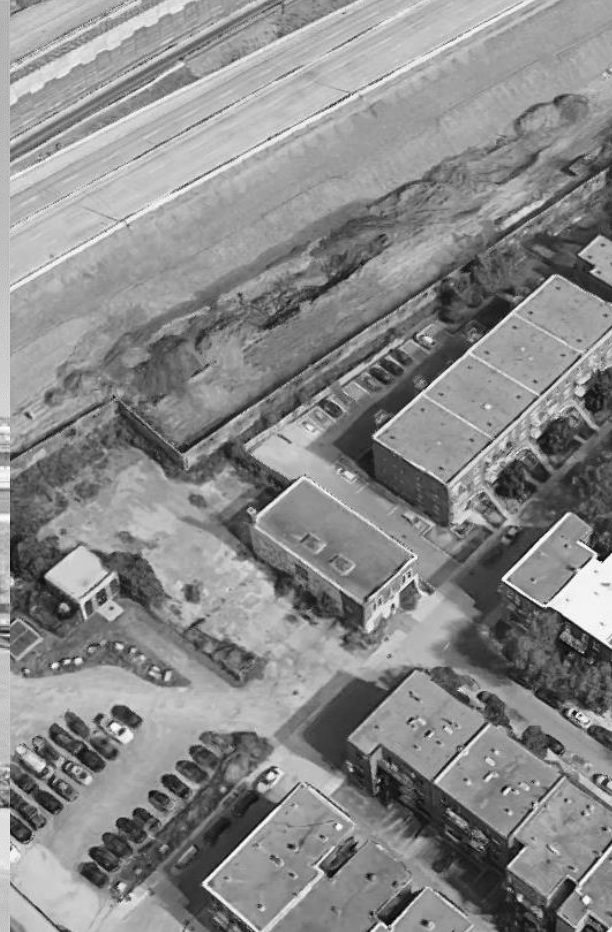




Façade principale et vue à vol d'oiseau du 4295, rue Richelieu



source photo : google Maps

## Ancien immeuble de la ***CANADIAN FOUNDRY SUPPLIES AND EQUIPMENT LIMITED***

4295, rue Richelieu

Sud-Ouest (Montréal) H4C 1A1

### RAPPORT D'ÉTUDE SUR LA VALEUR PATRIMONIALE

À l'attention de :

**Mme Oanh Nguyen**

*Ingénieure en chef*

Acquisition des sites

Direction principale *Grands programmes de  
maintenance des actifs métro STM*

Février 2021

Dossier STGM : M-20063

Dossier STM : 395301\_STM

#### **STGM Architectes**

469 rue Saint-Jean

Montréal (Québec) H2Y 2S1

Téléphone : 514-274-8410

Télécopieur : 514-274-8154

[www.stgm.net](http://www.stgm.net)

## **RAPPORT FINAL PRÉLIMINAIRE**

## Table des matières

<b>Table des matières</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Introduction</b> .....	<b>3</b>
1.1 Mise en contexte .....	3
1.2 Description du mandat.....	6
1.2.1 Équipe de travail .....	7
1.2.2 Méthodologie .....	8
<b>2 Conditions et état du lieu</b> .....	<b>9</b>
2.1 Situation actuelle .....	9
2.1.1 Identification.....	9
2.1.2 Statuts.....	12
2.1.3 État du lieu .....	15
2.2 Synthèse de l'évolution du lieu.....	16
2.2.1 Analyse de l'évolution du lieu et de son contexte urbain.....	16
2.2.2 Chronologie.....	18
2.2.3 Iconographie .....	19
2.3 Fiches techniques sur les composantes .....	26
2.3.1 L'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited .....	26
Description.....	26
Caractéristiques fonctionnelles .....	26
Caractéristiques constructives .....	27
Caractéristiques formelles .....	27
Date de construction .....	29
Concepteurs .....	29
Propriétaires et occupants marquants .....	29
Modifications marquantes .....	29
2.3.2 Bibliographie .....	38
<b>3 Évaluation patrimoniale</b> .....	<b>40</b>
3.1 Valeur documentaire.....	40
3.1.1 Ancienneté .....	40
3.1.2 Intérêt historique .....	40
3.1.3 Valeur sociale .....	41
3.2 Valeur architecturale.....	43
3.2.1 Qualité de la conception.....	43
3.2.2 Degré d'authenticité .....	43
3.2.3 État physique .....	44
3.3 Valeur contextuelle, urbaine ou paysagère .....	45
3.3.1 Qualité du paysage .....	45
3.3.2 Contribution au contexte urbain.....	45
3.3.3 Qualité du repère visuel .....	46
3.4 Recommandations.....	47

**ABRÉVIATIONS UTILISÉES**

AVM Archives de la Ville de Montréal

BAC Bibliothèque et Archives Canada

BAnQ Bibliothèque et Archives nationales du  
Québec

CFS&E Canadian Foundry Supplies & Equipment

MCCQ Ministère de la Culture et des  
Communications du Québec

RFQ Registre foncier du Québec

SHSH Société historique de Saint-Henri

STM Société de transport de Montréal

# 1 Introduction

## 1.1 Mise en contexte

Situé au 4295, rue Richelieu dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le bâtiment à l'étude est localisé plus précisément dans le quartier Saint-Henri à la limite du quartier Westmount. L'ancien immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited étant implanté à l'extrémité sud-ouest de la rue Richelieu dans une zone anciennement et fortement industrielle, il est aujourd'hui délaissé et détérioré. Cette zone est tout de même considérée comme *secteur de valeur intéressante* d'après l'arrondissement en vertu de son passé industriel.

Ce rapport d'étude vise à évaluer le site sur plusieurs aspects en lien avec la valeur patrimoniale attribuée à travers le temps ; la morphologie du site et son impact des changements occasionnés aujourd'hui ; l'état et les conditions actuelles du bâtiment à l'étude et les possibilités de démolition ou de reconstruction.



FIGURE 01 Localisation du site dans le quartier Saint-Henri

Le terrain est aujourd'hui une propriété de la *Société de Transport de Montréal (STM)*. Ainsi, par le tracé des lignes de métro entre la station Saint-Henri et Vendôme, un poste de ventilation mécanique supplémentaire doit être créé. Selon la STM, la localisation du site au 4295, rue Richelieu est donc idéale considérant la proximité des tunnels du métro.

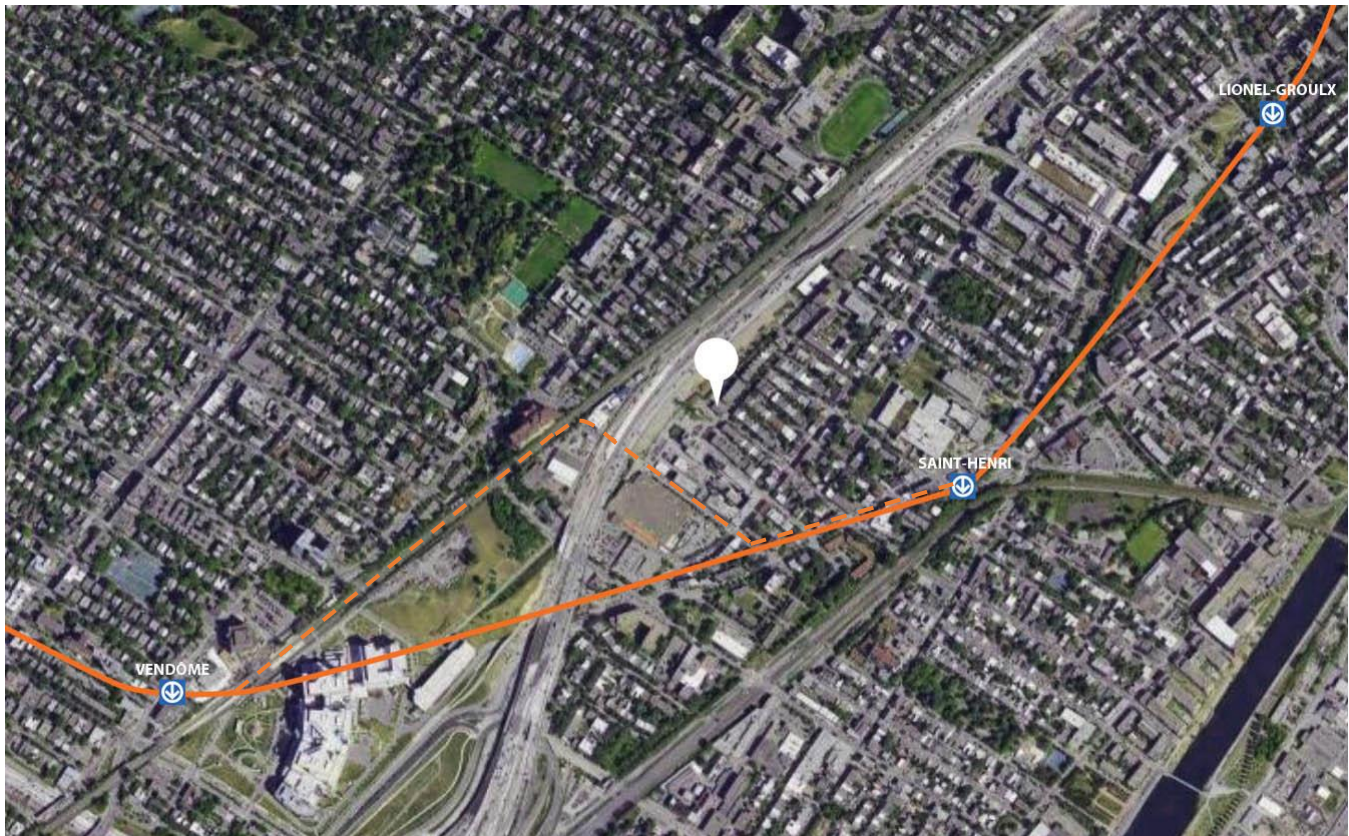


FIGURE 02 Plan du contexte urbain et transport collectif (métro)

- - - trajet approximatif des tunnels de trains
- tracé ligne orange de la STM (google maps)

Ce bâtiment construit vers les années 1930 fait partie d'un ensemble de bâtiments industriels aujourd'hui en grande partie démolis. Faisant office de garage au rez-de-chaussée et de bureaux à l'étage pour l'usine de fonderie à l'arrière (*Canadian Foundry Supplies and Equipment LTD.*), cette usine fût par ailleurs démantelée en 2016.

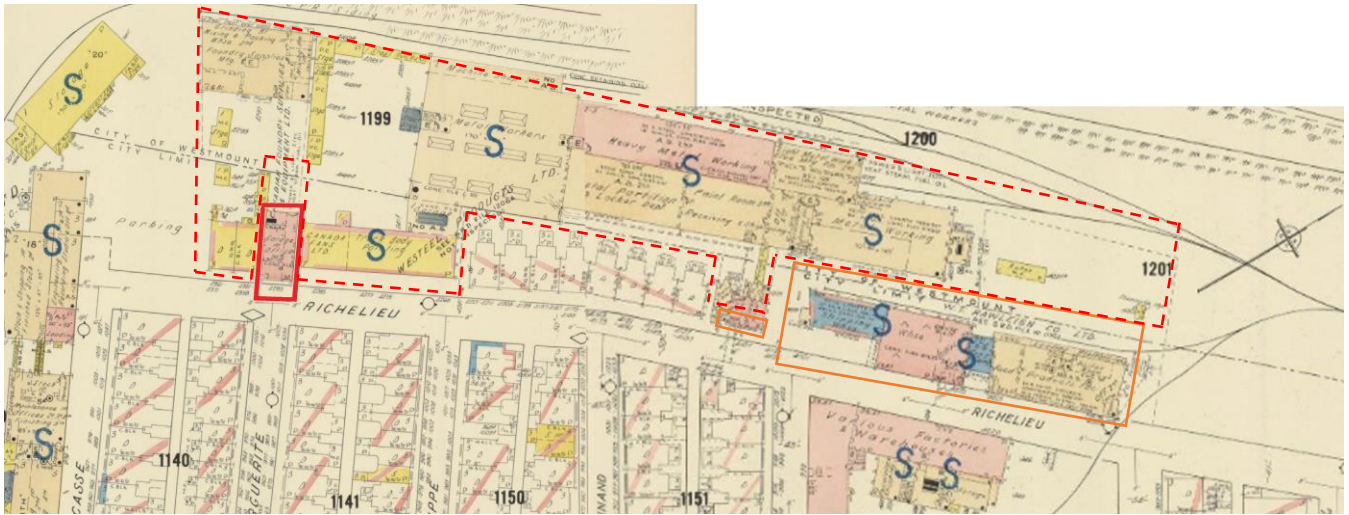


FIGURE 03 Fusion des pages des cartes d'assurance-incendie de 1961 de la rue Richelieu

- bâtiment à l'étude existant
- bâtiments démolis à travers le temps
- bâtiment et façade ancienne existants

## 1.2 Description du mandat

L'objectif principal visé par cette étude patrimoniale est de déterminer et de documenter la valeur patrimoniale du lieu et du bâtiment à l'étude. En ce sens, il sera à évaluer la possibilité et l'importance attribuées à une démolition partielle ou totale, une reconstruction de la façade principale ou d'une nouvelle construction moderne.

Le rapport décrit et analyse ainsi les conditions existantes et l'état de la structure et de l'enveloppe évaluées par visites sur les lieux, l'intégration d'un Poste de Ventilation Mécanique (PVM) au site et son impact urbain, la valeur patrimoniale et le statut accordés au site et l'évolution historique et urbaine du site. Suite à cette analyse, des recommandations sont intégrées au rapport en lien avec les aspects nommés précédemment.

Cette étude est réalisée selon les termes de références fournis par l'Arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal. Ce type d'étude est nécessaire à toute proposition d'aménagement, de construction ou de modification d'un site (édifice, paysage ou ensemble) présumé comme ayant un caractère patrimonial afin d'en établir la valeur. Le résultat de cette étude servira autant au concepteur, pour la réalisation de son projet, qu'à la Ville, pour son analyse. Si le caractère patrimonial d'un site est démontré, l'analyse patrimoniale établira les valeurs y contribuant et ce qui aidera à définir les lignes directrices de son développement en tenant compte des potentiels et contraintes du site. Cette étude patrimoniale pourrait également être mise à la disposition des citoyens pour consultation, lors de l'étude publique du dossier.

## 1.2.1 Équipe de travail

### COMITÉ DE TRAVAIL

- Ingénierie
- Oanh Nguyen | Ingénieure en chef STM
  - Martin Barette | Directeur de projet STM
- Urbanisme
- Alain Bilodeau | Urbaniste principal STM
- Architecture
- Maxime Gagnon | Architecte STGM

### INSPECTION ET VISITE : 4295, rue Richelieu

- Architecture
- Claude Amiot Bédard | Architecte STGM

### ANALYSE ET RAPPORT

- Architecture
- Michel Boudreau | Architecte STGM
  - Najate Abdul-Hadi | M. Arch. STGM



## 1.2.2 Méthodologie

Cette étude consistait d'abord à effectuer une collecte de données et diverses recherches documentaires liées à l'immeuble et au contexte urbain. Étant donné les contraintes liées la crise sanitaire (pandémie de COVID-19), les recherches documentaires ont surtout été effectuées à distance à partir de diverses banques de données et services en ligne (BAnQ, Archives de la Ville de Montréal, Registre foncier du Québec, Société historique de Saint-Henri, etc.). Par ailleurs, pour les mêmes raisons et vu l'état du bâtiment, aucune visite du site n'a pu être effectuée. Les photographies actuelles de l'immeuble ont été fournies par la STM et la firme STGM qui avaient précédemment effectué des relevés de l'immeuble.

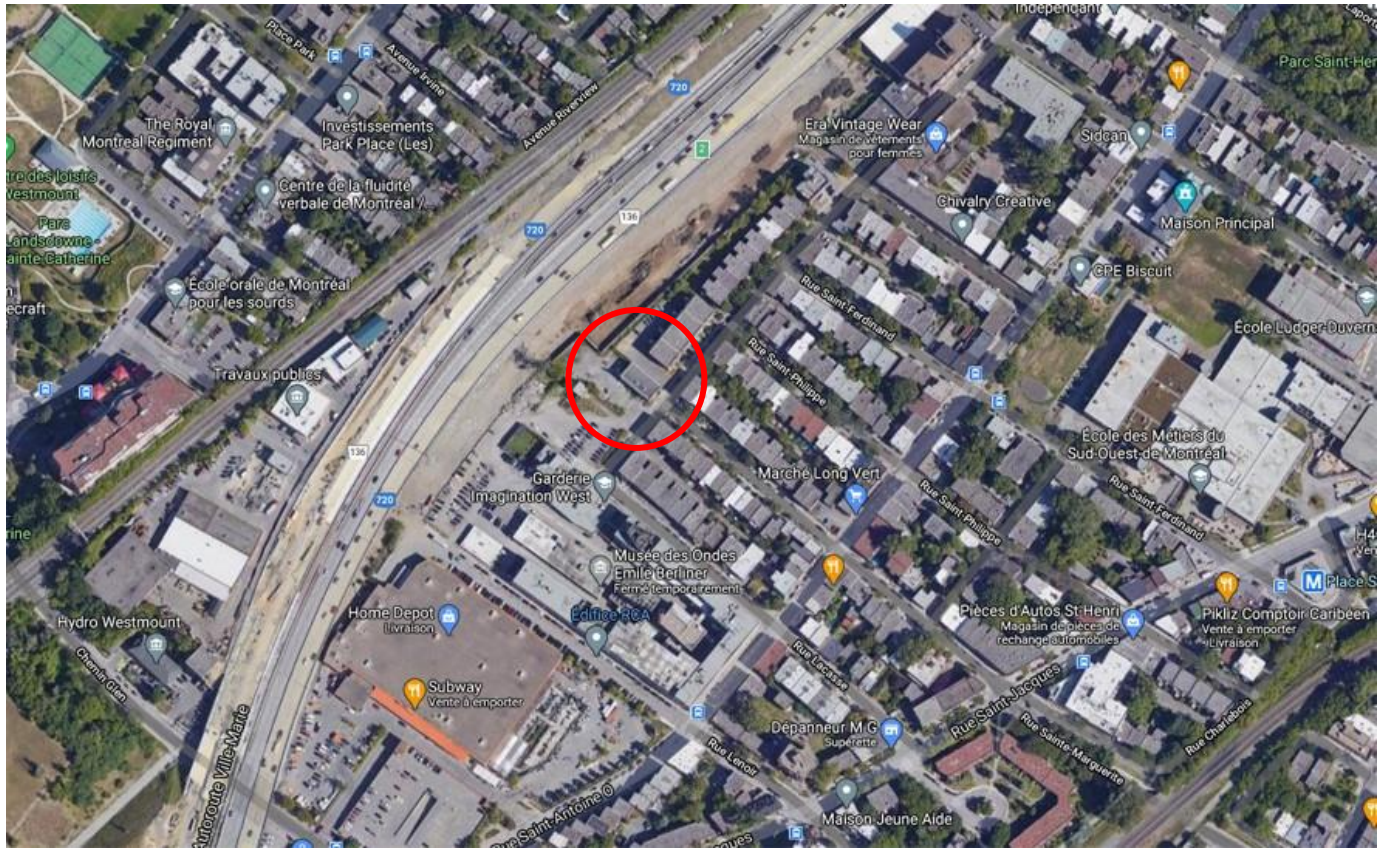
La section initiale de l'étude (*2. Conditions et état du lieu*) englobe la recherche documentaire préalable qui présente toutes les données factuelles relatives à l'histoire du lieu, à l'architecture de l'immeuble et aux caractéristiques urbaines. La section suivante (*3. Évaluation patrimoniale*) présente quant à elle les différentes valeurs patrimoniales sur lesquelles repose l'intérêt de l'immeuble.

## 2 Conditions et état du lieu

### 2.1 Situation actuelle

#### 2.1.1 Identification

Localisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4295, rue de Richelieu, Montréal</li> <li>• Quartier Saint-Henri, Arrondissement du Sud-Ouest</li> </ul>
Nom du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancien immeuble de la Canadian Foundry Supplies &amp; Equipment Limited</li> </ul>
Cadastre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lot 5 064 114 du Cadastre du Québec</li> <li>• Anciens lots 4 140 642 ptie, 1446, 1447, 1448</li> </ul>
Superficie du terrain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 318,20 m<sup>2</sup></li> </ul>
Date de construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1930-1931</li> </ul>
Fonction principale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bureaux administratifs d'une fabrique de matériel pour fonderies</li> </ul>
Propriétaire actuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Société de transport de Montréal (STM) depuis 2020</li> </ul>



**FIGURE 04** Localisation du bâtiment à l'étude (google maps)

4295 DE RICHELIEU ST.

# CERTIFICATE OF LOCATION

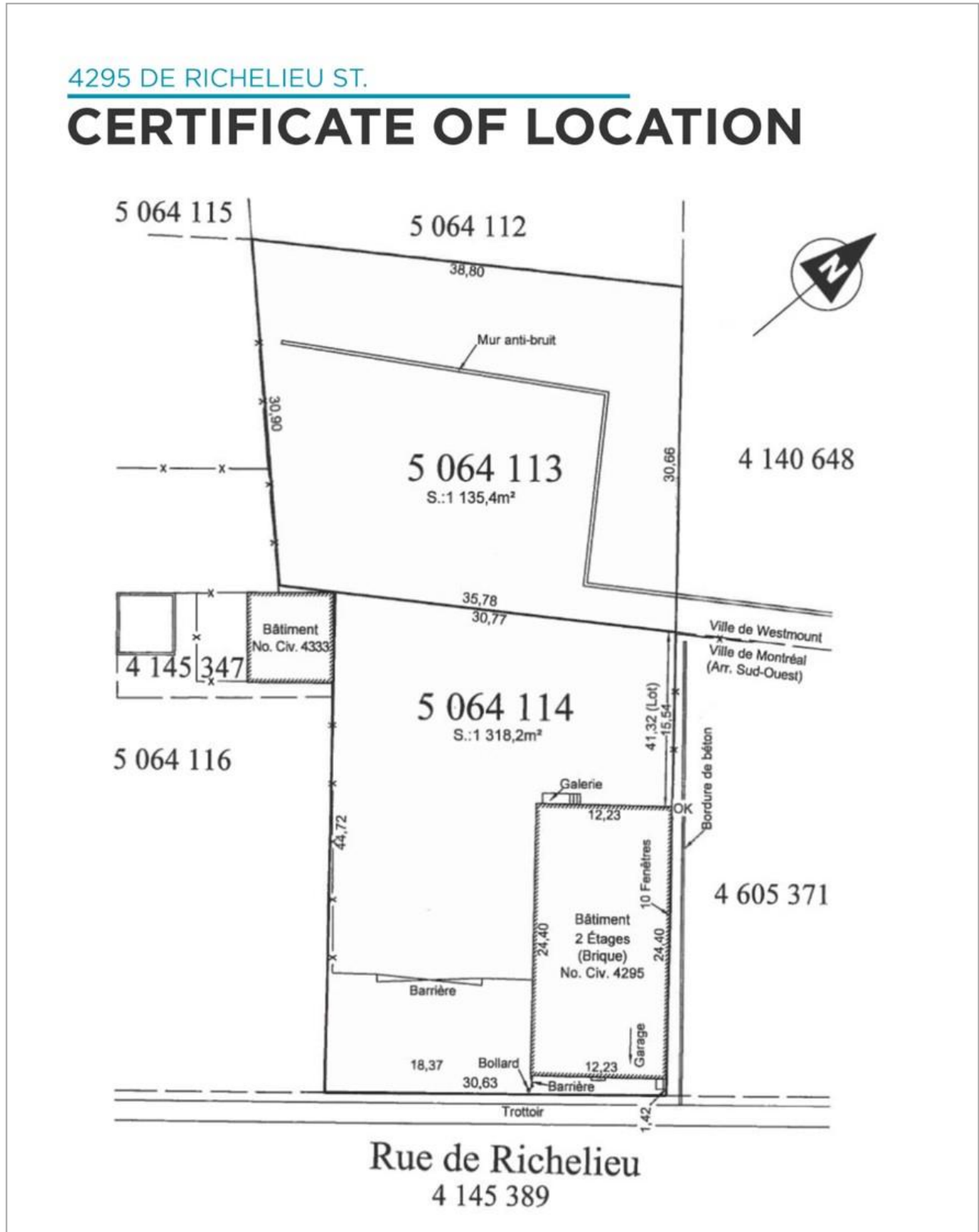


FIGURE 05 Certificat de localisation du lot 5 064 114 sur lequel est implanté le bâtiment à l'étude

## 2.1.2 Statuts

### FÉDÉRAL

Le site n'est pas un lieu historique national désigné par le Gouvernement du Canada. Il n'est pas non plus associé à un personnage ou à un événement historique d'importance nationale<sup>1</sup>.

### PROVINCIAL

Le site ne possède pas de statut de protection en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec<sup>2</sup>.

### MUNICIPAL

Désignation patrimoniale dans le Plan d'urbanisme : le bâtiment n'est pas listé en tant que bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural au Plan d'urbanisme de Montréal, mais il est situé dans un secteur de valeur intéressante (figure 06). Il s'agit du secteur 22.I.10 (Saint-Philippe) qui est décrit ainsi : « Ce secteur passablement hétérogène faisait partie de l'ancien village Brodie, qui s'est développé autour de 1860. On y trouve surtout des suites de « plex » en brique avec escaliers extérieurs dont l'état de conservation est variable, de même que le grand complexe de la RCA Victor, qui occupe un îlot complet »<sup>3</sup> (figure 07).

Potentiel archéologique selon le Plan d'urbanisme : il n'y a pas de potentiel archéologique connu pour ce site en particulier. Bien que ce site soit localisé à proximité de l'ancien village des Tanneries et de la Tannerie des Rolland (secteur 22.AP.14)<sup>4</sup> (figure 08), il n'est pas touché par des restrictions archéologiques.

Liste des immeubles d'intérêt patrimonial (IIP) de l'Arrondissement du Sud-Ouest : ce bâtiment ne figure pas sur la liste des immeubles d'intérêt patrimonial de l'Arrondissement dressée en 2010 à la suite d'un inventaire du patrimoine bâti<sup>5</sup>. Les seuls immeubles d'intérêt patrimonial situés dans l'unité de paysage 4.12<sup>6</sup> sont l'édifice RCA Victor Co (950, rue Lacasse), l'ancien bâtiment de la Tooke Brothers Limited (644, rue De Courcelles) et l'édifice Jenkins Brothers Limited (617, rue Saint-Rémi).

Bref, le bâtiment et son site ne possèdent aucun statut de protection particulier, à part le fait d'être situés dans un secteur de valeur intéressante au Plan d'urbanisme de Montréal.

---

1. Vérification faite sur le site de Parcs Canada et sur le Réseau canadien d'information sur le patrimoine.

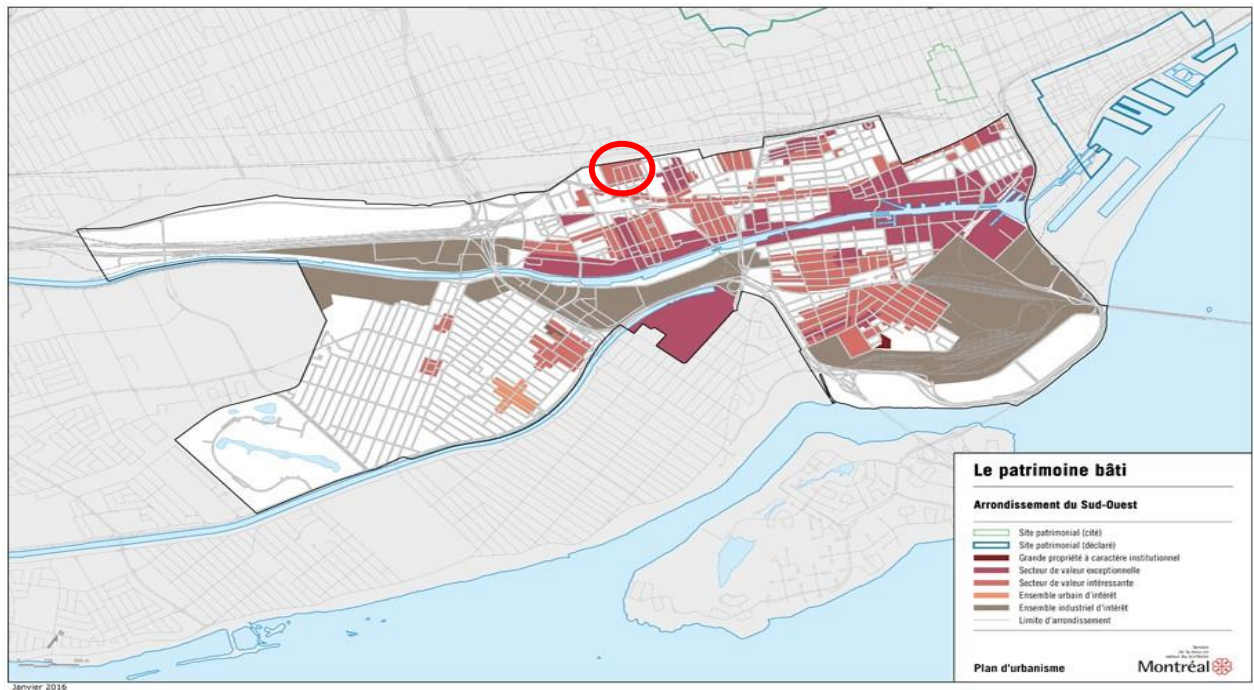
2. Vérification faite dans le Répertoire du patrimoine culturel du Québec.

3. Extrait de : VILLE DE MONTRÉAL. Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement du Sud-Ouest. Montréal, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, p. 44.

4. Idem, p. 73.

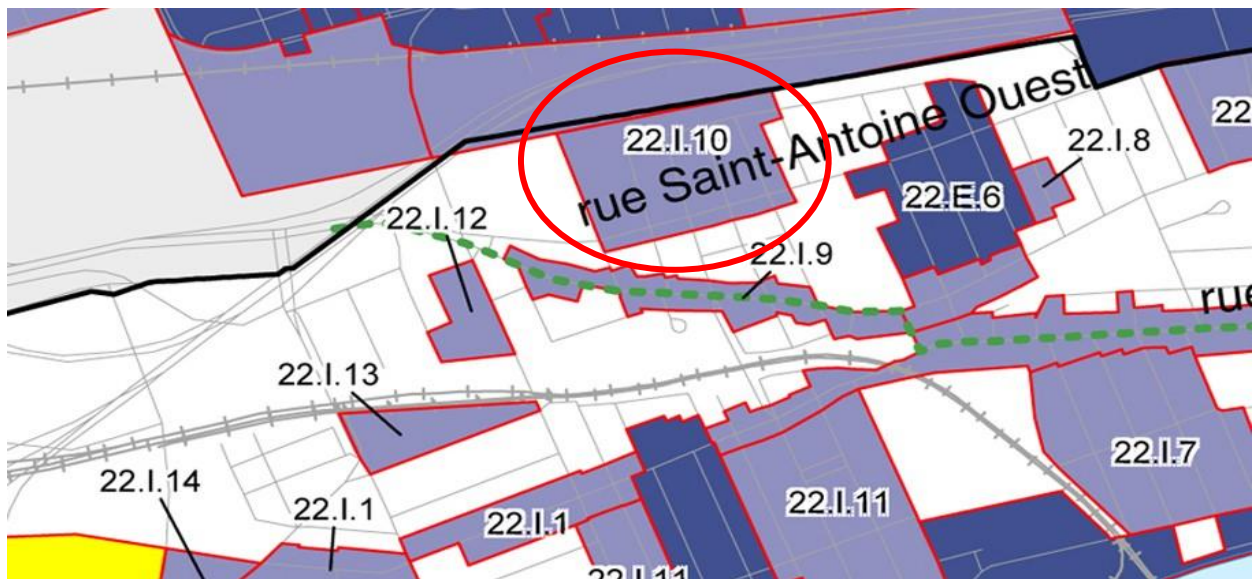
5. PATRI-ARCH. Inventaire des bâtiments à caractère patrimonial de l'arrondissement du Sud-Ouest. Montréal, Ville de Montréal, arrondissement du Sud-Ouest, 2009.

6. Cette unité de paysage fait référence à l'Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-ouest réalisée par Patri-Arch en 2004 et révisée 2013.



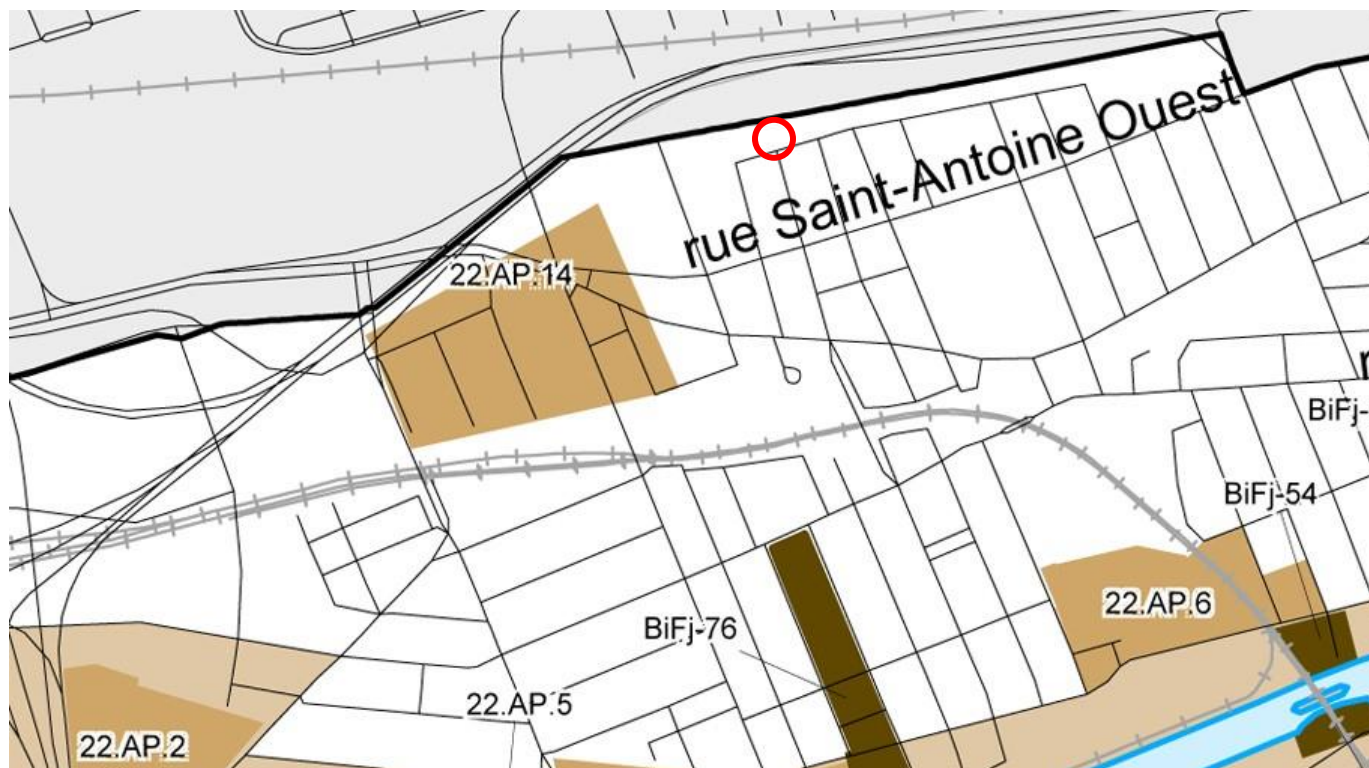
**FIGURE 06**

Le site à l'étude est situé dans un secteur de valeur intéressante inscrit au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.  
Source : Ville de Montréal.



**FIGURE 07**

Le site à l'étude est compris dans le secteur de valeur intéressante 22.I.10 inscrit au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.  
Source : VILLE DE MONTRÉAL. Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement du Sud-Ouest. Montréal, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, p. 57.



**FIGURE 08**

Le site à l'étude (cercle rouge) ne fait partie d'aucun site archéologique ou secteur d'intérêt archéologique recensé au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Source : VILLE DE MONTRÉAL. Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement du SudOuest. Montréal, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, p. 89.

### 2.1.3 État du lieu

L'immeuble de la CFS&E Ltd est vacant depuis de nombreuses années. Il est dans un état de décrépitude avancé étant donné un important déficit d'entretien et des actes de vandalisme. Selon la STM<sup>7</sup>, l'enveloppe extérieure comporte des éléments en fausse pierre endommagés et graffités, des joints de maçonnerie de brique fendus et des solins manquants (voir photographies à la section 2.3.1 Description). À l'intérieur, des cloisons sont arrachées et des plafonds sont défoncés. Plusieurs dommages ont été causés par des infiltrations d'eau et des squatteurs. Par ailleurs, le bâtiment contiendrait des composantes en amiante et de la peinture au plomb<sup>8</sup>. Le site comporterait en plus, énormément de sols contaminés par des décennies d'activités industrielles, notamment sous et à proximité du bâtiment. Le bâtiment industriel qui se trouvait derrière, sur le lot 5 064 113, a quant à lui été démoli vers l'année 2016 dans le cadre des travaux effectués sur l'autoroute Ville-Marie.



**FIGURE 09** L'immeuble à l'étude situé au 4295, rue de Richelieu à Montréal. Source : Google Street View, octobre 2020.

7. STM. Poste de ventilation mécanique (PVM) Richelieu. Présentation Arrondissement du Sud-Ouest, 30 juillet 2020.

8. ENVIRONNEMENT S-AIR INC. Caractérisation des matières réglementées pour le bâtiment situé au 4295, rue Richelieu, Montréal, Rapport d'expertise, 7 avril 2020.



## 2.2 Synthèse de l'évolution du lieu

### 2.2.1 Analyse de l'évolution du lieu et de son contexte urbain

#### LE QUARTIER SAINT-HENRI

Le quartier Saint-Henri actuel, qui occupe une partie de l'ancienne côte Saint-Pierre, regroupe plusieurs villages qui se sont rejoints au fur et à mesure de leur développement. Parmi les premiers noyaux, on peut mentionner les villages Saint-Augustin, Sainte-Marguerite, Delisle, Saint-Henrides-Tanneries et Turcot. Le quartier Saint-Henri s'est principalement développé à partir de la construction du canal de Lachine entre 1821 et 1825, et de son élargissement vers 1840. Des industries s'implantent en bordure du canal et près des voies ferrées et la demande en main-d'œuvre favorise le développement de villages à proximité sur des terrains appartenant à de grands propriétaires terriens (Brodie, Brewster, Perrier, Turcot, Davidson, Workman, Delisle, Quesnel, etc.). La formation des premiers noyaux villageois s'effectue le long du Upper Lachine Road (rue Saint-Jacques/Notre-Dame Ouest), autrefois le seul chemin terrestre qui menait à Lachine. La présence de ruptures urbaines (voies ferrées) et de terres non-développées entre les différents villages amène la formation d'un territoire morcelé. Au fur et à mesure de la consolidation de la trame urbaine, la division entre plusieurs des villages est devenue à peine perceptible.

Les années 1960 et 1970 constituent une période de grandes transformations de la structure urbaine du quartier Saint-Henri. L'une des principales transformations a été l'aménagement des autoroutes 15 et 20 et plus particulièrement de l'échangeur Turcot qui a non seulement conduit à la destruction de la portion ouest du quartier, mais qui impose également sa présence visuelle de manière imposante. La restructuration de certains tissus résidentiels lors de grandes opérations de restructuration urbaine est la deuxième transformation importante à mentionner. À différents endroits dans le quartier, on remarque la restructuration du parcellaire ancien pour la reconstruction de logements appartenant aux types conciergeries ou immeubles d'appartements. Ces logements sont généralement insérés en rupture dans le paysage.

#### LA FERME BRODIE

Cette grande propriété foncière, située entre la rue Saint-Jacques (anciennement Upper Lachine Road) et la falaise qui délimite Westmount, appartenait au milieu du 19<sup>e</sup> siècle à l'Écossais Hugh Brodie. Celui-ci avait obtenu plus tôt une grande partie du fief Saint-Augustin, par bail emphytéotique, des Religieuses hospitalières de Saint-Joseph.

À partir des années 1840, d'autres propriétaires terriens avaient entamé des développements résidentiels au sud de la rue Saint-Jacques. En effet, Philippe Turcot et Ferdinand Perrier ouvrent sur leurs terres les nouvelles rues Sainte-Marguerite, Saint-Philippe et Saint-Ferdinand qui sont toutefois coupées en deux en 1847 par les voies ferrées du chemin de fer de Montréal et New York qui deviendra par la suite le Grand Tronc.

Dès 1860, Hugh Brodie commence lui aussi à lotir une partie de ses terres à l'ouest de l'actuelle rue Saint-Ferdinand dans le prolongement des lotissements et des rues déjà créés par Turcot et Perrier plus au sud. Il faudra toutefois attendre au début du 20<sup>e</sup> siècle, entre 1905 et 1914, avant que ces rues se prolongent au nord de la rue Saint-Antoine Ouest. Le projet se réalise principalement par la construction d'habitations type de trois étages de six logements chacune, vraisemblablement pour loger les ouvriers

des industries locales. C'est à cette époque qu'est ouverte la rue de Richelieu qui constitue la limite nord du quartier.

La paroisse de Saint-Henri des Tanneries est créée en 1867 et l'église paroissiale est construite en 1869 sur un terrain donné par Hugh Brodie. Elle était située à l'intersection des actuelles rues Saint-Jacques et Saint-Ferdinand. Cette église, localisée à la jonction des villages Saint-Henri et Saint-Augustin, sera au cœur de la nouvelle ville de Saint-Henri formée par les villages Saint-Henri, Delisle et Saint-Augustin et qui sera constituée en 1875. Une véritable place publique se formera à la jonction des rues Saint-Jacques et Notre-Dame Ouest avec l'érection de bâtiments publics et institutionnels. D'une part, un noyau culturel et institutionnel est constitué dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Ferdinand, Saint-Jacques, du Couvent et Saint-Antoine avec ses couvents et chapelles, ainsi que par le collège et l'église Saint-Henri. D'autre part, les institutions bancaires, l'hôtel de ville (remplacé par un poste de pompiers en 1931) et le bureau de poste s'établiront au sud de la rue Saint-Jacques, autour de la place Saint-Henri. Une gare ferroviaire aujourd'hui disparue sera érigée un peu à l'est de cette place publique.

La ville de Saint-Henri est annexée à la ville de Montréal en 1905. Le bâti situé à l'ouest de la rue Saint-Ferdinand a connu peu de changement depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle, mais la partie à l'est a par contre connu des bouleversements importants avec la démolition de l'église et du collège Saint-Henri en 1969 et leur remplacement par la polyvalente Saint-Henri. La station de métro Place Saint-Henri est inaugurée en 1980.

## DE NOUVELLES INDUSTRIES

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, à l'ouest de la rue Lacasse, de nouvelles industries viennent s'implanter sur les terrains laissés vacants par les anciennes tanneries devenues vétustes. La manufacture Tooke Brothers Limited est bâtie sur la rue De Courcelle près de la voie ferrée du Grand Tronc. Ensuite, au nord de la rue Saint-Jacques, le secteur est principalement occupé par des industries qui se sont développées avec la venue de la Compagnie des chars urbains de Montréal à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, site maintenant occupé par un magasin à grande surface. En 1906, l'arrivée de la Berliner Gramophone qui deviendra en 1929 la RCA Victor, donne un nouvel élan au quartier. D'autres industries viendront s'agglutiner autour, à l'est de la rue Lacasse, dans l'espace compris entre la rue de Richelieu et la falaise, à la limite de la ville de Westmount, où un embranchement de la voie ferrée du CP permet de desservir ces industries. C'est notamment le cas de la Westeel Products Ltd et de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited sur laquelle nous reviendrons plus tard. La plupart de ces industries perdureront pendant une bonne partie du 20<sup>e</sup> siècle.

## 2.2.2 Chronologie

**1821-1825** : Construction du canal de Lachine, ce qui stimule le développement industriel et résidentiel des nouveaux quartiers qui le bordent.

**1840** : Premier élargissement du canal de Lachine.

**1847** : Aménagement de la voie ferrée de la Montreal and Lachine Railroad qui deviendra plus tard le Grand Tronc, puis le Canadien National. Le Canadien Pacifique construit quelques années plus tard sa voie ferrée qui enclavera le futur quartier ouvrier.

**1860** : Hugh Brodie, propriétaire terrain, commence à lotir ces terres au nord de la rue Saint-Jacques (Upper Lachine Road) en continuité des rues Saint-Ferdinand, Saint-Philippe et Sainte-Marguerite. Le développement se fait lentement.

**1875** : La Ville de Saint-Henri est constituée par le regroupement des villages Saint-Henri, Delisle et Saint-Augustin.

**1905** : La Ville de Saint-Henri est annexée à la Ville de Montréal.

**1905-1914** : Les terres de l'ancienne ferme Brodie situées au nord de la rue Saint-Antoine Ouest sont à leur tour loties. On y implante surtout des immeubles de trois étages de type plex.

**1906** : Fondation de la Berliner Gramophone qui deviendra en 1929 la RCA Victor. Le complexe industriel occupe tout un îlot urbain délimité par les rues Lenoir, Saint-Antoine Ouest et Lacasse ainsi que le chemin de fer du CP.

**1930-1931** : Implantation de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited au 4295, rue de Richelieu. Le bâtiment administratif a pignon sur rue alors que l'usine-entrepôt est construite derrière, adossé à la falaise de Westmount.

**1959** : Ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui entraîne le déclin progressif du canal de Lachine et de l'activité industrielle du quartier.

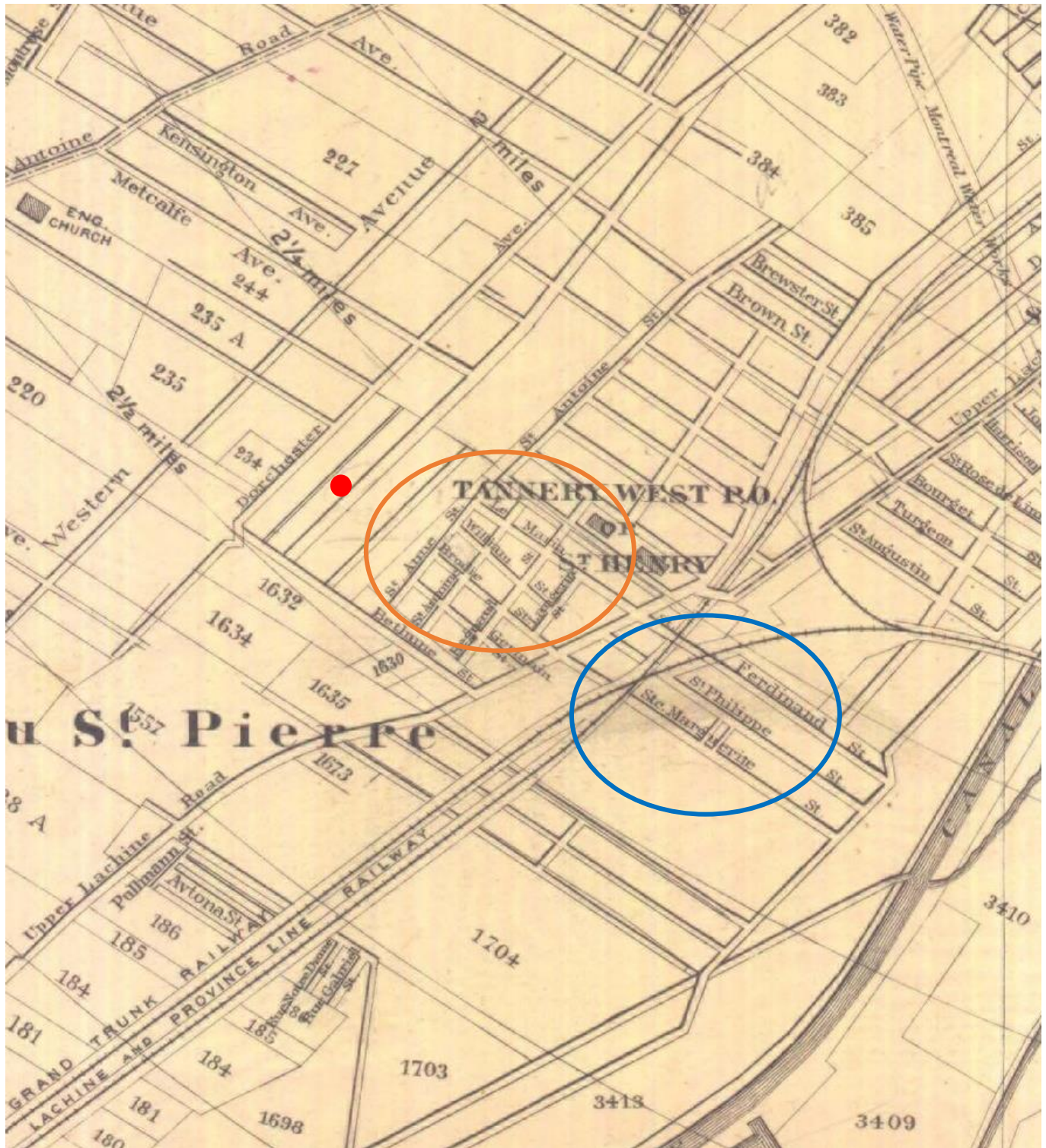
**1974** : Le 27 août 1974, un incendie altère l'usine-entrepôt de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Ltd.

**Vers 1976** : Les deux triplex situés à l'ouest du 4295, rue de Richelieu sont acquis et démolis par la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited, permettant ainsi un accès direct à l'atelier sans passer à travers l'immeuble administratif.

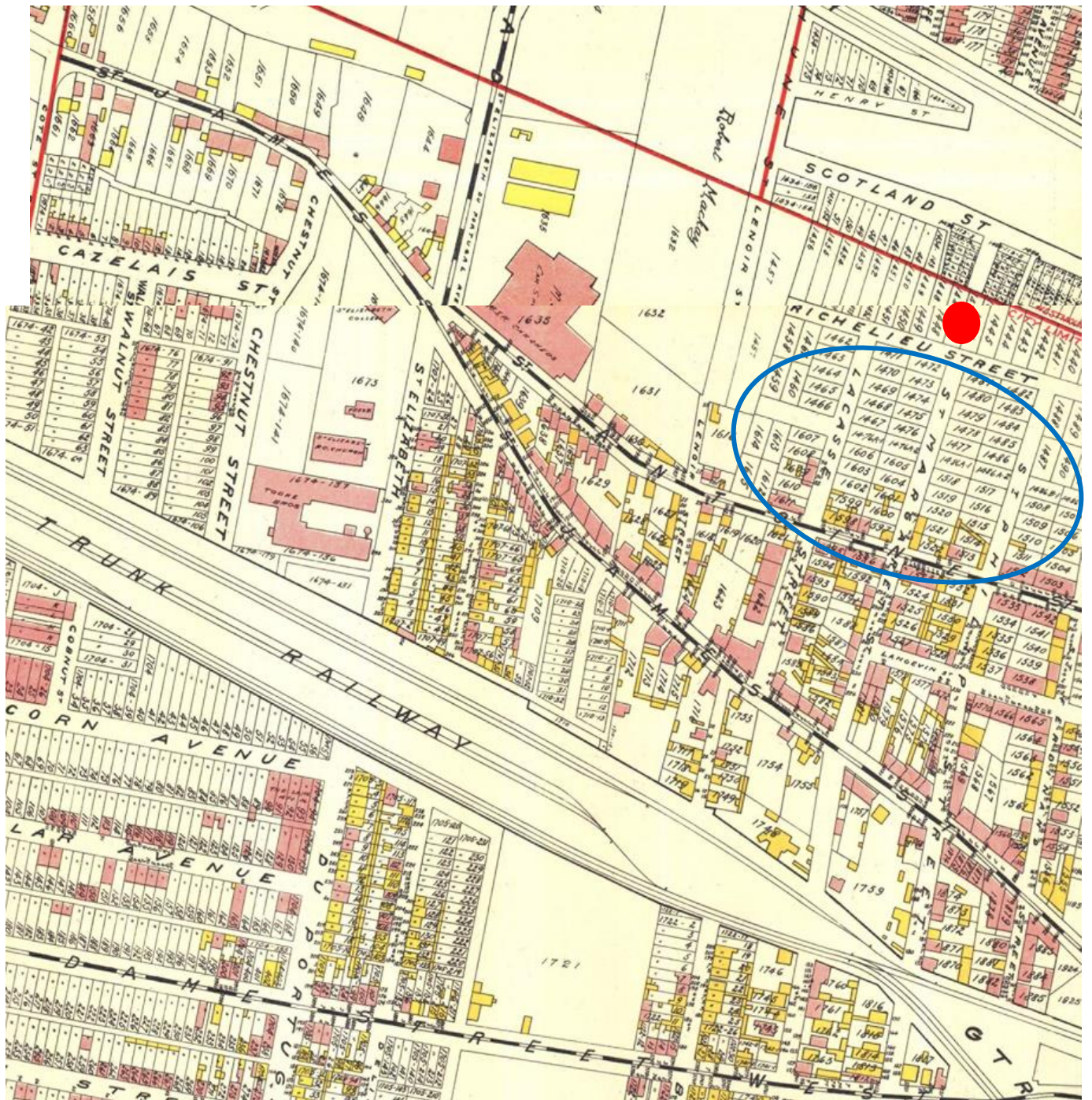
**2016** : Démolition de l'usine-entrepôt de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Ltd afin de permettre la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie et l'aménagement d'un mur anti-bruit.

**2020** : Acquisition de la propriété par la Société de transports de Montréal

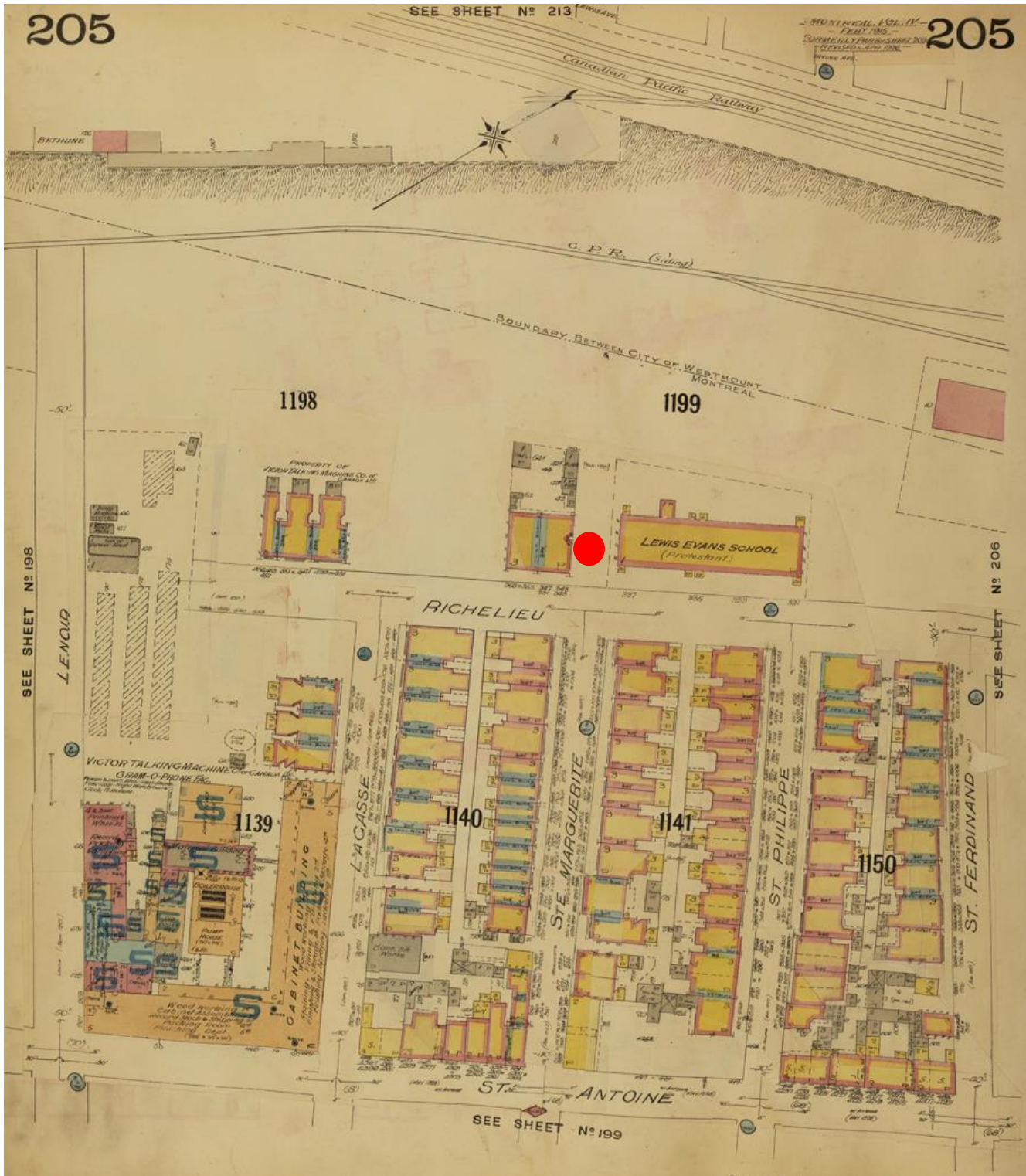




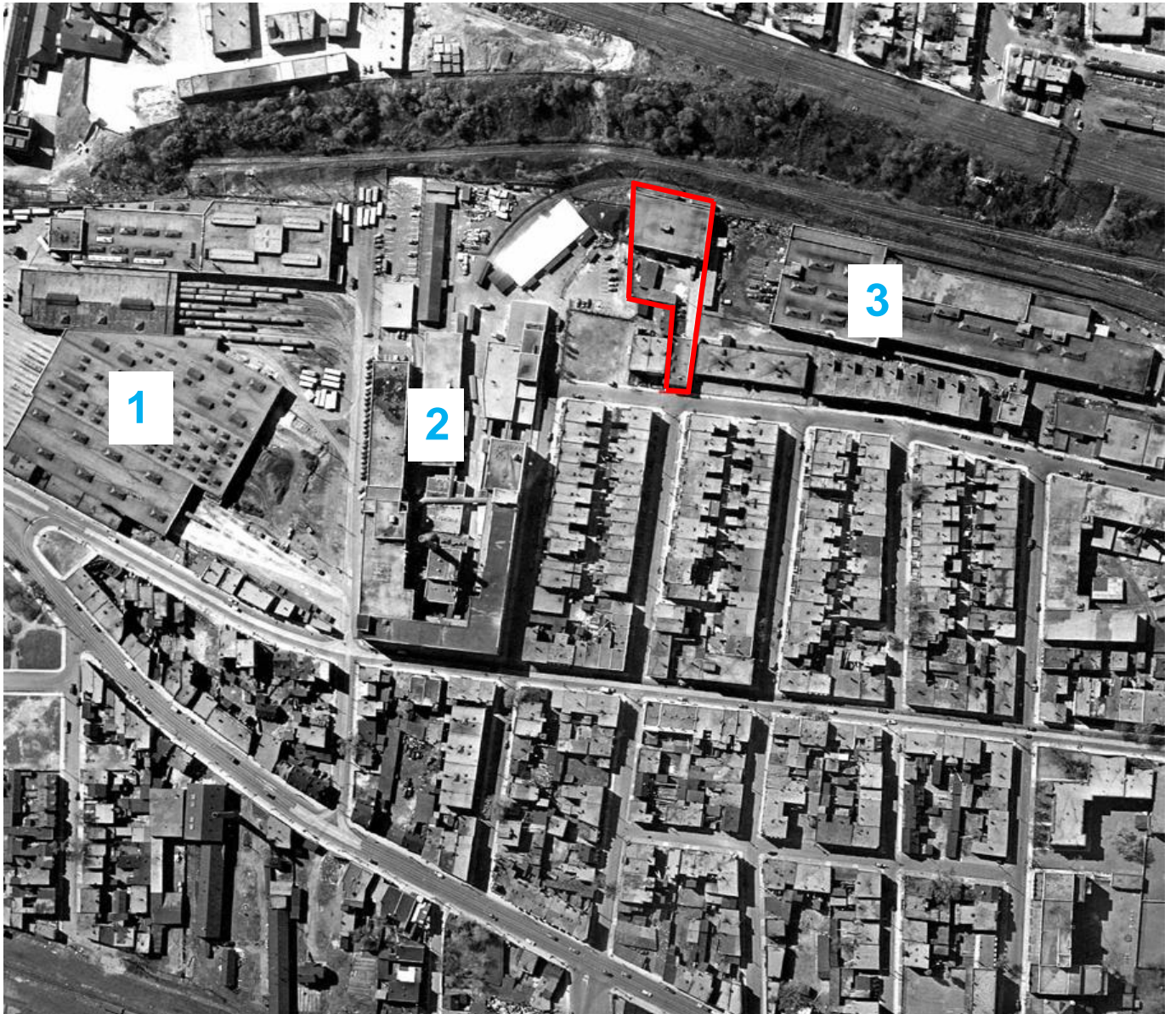
**FIGURE 11** Extrait d'une carte de 1875 montrant les développements au sud de la rue Saint-Jacques (Upper Lachine Road) (encadrés en bleu) et les premiers développements sur la terre de Hugh Brodie, jusqu'à la rue Saint-Antoine Ouest (encadrés en orange). L'immeuble à l'étude est approximativement localisé par le point rouge. Source : Henry Francis Walling. *City of Montreal and suburbs*. Montréal, George N. Tackabury, 1875, © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, no 000065395.



**FIGURE 12** Extrait d'une carte de 1907. La construction des lots entre la rue Saint-Antoine Ouest et la rue de Richelieu est à peine débutée (zone encadrée en bleu). L'immeuble à l'étude est localisé par le point rouge. Source : Adolphe Rodrigue Pinsoneault. *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard : a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference. s.l., The Atlas Publishing Co. Ltd, 1907, feuillets 34 et 35. © BANQ, Collection numérique, Cartes et plans, no 00000174922.*

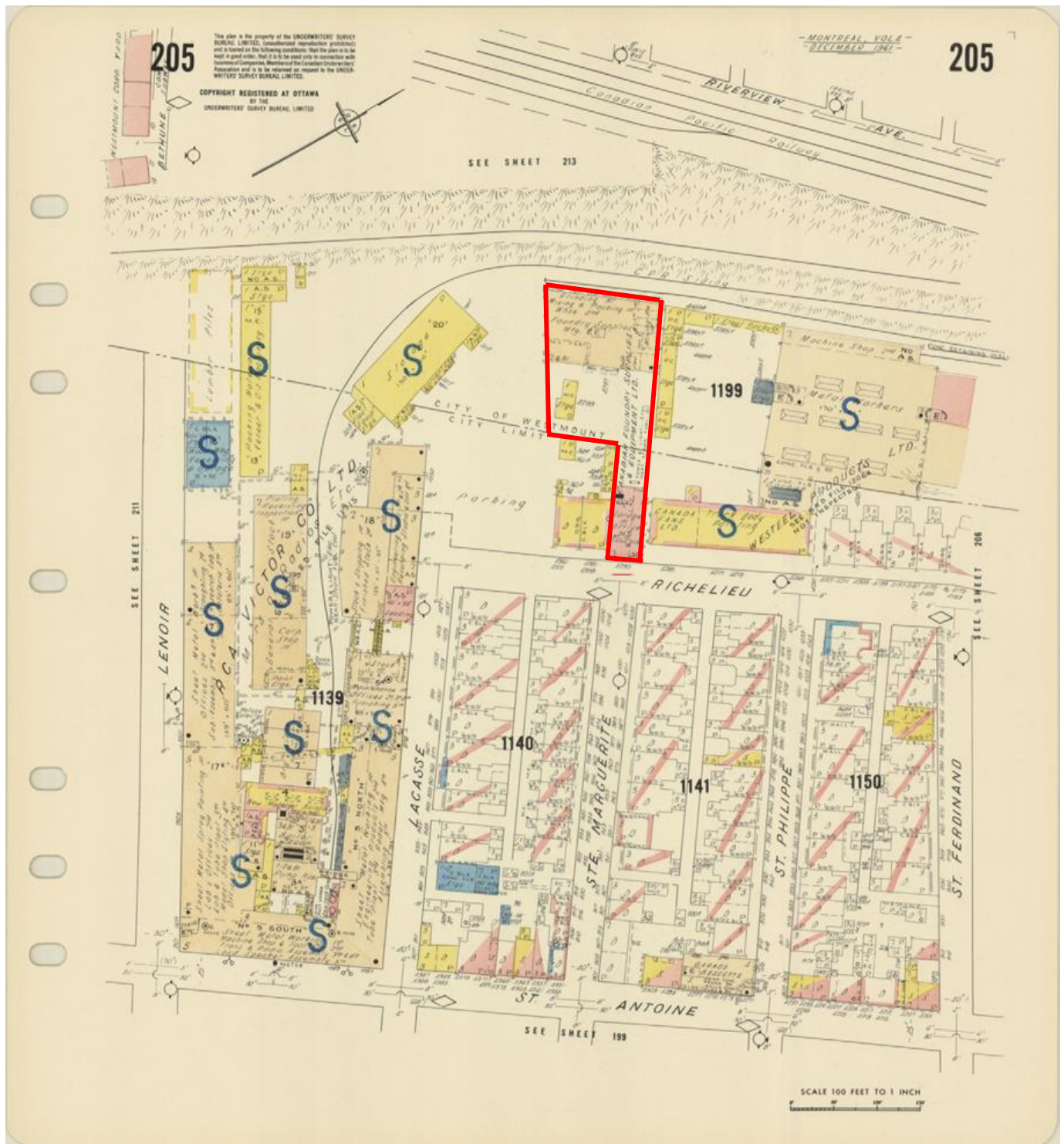


**FIGURE 13** Carte d'assurance-incendie de 1915, révisée en 1926. La construction résidentielle entre la rue Saint-Antoine Ouest et la rue de Richelieu est pratiquement complétée. Au nord de la rue Richelieu, quelques bâtiments sont construits mais l'immeuble à l'étude, localisé par le point rouge, n'est toujours pas bâti. Source : Chas. E. Goad Co. Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume II. Montreal ; Toronto : Chas. E. Goad Co., 1915 (rev. 1926). © BANQ, Collection numérique, Cartes et plans.

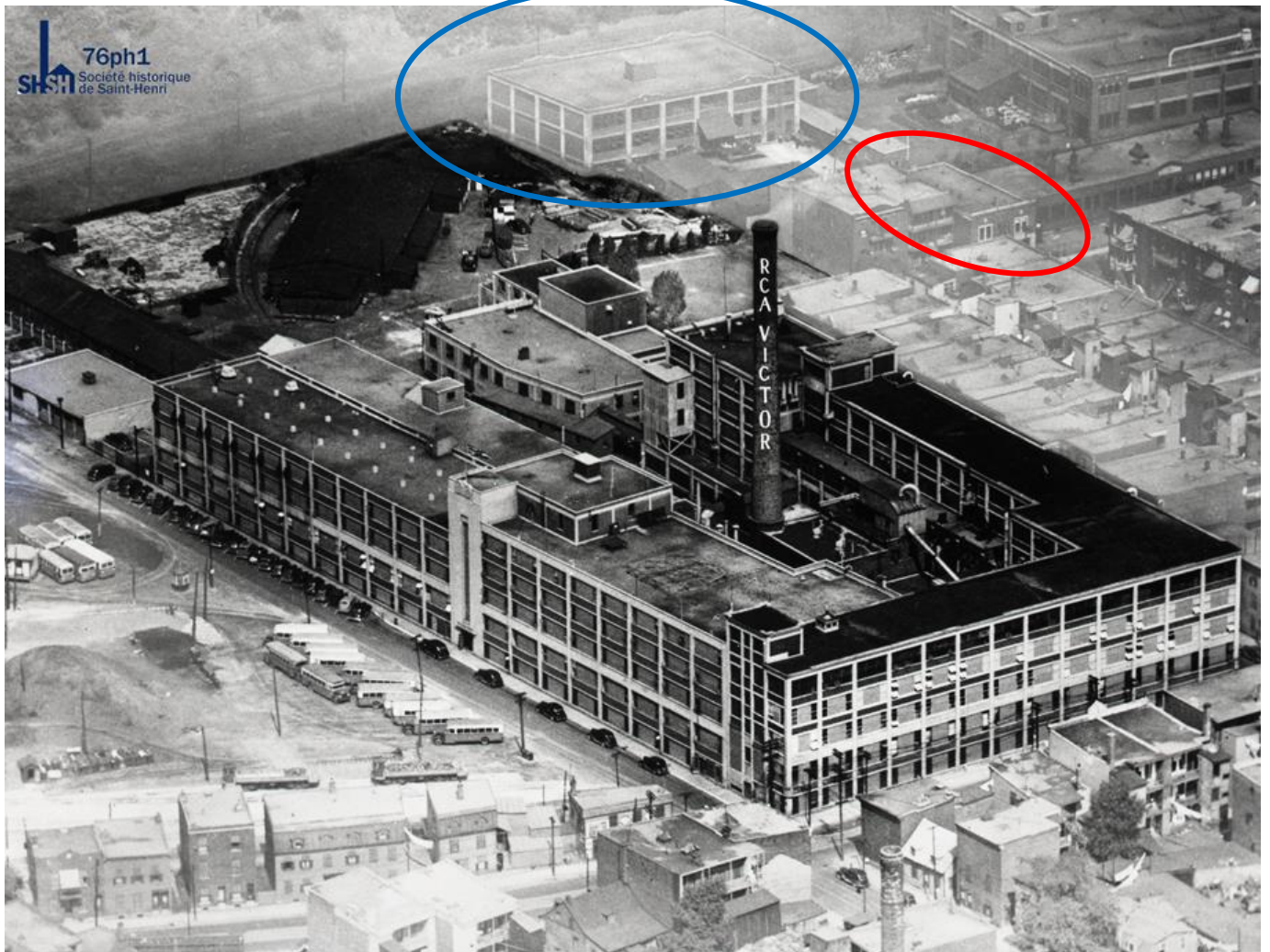


**FIGURE 14** Orthophotographie du secteur à l'étude en 1949. La propriété à l'étude, la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited, est délimitée en rouge. Autour, on retrouve quelques installations industrielles : La compagnie des chars urbains (1), la RCA Victor (2), la Westeel Products Limited (3). Source : Archives de la Ville de Montréal, VM97-3\_7P8-20, 1949.





**FIGURE 15** Carte d'assurance-incendie de 1961 montrant la propriété de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited délimitée en rouge. Source : Underwriters' Survey Bureau Ltd. Insurance plan of the city of Montreal, volume II. Montréal, 1961, feuillet 205. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans.



**FIGURE 16** Vue aérienne de la compagnie RCA Victor et les environs dans les années 1940. Les bâtiments de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited sont présents sur la rue de Richelieu. Le bâtiment administratif en encadré en rouge et l'usine se trouvant derrière est encadrée en bleu. Source : Société d'histoire de Saint-Henri, 76ph1.

## 2.3 Fiches techniques sur les composantes

### 2.3.1 L'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited

#### Description

Le bâtiment à l'étude, ayant sa façade sur la rue de Richelieu, est l'ancien immeuble administratif de la compagnie Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited. Une porte cochère traversait cet édifice pour se rendre à l'usine en arrière, car originellement le bâtiment était bordé de chaque côté par des propriétés voisines (figures 17 et 19). À l'arrière, au fond de la cour afin de se rapprocher des rails de la Canadian Pacifique qui passaient au pied de la falaise, un bâtiment industriel plus imposant servait aux activités d'usinage et d'entreposage de l'entreprise. Techniquement, ce bâtiment arrière se trouvait à Westmount. Il a été démoli en 2016.

#### Caractéristiques fonctionnelles

Le bâtiment qui subsiste sur le site possède deux étages hors sol. Il ne possède aucun espace en sous-sol. Au rez-de-chaussée, du côté est, est aménagé un passage pour atteindre la cour arrière, à la manière d'une porte cochère traversant l'immeuble de la rue jusqu'à la cour arrière (figures 30 et 31). Ce passage était originellement ouvert, sans porte de garage à l'avant et à l'arrière. Sur le côté, le passage était également ouvert au rez-de-chaussée car le bâtiment voisin n'était pas implanté en mitoyenneté. Seule une rangée de colonnes en béton supportait l'étage supérieur à cet endroit. Ce n'est que plus tard, à une date indéterminée, que des portes de garage ont été installées à chaque extrémité de ce passage et que le mur latéral a été fermé par un parement en tôle entre les colonnes de béton.

Nous ne savons pas avec exactitude quel était l'usage du reste de la superficie du rez-de-chaussée. L'absence de plans d'origine complexifie quelque peu l'analyse qui ne repose que sur l'observation des lieux. Mis à part l'escalier qui menait à l'étage dans la partie avant du bâtiment ainsi que les équipements de chauffage dans la section arrière où se dresse une cheminée, les autres espaces étaient vraisemblablement destinés à garer et à réparer les véhicules de la compagnie (figure 32). Le sol est tantôt sur la terre battue, tantôt sur dalle de béton. En façade, une porte de garage à gauche de la porte d'entrée centrale, visible sur une photographie ancienne (figure 18), permettait l'entrée de véhicules.

Les bureaux administratifs de l'entreprise se trouvaient vraisemblablement tous à l'étage du bâtiment. Des bureaux fermés ou semi-fermés étaient disposés le long des façades sud et est dotées de fenêtres. Il s'agissait probablement des bureaux des dirigeants (bureaux fermés) (figures 33, 35 et 36) et des employés spécialisés (ingénieurs, comptables, etc.) du côté est où les bureaux étaient divisés par des cloisons en bois munies de surfaces vitrées dont il reste quelques vestiges (figure 34). Un vaste espace à aire ouverte, éclairé par de grands puits de lumière dans le toit, étaient probablement destiné aux employés de bureaux (secrétaires, commis, etc.). Des toilettes et une seconde cage d'escalier étaient quant à elles aménagées à l'arrière, le long de la façade nord.

La configuration spatiale interne de l'édifice a pu évoluer avec le temps au gré des besoins de l'entreprise. Il est donc difficile, vu le peu d'informations sur le sujet (plans, photographies) d'établir avec plus de précision la nature et l'évolution des caractéristiques fonctionnelles.

### **Caractéristiques constructives**

D'un point de vue constructif, l'édifice de deux étages à toit plat possède une structure composée de dalles et de colonnes en béton. Les colonnes en béton et la dalle de plancher de l'étage sont bien visibles au rez-de-chaussée du bâtiment (figure 31). Les quatre façades de l'immeuble sont revêtues de brique d'argile rouge (figures 20 à 23). Il s'agit de murs massifs comprenant plusieurs rangs de brique reconnaissables par l'appareillage extérieur. En effet, on retrouve une rangée de briques en boutisses à toutes les 6 rangées de briques en panernesse.

Sur la façade principale donnant sur la rue de Richelieu (figure 20), on retrouve également un parement de pierre reconstituée (pierre artificielle en béton moulé) imitant la pierre de taille. Ce parement revêt tout le rez-de-chaussée et encadre aussi des fenêtres à l'étage en plus de former quelques insertions décoratives. Ce matériau, très courant à l'époque de la construction de l'immeuble, était beaucoup plus abordable que la pierre véritable. Les « pierres » étaient moulées plutôt que sculptées et contenaient des armatures en acier à l'intérieur pour leur donner une plus grande solidité.

La majorité des fenêtres de l'étage, composées de 2 battants surmontés d'une imposte, sont en acier, matériau qui était fréquemment utilisé dans l'architecture industrielle dans la première moitié du 20e siècle. À l'arrière (figure 21), les fenêtres étaient plutôt de modèle à guillotine. Toutes les fenêtres sont dotées d'appuis en béton.

À l'intérieur, dans les espaces de bureaux de l'étage, les murs et plafonds étaient généralement revêtus de plâtre (figures 33 à 37). Ailleurs, notamment au rez-de-chaussée, on retrouve davantage des enduits de ciment appliqués sur le béton. Des matériaux plus récents, comme des plafonds de tuiles acoustiques, sont également en place.

### **Caractéristiques formelles**

L'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited est un bâtiment d'une grande simplicité issu de l'architecture industrielle du début du 20e siècle. En effet, si ce n'était de sa façade principale (figure 20), plus ornementée, ce bâtiment en brique se confondrait avec n'importe quel immeuble industriel de cette époque. La façade principale donnant sur la rue de Richelieu a reçu un traitement architectural particulier parce que c'était la seule façade visible de l'espace public à l'époque de sa construction, les autres étant soit mitoyennes, soit cachées par des bâtiments voisins. Il en est tout autrement aujourd'hui alors que tous les autres bâtiments qui l'entouraient ont été démolis, montrant les façades latérales aveugles ou dépareillées.

À l'époque de sa construction, la façade principale de l'immeuble était en quelque sorte l'image de marque de l'entreprise, d'où son architecture plus soignée. Pour ce faire, les concepteurs ont dessiné une façade parfaitement symétrique d'inspiration art déco (voir encadré) qui était alors le style en vogue. Alors que tout le bâtiment est habillé de briques d'argile rouge, un parement de pierre reconstituée en béton moulé vient recouvrir tout le rez-de-chaussée (figures 28 et 29). Ce matériau, imitant la pierre de taille lisse, offre une devanture un peu plus noble et sa teinte grise pâle fait contraste avec la brique. La même pierre artificielle est utilisée en pourtour des deux paires de fenêtres de l'étage situées à chaque extrémité de la façade ainsi que pour des insertions au-dessus de celles-ci (figures 25 à 27). Ces insertions, ainsi qu'une pierre surmontant la porte d'entrée principale au centre, sont ornées de motifs

géométriques typiquement art déco. Par ailleurs, le groupe de trois fenêtres au-dessus de l'entrée centrale sont encadrées de chaînages de briques plus foncées (figure 24). Dans la partie supérieure, ces chaînages se transforment en trois arcs en plein cintre. Les tympans de cette arcade sont remplis de briques disposées en chevrons. Dans le bas de ces fenêtres, les deux colonnes de briques foncées se trouvant au centre des trois fenêtres se prolongent et débordent dans le revêtement en pierre artificielle. Les appuis en béton de ces fenêtres sont davantage ouvragés que les autres. Outre les composantes ornementales déjà mentionnées, la façade principale se distingue par ses deux parapets rectangulaires au-dessus des travées d'extrémités (figure 27) et sa porte principale ornée d'un grillage ouvragé (figure 28). Le sommet de la façade se termine tout simplement par de simples solins métalliques.

Les trois autres façades sont d'une grande sobriété. Du côté ouest, la façade en brique est complètement aveugle car un immeuble résidentiel, implanté en recul, était autrefois mitoyen de ce côté (figure 23). Seuls les quelques premiers mètres étaient exposés à la vue. Du côté opposé, à l'est, la façade était ouverte au rez-de-chaussée où la structure en béton est exposée et comporte sept fenêtres à l'étage dotées d'appuis en béton et de plates-bandes en brique debout dans leur partie supérieure (figure 22). La seule composante ornementale que l'on retrouve sur les deux façades latérales est constituée d'insertions de groupes de trois briques debout de couleur foncée créant des bandeaux discontinus à la hauteur des fenêtres. Quant à la façade arrière (figure 21), elle ne possède aucune composition architecturale particulière ni élément ornemental.

### L'art déco

L'art déco fait partie des premiers mouvements d'architecture du 20<sup>e</sup> siècle qui ont ouvert la voie à une modernité plus affirmée. Apparue en Europe, ce style est d'abord employé pour la décoration intérieure, comme son nom l'indique, notamment pour les hôtels, les restaurants, et même les paquebots. Même s'il rejette les formes du passé, l'art déco laisse une bonne place à l'ornementation, qui sera plus tard bannie par les architectes modernes.

C'est lors de l'exposition des Arts décoratifs de Paris en 1925 que ce style fait officiellement son apparition. Il connaît ensuite une forte popularité en Amérique du Nord à la fin des années 1920 et 1930 où il a été largement utilisé pour la construction de gratte-ciel construits « en escalier » à New York, à Chicago et à Montréal. Dans les bâtiments plus modestes, ce style se distingue par ses lignes pures qui accentuent la verticalité, par son ornementation stylisée aux motifs géométriques et par des bas-reliefs souvent moulés en béton imitant la pierre. Les édifices d'influence art déco utilisent habituellement un parement de brique et comptent souvent parmi les premières utilisations du béton armé.

À part quelques exemples montréalais qui sont des purs produits du style art déco, comme le pavillon principal de l'Université de Montréal, l'édifice Aldred, le marché Atwater, la maison Cormier ou le pavillon principal du jardin botanique, on parle généralement plutôt d'influence ou d'inspiration art déco, comme pour l'immeuble à l'étude qui ne comporte que quelques composantes ornementales issues de ce style.

### **Date de construction**

Selon toutes vraisemblances, ce bâtiment aurait été construit en 1930-1931. Dans l'annuaire Lovell, rien n'est inscrit à cette adresse avant 1930. En 1930, le nom de la compagnie Canadian Foundry Supplies est mentionné sur la rue de Richelieu, mais sans aucune adresse. À partir de 1931, l'adresse du 4295 de Richelieu apparaît. Cette date de construction semble concorder avec les cartes et photographies aériennes disponibles. Il n'y avait aucune construction sur ce terrain avant 1930.

### **Concepteurs**

L'identité des concepteurs de l'immeuble demeure inconnue à ce jour. Il est probable que des ingénieurs et que des architectes aient participé à la conception de cet immeuble et de l'usine que l'on retrouvait originellement sur le site. Aucun permis ni plans ont été retracés, laissant aucune information sur les concepteurs du bâtiment.

### **Propriétaires et occupants marquants**

Cette entreprise, la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited, implantée depuis 1930, produit des fournitures pour les fonderies, ainsi que des adhésifs industriels. Durant les premières années, jusqu'en 1939, l'entreprise a aussi opéré sous le nom de Dominion Foundry Supply Co. Ltd. En 1976, elle a brièvement porté le nom de Newman Foundry Supply Ltd. En 1986, la compagnie devient la CFS Refractories, et à partir de 2000, elle est connue sous le nom de CFS Group Inc. qui inclut également les activités de Duquesne Refractories Ltd. Après 2006, la compagnie est acquise par Multibond Inc. En 2020, la Société de transport de Montréal fait l'acquisition de l'immeuble auprès de Multibond Inc.

#### **Fonctions d'origine, significatives et actuelles**

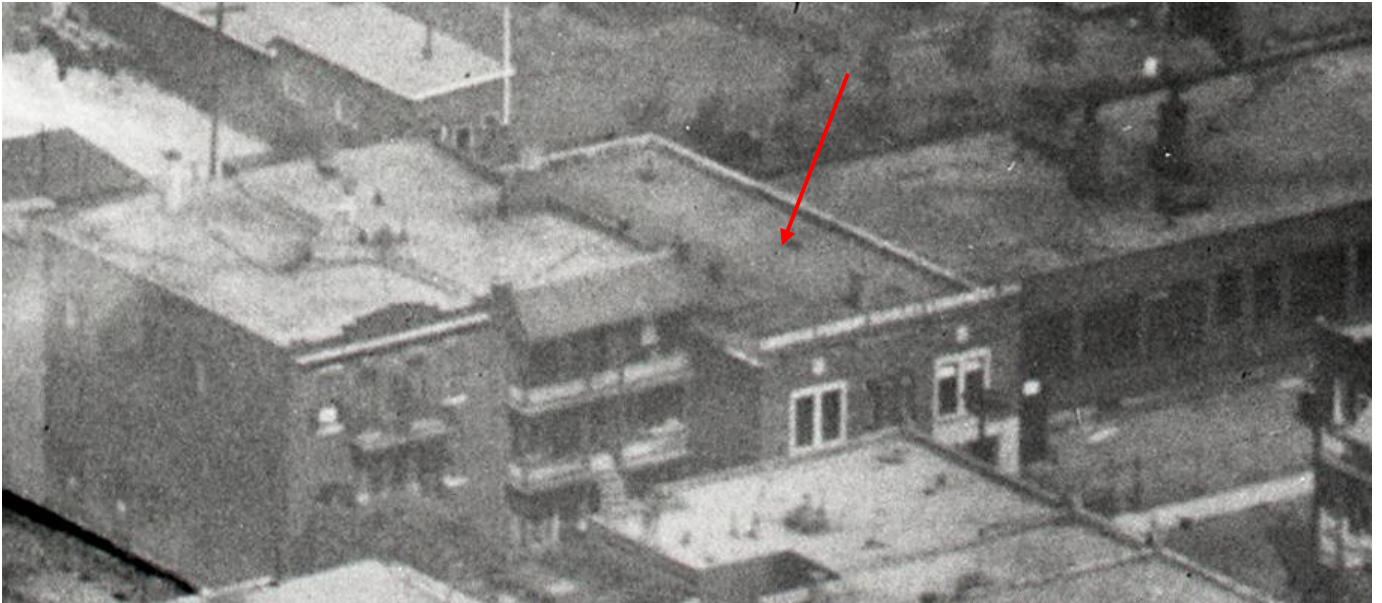
Dès son origine, en 1931, le bâtiment sert à loger les bureaux administratifs de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited, qui produit des fournitures pour les fonderies.

En fait, l'usage industriel s'est poursuivi sans interruption de 1931 jusque dans les années 2000. Le bâtiment ne semble pas avoir eu d'autres usages à travers le temps. Le bâtiment est vacant au moins depuis les années 2000.

### **Modifications marquantes**

Dans l'ensemble, l'immeuble à l'étude a connu peu de modifications par rapport à son état d'origine. Outre le fait que les bâtiments situés autour aient presque tous disparus et que l'immeuble se soit dégradé, les modifications sont peu nombreuses. Le passage qui traverse toute la profondeur du bâtiment du côté est, originellement ouvert, a été fermé à ses deux extrémités par des portes de garage contemporaines et sur le côté par des panneaux métalliques entre les colonnes. Par ailleurs, du côté ouest de la façade, l'ouverture carrée qui était fermée par une porte de garage en bois a été murée en brique, probablement dans les années 1990. À la même époque, une ouverture a aussi été pratiquée à l'étage sur le mur latéral ouest. À l'intérieur, il est plus difficile d'identifier les modifications, ayant peu d'indices pour documenter l'état d'origine.

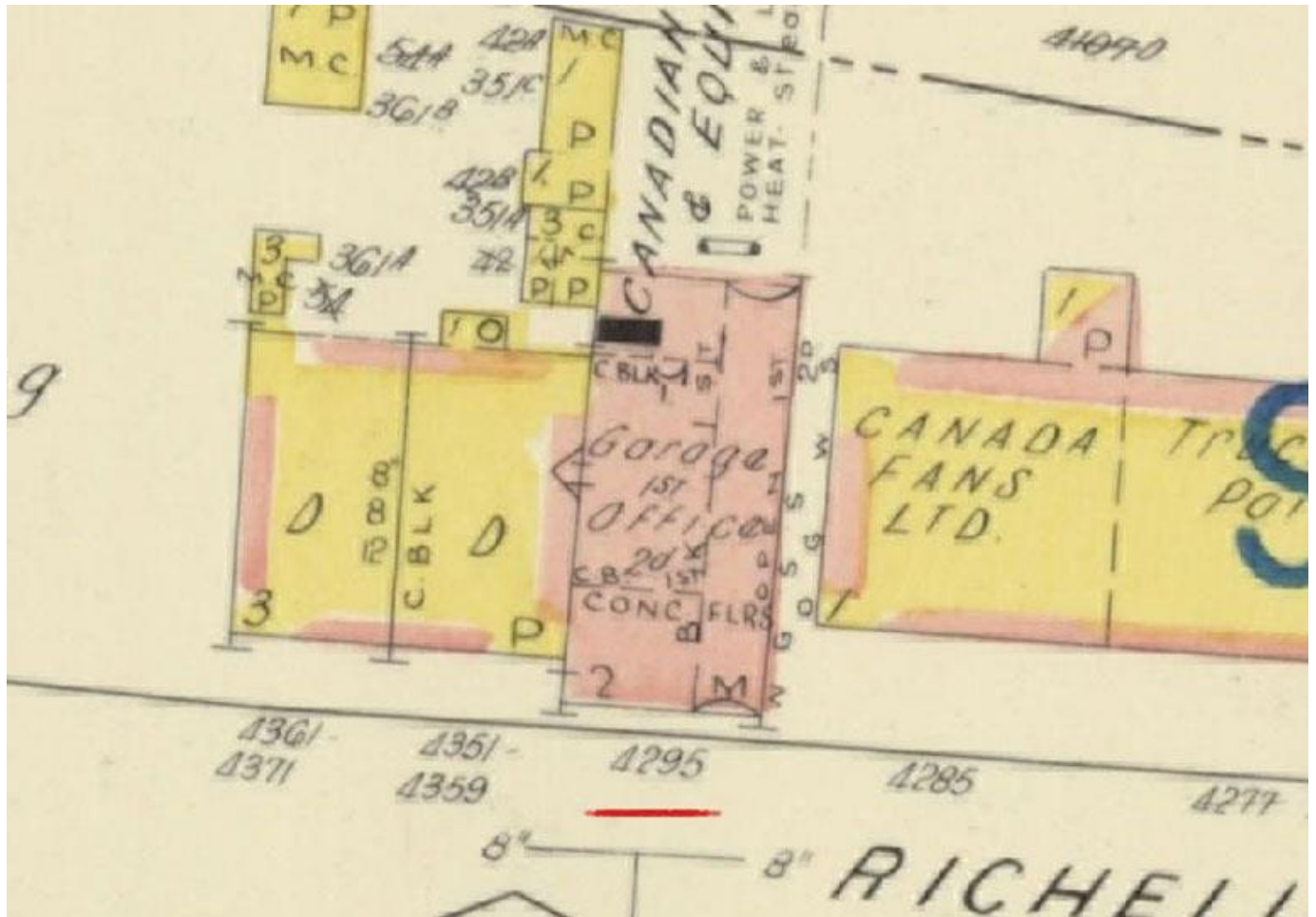
Iconographie



**FIGURE 17** L'immeuble administratif de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited dans les années 1940. Source : Société historique de Saint-Henri, 76ph1.



**FIGURE 18** À droite, l'immeuble administratif à l'étude et, au fond, l'ancienne usine de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited vers 1992. Source : Société historique de Saint-Henri, 198p29.



**FIGURE 19** Sur cette carte d'assurance-incendie de 1961, on peut distinguer plusieurs caractéristiques du bâtiment à l'étude situé au 4295, rue de Richelieu et enserré entre d'autres constructions voisines. D'abord, sa couleur rose indique qu'il est construit en brique. La mention « Conc. Flrs » indique que la structure est en béton. Le passage du rez-de-chaussée est clairement dessiné. Les mentions « Garage 1st » et « Office 2nd » confirment les vocations du rez-de-chaussée et de l'étage. Source : Underwriters' Survey Bureau Ltd. Insurance plan of the city of Montreal, volume II. Montréal, 1961, feuillet 205. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans.





**FIGURE 20** La façade principale au sud. La composition symétrique et le recours à de la pierre reconstituée en béton caractérise cette façade d'inspiration art déco.  
Source : Google Street View.



**FIGURE 21** La façade arrière (nord) qui ne possède ni traitement architectural particulier, ni composantes ornementales. Les fenêtres sont de type à guillotine.  
Source : STM.



**FIGURE 22** Sur la façade latérale est, le rez-de-chaussée était originellement ouvert entre les colonnes en béton. À l'étage, sept fenêtres à battants avec imposte sont disposées de façon régulière. La seule composante ornementale de cette façade est l'insertion de briques debout foncées à intervalle régulier entre les fenêtres. Source : STM.



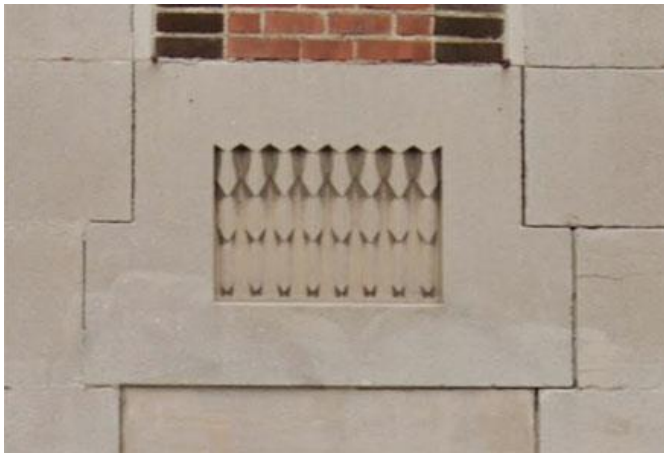
**FIGURE 23** La façade latérale ouest est complètement aveugle. La partie plus pâle était mitoyenne jusque dans les années 1970. Seule la partie avant, ornée d'insertions de briques debout foncées, était originellement visible de la voie publique. La cheminée est d'origine. L'ouverture au centre du mur à l'étage a été pratiquée dans les années 1990. Source : STM.



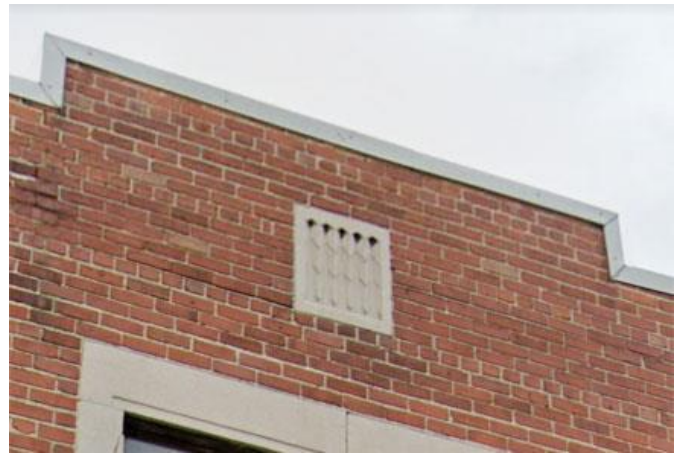
**FIGURE 24** Détail de la façade principale montrant les fenêtres au-dessus de l'entrée centrale. Des briques de couleur foncées forment des chaînages autour des fenêtres ainsi que des arcs décoratifs dans la partie supérieure avec des tympans en briques disposées en chevrons. Les appuis en béton sont également ouvragés. Source : Google Street View.



**FIGURE 25** Détail d'une paire de fenêtres à l'étage de la façade principale. Ces fenêtres à battants avec imposte sont en acier et sont encadrées de pierre reconstituée en béton. Remarquez l'appareillage de la brique avec une rangée de boutisses à tous les six rangs. Source : Google Street View.



**FIGURE 26** Ornement en pierre reconstituée moulée d'inspiration art déco situé au-dessus de la porte d'entrée principale. Source : Google Street View.



**FIGURE 27** Parapet au sommet de la façade principale et son solin métallique. Une insertion en pierre reconstituée en béton moulé, contrastant avec la brique, est ornée de motifs d'inspiration art déco. Source : Google Street View.



**FIGURE 28.** La porte d'entrée principale, ornée d'un grillage décoratif, au centre de la devanture revêtue de pierre reconstituée en béton moulé. Source : STM.



**FIGURE 29.** La pierre reconstituée en béton moulé est abîmée en façade principale, laissant apparaître son armature en béton. Le massif en béton situé à l'entrée de l'ancien passage servait de chasse-roue. Source : STM.



**FIGURE 30.** Intérieur du passage qui traverse toute la profondeur du bâtiment. La porte apparaissant sur la photographie est celle qui donne sur la rue de Richelieu. Source : STM.



**FIGURE 32.** Intérieur du bâtiment au rez-de-chaussée, dans la partie qui servait autrefois de garage. Source : STM.



**FIGURE 31.** Autre vue intérieur du passage, cette fois vers l'arrière. Le mur de trouvant à droite était à l'origine ouvert sur l'extérieur. La flèche montre l'une des colonnes en béton de la structure de l'immeuble. Source : STM.



**FIGURE 33** À l'étage, on retrouve une série de bureaux. Les murs et plafonds sont revêtus de plâtre. Source : STM.



**FIGURE 34** À l'étage, grande aire ouverte éclairée par des puits de lumière. À gauche, les vestiges des cloisons de bois vitrées qui séparaient des bureaux. Source : STM.



**FIGURE 36**. Le bureau principal de l'étage se situant dans l'angle sud-est du bâtiment. Ce bureau comprenait un foyer, ce qui indique qu'il s'agissait probablement du bureau du président de l'entreprise. Source : STM.



**FIGURE 35** Autre espace de bureaux se situant à l'étage de l'immeuble à l'étude. Source : STM.



**FIGURE 37** Plafond de l'aire ouverte à l'étage qui démontre l'état de dégradation de l'immeuble soumis à des infiltrations d'eau et aux squatteurs. Source : STM.



**FIGURE 38.** La façade principale de l'immeuble est située dans l'axe de la rue Sainte-Marguerite et ferme la perspective au nord de cette petite rue résidentielle du quartier Saint-Henri. Source : STM.



**FIGURE 39.** La rue de Richelieu vers l'ouest. L'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited (encerclé) se confond dans ce paysage majoritairement en brique. Source : STM.

## 2.3.2 Bibliographie

### Études et ouvrages

ATELIER BRAQ et ATELIER IN SITU. *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-Ouest de la Ville de Montréal*. Montréal, Ville de Montréal, 2003.

BENOÎT, Michèle, et Roger GRATTON. *Voies de fer et voies d'eau. Le patrimoine de Montréal. Quartiers du sud-ouest*. Montréal, Guérin littérature, coll. Pignon sur rue, 1991.

BERGERON, Claude, *Architectures du XX<sup>e</sup> siècle au Québec*, Montréal, Éditions du Méridien, 1989.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture industrielle*. Montréal, CUM, 1982.

LAUZON, Gilles, et Lucie RUELLAND. *1875 / Saint-Henri*. Montréal, Société historique de Saint-Henri, 1985.

PATRI-ARCH. *Inventaire des bâtiments à caractère patrimonial de l'arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal, Ville de Montréal, arrondissement du Sud-Ouest, 2009.

PATRI-ARCH. *Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-ouest*. Montréal, Ville de Montréal, octobre 2013.

POITRAS, Claire, et Harold BÉRUBÉ. *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – partie Sud-Ouest*. Montréal, INRS-Urbanisation, 2004.

RÉMILLARD, François, et Brian MERRETT. *L'architecture de Montréal : Guide des styles et des bâtiments*. Montréal, Les Éditions Café-Crème, 2007.

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE SAINT-HENRI. *À la découverte des manufactures de Saint-Henri. Une promenade autoguidée proposée par la Société historique de Saint-Henri*. 2008.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Poste de ventilation mécanique (PVM) Richelieu*. Présentation Arrondissement du Sud-Ouest, 30 juillet 2020.

VILLE DE MONTRÉAL. *Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005.

VILLE DE MONTRÉAL. *Les quartiers municipaux de Montréal depuis 1832*. Montréal, Archives municipales, 1973.

VILLE DE MONTRÉAL. *Arrondissement du Sud-Ouest : Synthèse des enjeux d'aménagement et de développement*. Montréal, Ville de Montréal, 1990.

VILLE DE MONTRÉAL. *État des valeurs patrimoniales. Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, 1991.

VILLE DE MONTRÉAL. *Évaluation du patrimoine urbain. Ville de Montréal. Arrondissement du Sud-Ouest-22*. Montréal, Service de la mise en valeur du patrimoine et de la toponymie, 2004.

## Cartes et plans anciens

BOXER, Frederick N. *Montreal*. Montréal, Starke & Co. 1861, 1 carte. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, n° 0000065388 [en ligne].

COURVAL, Elzéar Pierre Joseph. *Plan de la Cité de Montréal et de ses environs*. Montréal, Ville de Montréal, 1931, 1 carte. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, n° 0000428455 [en ligne].

GOAD, Charles Edward. *Atlas of the City of Montreal : from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners*. Montréal, Chas. E. Goad (civil engineer), 1890, 93 planches. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, n° 0000174398 [en ligne].

GOAD, Chas. E. Co. *Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume II*. Montreal ; Toronto : Chas. E. Goad Co., 1915, feuillet 53. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans [en ligne].

UNDERWRTIERS' SURVEY BUREAU LTD. *Insurance plan of the city of Montreal, volume II*. Montréal, 1961, feuillet 53. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans [en ligne].

PINSONEAULT, Adolphe Rodrigue. *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard : a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference*. s.l., The Atlas Publishing Co. Ltd, 1907, 63 feuilles. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, n° 00000174922 [en ligne].

WALLING, Henry Francis. *City of Montreal and suburbs*. Montréal, George N. Tackabury, 1875, 2 cartes. © BAnQ, Collection numérique, Cartes et plans, n° 0000065395 [en ligne].

## Ressources électroniques

Ministère de la Culture et des Communications du Québec. *Répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec* [en ligne] : <http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/biens-culturels/index.htm>

Parcs Canada. *Lieu historique national du Canal-de-Lachine, Le berceau de l'industrialisation* [en ligne] : [Le berceau de l'industrialisation - Lieu historique national du Canal-de-Lachine \(pc.gc.ca\)](http://www.pc.gc.ca/le-berceau-de-l-industrialisation)

Registre foncier du Québec [en ligne] : [Registre foncier du Québec en ligne \(gouv.qc.ca\)](http://www.registre.gouv.qc.ca)

Ville de Montréal, Direction de l'évaluation foncière. *Extrait du rôle foncier* [en ligne] : <http://evalweb.cum.qc.ca/>

Ville de Montréal, *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal* [en ligne] : <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>



## 3 Évaluation patrimoniale

### 3.1 Valeur documentaire

#### 3.1.1 Ancienneté

L'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited est construit en 1930-1931. Il témoigne des dernières constructions de nature industrielle construite dans le Sud-Ouest de Montréal, et plus particulièrement dans le quartier Saint-Henri. En effet, mis à part quelques industries manufacturières liées à l'effort de guerre durant la Seconde Guerre mondiale, peu d'immeubles industriels verront le jour dans le secteur par la suite, notamment en raison de la Crise économique des années 1930, et surtout après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, sonnant le glas du canal de Lachine. Dans la période de l'après-guerre, les industries vont plutôt s'implanter dans des nouveaux parcs industriels en périphérie des quartiers centraux. Seules les industries déjà implantées dans le quartier, comme la CFSE Ltd, vont poursuivre leurs activités. La présence d'usines et de manufactures en milieu urbain dense, source de nuisances environnementales, est de moins en moins souhaitée près les quartiers résidentiels. Dans les décennies suivantes, la plupart des industries du quartier fermeront une à une, ou quitteront pour s'implanter ailleurs. Plusieurs immeubles industriels laisseront alors leur place ou seront recyclés en complexe d'habitation.

Bien que l'immeuble à l'étude accuse 90 années d'âge, il ne compte pas parmi les plus anciens bâtiments industriels de Montréal ou du quartier Saint-Henri. Il existe en effet bon nombre d'immeubles industriels plus anciens construits dans la deuxième moitié du 19e siècle ou au début du 20e siècle et dont les immeubles industriels sont toujours debout, pour la plupart recyclés. Juste dans le quartier, pensons à la William Manufacturing Co (1879), à la Merchant Manufacturing Co. (1880), à la Canada Malting Co. (1905), à la Montreal Biscuit Co. (1905) et à la Berliner Gramophone (RCA Victor) (1906), pour ne nommer que celles-là. Néanmoins, bien que son ancienneté ne soit pas des plus élevées, l'immeuble de la CFSE Ltd marque la fin de l'âge d'or industriel du quartier Saint-Henri et est représentatif de son époque.

#### 3.1.2 Intérêt historique

L'immeuble de la CFSE Ltd illustre le thème historique de l'industrie manufacturière à Montréal, et plus spécifiquement celui de l'industrie métallurgique qui prend de l'importance au 19e siècle avec l'industrialisation des procédés. Jusque dans les années 1840, plusieurs forges et fonderies, la plupart de nature artisanale, sont en activité, mais beaucoup de produits manufacturés proviennent encore de la Grande-Bretagne. L'acte d'Union (1840) et la Confédération (1867) vont contribuer à consolider un marché intérieur suffisamment important pour permettre l'émergence d'activités manufacturières. L'expansion de la navigation et le premier boom des chemins de fer vont, quant à eux, encourager le développement de l'industrie lourde et d'une multitude d'entreprises gravitant autour de la construction navale et ferroviaire. Vers 1840, Montréal possède par ailleurs plusieurs atouts pour devenir un centre industriel important. Possédant l'un des principaux ports canadiens, Montréal est aussi le centre financier et commercial du pays. L'élargissement du canal de Lachine en 1848 qui permet d'atteindre les Grands Lacs ainsi que le développement du réseau ferroviaire en font le carrefour des voies de transport. Le canal de Lachine offre également un pouvoir hydraulique qui entraîne, en quelques années, des

investissements substantiels pour démarrer de nouvelles entreprises ou pour augmenter l'échelle de production de certains établissements, comme dans le cas des meuneries et des fonderies.

D'abord regroupées autour des sites hydrauliques, les industries occupent graduellement, jusqu'en 1896, l'ensemble des rives du canal, à l'est de l'écluse de Côte-Saint-Paul. Après cette phase d'expansion, le développement se caractérise par la montée de la grande entreprise, de 1896 à 1939. Commence alors l'occupation industrielle progressive du secteur ouest du canal, dans les villes de Saint-Pierre et de LaSalle. Les nouvelles entreprises se spécialisent dans la chimie et la pétrochimie et dans la production de fer et d'acier. Des entreprises importantes connaissent leur heure de gloire sur les berges du canal. L'entreprise de Frothingham & Workman de la Côte Saint-Paul se classe parmi les plus grandes usines d'outils de l'époque. La Montreal Rolling Mills, établie en 1868, acquiert une à une toutes les clouteries et autres compagnies spécialisées dans le fer et l'acier. Elle s'unit finalement à quatre autres compagnies canadiennes pour former la Steel Co. of Canada en 1911, appelée familièrement la Stelco. Autour de ces grandes industries se greffent une multitude de petites manufactures spécialisées dans l'une ou l'autre des étapes de la production, formant de véritables grappes industrielles. La Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited, qui s'implante tout près du corridor du canal de Lachine, est l'une de celles-là en fournissant aux plus grandes fonderies des fournitures et des adhésifs industriels. L'interdépendance entre ces entreprises constitue un autre trait dominant des industries manufacturières montréalaises.

Outre le fait que l'immeuble de la CFS&E Ltd soit lié au thème historique de l'industrie métallurgique, il ne s'agit pas d'une entreprise très importante, ni par son envergure physique, ni par sa notoriété. Il s'agit en effet d'un petit joueur dans un domaine où de grandes industries, comme la Stelco, ont laissé une marque historique plus importante. Par ailleurs, aucun personnage ni événement historique n'est spécifiquement associé à ce lieu ou à cette entreprise. La valeur historique de cet immeuble demeure ainsi plutôt faible.

### 3.1.3 Valeur sociale

La valeur sociale de l'immeuble de la CFS&E Ltd repose sur son illustration du développement industriel du secteur, desservi par le chemin de fer et situé à proximité de quartiers résidentiels construits à la fin du 19e et au début du 20e siècle où demeurait la main d'œuvre nécessaire au fonctionnement des industries de l'époque. En effet, l'immeuble est situé en plein quartier résidentiel, étant même mitoyen à un triplex. Cette proximité étroite entre l'industrie lourde, les habitations ouvrières et les voies ferrées, presque impensable de nos jours, est typique du tissu social du quartier Saint-Henri de la première moitié du 20e siècle, réalité d'ailleurs si bien dépeinte par Gabrielle Roy dans son roman *Bonheur d'occasion*.

La valeur sociale de l'immeuble de la CFS&E Ltd repose également sur son témoignage de l'importance de l'industrie manufacturière à Montréal pendant la première moitié du 20e siècle. Il témoigne de l'évolution des petites manufactures qui fournissent de l'équipement et des produits à de plus grandes entreprises et de l'importance de la chaîne d'approvisionnement dans l'industrie métallurgique. Avec la fermeture de nombreuses entreprises, de leur disparition ou de leur transformation pour répondre à de nouveaux usages, cet immeuble est dorénavant un élément rare puisqu'il constitue un des derniers bâtiments construits pour ce type d'usage. Par ailleurs, la séparation entre les activités administratives et de production de l'entreprise, ainsi que la qualité des espaces intérieurs d'origine abondamment éclairés naturellement, notamment par une généreuse fenestration et des puits de lumière, offrait un milieu de travail plus agréable aux travailleurs de bureaux de l'époque et une économie sur les coûts d'éclairage.

Enfin, la valeur sociale de l'immeuble de la CFS&E Ltd repose sur la mémoire des hommes et des femmes qui ont travaillé dans cette entreprise et dans plusieurs autres du même type, souvent dans des conditions difficiles, et qui ont contribué au développement industriel et social du quartier.

**Éléments caractéristiques de la valeur documentaire de l'immeuble de la CFS&E Ltd :**

- Sa localisation stratégique dans le quartier Saint-Henri, à proximité du chemin de fer et de d'autres grandes industries situées non loin, en bordure du canal de Lachine.
- La présence de bâtiments industriels dans le secteur, issus de la fin du 19<sup>e</sup> siècle et du début du 20<sup>e</sup> siècle, implantés sur de vastes lots, à proximité d'habitations ouvrières d'où provenait leur main d'œuvre.
- La séparation entre les activités de production (l'usine) et administratives (bureaux) de l'entreprise dans deux immeubles distincts.
- La composition architecturale soignée de la façade principale donnant sur la rue de Richelieu qui était en quelque sorte l'image de marque de l'entreprise
- L'abondante fenestration et la présence de puits de lumière qui offrait aux employés de bureaux de l'étage un milieu de travail plus agréable.

## 3.2 Valeur architecturale

### 3.2.1 Qualité de la conception

L'immeuble de la CFS&E Ltd se distingue peu des bâtiments industriels construits à la même époque. Étant donné ses petites dimensions et de sa vocation surtout administrative, en raison des bureaux de la compagnie qui sont aménagés à l'étage, l'immeuble n'a pas l'envergure de certains grands immeubles industriels qui sont devenus des icônes du paysage montréalais (Redpath, Stelco, Canada Malting, etc.). À cet égard, l'usine qui se trouvait derrière et qui a été démolie en 2016 était plus représentative du patrimoine industriel montréalais avec sa structure en béton à grandes portées et ses façades très fenestrées en brique. L'immeuble à l'étude s'apparente davantage à des ateliers, garages ou entrepôts de petites entreprises implantés sur des lots résidentiels. Le système structural et d'enveloppe, en béton et en brique, est caractéristique de la construction industrielle de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Composée de dalles et de colonnes en béton, la structure est apparente au rez-de-chaussée de l'immeuble et les murs extérieurs sont composés de plusieurs rangs de briques. La façade principale donnant sur la rue est la seule qui reçoit un traitement architectural particulier. Partiellement revêtue de pierre reconstituée en béton moulé, cette façade comporte des éléments ornementaux d'influence art déco dans une composition parfaitement symétrique. Possiblement conçue par un architecte qui demeure inconnu à ce jour, cette façade comporte une entrée centrale juxtée de part et d'autre par une entrée de garage, dont l'une est le passage couvert qui conduisait à la cour arrière et à l'usine. À l'étage, les ouvertures regroupées par deux ou par trois sont encadrées de pierre reconstituée ou de chaînages de briques plus foncées créant un couronnement en arcade. Des parapets et des insertions de pierres aux motifs art déco complètent cette devanture à l'aspect commercial.

Bref, la structure et l'enveloppe de ce bâtiment sont typiques de la production courante de l'époque dans les bâtiments industriels. L'immeuble se distingue surtout pour sa façade plus soignée d'inspiration art déco qui fait usage de pierre reconstituée en béton moulé et de certains éléments ornementaux dans une composition symétrique. Il ne s'agit pas d'un immeuble purement de style art déco, mais on y dénote quelques traits à une époque où cette influence architecturale était très populaire. Le concepteur est inconnu et cet immeuble, quoique de bonne qualité, n'est manifestement pas une œuvre majeure d'un architecte de renom.

### 3.2.2 Degré d'authenticité

L'immeuble de la CFS&E Ltd possède un bon degré d'authenticité par rapport à son état d'origine. En effet, il a connu très peu de modifications architecturales depuis sa construction, contrairement à son environnement immédiat qui a connu de grands bouleversements. Les bâtiments qui entouraient autrefois son immeuble, dont l'usine qui se trouvait derrière et les triplex implantés à sa gauche sont aujourd'hui disparus. D'un point de vue architectural, l'immeuble conserve ses composantes extérieures. Seul le passage qui traverse toute la profondeur de l'édifice au rez-de-chaussée, autrefois ouvert à ses extrémités et sur le côté, est aujourd'hui fermé par des portes de garage et des panneaux métalliques entre les colonnes de béton. À l'intérieur, vu l'état physique des composantes et le manque de documentation à propos de l'état d'origine, il est plus difficile d'évaluer l'authenticité, mais il semble que l'organisation spatiale ait peu changé.

### 3.2.3 État physique

L'immeuble de la CFS&E Ltd est en mauvais état en raison, d'une part, de sa désaffectation depuis de nombreuses années et, d'autre part, du déficit d'entretien et des actes de vandalisme qui ont dégradé l'immeuble abandonné. À l'extérieur, les dégradations sont surtout visibles au niveau de la pierre reconstituée en façade qui présente plusieurs fissures et cassures, des joints de maçonnerie fissurés ou dissous, des solins arrachés et des nombreux graffitis. À l'intérieur, les dommages causés par des infiltrations d'eau et des squatteurs sont encore plus grands avec des cloisons et des plafonds arrachés. Bref, l'état de délabrement de l'édifice est avancé mais la structure semble encore saine, sans déformations ou affaissements apparents. L'immeuble semble encore récupérable mais au prix d'importants travaux et investissements.

#### Éléments caractéristiques de la valeur architecturale de l'immeuble de la CFS&E Ltd :

- Son volume de deux étages, de plan rectangulaire, à toit plat.
- Sa structure de type industriel composée de dalles et de colonnes en béton.
- Ses murs extérieurs composés de plusieurs rangs de briques d'argile, à appareillage commun.
- Son passage couvert, au rez-de-chaussée, permettant autrefois aux véhicules et travailleurs de traverser dans la cour pour se rendre à l'usine.
- Des espaces au rez-de-chaussée qui permettaient de garer et de réparer les véhicules de la compagnie.
- Des espaces de bureaux aménagés à l'étage et éclairés par une abondante fenestration sur trois façades et des puits de lumière dans la toiture.
- Une façade principale dotée d'une composition parfaitement symétrique, revêtue au rez-de-chaussée de pierre reconstituée en béton moulé, et muni d'une porte d'entrée centrale vitrée et ornée d'un grillage décoratif ainsi que de deux grandes ouvertures pour les véhicules de chaque côté.
- Des ouvertures à l'étage de la façade principale, dont un groupe de trois fenêtres au centre, encadrées de chaînage en brique foncée et surmontées de trois arcades dont les tympans sont composés de briques disposées en chevron, ainsi que deux paires de fenêtres à chaque extrémité encadrées de pierre reconstituée.
- Des ornements d'influence art déco en façade principale, dont des insertions de pierre reconstituée dotés de motifs géométriques, ainsi que deux parapets rectangulaires.
- Des insertions de briques foncées disposées en soldat formant des bandeaux discontinus sur les murs latéraux.
- Des fenêtres à battants dotées d'impostes, en acier et dotées d'appui en ciment, typiques de l'architecture industrielle.

### 3.3 Valeur contextuelle, urbaine ou paysagère

#### 3.3.1 Qualité du paysage

La parcelle sur laquelle est implanté l'immeuble de la CFS&E Ltd (lot 5 064 114) fait 1 318,20 m<sup>2</sup> et le bâtiment occupe un peu moins du quart de la surface du lot. La partie non construite de la parcelle est presque entièrement asphaltée et ceinturée d'une clôture Frost. On n'y retrouve aucune végétation ni éléments paysagers mis à part quelques arbustes qui ont poussé en friche le long des façades. Ces espaces résiduels, situés au nord et à l'ouest du bâtiment, sont donc caractérisés par la pauvreté des aménagements qui ne mettent aucunement le bâtiment en valeur.

Par ailleurs, les parcelles voisines à l'ouest et au nord sont de même nature et aussi pauvrement aménagées. Plus loin à l'arrière, le mur anti-bruit en partie vitré laisse voir le mur de soutènement de l'autoroute Ville-Marie. Le caractère naturel qui caractérisait autrefois cette falaise est complètement disparu. Du côté est, après un autre stationnement de surface, une série d'immeubles de logements en brique, de conception récente, sont alignés avec une marge de recul par rapport à la rue de Richelieu. Des arbres sont plantés en façade de ces immeubles. En face, de l'autre côté de la rue de Richelieu, ce sont les façades latérales d'immeubles résidentiels donnant sur les rues perpendiculaires (Lacasse, Sainte-Marguerite, Saint-Philippe) qui donnent directement sur le trottoir.

Bref, la qualité du paysage autour de l'immeuble à l'étude laisse plutôt à désirer et ne participe aucunement à sa mise en valeur.

#### 3.3.2 Contribution au contexte urbain

La contribution de l'immeuble de la CFS&E Ltd au contexte urbain repose d'abord sur le respect du patron de développement de l'ancienne ville de Saint-Henri, devenue un quartier de la ville de Montréal en 1905, qui préconise l'établissement des industries à la frange des secteurs habités. Le lieu jouxte le pied de la falaise qui sépare la ville haute bourgeoise (Westmount) et la ville basse ouvrière (Saint-Henri). D'autres bâtiments industriels anciens importants, dont la Berliner Gramophone (RCA Victor) et l'Imperial Tobacco Co., s'implantent aussi le long de la falaise dans un territoire limitrophe à celui dans la ville de Westmount. Les emprises des voies ferrées et de l'autoroute, en épousant la falaise, ont amplifié l'importance de cette frontière.

L'immeuble de la CFS&E Ltd a eu, sommes toutes, une contribution relativement limitée au cadre urbain. L'urbanisation croissante a peu à peu modifié la place de ces complexes industriels installés près de la limite de Westmount. Localisé à la périphérie de Saint-Henri, le lieu se retrouve, à l'instar d'autres usines installées selon le même patron, progressivement imbriqué dans la trame des quartiers ouvriers où résidait la main d'œuvre. À ces débuts, l'immeuble donnant sur la rue de Richelieu utilisait une parcelle résidentielle type, s'intégrant alors tout à fait dans la trame existante. Ce n'est que plus tard, dans les années 1970, avec l'acquisition des lots voisins, que la parcelle a été agrandie.

### 3.3.3 Qualité du repère visuel

L'immeuble de la CFS&E Ltd n'est pas vraiment un point de repère visuel dans le paysage urbain. D'autres immeubles de plus grande envergure, comme le complexe industriel du RCA Victor, haut de cinq étages, est un élément beaucoup marquant dans l'environnement immédiat. L'immeuble de la CFS&E Ltd est beaucoup plus discret et se fond à travers les immeubles résidentiels dans son voisinage immédiat. Il faut toutefois mentionner que la façade de l'immeuble est située dans l'axe de la rue Sainte-Marguerite et qu'il constitue le fond de la perspective de cette rue lorsqu'on se dirige vers le nord. Sur la rue de Richelieu, lorsqu'on circule vers l'ouest, l'immeuble est également bien visible, car il est implanté en avancée par rapport aux immeubles voisins à l'est. Lorsqu'on circule sur cette même rue vers l'est, à partir de la rue Lacasse, l'immeuble à l'étude est complètement dégagé en raison des espaces de stationnement aménagés à proximité du bâtiment. C'est toutefois une façade aveugle sans intérêt que l'on perçoit en premier. Derrière, on perçoit le mur anti-bruit récemment aménagé en bordure de l'autoroute Ville-Marie. Bref, l'immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited ne joue pas le rôle de repère visuel dans le quartier.

#### **Éléments caractéristiques de la valeur contextuelle et paysagère de l'immeuble de la CFS&E Ltd :**

- L'imbrication physique de l'immeuble dans la trame résidentielle du milieu environnant. Cette imbrication est une caractéristique de la trame de la partie nord-ouest du quartier Saint-Henri qui contribue à son intérêt.
- L'ouverture à l'arrière du complexe, témoin de l'incidence sur le développement urbain de la topographie et de la desserte ferroviaire qui pénètre dans la cour. La démolition récente de l'usine de la CFS&E Ltd amplifie cette ouverture du côté de l'autoroute.
- La dénivellation entre la ville de Westmount et le quartier Saint-Henri qui constituait une importante barrière physique et sociale. Aujourd'hui, en raison de la présence de l'autoroute Ville-Marie, cette dénivellation est moins marquée mais constitue une barrière tout autant infranchissable.
- L'implantation de la façade principale qui clos la perspective visuelle vers le nord dans l'axe de la rue Sainte-Marguerite.
- Les espaces dégagés autour du bâtiment qui permettent dorénavant d'apprécier son volume et ses façades latérales, contrairement à la situation d'origine où l'édifice était bordé de bâtiments sur tous ses côtés.

### 3.4 Recommandations

Compte tenu que l'ancien immeuble de la Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited possède un intérêt patrimonial mitigé en raison, notamment, de son ancienneté peu élevée, de son faible intérêt historique, de sa valeur sociale moyenne, de sa bonne qualité de conception, de son bon état d'authenticité, de son mauvais état physique, de la pauvre qualité du paysage, de sa contribution limitée au contexte urbain et de sa faible qualité de repère, nous ne recommandons pas que cet immeuble soit préservé à tous prix ni que des éléments architecturaux soient récupérés pour être réutilisés dans une nouvelle construction à venir. Il aurait bien sûr été souhaitable, même si l'immeuble n'est pas de valeur patrimoniale supérieure ou exceptionnelle, que celui-ci puisse être recyclé pour une nouvelle fonction. Après plusieurs années sur le marché, aucun promoteur n'a voulu investir pour remettre en état cet édifice qui contient des matières réglementées et dont les sols sont contaminés. De plus, nous comprenons tout à fait que le nouveau propriétaire, la Société de transports de Montréal, ait une toute autre visée pour ce site. En effet, la STM souhaite y construire un poste de ventilation mécanique et le bâtiment actuel ne peut satisfaire à cette nouvelle fonction, d'autant plus qu'il devra être relié au réseau de métro en sous-sol.

Nous recommandons donc que la STM puisse aller de l'avant avec son projet et que l'immeuble puisse être démoli. Sa disparition ne devrait pas causer une perte patrimoniale significative pour le quartier Saint-Henri et l'Arrondissement du Sud-Ouest, et les efforts de conservation seront mieux investis dans d'autres immeubles de plus grand intérêt patrimonial qui en ont bien besoin.

En ce qui concerne la pertinence de reproduire certains détails de la façade de l'ancien immeuble sur la nouvelle construction du poste de ventilation mécanique, nous ne sommes pas d'avis que cela soit nécessaire. Même si cette façade existante est plutôt intéressante, ce procédé de reconstitution ou d'imitation est habituellement réservé à des bâtiments exceptionnels ou à des composantes architecturales hors du commun, ce qui n'est pas le cas ici. Le résultat risque de n'être qu'une pâle imitation de l'ancien bâtiment sans sa consistance historique. Nous privilégions plutôt une architecture contemporaine de qualité qui saura bien s'intégrer à son environnement, notamment par l'usage de la brique d'argile qui est le matériau identitaire du quartier.



[www.stgm.net](http://www.stgm.net)

**STGM Architectes**

2980, boulevard Sainte-Anne  
Québec (Québec) G1E 3J3  
Téléphone : 418 626-8224  
Télécopieur : 418 626-6885