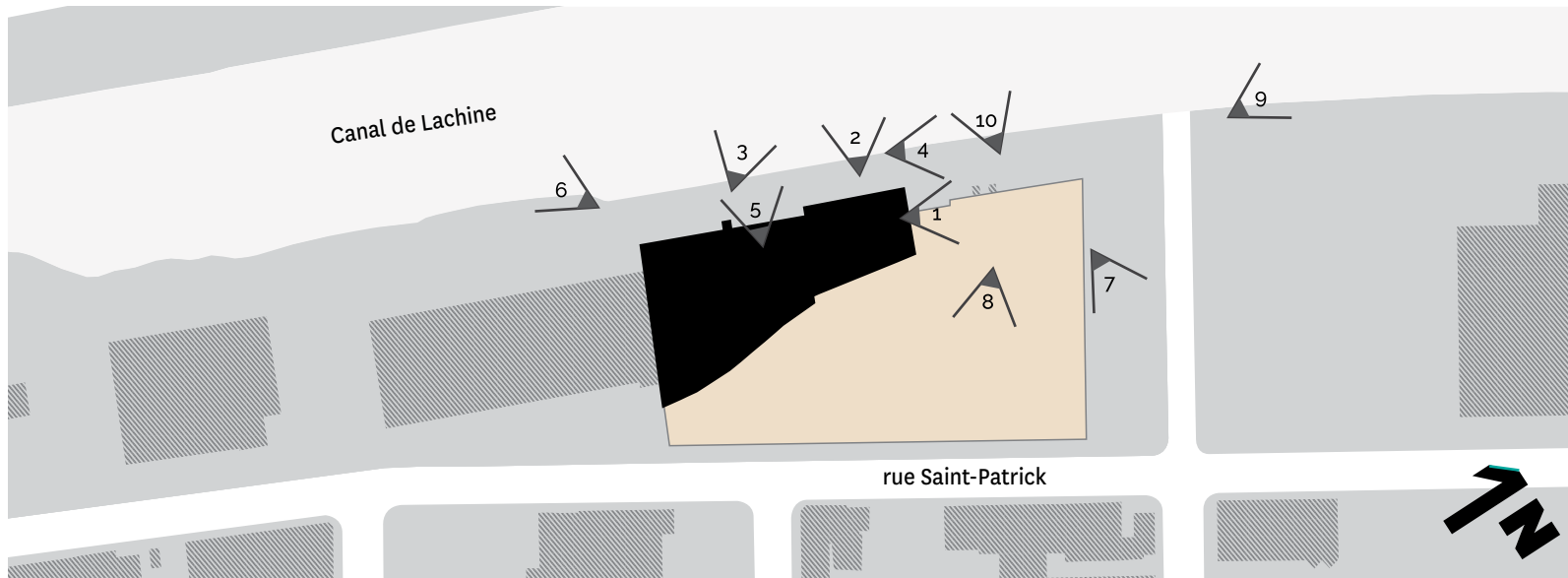
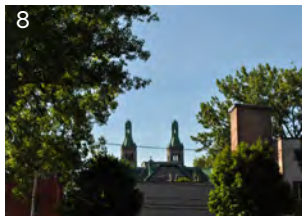
### POINTS DE VUE

Représentant une approche paysagère plus conventionnelle, l'analyse des points de vue contribue elle aussi à mieux définir l'ambiance, en plus de lier le site d'intervention à un paysage urbain plus englobant. Les points de vue emblématiques sont caractérisés par les hauts lieux reconnus à l'échelle de la métropole et même parfois nationalement (Mont-Royal, *skyline* du centre-ville, etc.). Ils s'ouvrent sur des emblèmes et symboles investis de valeurs collectives dépassant largement l'arrondissement où se trouve notre secteur d'étude. Les points de vue locaux portent aussi ce caractère symbolique empreint de sens pour la collectivité, mais ils opèrent, quant à eux, à l'échelle du quartier ou de l'arrondissement. De plus, ces points de vue incarnent des points de repère lorsqu'on se déplace à l'intérieur du secteur.



# LES POINTS DE VUE EMBLÉMATIQUES

# LOCAUX



**Fig. 20** >

Vue de la cheminée de l'ancienne *Stelco*  
depuis le toit du 2155-2175 rue Saint-  
Patrick . | 2016.



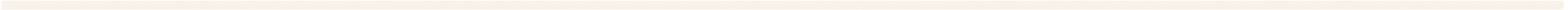
CONCLUSION

Ce volet permet de documenter le site d'intervention et son secteur plus élargi sous l'angle du paysage urbain. L'analyse typomorphologique, combinée à l'analyse visuelle, nous aide à dresser un portrait des singularités du contexte dans lequel s'insère le projet du 2155-2175 rue Saint-Patrick.

En résumé, le futur projet prendra place à l'intérieur d'un secteur planifié et où les caractéristiques morphologiques d'origine sont toujours observables. Parmi les plus significatives, on note la trame urbaine et ses largeurs de rues standardisées, la typologie des îlots et leur orientation est/ouest de même que le parcellaire qui nous indique clairement l'usage initialement planifié (industriel ou résidentiel/mixte). Cette idée d'une logique d'ensemble spécifique au secteur, matérialisée par la forme urbaine, est aussi renforcée par la trame et la structure urbaines. En effet, la trame est restreinte et influencée par les infrastructures que sont le canal de Lachine et la voie ferrée du CN. De plus, la majeure partie des services et des commerces sont situés sur la rue du Centre, au cœur de ce quartier enclavé. Ainsi, en plus d'avoir façonné un paysage singulier, la planification urbanistique influence toujours le mode interne de fonctionnement du quartier.

Des changements perceptibles s'opèrent dans le secteur et le projet architectural du 2155-2175 rue Saint-Patrick s'inscrit dans cette dynamique évolutive de la morphologie urbaine. Si autrefois le rôle de "frontière" que jouait la rue Saint-Patrick était bien défini et permettait de distinguer le quartier où l'on habitait du secteur industriel où l'on travaillait, ce n'est plus le cas aujourd'hui. On observe désormais de nombreuses adaptations du parcellaire au sud de la rue Saint-Patrick. Il s'agit d'une fusion qui s'est produite au cours des cinquante dernières années et qui transforme l'usage résidentiel en usage commercial et industriel de petit à moyen gabarit. Au nord de la rue Saint-Patrick, la tendance semble opposée. Les bâtiments et/ou parcelles autrefois pensés pour des industries adaptent maintenant leurs formes pour mieux accueillir de nouveaux résidents. Ces dynamiques soulèvent cependant des défis liés à la morphologie d'implantation des nouveaux projets. Ce changement d'usage, de l'industriel vers le résidentiel, a le potentiel de connecter l'équipement récréotouristique, qu'est devenu le canal de Lachine et l'ancien front industriel, au milieu de vie dans lequel les projets s'inscrivent. Ce potentiel devra néanmoins jongler avec les défis liés à la mise en valeur de cette forme urbaine singulière héritée d'un plan d'ensemble datant du milieu du 19e siècle: l'adaptation d'un secteur industriel en lieu de résidence et la préservation des traces de ce passé industriel fondateur d'une importance identitaire à la fois locale et nationale.





◀ **Fig. 21**

Vue du parc du canal de Lachine depuis  
le toit du 2155-2175 rue Saint-Patrick. |  
2016.

**Fig. 22** >

Un des murs intérieurs du 2155-2175 rue  
Saint-Patrick, | 2016.





---

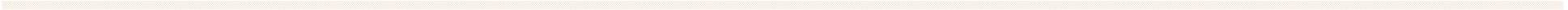
# BIBLIOGRAPHIE

## - BIBLIOGRAPHIE -

---

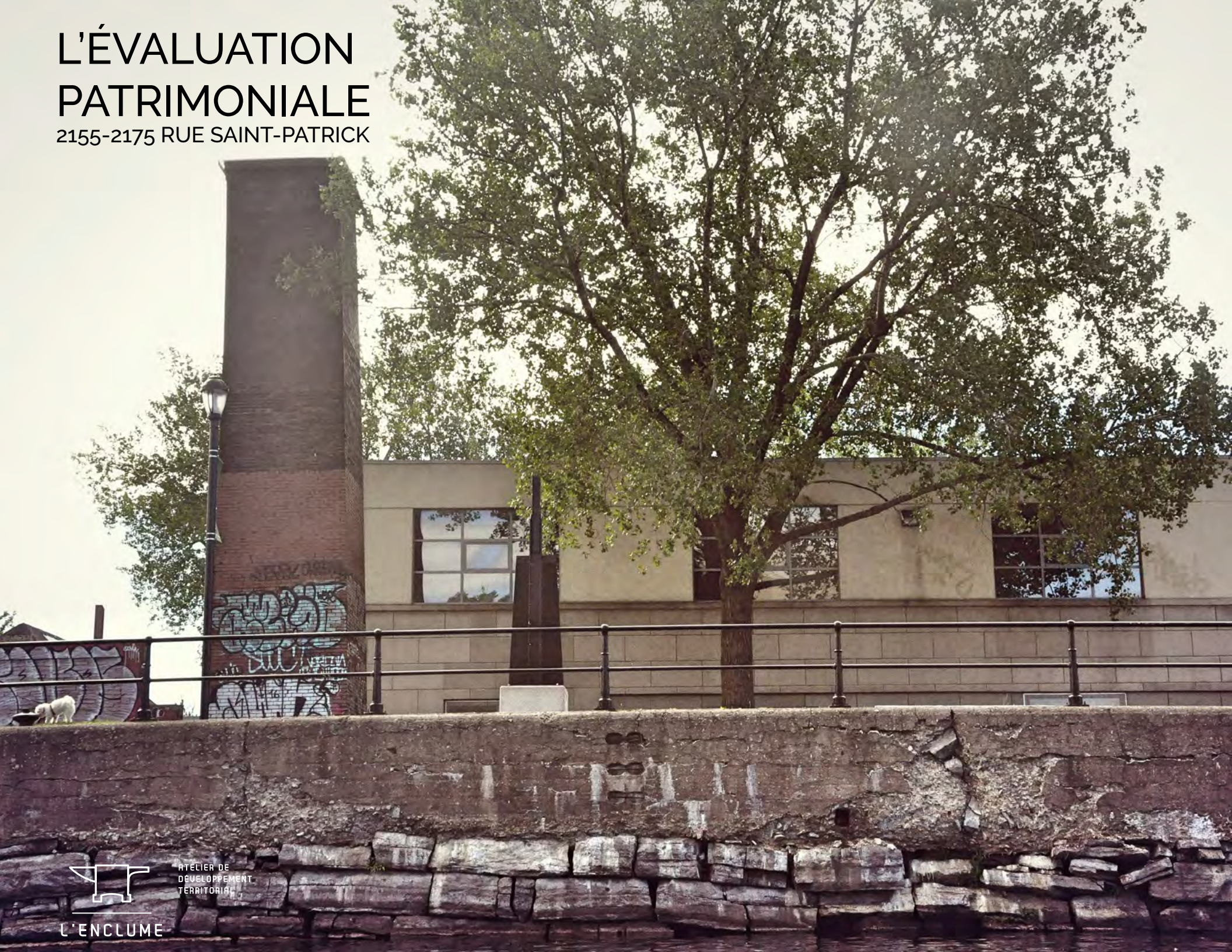
Moudon, A. V. (1994). Getting to know the built landscape: typomorphology. Consultez à <http://www.arch.mcgill.ca/prof/luka/urbandesignhousing/temp/shaver2015/kulturforum/Moudon1994.pdf>

Panerai, P., Demorgon, M., & Depaule, J.-C. (1999). *Analyse urbaine*. Parenthèses Marseilles.



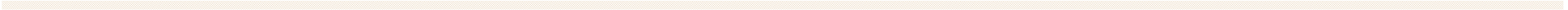
# L'ÉVALUATION PATRIMONIALE

2155-2175 RUE SAINT-PATRICK



ATELIER DE  
DEVELOPPEMENT  
TERRITORIAL

L'ENCLUME



**< Fig. 1**

2155-2175 rue Saint-Patrick | 2016.

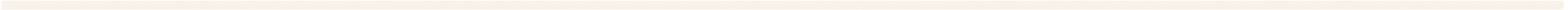
---

## TABLE DES MATIÈRES

### **LA MISE EN CONTEXTE**

### **LES VALEURS PATRIMONIALES**

VALEUR HISTORIQUE	134
VALEUR SOCIALE	139
POTENTIEL ET INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUES	140
VALEUR D'USAGE	141
VALEUR ARCHITECTURALE	142
SYNTHÈSE DES VALEURS	149



**Fig. 2 >**

Vue du 2155-2175 rue Saint-Patrick à partir  
de la rive nord du canal de Lachine | 2016.





---

LA MISE EN CONTEXTE

PLAN DE LOCALISATION



PLAN DU SITE



**Fig. 3** >

Vue du 2155-2175 rue Saint-Patrick  
à partir de la rive nord du canal de  
Lachine | 2016.



# LES VALEURS PATRIMONIALES

## VALEUR HISTORIQUE

La valeur historique du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick se décline de différentes façons.

La valeur historique du site réside principalement dans son association à deux des plus grandes planifications territoriales du 19<sup>e</sup> siècle à Montréal : le lotissement de la ferme ou domaine Saint-Gabriel et l'aménagement du canal de Lachine. En effet, le terrain où se trouve le 2155-2175 rue Saint-Patrick a été développé à la suite de deux planifications d'envergure qui ont mené à l'émergence, par le développement du pouvoir hydraulique du canal, de l'industrialisation au Canada et au développement d'un quartier industriel et ouvrier planifié dont on peut encore aujourd'hui apprécier les grandes lignes d'aménagement (fonctions industrielles et résidentielles pour les ouvriers, orientation de la trame de rues, type de lotissement, gabarits des bâtiments, etc.).

La valeur historique du site réside aussi dans son association à une institution majeure à Montréal : les Messieurs de Saint-Sulpice, seigneurs de l'île de Montréal. En effet, le site s'inscrit dans la planification urbaine d'un immense territoire jusqu'alors voué à l'agriculture. C'est une Ordonnance de 1840 qui force les Sulpiciens à vendre ce domaine en lots industriels et résidentiels. La planification de ce lotissement sera confiée aux arpenteurs et architectes John Ostell et Henri-Maurice Perreault, deux acteurs majeurs dans le développement de la ville de Montréal au 19<sup>e</sup> siècle.

La valeur historique se trouve également dans l'association avec l'industriel John A. Converse. C'est à l'initiative de ce dernier que le site, où se trouve maintenant le 2155-2175 rue Saint-Patrick, est développé à partir de 1853. Déjà propriétaire d'une manufacture de corde et cordage à Montréal, Converse est un industriel influent au moment où il développe le site à l'étude, situé à proximité du canal de Lachine et des écluses Saint-Gabriel. Converse est en contact avec les promoteurs à l'origine du premier élargissement du canal de Lachine et connaît les visées de ces derniers quant au développement du pouvoir hydraulique à des fins industrielles. Par conséquent, le développement du site est lié à plusieurs propriétaires fonciers, développeurs et industriels qui se côtoient et se connaissent, et dont les liens d'affaires auront des impacts sur la nature de la planification du secteur et la forme des lots industriels. Par la suite, le site sera associé à d'autres personnages et entreprises d'importance tel qu'Alexandre W. Morris et la *Consumers Cordage*, une entreprise qui a possédé et regroupé les plus grandes corderies du Canada. Le CPR est aussi un acteur d'importance qui a structuré le site du 2155-2175 rue Saint-Patrick.

À la lumière de ces informations, nous sommes d'avis que la valeur historique du site du 2155-2175 rue Saint-Patrick est exceptionnelle.



### Valeur historique



**< Fig. 4**

Vue du canal de Lachine depuis la cheminée de la centrale de la *Montreal Street Railway* en 1896. On remarque l'imposant *ropewalk* et l'utilisation de l'espace entre le canal et les bâtiments par la *Converse*. | Musée McCord. Collection Notman. View-2944.

## VALEUR URBAINE ET PAYSAGÈRE

La valeur urbaine et paysagère du 2155-2175 rue Saint-Patrick repose principalement sur deux éléments.

Il est important de rappeler le niveau et la nature de l'intégration des différents éléments (infrastructures, usages et fonctions, trame de rues, lotissements, topographie, etc.) touchant le site et son contexte urbain. En effet, l'analyse du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick tend à démontrer qu'il est difficile de départager les éléments entre eux. L'usage industriel du site a émergé suivant la construction du canal, le développement du pouvoir hydraulique, la disponibilité d'énergie bon marché, les besoins spécifiques associés à la production de corde et cordage (énergie, taille de lot, transport, etc.), les relations entre les industriels, promoteurs et planificateurs et la proximité des ouvriers.

Tous ces facteurs géographiques et humains sont interreliés et associés aux deux grandes planifications territoriales du temps. De par sa position, entre le canal de Lachine et le quartier planifié, le terrain joue un rôle de jonction entre le canal de Lachine, berceau de l'industrialisation au Canada, lieu historique national et équipement récréotouristique majeur, et le quartier de Pointe-Saint-Charles. La construction et l'élargissement du canal de Lachine ont, par ailleurs, été grandement responsables de la présence d'industries, dont celles qui se sont succédées sur le site à l'étude et qui ont mené à l'implantation d'une série de lots industriels localisés dans l'axe du canal et dont on peut encore aujourd'hui observer les volumes, les implantations, les textures, etc. Sur place, on retrouve aussi des vestiges de ces anciens sites industriels. C'est notamment le cas tout juste au nord du site, sur le terrain appartenant à Parcs Canada, où sont présents des vestiges de l'ancienne chaufferie de la corderie. Ces vestiges participent à l'intérêt du lieu et à son interprétation. En somme, les relations du site avec son environnement immédiat sont importantes et interreliées.

Enfin, le site offre aussi des vues sur des éléments patrimoniaux significatifs et emblématiques à l'échelle métropolitaine. On peut penser au mont Royal, à plusieurs gratte-ciel du centre des affaires (*skyline* montréalais) ou même à l'Hôpital *Montreal General*. On retrouve aussi des bâtiments identitaires d'intérêt pour les populations locales comme la minoterie *Robin Hood* (*Ardent Mills*), la cheminée de l'ancienne *Stelco*, le *Nordelec* (anciennement *Northern Electric*), etc.

En tenant compte de l'ensemble de ces informations nous sommes d'avis que la valeur urbaine et paysagère du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick est exceptionnelle.



### Valeur urbaine et paysagère



^  
**Fig. 5.a et 5.b (haut)**

Vue sur le canal de Lachine, berceau de l'industrialisation au Canada et infrastructure récréotouristique d'importance. | 2016.

**Fig. 6.a et 6.b (bas)**

Vue sur les vestiges de l'ancienne cheminée de la *Consumers Cordage* et sur le bâtiment abritant une ancienne bouilloire. | 2016.





^  
**Fig. 7 (gauche)**

Vue vers l'est de la rue Saint-Patrick, dont les grands lots industriels situés de part et d'autre ont été planifiés dès les années 1850. | 2016.

**Fig. 8 (droite)**

Vue de la rue Saint-Charles, dont la largeur et l'implantation des bâtiments, ont entre autres été planifiées dans les années 1850. | 2016.



^  
**Fig. 9 (droite)**

Vue vers le nord à partir du toit du 2175 rue Saint-Patrick avec en avant-plan l'ancienne cheminée de la *Stelco* et en arrière-plan les clochers de la *Montreal Korean United Church*, le complexe résidentiel *Westmount Square* et le mont Royal. | 2016.

**Fig. 10 (gauche)**

Vue sur le centre-ville de Montréal. | 2016.

**Fig. 11 (bas)**

Vue sur le Nordelec (ancienne *Northern Electric*) à partir de la partie sud-est du site. | 2016.



## VALEUR SOCIALE

La valeur sociale du 2155-2175 rue Saint-Patrick repose sur un élément central.

La valeur sociale du site réside surtout dans l'appropriation, tant symbolique que physique, du site par la population de Pointe-Saint-Charles. Il importe de préciser plus largement les perceptions et les relations qu'entretiennent les populations riveraines (tant des côtés nord et sud du canal de Lachine) avec le canal et les usines le bordant. En raison de la présence d'ouvriers dans ces quartiers, de génération en génération, qui ont à la fois participé à la construction du canal et travaillé dans les usines riveraines, l'appropriation symbolique de ce site est forte et se fait encore sentir de nos jours. Elle se matérialise notamment par différents mouvements sociocommunautaires et revendications citoyennes. En effet, l'intérêt récent porté pour ce site et son redéveloppement témoigne de ces forts et anciens sentiments d'appropriation et d'appartenance de la communauté.

De plus, les résidents de Pointe-Saint-Charles ont aussi été impliqués activement comme force de travail à la production industrielle, à l'effort de guerre et à l'essor économique de Montréal et du Canada. D'ailleurs, plusieurs ouvriers, ayant travaillé pour la *Converse* puis la *Consumers Cordage*, habitaient à proximité du site, notamment sur la rue Saint-Patrick. Ainsi, l'appropriation est aussi physique dans le sens où plusieurs résidents du quartier ont foulé et fréquenté activement le site en raison des emplois qu'ils y occupaient.

Considérant la forte appropriation symbolique et physique du site par la communauté, nous sommes d'avis que la valeur sociale du site 2155-2175 rue Saint-Patrick est forte.

### Valeur sociale



← Fig. 12 (haut)

Perspectives sur le quartier Pointe-Saint-Charles à partir de la rue Island. | 2016.

Fig. 13 (bas)

Coin typique du quartier Pointe-Saint-Charles. | 2016.

## POTENTIEL ET INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUES

Le potentiel et l'intérêt archéologiques du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick reposent sur trois éléments principaux.

Selon la firme *Ethnoscop*, qui a évalué en 2016 le potentiel archéologique du secteur à l'étude, le terrain, et notamment la limite nord de la portion gazonnée du terrain, comprend sans doute les parements et le fond du canal de fuite, construit en 1852 et recouvert au début des années 1910. Lors de ses recherches pour le compte de Parcs Canada, au milieu des années 1990, la firme Archemi a traité du canal d'alimentation et de fuite de la *Consumers Cordage*. La valeur architecturale et environnementale de ces installations a généralement été jugée assez forte. La valeur historique du canal de fuite et du canal d'alimentation a quant à elle été considérée très forte. Sans avoir pour autant fait une analyse comparative des canaux et infrastructures secondaires au canal, tel le canal de l'ancienne *Consumers Cordage*, comme a pu le faire la firme Archemi, nous sommes aussi d'avis que ce canal de fuite a un intérêt certain sur les plans architectural et historique. Nous ignorons toutefois dans quel état il se trouve. Nous supposons néanmoins que certaines parties de celui-ci sont sans doute détruites par les travaux ayant déjà eu lieu sur le site.

En plus du canal de fuite, des vestiges de plusieurs bâtiments pourraient aussi être découverts. On pense qu'il est possible de trouver notamment des vestiges associés aux bâtiments construits entre 1852 et 1877 à l'emplacement de l'édifice démoli vers 1995, dans la partie nord-est de la propriété. Cet édifice intégrait vraisemblablement dans sa structure, des éléments tirés des bâtiments du troisième quart du 19<sup>e</sup> siècle. Plus au sud, sous le terrain gazonné en bordure de la rue Saint-Patrick, les restes d'un entrepôt en brique existant en 1879 et démoli après 1981, seraient sans doute aussi encore présents. Au coin sud-est de la propriété, les vestiges de la maison du directeur général, construite en brique avant 1879 et démolie entre 1948 et 1958. Dans la partie sud-ouest du terrain, on probalement découvrir des vestiges provenant des bâtiments en brique et en bois du dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle et du tournant du 20<sup>e</sup> siècle, incendiés en 1912. Comme les deux bâtiments existants sont dépourvus de caves, des vestiges plus anciens pourraient se retrouver sous ceux-ci. Sous le 2155 rue Saint-Patrick, les vestiges d'un bâtiment en maçonnerie qui le surmontait dès 1852 seraient potentiellement présents. Pour sa part, le 2175 rue Saint-Patrick pourrait être construit sur les vestiges de l'extrémité est de la corderie et d'un édifice en brique du dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle ou du tournant du 20<sup>e</sup> siècle. La visite des bâtiments semble appuyer ces hypothèses, puisqu'on peut voir que des fondations plus anciennes sont intégrées à même les fondations plus récentes, construites vers 1950 (2155) et vers 1969 (2175).

Enfin, en plus des canaux d'alimentation et de fuite et des différents bâtiments antérieurs, le potentiel de retrouver de l'équipement et de la machinerie de diverses natures (turbines, bouilloires, etc.) est élevé. Cette information provient d'une discussion informelle que nous avons eue avec l'archéologue Gisèle Piédalue qui a travaillé pour le compte de Parcs Canada dans les années 1990.

À la suite des conclusions de l'étude du potentiel archéologique de Ethnoscop et de nos recherches et observations, nous sommes d'avis que le potentiel et l'intérêt archéologiques du 2155-2175 rue Saint-Patrick sont forts.

### Potentiel et intérêt archéologiques



## VALEUR D'USAGE

La valeur d'usage du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick se décline de deux façons.

La valeur d'usage réside d'abord dans l'importance, la diversité et la complexité des activités industrielles retrouvées sur le site. Pendant plusieurs années, le site a servi à la production de corde et cordage, des produits très en demande dans le domaine de la navigation et dans le monde industriel de l'époque. De plus, la *Converse* a produit pendant plusieurs décennies, en plus de la corde et du cordage, du gypse et du plâtre. À notre connaissance, cette double production industrielle aussi peu complémentaire sur un même site constitue un cas assez rare à Montréal.

La valeur d'usage du site se matérialise aussi dans le fait qu'il a été utilisé pour le même usage, la production de corde et cordage, pendant plus d'un siècle, en continu, de 1853 à 1949. Cet usage industriel est d'autant plus significatif qu'il est complémentaire au quartier environnant dont l'usage est majoritairement résidentiel.

Toutefois, la valeur d'usage a considérablement diminué avec les années du fait qu'une seule partie du site, soit la partie nord, a continué d'être utilisée à des fins industrielles. De plus, la valeur d'usage a aussi diminué car le site est majoritairement vacant depuis plusieurs années et que les usages industriels des sites environnants ont pour la plupart cessé.

À la lumière de ces informations, nous sommes d'avis que la valeur d'usage du 2155-2175 rue Saint-Patrick est moyenne.

### Valeur d'usage



## VALEUR ARCHITECTURALE

La valeur architecturale du site associé au 2155-2175 rue Saint-Patrick repose sur un élément principal.

Le 2155 rue Saint-Patrick, construit vers 1950, est un bâtiment de deux étages dont le revêtement extérieur de la façade avant est en plaques de fibrociment, avec un fini de blocs de béton au rez-de-chaussée et un type de stucco au deuxième étage. La structure consiste en un système de colonnes et de poutres en béton provenant d'un coffrage en bois. Ces dernières ont été solidifiées avec le temps par l'ajout de quelques poutres en acier profilées en « I ». Le toit, quant à lui, est supporté par une dalle porteuse et des colonnes en béton. Les colonnes de ce bâtiment sont tronquées aux quatre coins sur la majeure partie de leur section inférieure pour reprendre la forme de prisme carré, environ un mètre avant d'atteindre la dalle. Toutes ces caractéristiques sont cohérentes avec son époque de construction et ne démontrent pas d'innovation ou de prouesse technique particulière. Enfin, nous n'avons aucune information sur le concepteur principal de ce bâtiment.



< **Fig. 14 (haut)**

Façade principale du 2155 rue Saint-Patrick, donnant sur la rue Saint-Patrick. | 2016.

**Fig. 15 (bas)**

Façades arrière donnant sur le canal de Lachine du 2155-2175 rue Saint-Patrick. | 2016.



^  
**Fig. 16 (gauche)**

Poutres en béton du premier étage du  
2155 rue Saint-Patrick. | 2016.

**Fig. 17 (bas)**

Intérieur du deuxième étage du 2155 rue  
Saint-Patrick. | 2016.



Construit vers 1969, le 2175 rue Saint-Patrick est plus récent de quelques années que le 2155. Son parement extérieur est en brique beige et sa façade principale est ponctuée par trois séries de fenêtres, correspondant aux trois étages du bâtiment et contribuant à son horizontalité. Son apparence caractère industriel rappelle l'ancien usage du site. L'entrée principale du 2175 rue Saint-Patrick est marquée par une marquise. La présence des porte-drapeaux est à signaler puisqu'il s'agit d'une caractéristique commune à plusieurs bâtiments construits à cette époque. Tout comme le 2155 rue Saint-Patrick, la façade du 2175 donnant sur le canal de Lachine est secondaire. Elle est utilisée uniquement à des fins fonctionnelles. Le traitement différencié de la brique et la présence d'appareils de ventilation témoignent d'ailleurs de son utilisation. La structure du bâtiment est composée d'un système de colonnes de béton en forme de prisme carré soutenant des dalles porteuses. Enfin, tout comme le 2155, les caractéristiques de construction du 2175 sont cohérentes avec son époque de construction et ne démontrent pas d'innovations ou de recherches architecturales particulières. Il a des qualités architecturales bien inférieures au bâtiment démolé vers 1995. Enfin, nous n'avons pas été en mesure de trouver de l'information au sujet du concepteur principal, l'architecte Paul Pelletier, .

De plus, il importe de préciser que le 2155 rue Saint-Patrick et dans une moindre mesure le 2175 rue Saint-Patrick, présentent certaines composantes structurales plus anciennes que ce que laisse présager leur facture architecturale extérieure. En effet, certains murs et certaines portions de fondations sont issus de structures antérieures à 1950 et 1969. Tout d'abord, au niveau du parement extérieur, on remarque que le mur est du 2155 rue Saint-Patrick est construit en brique. Ce dernier est sans doute un ancien mur mitoyen au bâtiment démolé vers 1995. Ce mur présente quelques rangées de brique positionnée en panneresse ; le côté le plus long des briques est parallèle au mur, suivi d'une seule rangée en boutisse, perpendiculaire au mur. Cette façon de faire témoigne sans doute du caractère structural du mur à son époque de construction, possiblement vers 1910.

Il est aussi important de préciser qu'il existe, et ce dans les deux bâtiments, des éléments bâtis plus anciens au niveau des fondations. Ces éléments, en très mauvais état, illustrent, tout comme le mur est du 2155, la façon dont le complexe industriel a évolué. Si certaines structures étaient encore en bon état ou utiles, elles étaient conservées et on reconstruisait par-dessus. Il s'agit d'une pratique assez commune aux sites industriels. Ainsi, des bâtiments récents, comme le 2155-2175, dans le cas qui nous concerne, peuvent intégrer des éléments plus anciens à même les nouvelles structures. Elles évoquent l'évolution du site et des techniques de construction industrielles.

◀ **Fig. 18 (haut)**

Façade du 2175 rue Saint-Patrick. | 2016.

**Fig. 19 (bas)**

Éléments de structure du deuxième étage du 2175 rue Saint-Patrick. | 2016.





**Fig. 20 (gauche)**

Partie du mur est du 2155 rue Saint-Patrick montrant un ancien mur de brique structurale. | 2016.

**Fig. 21 (droite)**

Partie du mur est du 2155 rue Saint-Patrick montrant un ancien mur de brique structurale. | 2016.

**Fig. 22 (bas)**

Éléments anciens de fondation du 2155 rue Saint-Patrick. | 2016.





Il est nécessaire de préciser le contexte dans lequel ces deux bâtiments sont érigés sur le site et dans le secteur. Les 2155-2175 rue Saint-Patrick sont les deux derniers bâtiments construits sur ce site. Ils sont érigés au moment où l'usage industriel du site et du secteur est en déclin. En fait, le canal de Lachine est alors en processus de désindustrialisation, en même temps que la rue Saint-Patrick se déstructure et que les habitants désertent les lieux pour laisser place à plusieurs entreprises de récupération et à de garages.

Les deux bâtiments toujours debout sur le site, sont tous deux des constructions typiques et affichent des styles communs à leurs années de construction respectives, vers 1950 et 1969. Un survol sommaire nous montre d'ailleurs qu'on retrouve plusieurs bâtiments de même nature dans plusieurs quartiers industriels montréalais développés dans ces mêmes années. On peut penser notamment aux secteurs industriels de Ville Mont-Royal, Ville Saint-Laurent, Outremont et Villeray.

Bien que leur construction soit typique des bâtiments industriels construits à l'époque, la localisation des bâtiments du 2155-2175 rue Saint-Patrick les distingue. En effet, ces deux bâtiments ne sont pas érigés dans de nouveaux quartiers industriels en émergence mentionnés plus haut, mais plutôt dans le secteur industriel du canal de Lachine, alors en déclin. En effet, durant cette période, et particulièrement suivant l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, la fermeture du canal à la navigation en 1970 et le développement du transport par camions, on assiste à des démolitions et des restructurations dans les lots industriels longeant le canal de Lachine plutôt qu'à de nouvelles constructions industrielles, comme c'est le cas ici. Le 2155-2175 rue Saint-Patrick fait donc office d'exception de ce point de vue.

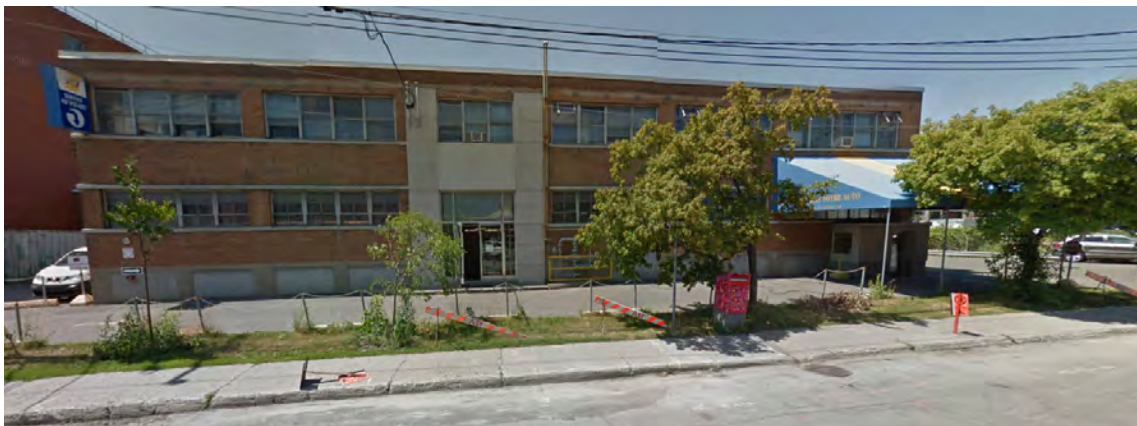
< **Fig. 23 (haut)**

Éléments anciens de fondation du 2175 rue Saint-Patrick. | 2016.

**Fig. 24 (bas)**

Éléments anciens de fondation du 2175 rue Saint-Patrick. | 2016.





◀ **Fig. 25 (haut)**

Le 5785 rue Paré dans secteur industriel de Ville Mont-Royal. | 2016.

**Fig. 26 (centre)**

Le 8490 rue Jeanne-Mance dans le secteur industriel de Villeray. | 2016.

**Fig. 27 (bas)**

Le 2655 Chemin Bates dans le secteur industriel d'Outremont. | 2016.

Il est primordial de souligner que l'évaluation patrimoniale des sites industriels doit se faire selon une approche et des critères qui diffèrent d'autres types de bâtiments patrimoniaux. L'intérêt patrimonial des sites industriels repose souvent davantage sur les relations fonctionnelles entre les bâtiments et les infrastructures, l'organisation interne du site et les innovations techniques plutôt que sur les qualités architecturales des bâtiments. Ainsi, dans le cas du site à l'étude, l'intérêt architectural du 2155-2175 rue Saint-Patrick réside davantage dans la position relative des bâtiments sur le terrain, leur implantation au sol et leur forme. En effet, les deux bâtiments sont implantés près du canal de Lachine, là où étaient traditionnellement situés les bâtiments associés à la production de corde, près du pouvoir hydraulique et des infrastructures de transport. La forme des bâtiments rappelle la présence d'une voie ancienne de desserte du CPR. Elle était au centre du complexe, alors divisé en deux parties : les bâtiments donnant sur le canal de Lachine et ceux faisant face à la rue Saint-Patrick.

La somme des informations présentées dans ce document, nous permet de nous amener à conclure que la qualité de construction des deux bâtiments est faible, que le caractère particulier ou unique de leur architecture est faible et que la renommée de leur concepteur est aussi faible. Toutefois, leur forme, leur implantation et leur position sur le terrain participent à l'intérêt du lieu et constituent des rappels de l'ancienne vocation industrielle du site. Par conséquent, nous jugeons que la valeur architecturale d'ensemble est jugée globalement faible.

### Valeur architecturale



← Fig. 28

Implantation du 2155-2175 rue Saint-Patrick, suivant l'ancienne voie de desserte du CPR. | 2016.

# SYNTHÈSE DES VALEURS

## Valeur historique



## Valeur urbaine et paysagère



## Valeur sociale



## Potentiel et intérêt archéologiques



## Valeur d'usage



## Valeur architecturale

