

**Images du
patrimoine montréalais**

Sketching Montreal's History

François Guillet

Images du patrimoine montréalais
Sketching Montreal's History

Textes et dessins/texts and drawings: François Guillet

Traduction/translation: Kyla Gilbert

© 2014 Fondation Québec-Labrador



©2014 Fondation Québec-Labrador

ISBN 978-2-9814471-1-1

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2014



The Ven. Robert A. Bryan
*Fondateur et président du conseil
d'administration/Founding Chairman*

Larry Morris
Président/President

Elizabeth Alling
*Vice-présidente exécutive/
Executive Vice President*

François Guillet
Textes et dessins/Texts and drawings

Kyla Gilbert
Traduction/Translation

QLF Canada
606, rue Cathcart
bureau 430
Montréal, Québec
Canada H3B 1K9

514.395.6020
514.395.4505 (Fax)

QLF/Atlantic Center for the Environment
55 South Main Street
Ipswich, Massachusetts
U.S. 01938

978.356.0038
978.356.7322 (Fax)

www.QLForg

Hird Graphic Design
Conception graphique/Graphic design

RAM Printing, Inc.
Impression/Printing

Table des matières/Table of contents

3... *Introduction/Introduction*

4... *Ahuntsic-Cartierville*

4 ... Sault-au-Récollet

6... *Mercier – Hochelaga-Maisonneuve*

6 ... *Le 2019 rue Moreau/ 2019 Moreau Street*

8 ... *Bain Maisonneuve/Morgan/Maisonneuve/Morgan Public Bath*

10 ... *Château Dufresne*

12 ... *Marché Maisonneuve/Maisonneuve Market*

14... *Le Plateau-Mont-Royal*

14 ... *Parc La Fontaine/ La Fontaine Park*

18... *Rosemont – La Petite-Patrie*

18 ... *Centre Raymond-Préfontaine*

20 ... *Jardin botanique/Botanical Garden*

22 ... *Usines Angus/Angus Shops*

24... *Le Sud-Ouest*

24 ... *Canal de Lachine/Lachine Canal*

26... *Ville-Marie*

26 ... *Basilique Saint-Patrick/St. Patrick Basilica*

28 ... *La Cathédrale-Basilique Marie-Reine-du-Monde/The Marie-Reine-du-Monde Cathedral-Basilica*

30 ... *Centre d'histoire de Montréal*

32 ... *Église St. George/St. George's Church*

34 ... *Marché Bonsecours/Bonsecours Market*

36 ... *Ogilvie Flour Mills Company*

38 ... *Place du Canada et Square Dorchester/Place du Canada and Dorchester Square*

40 ... *Poste Adélarde-Godbout/Adélarde-Godbout Post*

42 ... *La Salle des pas perdus de la gare Windsor/ Windsor Station's "Salle des pas perdus"*

44 ... *Silo n°5/Silo No. 5*

46 ... *Square Dalhousie et ancienne gare du Canadien Pacifique/Dalhousie Square and Canadian Pacific's old railway station*

48 ... *La Station de pompage D'Youville/D'Youville Pumping Station*

50 ... *Vieux palais de justice (Édifice Lucien-Saulnier)/Old Courthouse (Lucien-Saulnier building)*

53... *Conclusion/Conclusion*

Introduction/Introduction

Montréal est une ville riche d'histoire, qui porte les traces de son passé sur quantité d'édifices, de places publiques et de parcs. Bien souvent, nous circulons dans les rues de la ville sans plus remarquer ses attraits, absorbés que nous sommes par les impératifs du quotidien. Mais si, à l'occasion, nous ralentissons notre course pour déambuler sans presse, c'est tout un univers qui se dévoile alors. Se promener et lever les yeux pour admirer la façade d'un édifice à l'architecture majestueuse, s'arrêter devant un monument commémoratif à la composition expressive, laisser son regard parcourir le paysage urbain du haut d'un point d'observation, prendre un moment de répit dans un parc ou sur une place publique qui a été le théâtre de tant d'événements : autant de façons de voir Montréal sous un autre jour et de découvrir moult trésors insoupçonnés.

C'est au cours de promenades de cette sorte, réparties de 2011 à 2013, que j'ai dessiné les sites et les bâtiments qui composent cet ouvrage. J'ai été interpellé tantôt par l'aspect monumental d'un édifice, tantôt par les structures apparentes d'un espace industriel; d'autres fois, c'est le raffinement de l'architecture qui captait mon regard ou bien c'est la quiétude d'un lieu qui m'invitait à y demeurer.

J'ai entrepris, par la suite, des recherches sur ces divers lieux et bâtiments, afin de les décrire du point de vue de leur historique et de leur style architectural. Ce fut l'occasion de bien des découvertes intéressantes : j'étais loin de me douter, par exemple, qu'à l'emplacement de la Place du Canada et du Square Dorchester se trouvait autrefois un grand cimetière catholique, ou qu'il y avait eu jadis dans le quartier Rosemont un «Hôpital des Varioleux», ou encore que le bâtiment qui abrite aujourd'hui le Cirque Éloize, sur le site du square Dalhousie, avait été une gare du Chemin de fer du Canadien Pacifique.

Je vous invite à découvrir, dans le livre qui suit, l'histoire de divers sites et bâtiments, répartis dans différents quartiers de Montréal. Ce ne sont là, bien sûr, que quelques-uns des attraits historiques de la ville, parmi tant d'autres que nous aurions pu présenter. J'espère qu'ils vous donneront le goût d'en apprendre davantage et de creuser plus avant la riche histoire de Montréal.

*M*ontreal is a city with a rich history. A number of buildings, public spaces and parks show traces of its past. Most often, we walk through the city oblivious to its charms, caught up in our own day-to-day obligations. But if, from time to time, we can slow our pace to take a tranquil stroll, a whole new universe opens up. Wander and lift your eyes to admire the majestic architecture of a building's façade, pause before a commemorative monument with especially expressive features, let your gaze roam the top of the urban landscape from a lookout, take a moment to unwind in a park or public space that once set the scene for a whole array of events: there are many ways to experience each day anew in Montreal and to discover a myriad of unexpected treasures.

It was over the course of similar walks, spread throughout 2011 to 2013, that I illustrated the sites and buildings making up this book. I was sometimes struck by the monumental appearance of a building, or by the exposed structures of an industrial space; other times, it was the refinement of the architecture that caught my eye or the tranquility of a place compelling me to stay.

I subsequently undertook research on these diverse areas and buildings, in order to describe them from a historical and architectural point of view. It was an opportunity for many interesting discoveries: I was far from suspecting, for example, that the space now occupied by Place du Canada and Dorchester Square was once the setting of a catholic cemetery, or that there had once been a "Hôpital des Varioleux" in the quartier Rosemont, or that the building now housing the Cirque Eloize, in Dalhousie Square was once a railway station for the Canadian Pacific.

I encourage you to discover, through this book, the history of different sites and buildings, scattered throughout different neighbourhoods in Montreal. These are only a small number of the historic attractions offered by the city, among so many others that could have equally been chosen. I hope that they will fuel you to learn more and to peruse the rich history of Montreal for yourself.

Sault-au-Récollet

10 897, rue du Pont (Cité Historia)

Arrivés en Nouvelle-France en 1657, les Sulpiciens furent désignés seigneurs et propriétaires de l'île de Montréal. Ils le demeureront jusqu'à la Conquête. Dès 1696, le Sulpicien Vachon de Belmont construisit le fort Lorette en bordure de la rivière des Prairies, dans le but d'y établir une mission d'évangélisation des Hurons. Cette mission amérindienne, qui servait également à la protection des colons, demeura en activité jusqu'en 1721.

En 1726, les Sulpiciens construisirent une digue entre la rive nord de Montréal et l'île de la Visitation. Deux ans plus tard, en 1728, le site comprenait déjà trois moulins. Ceux-ci, mis en mouvement par la force de l'eau, servaient à moudre le grain en farine et à couper du bois pour la construction.

Peu à peu, les Sulpiciens concédèrent des terres autour de leur domaine, menant ainsi à la formation d'un noyau villageois. En 1736 la paroisse de la Visitation-du-Sault-au-Récollet fut créée. Dès 1760, 58 familles y habitaient, pour un total de 257 personnes. En 1790, ce nombre avait quadruplé.

Durant les années 1830, de nouveaux moulins firent leur apparition sur le site, soit un moulin à clous et un moulin à carder et à fouler la laine. Peu à peu, le Sault-au-Récollet s'industrialisait. Ainsi, une nouvelle sorte de production vit le jour au début des années 1870 : celle du papier de construction destiné à recouvrir les habitations. Au XX^e siècle, la tendance d'industrialisation alla en s'accroissant. Les moulins devinrent la propriété de trois compagnies, la Dominion Leather Board Company, la Back River Company et la Milmont Fiberboard Company, qui se spécialisaient dans la production de papier de construction et de carton-cuir.

Fort heureusement, des mesures ont été prises afin de préserver la riche histoire de ce site. Ainsi, en 1992 le quartier du Sault-au-Récollet a été désigné site du Patrimoine par la Ville de Montréal. Puis en 1998, un musée a été mis en place, Cité Historia, qui se consacre depuis maintenant 15 ans à la mise en valeur de l'histoire du Sault-au-Récollet.

Sault-au-Récollet

10 897, Du Pont Street (Cité Historia)

Arriving in New France in 1657, the Sulpicians were designated seigneurs and owners of the island of Montreal, and held on to these titles until the Conquest. Beginning in 1696, Sulpician Vachon de Belmont began building Fort Lorette on the shore of the “rivière des Prairies”, with the purpose of establishing a mission for the evangelization of the Hurons. This mission, which served both for evangelization and for the protection of the settlers, was in operation until 1721.

In 1726, the Sulpicians built a dike between the north shore of Montreal and Visitation Island. Two years later, in 1728, three mills were already built on site. These mills were set in motion by the force of water; they were used to grind grain into flour and to cut construction wood.

Gradually, the Sulpicians began to cede the lands around their domain, leading to the development of a village center. In 1736, the “Visitation-du-Sault-au-Récollet” parish was created. By 1760, there were 58 families living there, for a total of 257 individuals. By 1790, this number had quadrupled.

New mills were built throughout the 1830s, a nail mill and a mill for carding and treading wool. Sault-au-Récollet gradually industrialized. A new product began to be manufactured in the 1870s: leatherboard, used to cover houses. By the 20th century, industrialization had increased. Three companies managed the mills, the Dominion Leather Board Company, the Back River Company and the Milmont Fiberboard Company, all of which specialized in the production of leatherboard and fiberboard.

Luckily, measures were taken to preserve the rich history of the site. In 1992, the Sault-au-Récollet neighborhood was designated a “site du Patrimoine” by the City of Montreal. In 1998, the “Cité Historia” museum was founded, which has been preserving a record of the history of Sault-au-Récollet for the past fifteen years.

Sources :

Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
[http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&sv
oie=0&rest_ouest=&appellation=sault-au-récollet&arrondissement=0&protection=0&batim
ent=oui&zone=oui&lignes=25&rtype_requete=simple&id=1031](http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&sv
oie=0&rest_ouest=&appellation=sault-au-récollet&arrondissement=0&protection=0&batim
ent=oui&zone=oui&lignes=25&rtype_requete=simple&id=1031)

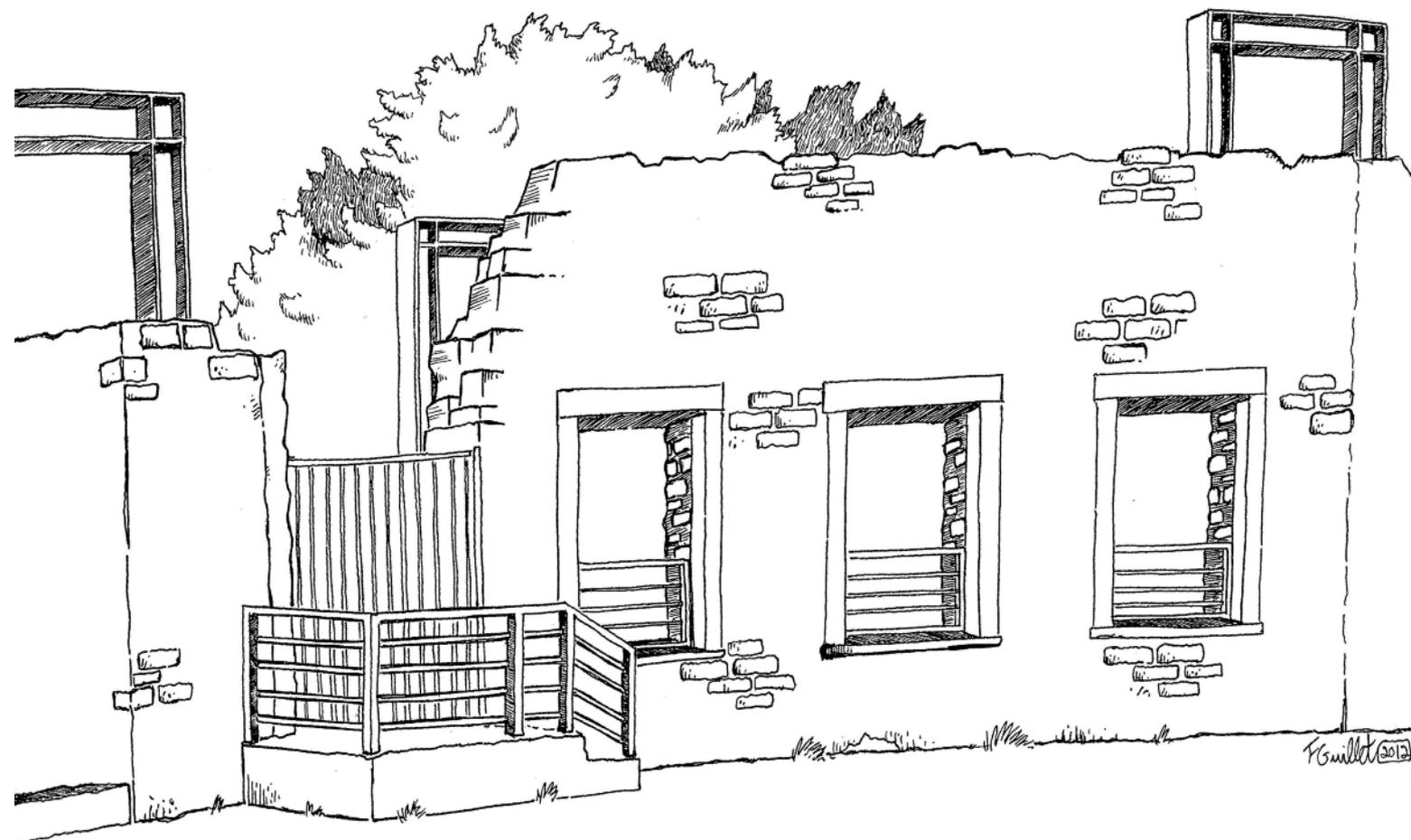
Quartier Sault-au-Récollet, in Mémorable Montréal
<http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/intro.php?quartier=9>

Cité Historia
www.citehistoria.qc.ca

Vincent Garneau, «Le patrimoine industriel d'Ahuntsic-Cartierville et du Sault-au-Récollet»
[http://www.citehistoria.qc.ca/uploads/6/7/7/6/6776200/aqi_bulletinvol23no2_article_v.
garneau.pdf](http://www.citehistoria.qc.ca/uploads/6/7/7/6/6776200/aqi_bulletinvol23no2_article_v.
garneau.pdf)

Ancien village du Sault-au-Récollet, in Lieux patrimoniaux du Canada
<http://www.historicplaces.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=6696&pid=0>

Jeanne Morazain, «Le Sault-au-Récollet», in Continuité, n°34, 1987, pp. 43-44.



Le 2019 rue Moreau

2019, rue Moreau

Cet édifice de briques rouges, surplombé d'un château d'eau, abritait autrefois une usine de textile, la Grover knitting mills Ltd. Cette entreprise, qui entra en activité au début des années 1930, se spécialisait dans la confection de sous-vêtements féminins.

Après la fermeture de l'usine, les lieux se métamorphosèrent complètement pour devenir un espace d'habitation communautaire où des artistes et artisans de tous horizons vivaient et créaient ensemble. Les vastes dimensions des locaux de l'édifice étaient favorables au déploiement de projets créatifs de toutes sortes. En outre, le fait de pouvoir à la fois habiter et travailler dans ces locaux était grandement apprécié des locataires. Autrement, ils n'auraient pas été en mesure de cumuler les frais, d'une part d'un logement, et d'autre part d'un atelier de travail. Ce lieu de bouillonnement créatif se voulait également ouvert aux résidents du quartier : ceux-ci pouvaient venir participer notamment à des ateliers de menuiserie et à des cours de dessin.

Hélas, la vie au 2019 rue Moreau fut ébranlée au cours de l'année 2013. Lors d'une visite dans l'immeuble, le Service de sécurité incendie de Montréal a constaté la détérioration des lieux et a noté que sur plusieurs points le bâtiment ne répondait pas aux normes de sécurité. Jugeant que les locataires ne pouvaient pas occuper la bâtisse dans ces conditions, la Ville de Montréal leur a transmis, le 6 juin 2013, un avis d'éviction : on leur donnait jusqu'au 3 septembre pour quitter les lieux.

Durant l'été 2013, le propriétaire du 2019 rue Moreau a indiqué son intention d'effectuer des rénovations dans l'immeuble et de faire passer le nombre de logements de 35 à 70. Parmi les locataires évincés, plusieurs craignent que ces travaux de réaménagement ne fassent bondir le prix des loyers et ne contribuent à l'embourgeoisement de ce quartier populaire. Leur vœu serait que le bâtiment soit plutôt converti en coopérative de logements sociaux, afin que puisse continuer un mode de vie créatif et communautaire, et ce à prix abordable. Au moment d'écrire ce texte, les locataires avaient été contraints de quitter les lieux, mais ils poursuivaient toujours leur lutte en faveur des logements sociaux et contre l'embourgeoisement du quartier.

2019 Moreau Street

2019 Moreau Street

This redbrick building, topped by a water tank, once housed a textile factory, the Grover knitting mills Ltd. This plant, which began operation in the early 1930s, was specialized in the manufacture of women's underwear.

After the factory closed, the building transformed into a community living space in which artists and craftsmen from all backgrounds could live and create together. The large dimensions of the building were suitable for artistic projects of all kinds. The tenants also appreciated the opportunity to live and work in a unified space, as renting an apartment as well as a workshop would have been too costly for many. This artistically charged area was also open to residents of the neighbourhood, who were invited to come and participate in carpentry workshops and drawing classes.

In 2013, life at 2019 Moreau Street took a sudden turn. During a building visit, the Service de Sécurité Incendie de Montréal found the building to be in poor condition and to not meet security standards on several counts. The City of Montreal concluded that it was not safe for the tenants to live in the building under such conditions. They were therefore sent an eviction notice by the City of Montreal on June 6, 2013. They were requested to leave the building no later than September 3.

During the summer of 2013, the owner of the 2019, Moreau Street made it known that he intended to renovate the building, increasing the number of apartments from 35 to 70. Many of the evicted tenants feared that these renovations would increase the rent and contribute to the gentrification of the popular neighbourhood. Their hope would have been that the building be converted into cooperative housing, allowing a creative, communal and affordable lifestyle to still be possible. As of present time, the tenants have been forced to leave the building, but are standing up for cooperative housing and fighting against the gentrification of the neighbourhood.

Sources :

Pasquale Harrison-Julien, «Lofts Moreau : des dizaines d'artistes et locataires seront évincés d'ici un mois», Radio-Canada, 1er août 2013

http://www.radio-canada.ca/nouvelles/arts_et_spectacles/2013/08/01/008-artistes-evinces-loft-moreau.shtml

Caroline Montpetit, «Dehors, la vie d'artiste?», Le Devoir, édition du 23 août 2013

Guy Sprung, *La maison des rêves*, Productions Grand Nord, 1998



Bain Maisonneuve/Morgan

1875, avenue Morgan

Le Bain Maisonneuve, œuvre de Marius Dufresne aux proportions monumentales, a été bâti de 1914 à 1916. L'intérieur du bâtiment se composait à l'époque d'une piscine, d'un gymnase et d'une salle des chaudières servant à chauffer à la fois le bain, le gymnase et un marché adjacent. Le style architectural de l'édifice s'inspire des thermes romains et s'apparente à la Grand Central Station de New York. Le bâtiment est couronné de trois sculptures réalisées par Maurice Dubert : la Naiade, le Gymnaste et un homme maîtrisant deux chevaux, dont l'identité est incertaine, mais qui pourrait représenter Hercule ou Neptune. La devanture de l'édifice est ornée d'une sculpture-fontaine en bronze d'Alfred Laliberté, intitulée «Les petits baigneurs».

À l'époque de la construction du Bain Maisonneuve, les commodités d'hygiène n'étaient guère répandues dans les demeures. Les logements ouvriers, en particulier, n'étaient dotés ni de baignoire ni d'eau chaude. Quant à l'eau du fleuve Saint-Laurent, les égouts s'y déversaient, de sorte qu'elle était devenue impropre à la baignade. L'ouverture de bains publics tels que le Bain Maisonneuve représentait alors une avancée importante sur le plan de l'assainissement du milieu urbain. Toutefois, il faut préciser qu'à l'époque le Bain Maisonneuve était destiné prioritairement aux hommes; les femmes n'y avaient accès qu'une journée par semaine, le mardi.

Le Bain Maisonneuve accueillit un nouveau locataire à partir de 1920, alors que l'École de police de la Ville de Montréal vint s'y installer. Le gymnase servait de salle d'entraînement aux jeunes recrues, tandis que le sous-sol était utilisé pour les exercices de tir. L'école de police demeura dans ces lieux jusqu'en 1960.

En 1962, le Service des Travaux Publics procéda à un réaménagement de l'espace pour en faire un bain mixte. C'est également au début des années 1960 que le Bain Maisonneuve fut rebaptisé Bain Morgan, afin de ne pas le confondre avec une autre institution nouvellement inaugurée, le Centre récréatif Maisonneuve.

Maisonneuve/Morgan Public Bath

1875 Morgan Avenue

The Maisonneuve Bath, a monumental work by Marius Dufresne, was built between 1914 and 1916. The building comprised a swimming pool, a gym and a boiler room for heating of the building and an adjacent market. The building's architectural style was inspired by the Roman thermae and is similar to that of Grand Central Station in New York. Three sculptures by Maurice Dubert stand atop of the building: the "Naiade", the "Gymnaste", and a man reining in two horses, whose identity could possibly represent Hercules or Neptune. The front of the building is decorated with a bronze sculpture-fountain, "Les petits baigneurs", built by Alfred Laliberté.

At the time of the construction of the Maisonneuve Bath, most homes lacked hygienic amenities. Blue-collar households, in particular, had neither baths nor hot water. As for the St. Lawrence River, swimming wasn't advised due to sewage dumping in the water. Public baths like the Maisonneuve Bath therefore provided increased hygiene in urban settings. It is, however, important to note that during this period, the Maisonneuve Public Bath was designated mainly for men; women had access only one day per week, on Tuesdays.

From 1920 onwards, the Maisonneuve Bath hosted a new tenant, Montreal's police academy. The gym served as a training room for the young recruits, while the basement was used for shooting exercises. The police academy occupied the Maisonneuve Bath until 1960.

In 1962, the public works service began work on the building, in order to create co-ed baths. During this period, the name of the Maisonneuve Bath changed to the Morgan Bath, in order to avoid confusion with the "Centre récréatif Maisonneuve", which had just opened.

Sources :

Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal

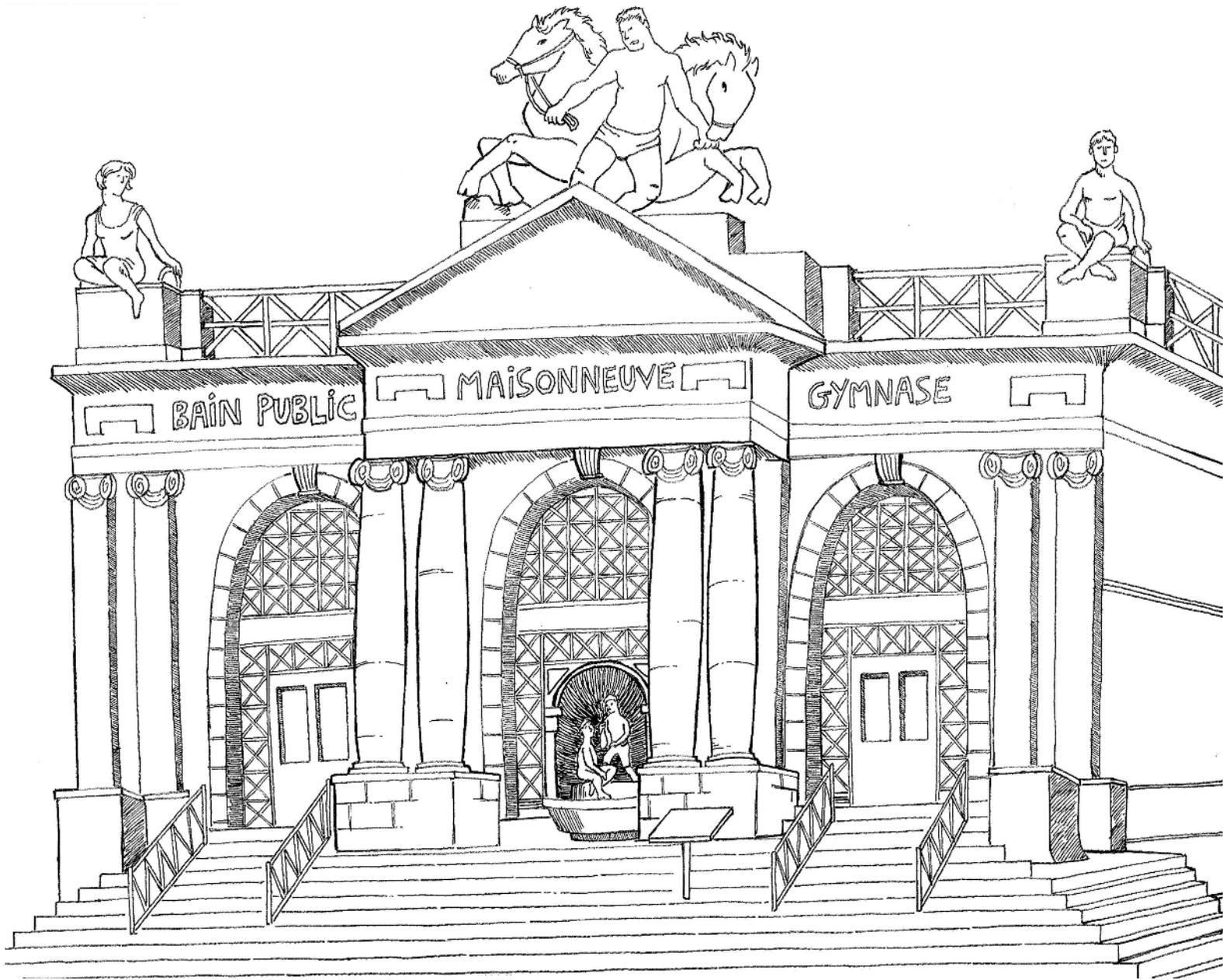
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_bat.php?id_bat=0145-77-7628-01&affichage=fiche&civique=&voie=0&rest_ouest=&appellation=bain%20morgan&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple&

Mémorable Montréal

http://www.memorablemontreal.com/print/batiments_menu.php?quartier=7&batiment=203§ion=Array&menu=intro

Paul Labonne, «Montréal à l'heure des bains», in *Continuité*, n°69, 1996, pp. 9-10.

Raymonde Gauthier et al., *L'architecture de Montréal*, Éditions Libre Expression et l'Ordre des architectes du Québec, 1990.



Château Dufresne

2929, avenue Jeanne-d'Arc

Le Château Dufresne a été construit entre 1915 et 1918 par Marius Dufresne avec l'aide de l'architecte français Jules Renard. Ce bâtiment de style Beaux-Arts est constitué de deux maisons distinctes, jumelées l'une à l'autre et symétriques. Marius Dufresne habitait avec son épouse dans la partie ouest, tandis que son frère, Oscar Dufresne, logeait en compagnie de son épouse dans l'espace opposé, à l'est.

Le Château Dufresne offre un reflet des goûts qui prédominaient en matière d'architecture et de décoration intérieure chez la bourgeoisie canadienne et américaine durant la seconde moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Friands de classicisme européen, ces industriels, financiers et commerçants fortunés se faisaient construire de luxueuses demeures où se manifestaient leur vision et leur interprétation des vieux pays d'Europe. À l'intérieur, les propriétaires aimaient à remplir les pièces d'un décor chargé et somptueux : meubles de style, bibelots, tableaux en grand nombre. Tous ces objets avaient pour fonction d'attester de la richesse et de la réussite sociale des maîtres des lieux.

À l'intérieur du Château Dufresne, l'on peut entre autres admirer les œuvres peintes et les vitraux réalisés par l'artiste italo-canadien Guido Nincheri. Cet artiste de renom a décoré de ses œuvres plus de 200 édifices répartis au Canada et aux États-Unis.

Château Dufresne

2929, Jeanne-d'Arc Avenue

Marius Dufresne built the Château Dufresne between 1915 and 1918, with help from French architect Jules Renard. Constructed in the Beaux-Arts style, the building is made up of two distinct, connected symmetrical houses. Marius Dufresne and his wife lived in the west section, while his brother Oscar Dufresne and his wife occupied the east section.

The Château Dufresne is an example of the style of architecture and interior design that was popular among the Canadian and American bourgeoisie during the second half of the 19th century and the early 20th century. The rich industrialists, financiers and merchants, fond of European classicism, built lavish homes that reflected their interpretation and vision of the old countries in Europe. These homes were decorated abundantly and sumptuously: stylish furniture, trinkets, and paintings. All these objects were used to display the wealth and social achievement of the owners.

Inside the Château Dufresne, visitors can admire the paintings and the stained glasses made by Italian-Canadian artist Guido Nincheri. The works of this renowned artist decorate more than 200 buildings across Canada and United States.

Sources :

Le Musée du Château Dufresne
www.chateaudufresne.com

Louise Giroux, «Le château Dufresne», in *Continuité*, n°38, 1988, pp. 12-15.



K. S. Willet (2013)

Marché Maisonneuve

4375, rue Ontario Est

Sur le territoire aujourd'hui occupé par le quartier Hochelaga-Maisonneuve, se trouvait autrefois la municipalité de Maisonneuve. Constituée en 1883, celle-ci était située en banlieue de Montréal. Au début du XX^e siècle, le conseil municipal de Maisonneuve se lança dans un vaste projet d'embellissement urbain. Cette initiative se traduisit par la construction de nouveaux bâtiments publics et par l'ouverture de grandes artères, telles que le boulevard Pie-XI. La municipalité de Maisonneuve avait à son emploi un ingénieur civil, Marius Dufresne, à qui l'on doit de magnifiques bâtiments, tels que le Château Dufresne, le marché Maisonneuve et le bain Maisonneuve. Malheureusement, cet élan de développement urbain prit fin abruptement lorsqu'éclata la Première Guerre mondiale. La situation se détériora rapidement pour la municipalité de Maisonneuve : menacée de faillite, elle fut annexée à Montréal en 1918.

Au nombre des grandes réalisations de Marius Dufresne figure le marché Maisonneuve, bâti de 1912 à 1914. Le style architectural du bâtiment s'inspire du mouvement City Beautiful, un courant nord-américain d'embellissement des villes qui met le classicisme à l'honneur. Devant le marché Maisonneuve s'élève une fontaine ornée d'une sculpture de bronze. Cette œuvre, intitulée «La fermière», est une réalisation du célèbre sculpteur et peintre québécois Alfred Laliberté.

Pendant plusieurs années, le marché Maisonneuve fut un lieu important de vie sociale de l'est de Montréal. Il accueillait des assemblées politiques, des événements culturels et même des matches de boxe, en plus des marchands qui y vendaient leurs produits au détail. Hélas, le marché fut contraint de fermer ses portes en 1962, victime de la popularité des supermarchés et du Marché central. Dès l'année suivante toutefois, il reçut une nouvelle fonction, alors que le service de la circulation de la police de Montréal y aménagea ses bureaux.

En 1980, le marché reprit vie, du moins sur le pourtour de l'édifice où les maraîchers furent de nouveau autorisés à vendre leurs produits. Quant à l'intérieur du bâtiment, il accueillit en 1980 le Centre Culturel et Sportif de l'Est, qui occupe toujours les lieux actuellement.

En 1994, une nouvelle structure fut construite juste à côté de l'ancien marché Maisonneuve pour y abriter les marchands. Ceux-ci continuent d'y vendre encore aujourd'hui une variété de produits.

Maisonneuve Market

4375 Ontario Street East

The area presently occupied by the Hochelaga-Maisonneuve borough was at one time the setting of municipality of Maisonneuve. Established in 1883, Maisonneuve was located in the suburbs of Montreal. In the early 20th century, the Maisonneuve municipal council launched a vast city beautification project. This led to the construction of new public buildings and wide thoroughfares, such as Pie-XI Boulevard. The municipality hired civil engineer Marius Dufresne, who built many magnificent buildings, such as the Château Dufresne, the Maisonneuve Market and the Maisonneuve public bath. Unfortunately, this urban development boom ended abruptly when the First World War began. Conditions in the municipality of Maisonneuve deteriorated rapidly: facing bankruptcy, it was annexed to Montreal in 1918.

The Maisonneuve Market, built between 1912 and 1914, is among the great works of Marius Dufresne. A North American movement called “City Beautiful”, aiming to embellish cities in the classical style, influenced the building's architecture. In front of the Market stands a fountain ornamented with a bronze sculpture, entitled “La fermière”, a creation of famous Quebec sculptor and painter Alfred Laliberté.

For many years, the Maisonneuve Market was a hub of social life in the East end of Montreal. In addition to merchants selling retail products, the Market also hosted political assemblies, cultural events and even boxing matches. Unfortunately, the Market was forced to close its doors in 1962, due to competition from supermarkets and the Marché central. Still, by the next year the Market was given a new purpose, with the Montreal Traffic Service installing their offices there.

The Market reopened in 1980, on the property surrounding the main building where the merchants were authorized to sell their products. The building itself became occupied by the “Centre Culturel et Sportif de l'Est”, which remains there today.

In 1994, a new structure was built next to the former Maisonneuve Market to provide shelter for the merchants, and a variety of products can still be purchased there.

Sources :

Marché Maisonneuve, in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_bat.php?id_bat=0145-67-3765-01&affichage=fiche&civique=&rvoie=0&rest_ouest=&appellation=marché%20maisonneuve&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple§eur=Maisonneuve, in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&rvoie=0&rest_ouest=&appellation=marché%20maisonneuve&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1092

Michèle Benoît et Roger Gratton, *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*, Guérin littérature, 1991.
Mémorable Montréal
http://www.memorablemontreal.com/print/batiments_menu.php?quartier=7&batiment=193§ion=Array&menu=intro
Propriétés municipales d'intérêt patrimonial
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/patri_municipal/fiche_bat.php?id_bat=0145-67-3765-01



Parc La Fontaine

Situé entre les rues Sherbrooke Est et Rachel Est et les avenues du Parc-La Fontaine et Papineau

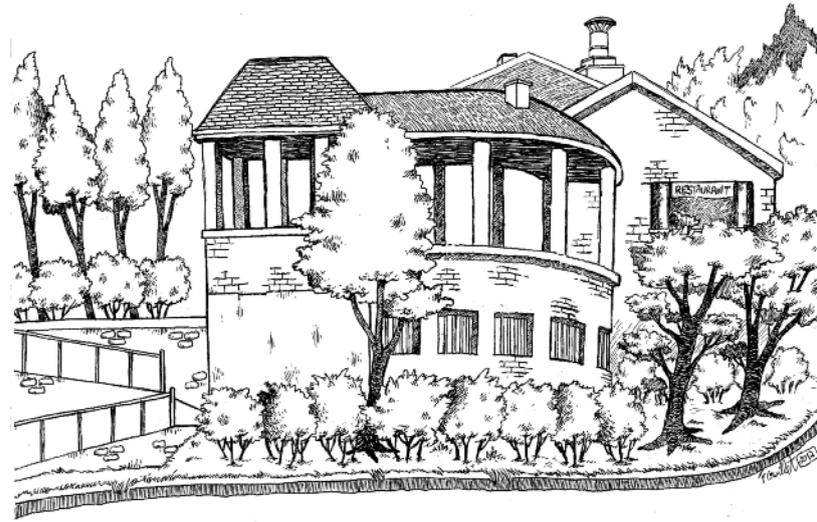
À l'emplacement actuel du parc La Fontaine se trouvait autrefois une ferme appartenant à la famille Logan. Originaire d'Écosse, James Logan arriva à Montréal en 1784, où il exerça la profession de boulanger. Ses affaires fructifèrent si bien qu'il put investir ses profits dans un vaste terrain situé à l'est de la ville où il se fit construire une résidence. Après le décès de James Logan en 1808, son fils William prit la relève, à la fois sur la ferme et à la boulangerie. Ce fut ensuite au tour du fils de William Logan, James, de prendre possession de la ferme familiale. James était marchand et il occupa également le poste de directeur de la Banque de Montréal. Il trouva néanmoins le temps de travailler au développement de la ferme, qu'il fit prospérer de belle manière. Sous sa direction, la ferme s'agrandit jusqu'à couvrir une superficie qui correspondrait aujourd'hui au quadrilatère formé par la rue Amherst, l'avenue Papineau, la rue Sainte-Catherine et l'avenue du Mont-Royal.

En 1845, James Logan céda au gouvernement britannique une portion de sa propriété, dont les limites nord et sud correspondraient aujourd'hui aux rues Rachel et Sherbrooke. Il s'agit donc du territoire de l'actuel parc La Fontaine. Pendant de nombreuses années, les troupes britanniques se servirent de ce site comme terrain d'entraînement et de parade. Après la création du Canada en 1867 et le départ de Montréal de la garnison britannique en 1870, le site devint propriété du gouvernement fédéral.

À cette même époque, les autorités de la Ville de Montréal prenaient conscience du manque d'espaces verts dans cette cité qui était alors en plein processus d'industrialisation. Afin de remédier à cette problématique, la Ville de Montréal loua au gouvernement du Canada son terrain pour y aménager un parc public. Celui-ci fut inauguré en 1874, sous le nom de «parc Logan». C'est à cette même époque que furent aménagés d'autres grands parcs de la Ville, tels que le parc du Mont-Royal et l'île Sainte-Hélène.

En 1889, des serres furent aménagées dans le parc, qui servirent pendant de nombreuses années à la croissance des fleurs destinées à l'ornementation de la Ville de Montréal. L'année suivante, une maison fut bâtie sur le site même du parc, pour y loger le gardien qui assurait la surveillance.

Deux bassins ont été creusés au centre du parc en l'an 1900. C'est l'année suivante que l'espace vert reçut le nom que nous lui connaissons aujourd'hui, «parc La Fontaine», en hommage au grand homme politique, Louis-Hyppolyte La Fontaine, qui a occupé les fonctions de premier ministre du Canada-Uni.



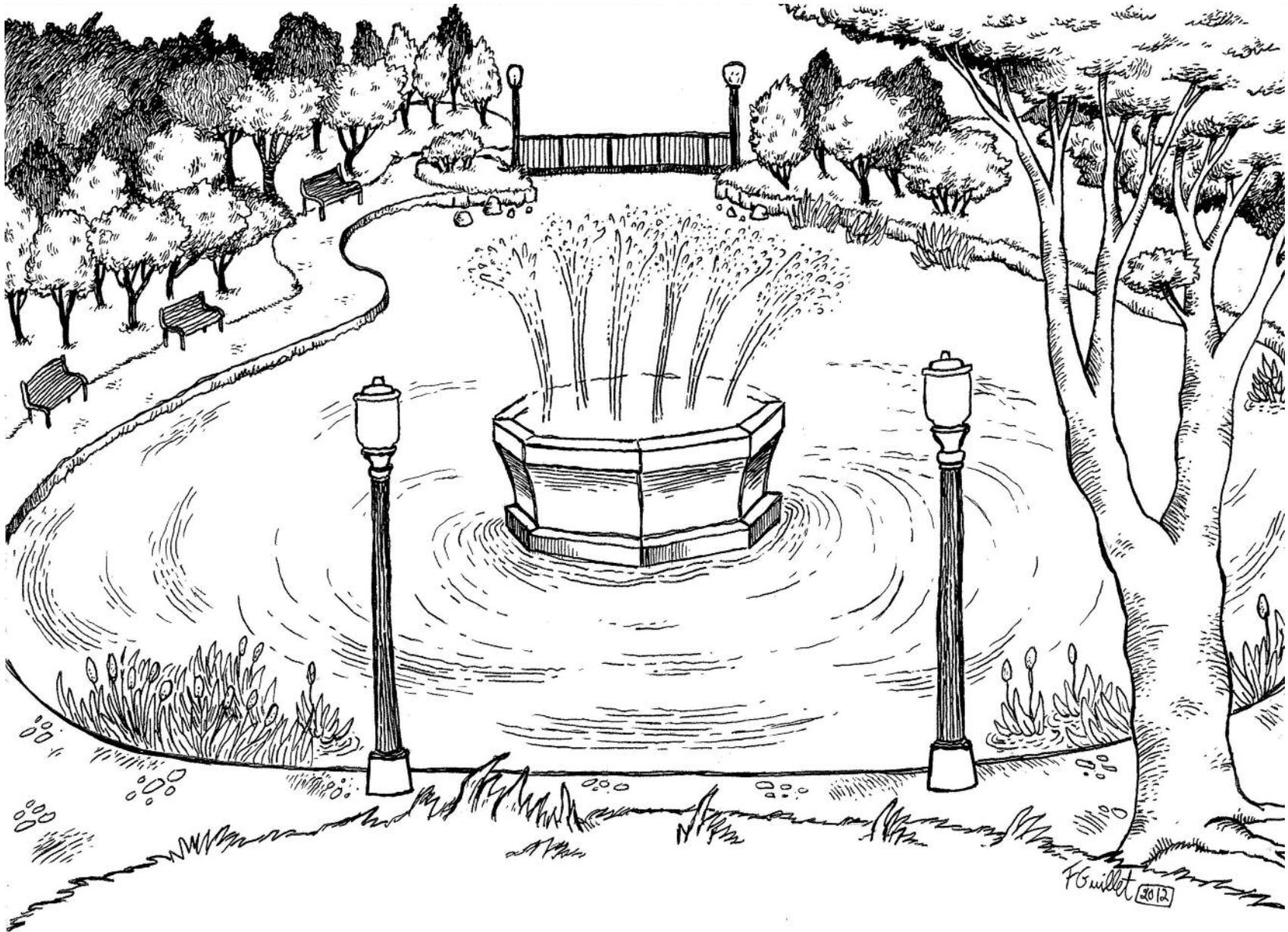
L'année 1950 marqua le coup d'envoi de grands travaux de réaménagement dans le parc La Fontaine. Ces travaux comprenaient notamment la construction d'un chalet-restaurant, d'une conque pour concerts symphoniques et d'un vaste amphithéâtre, en plus de la modification des deux étangs. À cette occasion également, d'anciennes structures furent démolies, telles que les serres et la maison du gardien.

En 1956, le parc La Fontaine s'est doté d'un théâtre en plein air, le théâtre de Verdure. Encore en activité aujourd'hui, cette scène de spectacle offre au public une programmation multidisciplinaire, diversifiée et gratuite.

Puis en 1957, c'est le Jardin des merveilles qui fit son apparition au parc La Fontaine : dans un décor rappelant l'univers des contes et légendes, petits et grands étaient invités à venir voir les animaux de la ferme, ainsi que des animaux exotiques, tels que des otaries se livrant à diverses prouesses. Le Jardin des merveilles ferma ses portes en 1989.

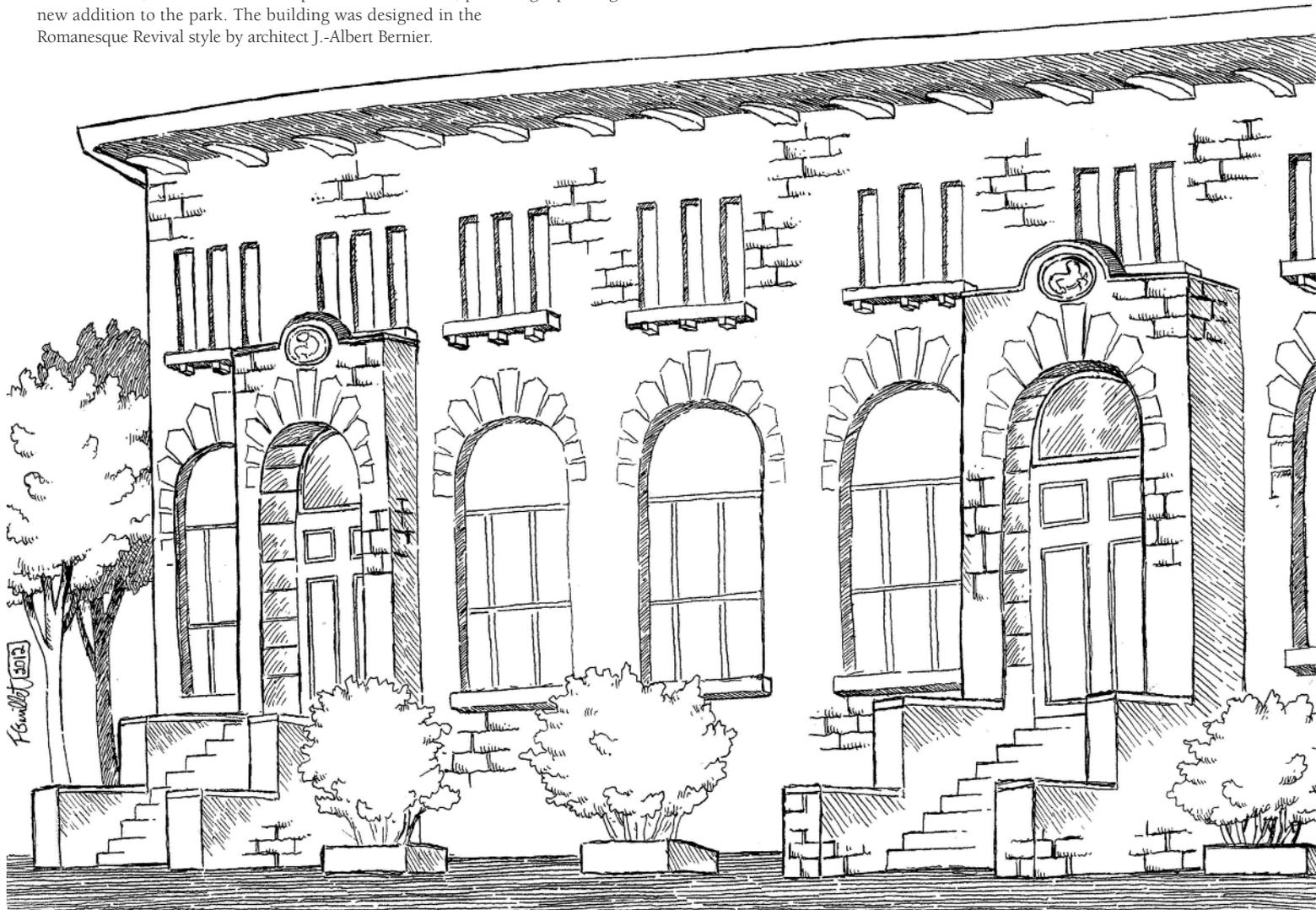
Au cours des années 1990, deux belvédères ont été aménagés au-dessus des étangs du parc. On installa également des statues en hommage à Félix Leclerc et à Charles de Gaulle.

Récemment, en 2011, le chalet-restaurant a fait peau neuve, en devenant le bistro culturel Espace La Fontaine, qui sert à la fois de restaurant et de lieu d'animation culturelle.



Un bel ajout a été fait au parc en 1931-1932, lorsqu'a été construit le pavillon Calixa-Lavallée. Cette bâtisse de style néo-roman a été érigée d'après les plans de l'architecte J.-Albert Bernier.

In 1931-1932, the Calixa-Lavallée pavilion was erected, providing a pleasing new addition to the park. The building was designed in the Romanesque Revival style by architect J.-Albert Bernier.



La Fontaine Park

Situated between Sherbrooke Street East and Rachel East and Parc-La fontaine and Papineau Avenue

The site currently occupied by La Fontaine Park was once a farm belonging to the Logan family. Of Scottish origin, James Logan arrived in Montreal in 1784, where he took up the profession of baker. His business flourished in such a way that he was able to invest his profits in a large site situated to the east of the city, where he built a residence. After James Logan's death in 1808, his son William took charge of both the farm and the bakery. William Logan's son, James, subsequently took possession of the family farm. James was a merchant and occupied a post as director of the Bank of Montreal as well. He nevertheless found time to work on the development of the farm, which was very prosperous. Under his direction, the farm expanded to cover the area that corresponds today to the quadrilateral formed by Amherst Street, Papineau Avenue, Saint-Catherine Street and Mont-Royal Avenue.

In 1845, James Logan donated a portion of his land to the British government, the northern and southern limits being what now corresponds to the Rachel and Sherbrooke Streets. The Lafontaine Park now occupies this area. For many years, the British troops used this site as training and parade grounds. After the creation of Canada in 1867 and the departure of the British garrison from Montreal in 1870, the site became the property of the federal government.

During this period, Montreal officials began to focus on lack of green spaces, the city being in full industrial swing. In order to remediate this problem, the City of Montreal rented out this land to the Government of Canada as a public park. It was inaugurated in 1874 under the name "Parc Logan". During this period, many other great parks were created, such as Mont-Royal Park and Sainte-Hélène Island.

In 1889, greenhouses were built in the park. They were used for many years to grow decorative flowers for the city of Montreal. The following year, a building was added to lodge the park keeper.

Two manmade ponds were built in the middle of the park in 1900. The park received its current name, "La Fontaine" a year later, in honour of Louis-Hyppolyte La Fontaine, who once was prime minister of United Canada.

In 1931-1932, the Calixa-Lavallée pavilion was erected, providing a pleasing new addition to the park. The building was designed in the Romanesque Revival style by architect J.-Albert Bernier.

La Fontaine Park began undergoing major redevelopment in 1950. This included the construction of a chalet-restaurant, a stage for symphony concerts and a large amphitheater, in addition to modifications on the two ponds. Some older structures were demolished as well, such as the greenhouses and the guardian's house.

In 1956, the La Fontaine Park was endowed with an open-air theater, the "Théâtre de Verdure". Still in operation today, a diversified, free and multidisciplinary program is provided to the public on this stage.

In 1957, the "Jardin des Merveilles" was introduced to the La Fontaine Park. Designed as a fairy tale world, children and adults were invited to come and see farm animals, as well as exotic creatures such as sea lions performing various tricks. The "Jardin des merveilles" closed in 1989.

During the 1990s, two belvederes were installed above the ponds. Statues representing Félix Leclerc and Charles de Gaulle were also installed in the park.

In 2011, the chalet-restaurant was redesigned as a cultural bistro, "Espace La Fontaine". It is now both a restaurant and a place for cultural activities

Sources :

Cécile Grenier et Dinu Bumbu, «Le parc Lafontaine : ferme, lac et zoo», in Liberté, vol. 29, n°5, (173) 1987, pp. 81-89.

La petite histoire du parc La Fontaine
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,86555611&_dad=portal&_schema=PORTAL

Parc La Fontaine, in Grand répertoire du patrimoine bâti
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&cvique=&voie=0&rest_ouest=&appellation=parc la fontaine&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zzone=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1089

Le théâtre de Verdure
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,74441594&_dad=portal&_schema=PORTAL

Centre Raymond-Préfontaine

3100, rue Rachel Est (le bâtiment n'existe plus aujourd'hui)

Montréal connu en 1885 une épidémie de variole dévastatrice, qui fit 3164 victimes à travers la ville. Afin de pouvoir faire face à de futures épidémies, il fut décidé en 1886 de construire un hôpital destiné aux soins et à l'isolement des malades contagieux. Un bâtiment fut donc érigé selon les plans de l'architecte Adolphe Lévesque, auquel on donna le nom d'«Hôpital des Varioleux».

Le bâtiment n'était ouvert et mis en fonction que lorsque se déclarait une épidémie; le reste du temps, il était laissé inoccupé. Cette façon de faire contribua largement à la détérioration de l'édifice. Dès 1899, l'hôpital était déclaré dangereux pour ses occupants. Le Bureau de Santé de Montréal souhaitait construire un nouvel hôpital, mais les fonds nécessaires n'étant pas disponibles, on se contenta de réparer l'édifice existant. D'autres travaux eurent lieu en 1911, alors qu'on procéda au démantèlement des deux ailes latérales de la bâtisse, qui étaient en piteux état. Une nouvelle aile fut construite à l'arrière.

L'édifice servit une dernière fois d'hôpital pour malades contagieux lors de l'épidémie de variole de 1928, puis demeura ensuite à l'abandon pendant plusieurs années. Au cours des années 1940, le bâtiment connut un regain de vie lorsqu'il fut employé par divers locataires: la Défense nationale, le Consul général de Tchécoslovaquie et l'hôpital Pasteur.

Ce n'est toutefois qu'en 1956 que l'ancien Hôpital des Varioleux reçut véritablement une seconde vie : il fut alors réaménagé en refuge pour les personnes indigentes, sous le nom de Centre de Réhabilitation Meurling. À partir de 1979, le centre accueillit une nouvelle clientèle, soit des réfugiés indochinois en attente de se trouver un domicile fixe. C'est à cette époque qu'on modifia le nom du centre, qui devint le Centre de réhabilitation Préfontaine. Puis la clientèle des lieux changea à nouveau : ce sont des toxicomanes itinérants qui y trouverent refuge jusqu'en 1996.

En 2001, le maire de Montréal, Pierre Bourque, autorisa des squatters à loger dans l'édifice laissé vacant. Toutefois, deux mois plus tard, ceux-ci furent contraints par les policiers à quitter les lieux, l'édifice ne répondant pas aux normes de sécurité. Après cet épisode, l'édifice demeura inoccupé.

Ce n'est que tout récemment, au début de l'année 2013, que la Ville de Montréal a vendu l'ancien Centre Raymond-Préfontaine et son terrain à un promoteur, le groupe Rachel Julien, en vue de la construction d'un ensemble de condos. L'entente signée avec le promoteur spécifiait que la partie centrale du bâtiment devait être préservée. Toutefois, au cours des travaux, deux rapports distincts d'ingénieurs ont fait état des piètres conditions de la structure du bâtiment. Il

semble que l'édifice était dans un état de détérioration tel qu'il n'était pas possible de le réaménager et de le préserver. Tristement, le bâtiment a donc été démolé au mois de février 2013, après une longue existence de plus de 125 ans riche en rebondissements. Le promoteur assure toutefois qu'il rappellera la mémoire du Centre Préfontaine sur le site des condos, d'une façon encore à déterminer mais possiblement en le reconstruisant tel qu'il était.

Centre Raymond-Préfontaine

3100 Rachel Street East (the building is no longer standing)

In 1885, Montreal was hit by a devastating smallpox epidemic, which killed 3164 people across the city. In order to cope with futures epidemics, it was decided in 1886 that a hospital would be built for the care and isolation of contagious people. The building plans were created by architect Adolphe Lévesque, and the building was named "Hôpital des Varioleux".

The hospital was used only during periods of epidemic, remaining unoccupied at other times. This method of use contributed significantly to the deterioration of the building. As early as 1899, the hospital was deemed dangerous to its occupants. Lack of funds prevented the construction of a new hospital as desired by the "Bureau de Santé de Montréal," with the existing building being repaired instead. Additional work was done in 1911: the two lateral wings were demolished, due to their poor condition, and a new wing was built on the back of the building.

The "Hôpital des Varioleux" served for the last time as a hospital for contagious individuals during the smallpox epidemic of 1928. It was then abandoned for several years. Throughout the 1940s, various tenants inhabited the building: the National Defense, the General Consul of Czechoslovakia and the Pasteur Hospital.

In 1956, the former "Hôpital des Varioleux" was given a second life: it was reorganized as a refuge for the poor, under the name of "Centre de réhabilitation Meurling". As of 1979, the center hosted new individuals, Indochinese refugees waiting to find permanent homes. During this period, the name of the center was modified once again to "Centre de réhabilitation Préfontaine." The center changed occupants, this time homeless drug addicts, who remained there until 1996.

In 2001, the mayor of Montreal, Pierre Bourque, authorized squatters to occupy the vacant building. However, two months later, they were forced to vacate the premises by police, as the building did not satisfy security norms. After this incident, the building was abandoned.

In early 2013, the City of Montreal sold the former Centre Raymond-Préfontaine and its land to developer Rachel Julien, for the construction of condos. The contract required the developers to preserve the central part of the building. While work was underway, however, two separate engineering reports found the building structure to be poor. It seemed that the building was in such a state of disrepair that it was not possible to refurbish and preserve it. It was unfortunately therefore demolished in February 2013, after more than 125 years of diverse existence. The developers have vowed to commemorate the Centre Préfontaine on the new condo site, in an as yet undetermined manner, possibly by reconstructing it as it was.

Sources :

Christiane Lefebvre, *Centre Préfontaine, évaluation patrimoniale*, réalisée pour la Division du patrimoine et de la toponymie de la ville de Montréal, janvier 2003
<http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdl/PD04/3pp.pdf>

«Un édifice patrimonial sera démolé dans Rosemont», in *La Presse*, édition du 12 février 2013
<http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201302/11/01-4620642-un-edifice-patrimonial-sera-demoli-dans-rosemont-.php>

«Condos U 31 – Une seconde vie pour l'ancien centre Raymond-Préfontaine», in *Le Devoir*, édition du 17 novembre 2012
<http://www.ledevoir.com/art-de-vivre/habitation/363946/une-seconde-vie-pour-l-ancien-centre-raymond-prefontaine>



Jardin botanique

4101, rue Sherbrooke Est

Le frère Marie-Victorin, botaniste et auteur de plusieurs ouvrages sur la flore québécoise, conçut au cours des années 1920 l'idée d'aménager un jardin botanique à Montréal. Le projet prit forme en 1931 avec la fondation officielle du Jardin botanique de Montréal. Lorsque vint le temps de décider de l'emplacement d'un tel jardin, le vaste parc Maisonneuve, situé dans l'est de la ville, s'avéra un emplacement de choix. En 1932, un important collaborateur se joignit à l'entreprise : Henry Teuscher, paysagiste américain d'origine allemande, qui comptait à l'époque parmi les chefs de file de l'horticulture publique en Amérique du Nord. C'est également au cours des années 1930 que fut construit l'édifice administratif (4101-4601, rue Sherbrooke Est), bâtiment de style Art déco conçu par l'architecte Lucien Ferland Keroack.

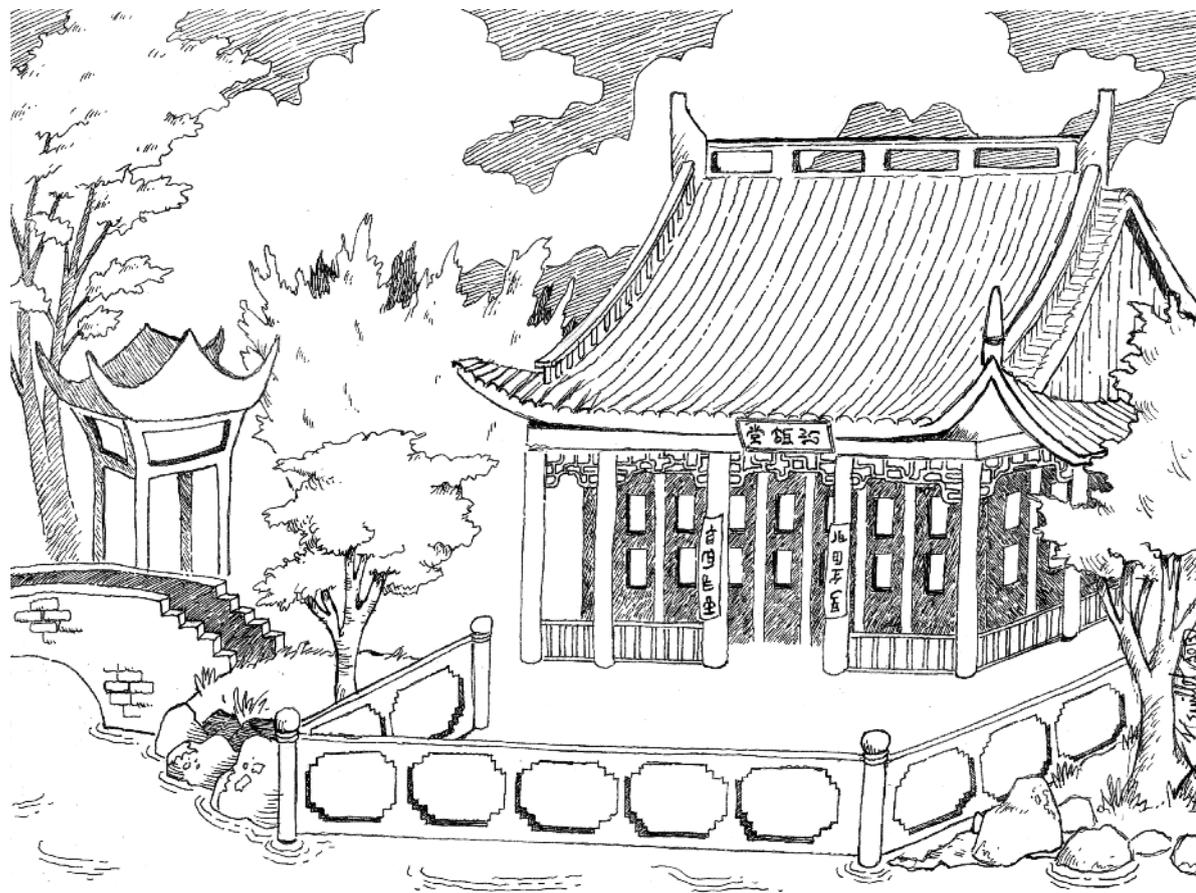
Malheureusement, la crise économique puis la Seconde Guerre mondiale freinèrent le développement du jardin. Les travaux, néanmoins, se poursuivirent tant bien que mal, de sorte qu'en 1840 le Jardin botanique était en mesure d'accueillir ses premiers visiteurs.

Après la guerre, l'aménagement du jardin progressa à bon train, notamment avec la création de l'arboretum et de grandes serres d'exposition. Au milieu des années 1960, la collection du jardin s'élevait déjà à plus de 20 000 espèces et variétés de plantes. Entre 1988 et 1991, les jardins japonais et chinois, ainsi

que l'insectarium, s'ajoutèrent à l'ensemble. Depuis lors, le site du Jardin botanique a continué de s'enrichir de nouveaux jardins et structures, dont la Maison de l'arbre en 1996 et le Jardin des Premières-Nations en 2001.

Jardin de Chine

Aménagé en 1990, le Jardin de Chine couvre une superficie de 2,5 hectares. Sa création a été rendue possible grâce à un partenariat entre le Service des parcs de la ville de Shanghai et le Jardin botanique de Montréal. Les pièces nécessaires



à la construction du jardin ont été envoyées de Shanghai à Montréal, avant d'être assemblées sur place par une cinquantaine d'artisans chinois. Le Jardin de Chine comprend notamment le Jardin du Lac de rêve; celui-ci a été conçu par Le Weizhong, architecte et architecte paysager de renom, qui a occupé les fonctions de directeur de l'Institut de design et d'architecture de paysage de Shanghai.

Le Jardin de Chine s'articule autour de quatre éléments principaux : les plantes, l'eau, les pierres et l'architecture. Les principes du yin et du yang y sont omniprésents, se reflétant dans l'organisation de l'espace, l'architecture des pavillons et le choix des composantes végétales, aquatiques et minérales.

Botanical Garden

4101, Sherbrooke Street East

Brother Marie-Victorin, botanist and author of several books on the flora of Quebec, conceived of the idea to create a botanical garden in Montreal in the 1920s. The project took full form in 1931 with the official founding of the Montreal Botanical Garden. The vast Maisonneuve Park in the east end of Montreal was the chosen location for the future garden. In 1932, an important contributor to the project, Henry Teuscher, joined on. Teuscher was a German-born American landscape architect and one of the leaders in public horticulture in North America at that period. The 1930s also saw the construction of the administration building (4101- 4601, Sherbrooke East Street), an Art Deco building designed by architect Lucien Ferland Keroack.

Unfortunately, the Great Depression and the Second World War slowed down development of the Garden. In spite of this, the work somehow continued, and as a result the Botanical Garden opened its doors to visitors in 1940.

After the Second World War, the Garden's progress continued, the Arboretum and the big exhibition greenhouses being notable additions. By the mid-1960s, the collection in the Botanical Garden included more than 20 000 species and varieties of plants. Between 1988 and 1991, the Japanese and Chinese gardens, as well as the Insectarium, were added to the complex. Since then, the Botanical Garden has continued to grow, with new structures and gardens, such as the Tree House in 1996 and the First-Nations Garden in 2001.

The Chinese Garden

Created in 1990, the Chinese Garden spans over 2.5 hectares. It came to fruition thanks to a partnership between the Parks Department of the City of Shanghai and the Montreal Botanical Garden. The materials necessary for construction of the Chinese Garden were shipped from Shanghai to Montreal, and then assembled on site by around fifty Chinese craftsmen. One of the notable sections of the Chinese Garden is the "Jardin du Lac de rêve". It was designed by Le Weizhong, renowned architect and landscape architect, and past director of the Shanghai Institute of Landscape Design and Architecture.

The Chinese Garden centers around four main elements: plants, water, stones and architecture. The Yin and Yang principles are omnipresent in the Garden: in the organisation of space, the architecture of the pavilions, and the choice of floral, aquatic and mineral components.

Sources :

Espace pour la vie Montréal
(<http://espacepourlavie.ca>)

Secteur Jardin botanique, in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
([http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&cvivique=&voie=0&est_ouest=&appellation=jardin botanique&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zona=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1071](http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&cvivique=&voie=0&est_ouest=&appellation=jardin%20botanique&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zona=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1071))

80 ans d'histoire et d'archives au Jardin botanique de Montréal
http://www2.ville.montreal.qc.ca/jardin/archives/histoire/histoire_accueil.php

France Vanlaethem, *Patrimoine en devenir : l'architecture moderne du Québec*, Les Publications du Québec, 2012

Usines Angus

Entre la rue Molson et l'avenue du Midway et les rues Rachel Est et William-Tremblay

C'est entre 1902 et 1904 que la compagnie de chemin de fer Canadian Pacific Railway construisit les usines Angus. S'étendant sur près de 48 hectares, ce complexe industriel comprenait pas moins de 68 bâtiments. On y trouvait des ateliers de fabrication et de réparation de matériel ferroviaire, une fonderie, une forge, un édifice administratif et même une station de police et de pompiers. La «locoshop» était le bâtiment aux dimensions les plus larges : il s'agissait d'un gigantesque atelier où s'effectuait le montage des locomotives.

Une particularité architecturale est à noter : le plafond des ateliers était constitué de treillis de fer très résistants, qui avaient l'avantage de pouvoir supporter la toiture sans qu'il soit nécessaire d'ajouter des colonnes de soutien. L'espace intérieur demeurait ainsi dégagé, permettant de travailler librement.

Les usines Angus se démarquaient à l'époque de la plupart des autres industries par les conditions de travail plus avantageuses qu'elles offraient aux ouvriers. En effet, ceux-ci bénéficiaient de locaux chauffés et ventilés, de toilettes intérieures, de salles à manger, d'une bibliothèque et même de terrains de baseball, de football et de crosse.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'industrie ferroviaire commença à décliner en raison notamment de la concurrence du camion. Cet état de fait fut ressenti par les usines Angus, qui durent bientôt cesser de construire des locomotives. Dès le milieu des années 1960, une partie des usines fut démantelée, et les activités de production cessèrent définitivement en 1992.

Le complexe Angus, qui aurait pu sombrer dans l'oubli et la décrépitude, a tout au contraire été admirablement réaménagé. L'ancien site industriel a été pris en charge en 1995 par une entreprise d'économie sociale, la Société de développement Angus, qui s'est donné pour objectif de revitaliser les lieux. La SDA a ainsi mis sur pied le projet de Technopôle Angus, un nouvel espace de travail et de vie qui s'est développé au cours des récentes années et qui continue encore de croître. Le Technopôle regroupe aujourd'hui une variété d'entreprises, d'organismes, de commerces et d'installations sportives. Une partie significative des bâtiments et des structures des anciennes usines Angus a été conservée et mise en valeur. C'est le cas notamment de la locoshop, dont on peut voir les murs de briques rouges longs et imposants, ainsi que les treillis de fer qui surplombaient jadis ce vaste espace de travail.

Angus Shops

Between Molson Street and Midway Avenue and Rachel Street East and William-Tremblay

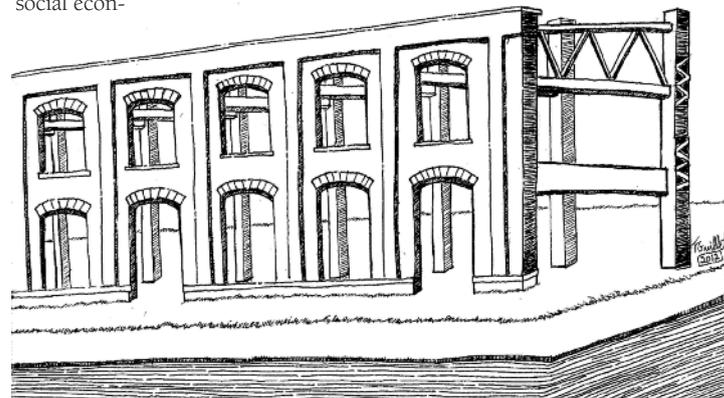
The Canadian Pacific Railway built the Angus Shops between 1902 and 1904. Covering about 48 hectares, this industrial complex comprised no less than 68 buildings. On site, there were workshops for making and repairing rolling stock, a foundry, a smithy, an administrative building, and even a police and fire station. The "locoshop" had the largest dimensions: it was a gigantic workshop devoted to the assembly of locomotives.

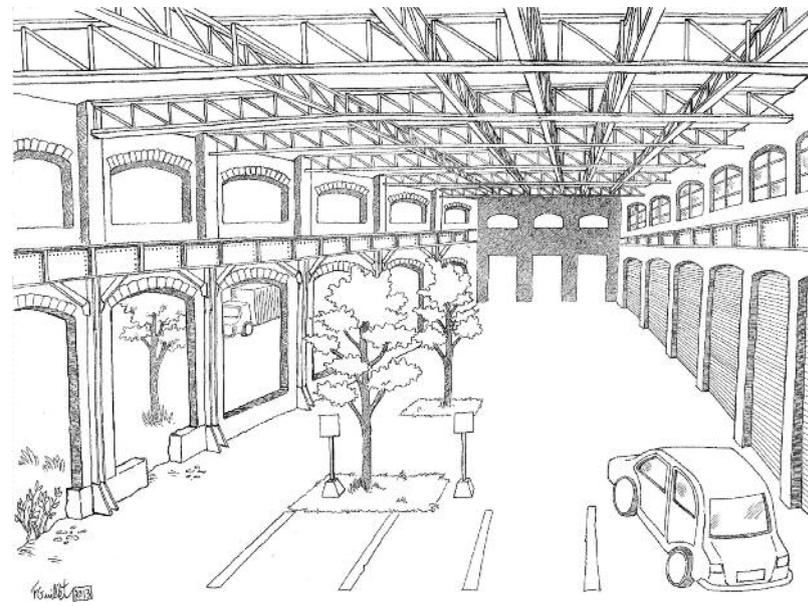
Architectural particularities of note in the workshops included ceilings made of strong iron trellises, which were able to support the roof without adding any columns. This allowed for a large open indoor space that provided more room for work.

The Angus Shops set themselves apart from other factories of the time by offering better work conditions for their employees. Workers benefited from heated and ventilated workspaces, indoor washrooms, lunchrooms, and a library as well as baseball, football and lacrosse grounds.

The railway industry began to decline after the Second World War, in part due to competition from the truck industry. This had a large effect on the Angus Shops, which were soon forced to stop production of locomotives. In the mid-1960s, a part of the factories was dismantled, with production stopping completely in 1992.

The Angus complex could have been lost to time and disrepair, but was in fact very well refurbished. In 1995, the old industrial site was taken over by a corporate social econ-





omy, the Société de développement Angus, whose objective was to revitalize it. Thus, the SDA created a project called “Technopôle Angus”, a new working and living space, which was developed recently and continues to grow. The Technopôle is now made up of a variety of businesses, organizations, shops and sports facilities. A significant section of the buildings and structures of the old Angus factories have been preserved and enhanced. One notable example is the Locoshop. Its long and imposing red brick walls still being clearly visible, as well as the iron lattice that once enclosed this vast workplace.

Sur ce dessin est représenté l'édifice administratif des usines Angus, bâti entre 1902 et 1904. Son style néo-roman se reconnaît notamment aux arcs cintrés jumelés qui ornent les frontons de la bâtisse. À l'arrière-plan, on aperçoit la station de police et de pompiers, d'architecture néo-romane également, qui a été construite vers 1907. La tour de l'édifice, qui porte aujourd'hui encore les inscriptions CPR et Angus, permettait de faire sécher les boyaux d'arrosage.

This drawing is a representation of the Angus administrative building, which was built between 1902 and 1904. Its Romanesque Revival style is exhibited by the twin archways adorning the pediments of the building. In the background, we can see the police and fire station, built in 1907 in the Romanesque Revival style as well. The tower, on which we can still today read “CPR” and “Angus”, was used to dry the hoses.

Sources :

Secteur Angus, in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal (http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&voie=0&rest_ouest=&appellation=angus&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple&rid=1070)

Michèle Benoit and Roger Gratton, *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*, Guérin littérature, 1991.

Technopôle Angus
www.technopoleangus.com

Société de développement Angus
<http://sda-angus.com/>



Canal de Lachine

Du Vieux-Port de Montréal jusqu'au lac Saint-Louis

Après que le commerce des fourrures ait longtemps dominé les échanges économiques en Amérique du Nord, le début du XIX^e siècle a assisté à l'expansion du commerce du bois et du blé. Une forte compétition s'est alors développée entre Montréal et New York, deux importantes villes marchandes qui souhaitaient orienter dans leur direction le flux commercial. Lorsque des discussions s'engagèrent dans l'État de New York en vue de la construction du canal Érié, qui risquait d'attirer résolument le trafic commercial des Grands Lacs vers New York, les marchands de Montréal se mobilisèrent. Ils formèrent la Compagnie des Propriétaires du Canal de Lachine, dans le but de faciliter la navigation commerciale en amont de Montréal.

Les travaux de construction du canal se sont amorcés en 1821. Près de 500 ouvriers travaillaient sur le chantier, pour la plupart des immigrants irlandais. Au terme des travaux en 1825, le canal s'étendait sur une longueur de 14 kilomètres, était doté de 7 écluses et reliait le port de Montréal au lac Saint-Louis.

Durant les années qui suivirent sa construction, le canal de Lachine vit rapidement croître son achalandage : entre 1825 et 1840, le nombre de navires y circulant septuple, tandis que le nombre des passagers quintuple. La taille des bateaux, également, a augmenté rapidement. Afin de répondre à l'évolution des besoins de la navigation, le canal de Lachine devait donc être élargi.

C'est en 1843 que débutèrent les travaux d'agrandissement du canal de Lachine. Une fois les travaux achevés en 1849, le canal atteignait une largeur de près de 37 mètres et une profondeur d'environ 2,8 mètres. Le nombre d'écluses du canal fut réduit à cette occasion, passant de sept à cinq. À la même époque, le canal de Welland fut également agrandi et de nouveaux canaux furent construits à Beauharnois, Cornwall et Williamsburg.

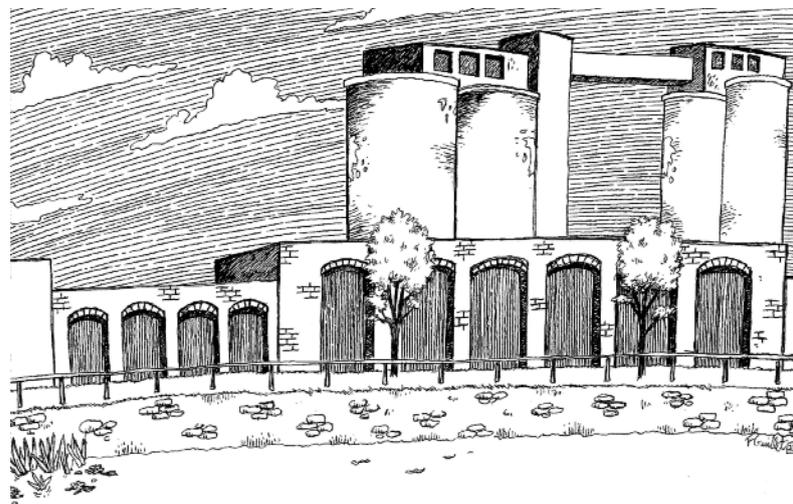
L'élargissement du canal eut pour effet l'augmentation considérable du débit de l'eau et, par conséquent, rendit possible l'utilisation de l'énergie hydraulique. Les abords du canal de Lachine commencèrent alors à se peupler d'entreprises, qui mettaient à profit la force de l'eau pour faire fonctionner leur machinerie.

De 1874 à 1885, une seconde période de travaux d'agrandissement se mit en branle sur le canal de Lachine. La largeur moyenne du canal sera alors portée à 45 mètres et sa profondeur moyenne atteindra 4,3 mètres. Au cours des années suivantes, l'industrialisation continua de se développer le long du canal. Alors que les entreprises s'étaient surtout regroupées, dans un premier temps, autour des sites à fort potentiel hydraulique, elles commencèrent ensuite à se répandre sur les rives du canal. On évalue à près de six cents le nombre d'entreprises qui se sont installées aux abords du canal durant la seconde moitié du

XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle. Elles se spécialisaient dans diverses activités industrielles, que ce soit l'alimentation, les produits chimiques, le fer, l'acier, etc. Un grand nombre de travailleurs trouvaient de l'emploi au sein de ces usines : de 4 000 qu'ils étaient en 1871, leur nombre passera à 28 000 entre les deux Guerres mondiales. Bref, c'était une époque florissante pour le canal de Lachine, qui constituait alors le centre industriel le plus important de l'ensemble du Canada.

Cependant, un coup dur fut porté au canal en 1959, date de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette voie maritime aux dimensions imposantes permet en effet à de très gros bateaux de naviguer de l'Atlantique jusqu'aux Grands Lacs en passant par le fleuve Saint-Laurent. Dans ce nouveau contexte, le canal de Lachine perdit grandement de son importance : il n'était désormais plus nécessaire de l'emprunter pour naviguer entre l'Atlantique et l'intérieur du continent. Son utilisation ira donc en déclinant jusqu'en 1970, date qui marqua sa fermeture officielle.

Toutefois, la vie n'est pas disparue pour autant du canal de Lachine : classé «lieu historique national» et pris en charge par Parcs Canada, le site fait aujourd'hui le bonheur des cyclistes, des marcheurs et des amateurs de navigation de plaisance.



Lachine Canal

From the Old Port of Montreal to Lac-Saint-Louis

Having long been dominated by the fur trade, the 19th century saw the economic market in North America begin to focus on the lumber and wheat trade. Within this context, strong competition developed between Montreal and New York. Both of these cities were important in the trade market and both wanted to draw the trade flow in their direction. When the State of New York began discussing the construction of the Erie Canal (which threatened to decisively draw the trade flow from the Great Lakes to New York), the merchants of Montreal mobilized. They created the Company of the Proprietors of the Lachine Canal, in order to smooth the commercial navigation upstream of Montreal.

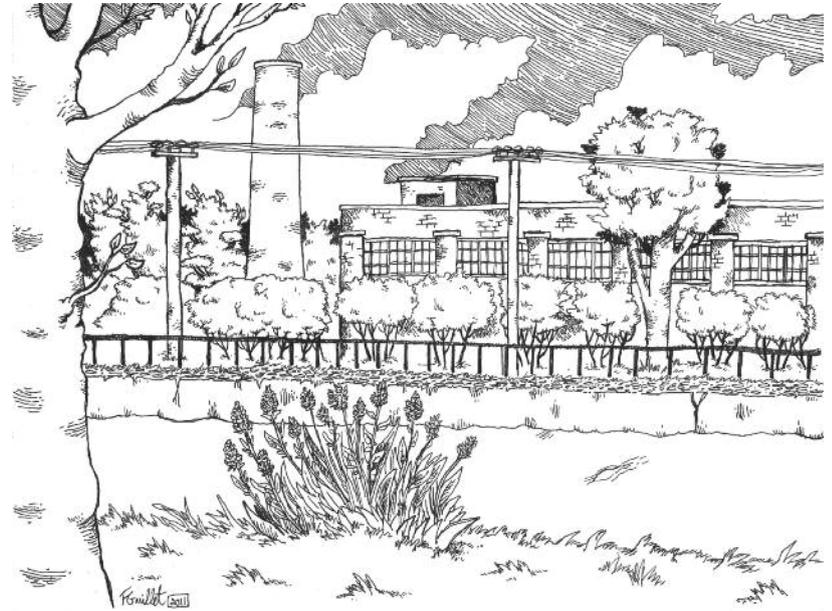
Work on the canal began in 1821. About 500 workers were involved in the construction, for the most part Irish immigrants. When work was completed in 1825, the canal was 14 kilometers long, had 7 locks and provided a link between the port of Montreal and Lake Saint-Louis.

During the years following its construction, traffic increased rapidly on the canal: between 1825 and 1840, the number of boats increased by seven, and the number of passengers by five. The vessel size also increased significantly. In order to cope with evolving transportation needs, the Lachine Canal required enlarging.

In 1843, expansion work on the Lachine Canal began. Upon completion in 1849, the canal was about 37 meters wide and about 2.8 meters deep. The locks were reduced from seven to five. At the same time, the Welland Canal was also enlarged, and new canals were built in Beauharnois, Cornwall and Williamsburg.

The enlargement of the Lachine Canal significantly increased the water flow, allowing for the use of the hydropower. Factories began to pop up on the shores of the canal, profiting from the waterpower to operate their machines.

From 1874 to 1885, a second period of expansion took place on the Lachine Canal. The average width of the canal was increased to 45 meters and the average depth 4.3 meters. Over the years, the banks of the Lachine Canal saw increased industrialization. While the factories were at first mostly located on sites with strong hydraulic potential, they began to spread along the shores of the canal. The number of companies that settled along the shores of the canal during the second half of the 19th century and the first half of the 20th century is in the order of six hundred. They specialized in an array of industrial activities, from food production to the manufacture of chemical products, iron, steel, etc. A large number of workers were



employed by these factories: from the 4,000 individuals in 1871, it reached 28,000 between the two World Wars. It was an era of prosperity for the Lachine Canal, which was the most important industrial center in all of Canada.

Hardship fell on the Lachine Canal in 1959, with the opening of the St. Lawrence Seaway. This impressively sized seaway made it possible for large ships to sail from the Atlantic Ocean to the Great Lakes by way of the St. Lawrence River. The Lachine Canal therefore gradually diminished in importance: it was no longer a necessary route between the Atlantic and the inland. It declined in use until it was officially closed in 1970.

However, the life did not go out of the Lachine Canal. Designated as a “national historic site”, it was put under charge of Parks Canada, and remains a source of enjoyment to cyclists, strollers and pleasure boating enthusiasts.

Sources :

Lieu historique national du Canal-de-Lachine
<http://www.pc.gc.ca/fra/lhn-nhs/qc/canallachine/index.aspx>

Le canal de Lachine, in l'Encyclopédie canadienne
<http://www.thecanadianencyclopedia.com/articles/fr/le-canal-de-lachine>

Yvon Desloges, «Le canal de Lachine : l'eau à l'œuvre», in Continuité, n°93, 2002, pp. 29-36.

Basilique Saint-Patrick

460, boulevard René-Lévesque Ouest

Au début du XIX^e siècle, les immigrants irlandais catholiques de Montréal se réunissaient à la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours pour célébrer les offices religieux. En raison de l'accroissement de leur communauté, ils durent bientôt changer de lieu de rencontre et s'assembler dans l'ancienne chapelle des Récollets. Toutefois, l'arrivée de nouveaux immigrants au milieu du XIX^e siècle incita la communauté à envisager la construction d'une nouvelle église. Des travaux s'engagèrent donc en 1843 pour ériger l'église Saint-Patrick. L'inauguration eut lieu le 17 mars 1847, jour de la fête de Saint-Patrick, patron des Irlandais. De style néo-gothique, l'église est faite de pierre calcaire et est couverte d'une toiture en cuivre.

L'église Saint-Patrick reçut le titre de monument historique en 1985. En 1989, elle se vit attribuer le statut de Basilique mineure, en reconnaissance du rôle significatif qu'elle joue depuis sa fondation auprès de la communauté irlandaise catholique de Montréal. Des messes y sont encore célébrées aujourd'hui et des concerts de musique classique et de chambre y sont présentés.

St. Patrick Basilica

460, Rene-Levesque Boulevard West

During the early 19th century, Montreal's Irish Catholic immigrants would congregate at the Notre-Dame-de-Bonsecours chapel for religious services. Because of a rapid increase in the size of their community, they required a new meeting place, and began to assemble in the chapel once used by the Récollets. The arrival of a new set of Irish immigrants during the mid-19th century motivated the community to begin plans for construction of a new church. Construction of the St. Patrick Church began in 1843. The inauguration took place on March 17, 1847, feast day of St. Patrick, the Irish patron saint. The resulting Neo-Gothic church was made of limestone and was covered by a copper roof.

In 1985, the St. Patrick Church was designated a historical monument. In 1989, it received the title of minor Basilica, to acknowledge the significant role it had played in the Irish Catholic community of Montreal since its foundation. Masses are still held in the church today, as well as classical and chamber music concerts.

Sources :

Mémorable Montréal

http://www.memorablemontreal.com/print/batiments_menu.php?quartier=12&batiment=280§ion=Array&menu=histoire

Basilique St. Patrick's Basilica, Montréal, Qc

<http://www.quebec.ca/musique/orgues/quebec/spatricksm.html>



15.11.2013

La Cathédrale-Basilique Marie-Reine-du-Monde

1085, rue de la Cathédrale

En 1852, lors d'un violent incendie qui ravagea une importante partie de Montréal, les flammes emportèrent la cathédrale catholique Saint-Jacques-le-Majeur. Afin de la remplacer, Mgr Bourget conçut le projet de construction d'une cathédrale qui serait une réplique de la Basilique Saint-Pierre-de-Rome. Il souhaitait souligner de cette manière l'attachement du peuple au Vatican et attester de façon monumentale la gloire du catholicisme. L'emplacement choisi par Mgr Bourget pour cette future cathédrale était situé à l'époque à l'ouest de Montréal, dans un secteur à prédominance anglo-protestante. Mgr Bourget souhaitait y affirmer une présence catholique forte.

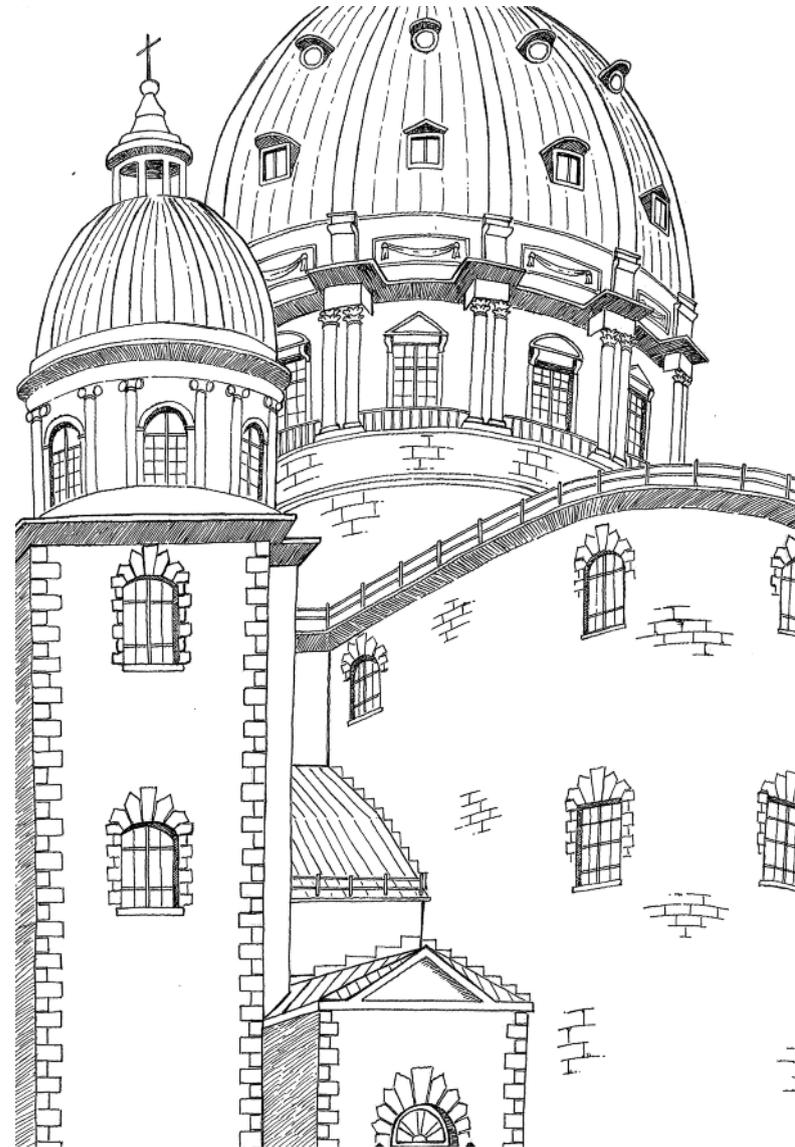
Il donna donc mission à l'architecte Victor Bourgeau de se rendre à Rome pour y étudier et y mesurer la prestigieuse Basilique Saint-Pierre-de-Rome. De retour de son voyage, celui-ci affirma à Mgr Bourget qu'il n'était pas concevable de faire une reproduction d'un tel édifice, et surtout pas à échelle réduite puisque cela risquait de dénaturer l'harmonie du modèle. Mais Mgr Bourget tenait à son idée; il envoya donc à Rome un nouveau chargé de mission, le père Joseph Michaud, qui avait des connaissances en architecture, en lui confiant le mandat d'établir une maquette de la basilique.

C'est finalement en 1870 que les travaux de construction purent débuter. La direction du chantier fut confiée au père Michaud, avec l'assistance de l'architecte Bourgeau qui s'était résolu à prendre part au projet.

Des problèmes financiers contraignirent à l'interruption des travaux en 1878. Pendant la période d'arrêt, Mgr Bourget, bien qu'il eût donné sa démission en 1876, s'est lancé néanmoins en quête de financement pour aider à l'achèvement de la construction de la cathédrale. Il visita ainsi quelque 150 paroisses pour récolter des fonds. Lors de son décès, survenu en 1885, sa dépouille fut déposée dans un caveau de la cathédrale encore inachevée.

Cette même année, les travaux pouvaient reprendre. Ils seront finalement complétés en 1894. C'est un jour de Pâques, le 25 mars 1894, que l'inauguration eut lieu. La cathédrale portait alors le nom de Saint-Jacques-le-Majeur.

En 1919, le pape Benoît XV accorda à ce lieu de culte le titre de Basilique mineure. Le nom que nous lui connaissons aujourd'hui, «Marie-Reine-du-Monde», lui fut conféré en 1955 par le pape Pie XII. La Cathédrale-Basilique Marie-Reine-du-Monde a été désignée lieu historique national du Canada en 1999.



The Marie-Reine-du-Monde Cathedral-Basilica

1085, *Cathédrale Street*

In 1852, a fierce fire ravaged a large part of the city of Montreal, destroying the Saint-Jacques-le-Majeur catholic Cathedral. In order to replace it, Bishop Bourget conceived of building a replica of the St. Peter's Basilica in Rome. He hoped this would serve as a symbol of Montreal's attachment to the Vatican and demonstrate in a monumental fashion the glory of Catholicism. The site of the future cathedral, chosen by Bishop Bourget, was located to the west of Montreal, in a prominently Anglo-Protestant neighbourhood. Bishop Bourget wished to establish a strong Catholic presence in this area.

Bishop Bourget therefore asked architect Victor Bourgeau to travel to Rome in order to study and measure the famous St. Peter's Basilica. Once back from his trip, Bourgeau informed Bishop Bourget that it was inconceivable to reproduce such a magnificent building, especially with shortened dimensions, which might distort the harmony of the original. Bishop Bourget stuck to his idea, sending another man to Rome, Father Joseph Michaud, who had knowledge of architecture. He was given the mission of making a small model of the Basilica.

In 1870, construction finally began under the supervision of Father Michaud, with the assistance of Bourgeau who finally agreed to take part in the project. However, due to financial problems the construction was put to a halt in 1878. During this hiatus, Bishop Bourget set out on a quest for capital to complete construction of the cathedral, despite having given his resignation in 1876. He visited a good 150 parishes in order to gather funds. When he died in 1885, his remains were placed in a vault of the still unfinished Cathedral. This same year, construction work resumed. It was finally completed in 1894, and the inauguration took place on Easter Day, March 25. The Cathedral was given the name of Saint-Jacques-le-Majeur.

In 1919, Pope Benedict XV accorded the church the title of minor Basilica. In 1955, Pope Pie XII gave the church its current name, Marie-Reine-du-Monde. The

Cathedral-Basilica Marie-Reine-du-Monde was designated a national historic site of Canada in 1999.

Sources :

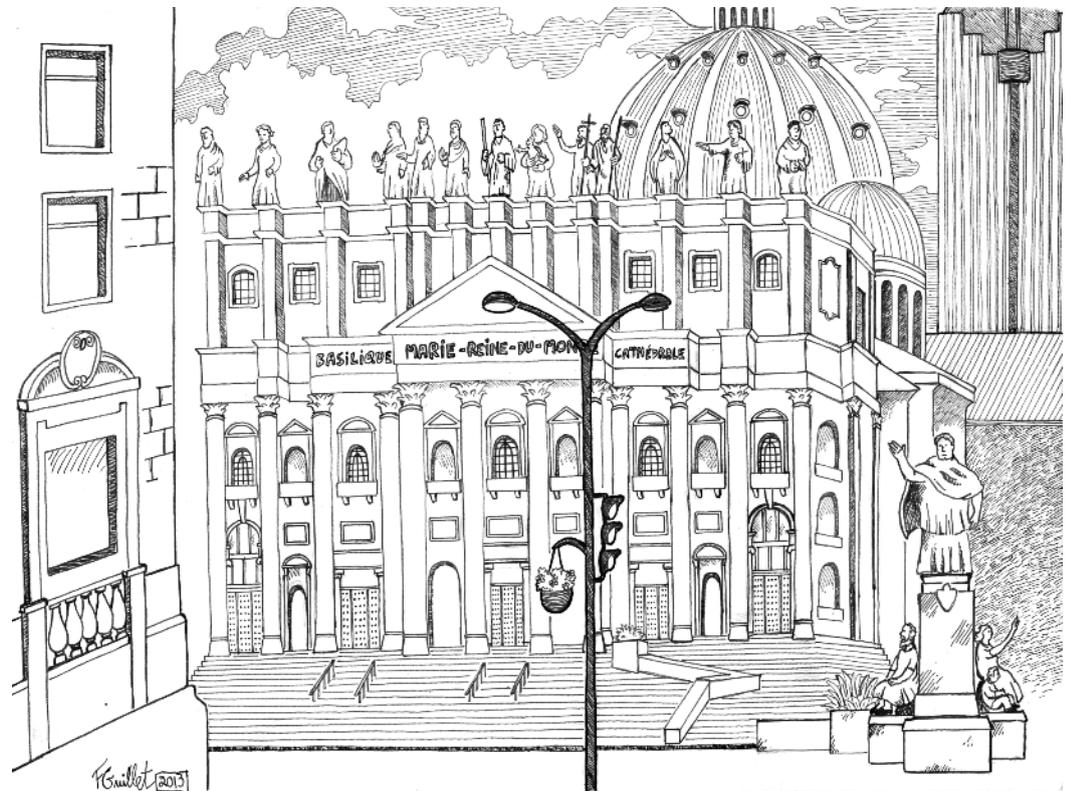
Église catholique de Montréal

<http://www.diocesemontreal.org/leglise-a-montreal/nos-lieux-de-culte/notre-cathedrale.html>

Denyse Légaré, «La basilique-cathédrale Marie-Reine-du-Monde de Montréal. La vision d'un homme ambitieux», <http://www.patrimoine-religieux.qc.ca/fr/pdf/documents/Marie-Reine-du-Monde.pdf>

Mémorable Montréal

http://www.memorablemontreal.com/print/batiments_menu.php?quartier=12&rbatiment=177&rsection=Array&rmenu=intro



Centre d'histoire de Montréal

335, place D'Youville

Sur la place D'Youville, où se trouve aujourd'hui le Centre d'histoire de Montréal, s'étendait jadis le Marché Sainte-Anne. Ce marché a la particularité d'avoir abrité le Parlement du Canada-Uni. En effet, Montréal avait obtenu en 1843 le statut de capitale du Canada-Uni, et c'est donc dans cette ville que siégeaient les députés. Toutefois, l'existence du Parlement au Marché Sainte-Anne devait prendre fin de manière abrupte. Le 25 avril 1849, une loi était adoptée pour indemniser les citoyens du Bas-Canada qui avaient subi des pertes lors des Rébellions des Patriotes de 1837-1838. Cette loi n'était pas du tout au goût des Tories qui s'opposaient farouchement à ce que l'on indemnise des citoyens qui, à leurs yeux, avaient dans leur ensemble sympathisé avec les « rebelles ». Une émeute éclata donc, au cours de laquelle les Tories mirent le feu au Parlement. Réduit en cendres, le Marché Sainte-Anne n'était plus en mesure d'accueillir les députés. Ceux-ci siégèrent alors au Marché Bonsecours pendant quelques jours, puis dans une autre bâtisse de la place Dalhousie, avant que Montréal ne perde le Parlement. Celui-ci devait se tenir désormais en alternance à Toronto et à Québec.

En 1902, la Ville de Montréal confia aux architectes Joseph Perrault et Simon Lesage le mandat de construire une caserne de pompiers sur la place D'Youville. Les travaux débutèrent en 1903, pour se terminer l'année suivante, donnant forme à un beau bâtiment d'inspiration Queen Anne. La bâtisse fut désignée sous le nom de « caserne no 1 », bien que ce n'était pas la première caserne de pompiers à Montréal. Après des années de service, la caserne de la place D'Youville ferma ses portes en 1972. Il fallut attendre jusqu'en 1983 pour que la bâtisse obtienne une seconde vie : depuis lors, elle abrite le Centre d'histoire de Montréal.

Le Centre d'histoire de Montréal présente au public une exposition permanente intitulée « Montréal en cinq temps ». Au fil de cette exposition, les visiteurs peuvent revivre les différentes périodes du développement de la ville de Montréal, soit « 1535-1759 : Contact », « 1760-1849 : Tensions », « 1850-1899 : Organisation », « 1900-1949 : Unions » et « 1950-2012 : Explosions ».

Centre d'histoire de Montréal

335, D'Youville Square

The Place D'Youville, where the *Centre d'histoire de Montréal* stands today, was once the locale for the Sainte-Anne Market. This Market distinguished itself as the site of the Parliament of United Canada. In effect, since gaining the title of capital of United Canada in 1843, Montreal had housed the MPs. However, the presence of the Parliament in the Sainte-Anne Market came to an abrupt end. On April 25, 1849, legislation was passed to compensate the citizens of Lower Canada who had suffered losses during the Patriot Rebellions of 1837-1838. This did not please the Tories, who were fiercely opposed to compensation being given to citizens who, according to them, had indiscriminately sympathized with the “rebels.” This triggered a riot, during which the Tories set fire to the parliament. Reduced to ashes, the Sainte-Anne Market was no longer able to house the MPs. The Parliament was moved to the Bonsecours Market temporarily, then to another building in Dalhousie Square. Montreal ultimately lost the Parliament, which from that time on was held alternately in Toronto or Quebec City.

In 1902, the City of Montreal contracted architects Joseph Perrault and Simon Lesage to build a fire station in the Place D'Youville. Work began in 1903 and was completed the following year. The result was a beautiful Queen Anne style building named “caserne no 1,” despite it not being Montreal's first fire station. After years of operation, the station closed in 1972. In 1983, the building was given a second life: it became and remains the *Centre d'histoire de Montréal*.

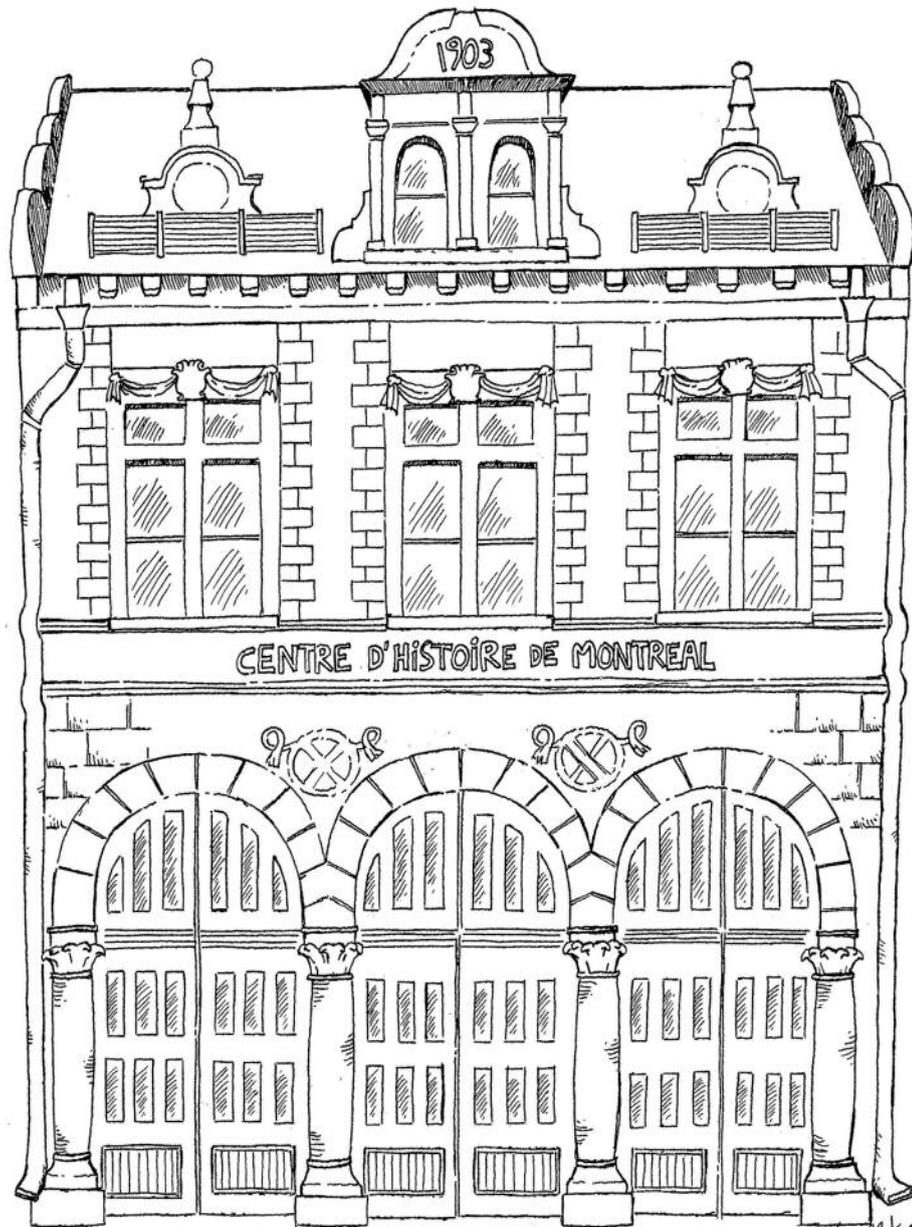
The *Centre d'histoire de Montréal* has a permanent exhibition entitled “Montréal Five Times.” The exhibition allows visitors to relive five different periods of development in Montreal; “1535-1759: Contacts,” “1760-1849: Tensions,” “1850-1899: Organization,” “1900-1949: Unions” and “1950-2000: Explosion.”

Sources :

Centre d'histoire de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8757,97305573&_dad=portal&_schema=PORTAL

Robert Rumilly, Histoire de Montréal, Tome II, Éditions Fides, 1970, pp. 320-325.

Marché Bonsecours
www.marchebonsecours.qc.ca



K. Guillet 2013

Église St. George

1101, rue Stanley

En 1775, la congrégation juive Shearith Israel fit l'acquisition de terrains sur le site de l'actuelle église St. George afin d'y aménager un cimetière. Lorsqu'éventuellement le cimetière fut transféré sur le mont Royal, la congrégation anglicane acheta le terrain ainsi laissé libre. L'église St. George, de style néo-gothique, fut bâtie sur ce site en 1869-1870 selon les plans de l'architecte William Tutin Thomas. La tour dotée d'une horloge, conçue par l'architecte Alexander F Dunlop, a été ajoutée plus tard au bâtiment, en 1893-1894.

St. George's Church

1101, Stanley Street

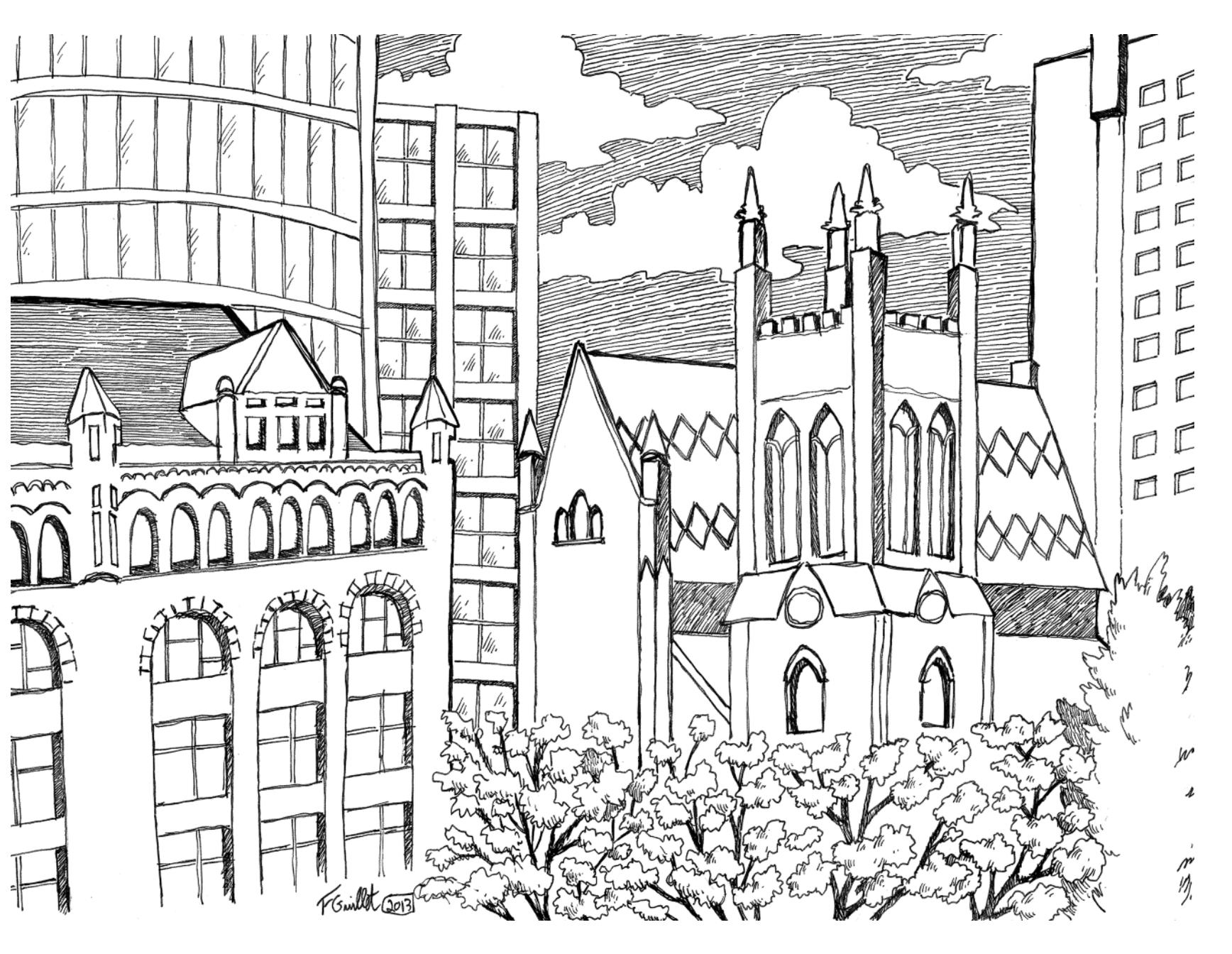
In 1775, the Jewish congregation Shearith Israel acquired land at the site currently occupied by St. George's Church. They used this site as a cemetery. When the cemetery was later relocated to Mount Royal, the Anglican Church bought the unoccupied land. They built the Neo-Gothic St. George's Anglican Church on this site between 1869-1870, according to plans drawn up by architect William Tutin Thomas. The clock tower, designed by the architect Alexander F Dunlop, was added to the Church in 1893-1894.

Sources :

Mémorable Montréal

http://www.memorablemontreal.com/print/espaces_publics_menu.php?quartier=12&bati-ment=184&xsection=Array&menu=intro

«Square Dorchester et place du Canada», in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&scivique=&voie=0&est_ouest=&appellation=square%20dorchester&arrondissement=0&protection=0&bati-ment=oui&zone=oui&lignes=25&rtype_requete=simple&rid=1124



Marché Bonsecours

350, rue St-Paul Est

Au printemps 1844, un concours était lancé afin de désigner l'architecte qui serait en charge de la conception du Marché Bonsecours. C'est William Footner qui l'emporta, et dès septembre de cette même année la construction s'amorça. Quelques années plus tard, en janvier 1847, le marché ouvrait au public, bien qu'à ce moment les travaux n'étaient pas complètement terminés. Les coûts, toutefois, avaient déjà largement dépassé le budget initial, de sorte que l'on confia à l'architecte George Browne le mandat de compléter la construction du bâtiment. C'est sous la direction de ce dernier que la coupole fut ajoutée, dans le but d'abriter une bibliothèque et de servir de point d'observation donnant vue sur le port.

Un épisode marquant vint ponctuer l'existence du Marché Bonsecours en 1849, alors que celui-ci abrita pendant une courte période de temps le Parlement du Canada-Uni. La série d'événements débuta le 25 avril 1849, alors qu'une émeute venait d'éclater au Parlement du Marché Sainte-Anne (sur l'actuelle place D'Youville du Vieux-Montréal), en réaction à l'adoption d'une loi pour indemniser les citoyens qui avaient subi des pertes lors des Rébellions des Patriotes de 1837-1838. Cette loi n'était pas du tout au goût des Tories qui, au cours de l'émeute, incendièrent le Marché Sainte-Anne. Afin de poursuivre malgré tout la session parlementaire, le Parlement fut logé temporairement au Marché Bonsecours. Les députés y siégèrent dans une atmosphère tendue, sous la protection des soldats. Cela, toutefois, fut de courte durée : du 26 avril au 7 mai seulement. La session parlementaire se poursuivit ensuite dans une autre bâtisse, avant que Montréal ne perde le Parlement. Celui-ci s'est tenu par la suite en alternance à Toronto et à Québec.

Néanmoins, le Marché Bonsecours reçut peu de temps après une nouvelle fonction d'importance : il abrita, dès 1852, l'Hôtel de Ville de Montréal, qui y demeura jusqu'en 1878. Les séances du Conseil se tenaient à l'étage supérieur, tandis que le marché public occupait le rez-de-chaussée. À la même époque, il arrivait que le Marché Bonsecours accueille des expositions et des festivités. Une salle de concert et une salle de banquet furent même aménagées dans l'aile est du bâtiment par l'architecte George Browne. Comme on le voit, le Marché Bonsecours était à l'époque un lieu fort achalandé, au cœur même de la vie montréalaise.

Remplacé par un nouveau marché situé au nord de la ville, le marché Bonsecours ferma ses portes en 1963. L'administration municipale y aménagea alors ses bureaux et occupa les lieux jusqu'en 1990. Puis, l'édifice fut rouvert au public : on y trouve aujourd'hui des galeries d'art, des restaurants et des boutiques qui mettent en valeur les savoir-faire du Québec.

Bonsecours Market

350, St-Paul Street East

In the spring of 1844, a contest was launched to select an architect to design the Bonsecours Market. William Footner took the prize, and as of September of that year construction began. The market was opened to the public a few years later, in January 1847, despite ongoing construction. However, the costs had already far exceeded the initial budget, so the remaining part of the construction was given to another architect, George Browne. Under his supervision, the dome was added to the building, with the purpose of housing a library and providing a view of the port.

In 1849, a noteworthy incident marked the history of the Bonsecours Market: it briefly housed the Parliament of United Canada. This was instigated by a series of events beginning April 25, 1849. A riot broke out at the Parliament in the Sainte-Anne market (where Place D'Youville now stands) in reaction to a law that was passed to compensate losses citizens had suffered during the Rebellions of the Patriots in 1837-1838. The Tories were strongly opposed to this law, and rioted to express their disapproval. They set fire to and burned down the Sainte-Anne Market. The Parliament was therefore temporarily moved to the Bonsecours Market. The atmosphere was tense as the MPs continued their session under the protection of the soldiers. This lasted only a few days, from April 26 to May 7. The parliamentary session then moved to another building, before being taken away from Montreal. From then on, it was hosted alternately in Toronto and Quebec City.

A few years later the Bonsecours Market was given a new important purpose. From 1852 onwards, it housed Montreal's Town Hall, which remained there until 1878. The meetings of the Council were held on the upper floor, while the ground floor served as a public market. At that time, the Bonsecours Market sometimes hosted exhibitions and festivities. Architect George Browne built a concert hall and a banquet hall in the building's east wing. As we can see, the Bonsecours Market was very crowded and an important part of the Montreal's social life.

The Bonsecours Market closed in 1963 and was replaced by a new market located to the north of the city. It became the site of the Municipal Administration of Montreal, which occupied the building until 1990. The Bonsecours Market was then reopened to the public. Visitors can now enjoy art galleries, restaurants and little shops, containing objects unique to Quebec.

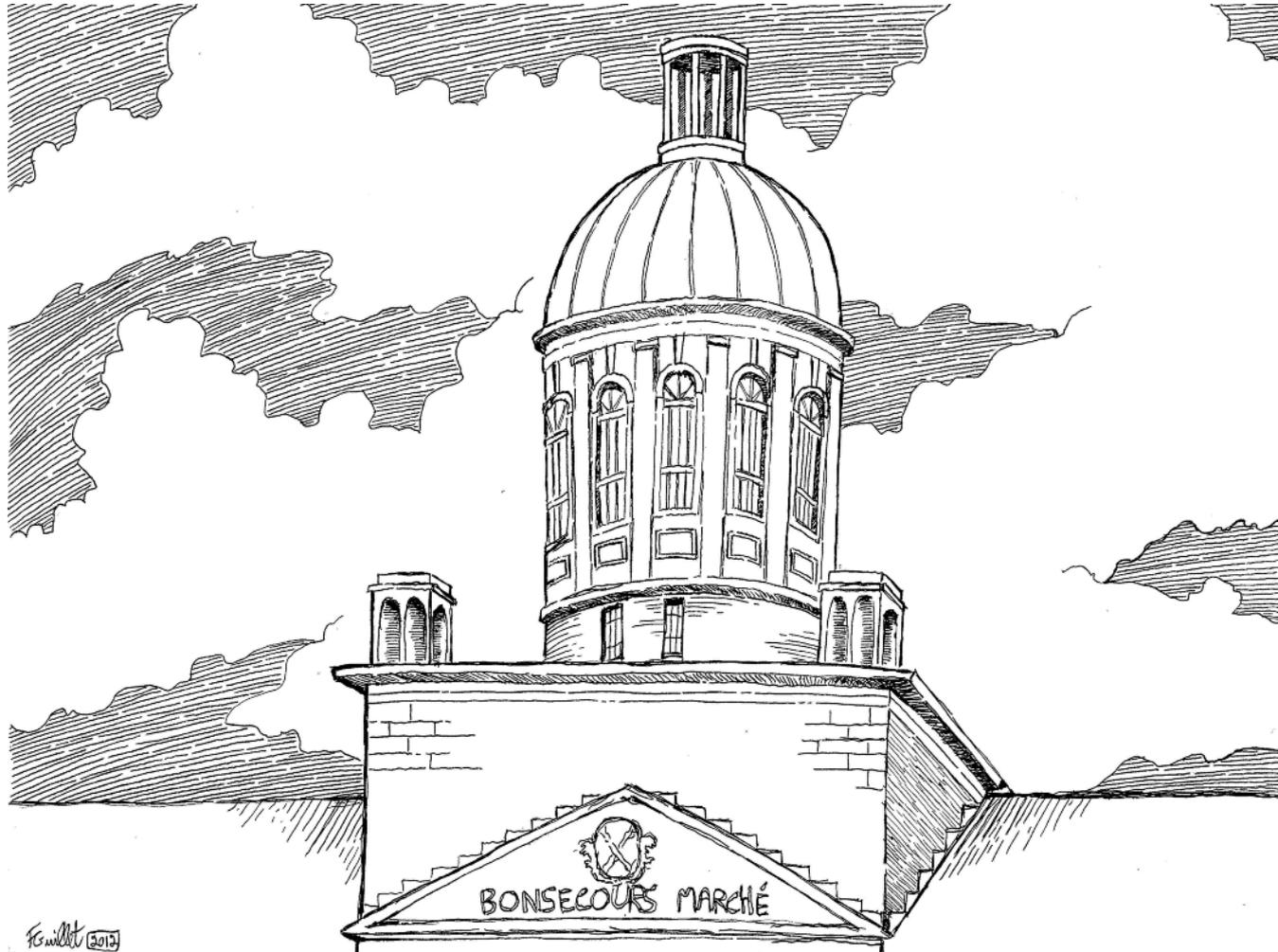
Sources :

Marché Bonsecours
www.marchebonsecours.qc.ca

Vieux-Montréal
http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_bat.php?id=0040-77-4486-00

Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, Tome II, Éditions Fides, 1970.

Josette Michaud, *Les œuvres du temps. Le Vieux-Montréal*, Guérin Littérature, 1991.



Ogilvie Flour Mills Company

950, rue Mill

La famille Ogilvie, de souche écossaise, est à l'origine de la célèbre usine de production de farine qui s'élève dans le Vieux-Port de Montréal. L'entreprise familiale vit le jour en 1801, lorsqu'Alexander Ogilvie bâtit un premier moulin à farine dans la région de Québec. Quelque dix ans plus tard, il noua un partenariat avec John Watson, son futur beau-père, pour construire un second moulin, cette fois à Montréal. Lorsqu'Alexander Ogilvie prit sa retraite en 1855, deux de ses fils, Alexander Walker et John, prirent les rênes de l'entreprise. Ils furent rejoints en 1860 par leur frère William Watson, qui prit la direction du bureau de Montréal.

La compagnie de la famille Ogilvie connut une importante croissance au fil des ans. Elle avait le mérite de produire des farines de qualité, notamment grâce à une nouvelle technique de mouture importée de Hongrie. Elle ne craignait pas non plus de prendre de l'expansion, au-delà des frontières du Québec : elle fit construire un moulin en Ontario en 1872, puis un autre au Manitoba une dizaine d'années plus tard. La compagnie des Ogilvie a également conclu des accords avec la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique, lui permettant d'ériger des silos à grains le long des voies ferrées et d'utiliser les bateaux à vapeur du Canadien Pacifique afin de faciliter ses déplacements.

En 1886, la maison mère de la compagnie s'installa sur la rue Mill dans le port de Montréal. Cet emplacement stratégique joua en sa faveur : le port de Montréal était en effet une plaque tournante en ce qui a trait au commerce du blé. En provenance des Prairies, le blé arrivait à Montréal par voies ferroviaires, était transformé sur place en farine, puis était expédié sous cette forme par bateaux en Europe. Au début du XX^e siècle, l'Ogilvie Flour Mills Company était en possession de sept moulins, dont la capacité de production totalisait 19 000 minots de farine par jour. Elle jouissait à cette époque de l'honneur d'être la plus importante minoterie (entreprise de production de farine) de l'Empire britannique.

L'historique de la gigantesque enseigne qui trône depuis des années au sommet de l'usine est particulièrement intéressant. L'écrêteau fit son apparition sur le toit de l'édifice en 1948; on pouvait alors y lire l'inscription «Farine Ogilvie Flour». Les lettres étaient entourées de néon, qui s'illuminait et clignotait le soir venu. En 1954, alors que la compagnie réévaluait ses stratégies marketing, la décision fut prise de ne plus mettre l'accent sur la dimension familiale de l'entreprise, comme cela avait été le cas jusqu'alors. Par conséquent, l'enseigne fut modifiée pour afficher désormais «Farine Five Roses Flour». Enfin, un dernier changement est survenu en 1977, au moment de l'adoption de la Charte de la langue française (loi 101) par le gouvernement de René Lévesque. La minoterie dut se

plier à cette loi prescrivant l'usage exclusif du français dans l'affichage public et, par conséquent, retira de son enseigne le mot «Flour». L'écrêteau se lit depuis lors «Farine Five Roses».

Au cours des années 1990, la compagnie Ogilvie fut vendue à une multinationale, Archer Daniels Midlands (ADM), qui à son tour fut acquise par l'entreprise Smuckers en 2006. À l'occasion de cette seconde transaction, l'existence de l'enseigne fut mise en péril. Alarmé par la possibilité de disparition d'un important repère patrimonial du paysage montréalais, l'organisme Héritage Montréal se porta à la défense de l'écrêteau. Ces efforts portèrent fruit, car l'enseigne fut conservée et demeure encore aujourd'hui sur le toit de l'usine... du moins jusqu'à nouvel ordre!

Ogilvie Flour Mills Company

950 Mill Street

The Ogilvie family, of Scottish origin, were the source of the famous flour factory standing in the Old Port of Montréal. The Ogilvie family business was established in 1801, when Alexander Ogilvie constructed a first flourmill in the Quebec City area. About ten years later, he partnered with John Watson, his future father in law, to build a second mill, this time in Montreal. When Alexander Ogilvie retired in 1855, two of his sons, Alexander Walker and John, took charge of the company. In 1860 their brother, William Watson, hopped on board and assumed direction of the Montreal office.

The Ogilvie family company grew significantly over the years. The company had the distinction of producing top quality flour, in part through the use of an innovative Hungarian grinding technique. The Ogilvies were also not afraid to expand their business beyond the borders of Québec: they built one mill in Ontario in 1872, then another in Manitoba ten years later. The Ogilvie Company had an agreement with the Canadian Pacific Railway that allowed them to build grain elevators along the railroads and to use the CPR's steamers to facilitate transportation.

In 1886, the company's head office was installed on Mill Street in the Port of Montreal. This strategic location proved to be very profitable. Indeed, the Port of Montreal was the hub of the wheat trade. Wheat was transported from the prairies by train, was milled into flour in Montreal, and then shipped to Europe by boat. By the early 20th century, the Ogilvie Flour Mills Company owned seven mills, with a production capacity totalling 19 000 bushels of flour per day. It was, at that time, the most

important flour-producing company in the British Empire.

The history of the massive sign that adorns the roof of the factory is particularly interesting. The sign was placed atop the building in 1948; at that time, its inscription read “Farine Ogilvie Flour”. The letters were bordered with neon, which lit up and twinkled at night. In 1954, the company reassessed its marketing strategies. The decision was made to phase out the family aspect of the business, which had been a central theme insofar. The sign was therefore modified to “Farine Five Roses Flour”. A last change was made in 1977, a consequence of the “Charte de la langue française” (Law 101) under the government of René Lévesque. The Ogilvie Company was required to yield to this law, which prescribed exclusive use of French in public signage, and so removed the word “Flour” from their emblem. Since then, the sign has read “Farine Five Roses”.

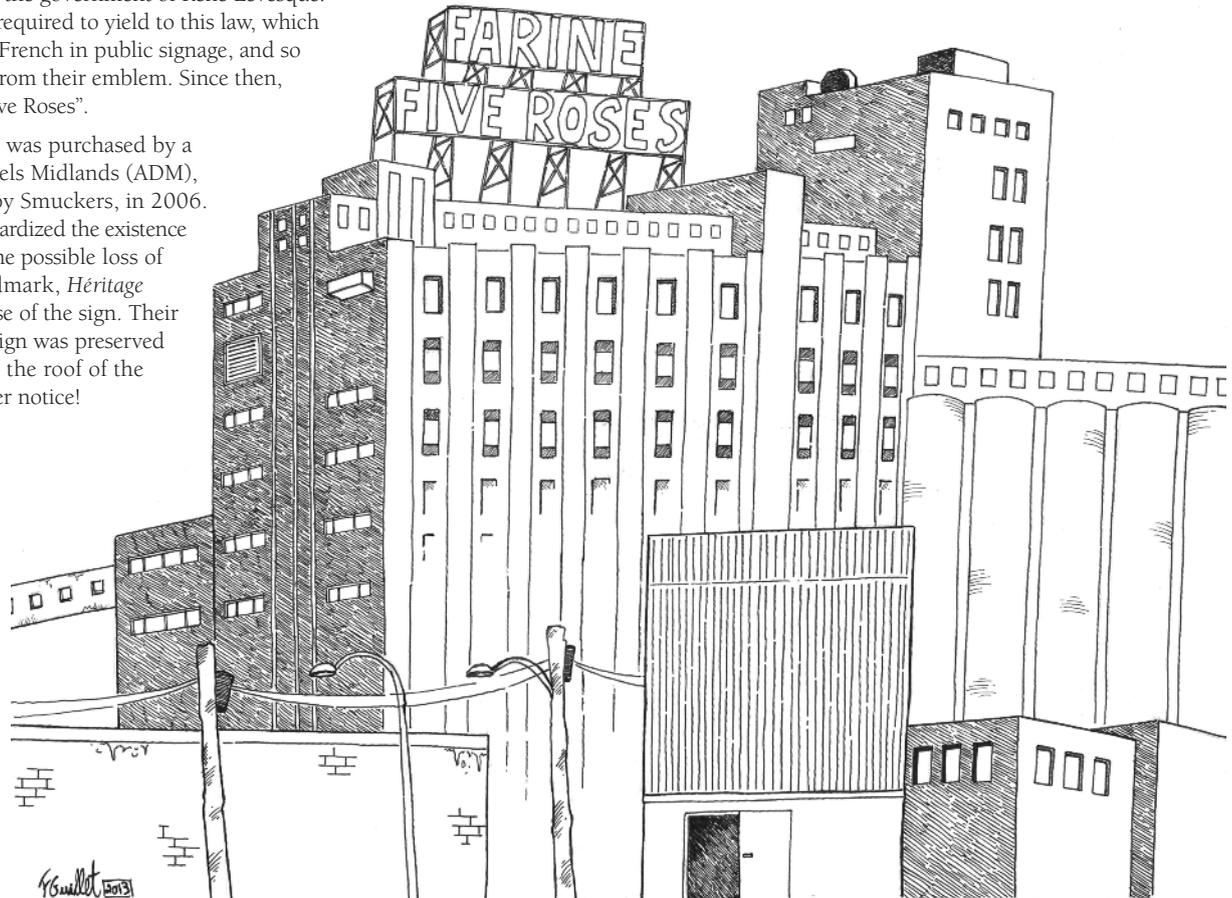
In the 1990s, the company was purchased by a multinational, Archer Daniels Midlands (ADM), which was later absorbed by Smuckers, in 2006. This second transaction jeopardized the existence of the sign. Distressed by the possible loss of an important heritage landmark, *Héritage Montréal* took up the defense of the sign. Their efforts proved fruitful, the sign was preserved and remains to this day on the roof of the factory... at least until further notice!

Sources :

Bénédict Filippi, «Farine Five Roses : enseigne de la cité», Association du design urbain du Québec
<http://aduq.ca/2012/11/farine-five-roses-enseigne-de-la-cite/>

«Ogilvie Flour Mills Company Limited», Répertoire du patrimoine culturel du Québec
http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=13648&stype=pge#_UhQJApa1Z6o

«Ogilvie Flour Mills Company, Limited en 1915», Vieux-Montréal http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_gro.php?id=132



Place du Canada et Square Dorchester

Place du Canada : située entre la rue de la Gauchetière et le boulevard René-Lévesque Ouest et les rues Peel et de la Cathédrale

Square Dorchester : situé entre le boulevard René-Lévesque Ouest et la rue Sainte-Catherine Ouest et les rues Peel et Metcalfe

En 1799, la fabrique de Notre-Dame-de-Montréal fit l'acquisition de terrains à l'emplacement actuel du Square Dorchester et de la Place du Canada pour y aménager le cimetière catholique Saint-Antoine. De 40 000 à 50 000 personnes furent inhumées sur ces lieux entre 1799 et 1854. C'est ici notamment qu'ont été enterrées les victimes de l'épidémie de choléra qui a sévi en 1832.

Le cimetière Saint-Antoine fut relocalisé en 1854 sur le mont Royal, où il prit le nom de cimetière Notre-Dame-des-Neiges. En 1870, à la recommandation de l'Association sanitaire de Montréal, la Ville fit l'achat des terrains de l'ancien cimetière Saint-Antoine dans le but de les transformer en parc public. On procéda cette même année aux premières plantations. En 1872, cet espace public prit le nom de «Dominion Square», en l'honneur du Dominion du Canada qui venait d'être constitué en 1867.

Durant les années 1880, le Dominion Square vibra au rythme des carnivals d'hiver. En effet, c'est en 1883 qu'a eu lieu à Montréal le tout premier carnaval de cette sorte en Amérique du Nord. Ces festivités hivernales ont réjoui la ville à cinq reprises, soit en 1883, 1884, 1885, 1887 et finalement en 1889. S'échelonnant chaque fois sur une durée d'une semaine, le carnaval proposait aux Montréalais et aux visiteurs une variété d'activités sportives, dont le patinage, le hockey et les randonnées en raquette. L'un des faits saillants du carnaval était la construction, sur le terrain du Dominion Square, d'un gigantesque palais de glace. Celui-ci, éclairé à l'électricité, était ouvert au public. Le programme d'activités du carnaval prévoyait la simulation d'une attaque contre ce palais. Défendue par une garnison retranchée à l'intérieur des murs, la forteresse était prise d'assaut par des centaines d'hommes. Le siège se faisait sous l'éclat de feux d'artifice, jusqu'à la capitulation des assiégés.

Au fil des ans, des bâtiments de prestige ont été érigés tout autour du Dominion Square, tels que la gare Windsor, l'Édifice Dominion Square et l'édifice de la Sun Life. En 1967, la portion sud du square fut rebaptisée Place du Canada. Quant à la partie nord, elle prit le nom de square Dorchester à partir de 1987.

Plusieurs monuments sont répartis sur l'étendue du square Dorchester et de la Place du Canada. Parmi ceux-ci, l'on compte le monument aux héros de la guerre des Boers, qui est représenté sur le dessin ci-contre. Réalisé par George William Hill en 1907, ce monument est un hommage aux Canadiens qui ont combattu durant ce conflit qui a eu lieu en Afrique du Sud de 1899 à 1902.

Place du Canada and Dorchester Square

Place du Canada: Situated between la Gauchetière Street and Rene-Levesque Boulevard West and Peel and de la Cathedrale Streets

Dorchester Square: Situated between Rene-Levesque Boulevard West and Sainte-Catherine Street and Metcalfe and Peel Streets

In 1799, the congregation of Notre-Dame-de-Montreal acquired the land where the Square Dorchester and the Place du Canada currently stand to accommodate the Saint-Antoine Catholic cemetery. About 40 000 to 50 000 people were buried on this site between 1799 and 1854, including those who died from the cholera epidemic of 1832.

The Saint-Antoine cemetery was relocated to Mount Royal in 1854, where it took the name of Notre-Dame-des-Neiges cemetery. In 1870, by recommendation of the "Association sanitaire de Montréal", the city acquired the land of the old Saint-Antoine cemetery, with the purpose of transforming it into a public park. The city began to plant greenery that same year. In 1872, this public space was named "Dominion Square", in honour of the Dominion of Canada, which had just been instituted in 1867.

In the 1880s, Dominion Square was a hotspot for winter carnivals. In fact, in 1883 the first carnival of this kind in North America took place in Montreal. The winter festivities delighted Montreal residents and visitors on five different occasions, that is in 1883, 1884, 1885, 1887 and 1889. Over the course of a week, the public was offered a variety of athletic activities, such as skating, hockey and snowshoeing. One of the carnival's highlights was the construction of a huge ice palace in Dominion Square. The palace, lit by electricity, was open to the public. The carnival's activity program included a noteworthy pretend attack against the ice palace. Defended by a garrison entrenched inside the walls, the castle was attacked by hundreds of men. During the siege, fireworks were lit off, until the besieged castle surrendered.

Over the years, prestigious buildings were built around the square, such as the Windsor Railway Station, the Dominion Square Building and the Sun Life edifice. In 1967, the southern segment of the Dominion Square was renamed Place du Canada, while the northern segment was renamed Dorchester Square in 1987.

Several memorials have been erected throughout Place du Canada and Dorchester Square. Among them is a monument for the heroes of the Boer War, as shown in the drawing. Crafted by George William Hill in 1907, this monument was erected in honour of the Canadians who fought in this War, which took place in South Africa between 1899 and 1902.



Sources :

Mémorable Montréal
http://www.memorablemontreal.com/print/espaces_publics_menu.php?quartier=12&rbatiment=184&rsection=Array&rmenu=intro

«Square Dorchester et place du Canada», in Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&rvoie=0&rest_ouest=&rappellation=square%20dorchester&rarrondissement=0&rprotection=0&rbatiment=oui&rzone=oui&rignes=25&rtype_requete=simple&rid=1124

Sylvie Dufresne, «1883-1889 : quand Montréal avait son carnaval!», in Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec, n°64, 2001, pp. 10-14.

L'art public à Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=678,1154690&_dad=portal&_schema=PORTAL&rid=281

Monument aux héros de la guerre des Boers
http://www.memorablemontreal.com/print/arts_menu.php?quartier=12&rbatiment=292

Poste Adélar-Godbout

733, rue Wellington

Cet édifice de style néo-classique, situé à l'angle des rues Queen et Wellington, a été bâti en 1902 selon les plans de l'architecte Maurice Perrault. Il appartenait initialement à la Montreal Light, Heat and Power. Fondée en 1901, cette entreprise privée connut une forte croissance au fil des ans, jusqu'à détenir le monopole de la vente et de la distribution de gaz et d'électricité dans la région de Montréal. Ses pratiques étaient toutefois critiquées, notamment en ce qui a trait à la tarification et à la qualité des services. C'est dans ce contexte que le gouvernement Taschereau mit sur pied la Commission d'enquête sur l'électricité. Les conclusions qui en ont découlé menèrent à l'expropriation de la compagnie. En 1944, le gouvernement d'Adélar Godbout adopta une loi ayant pour effet d'étatiser la Montreal Light, Heat and Power, ainsi que ses filiales, la Beauharnois Light, Heat and Power et la Montreal Island Power. La prise en charge de la compagnie fut confiée une société d'État nouvellement créée, Hydro-Québec.

Afin de commémorer le 50^e anniversaire du décès d'Adélar Godbout survenu en 1956, la Commission de toponymie du Québec a attribué le nom «Poste Adélar-Godbout» à ce poste électrique d'Hydro-Québec. Adélar Godbout fut le 15^e premier ministre du Québec. C'est sous son gouvernement que les femmes ont obtenu le droit de vote au Québec en 1940. L'on doit également au gouvernement Godbout l'instruction obligatoire pour les enfants âgés de six à quatorze ans, ainsi que l'abolition des frais de scolarité au primaire.

Adélar-Godbout Post

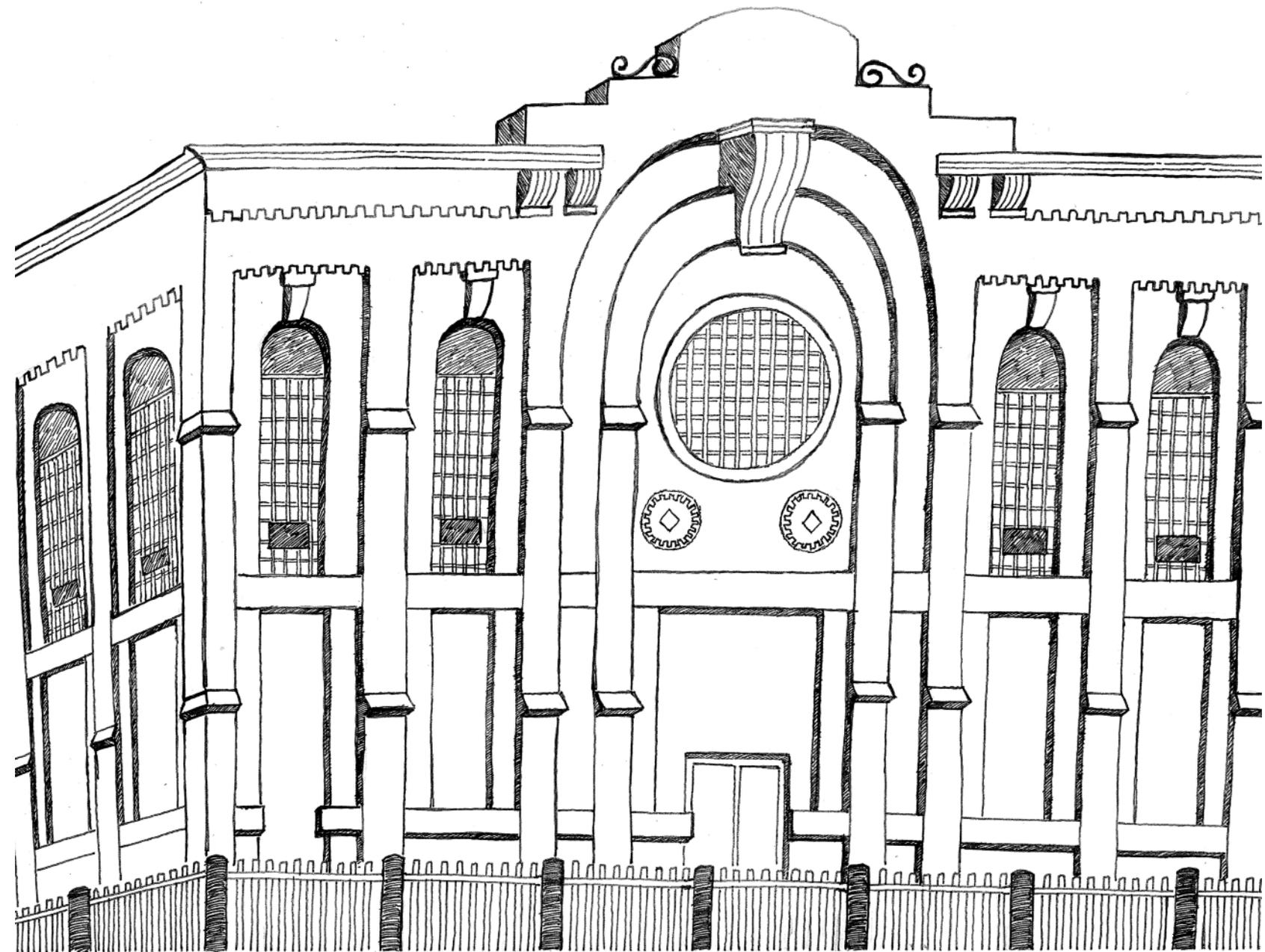
733, Wellington Street

This neoclassical building, located at the corner of Queen and Wellington, was built in 1902 according to plans made by architect Maurice Perrault. Montreal Light, Heat and Power was its first owner. Founded in 1901, this private company had grown significantly over the years, until it had monopolized the sale and distribution of gas and electricity in the Montreal area. The company's practices were criticized, most significantly in regard to pricing and quality of services. These circumstances prompted the Taschereau government to conduct the "Commission d'enquête sur l'électricité". The conclusions drawn from this commission led to the expropriation of the company. In 1944, the government of Adélar Godbout adopted a law nationalizing the Montreal Light, Heat and Power, as well as its subsidiaries the Beauharnois Light, Heat and Power and the Montreal Island Power. The companies were taken over by a newly created state corporation, Hydro-Québec.

In order to commemorate the 50th anniversary of Adélar Godbout's death, which occurred in 1956, the "Commission de toponymie du Québec" gave the name "Poste Adélar-Godbout" to this power station belonging to Hydro-Québec. Adélar Godbout was the 15th Premier of Quebec. It was under his government that women obtained the right to vote in Quebec in 1940. The Godbout government also established compulsory education for children aged from six to fourteen, and abolished education fees at the primary school level.

Sources :

Commission de toponymie du Québec
http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/chroniques-toponymiques/semaine_2007_09_28.html
 «Montreal Light, Heat and Power Company», in Vieux-Montréal
http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_gro.php?id=125
 Réseau canadien d'information archivistique
http://www.archivescanada.ca/english/search/ItemDisplay.asp?sessionKey=999999999_142&l=0&lvl=1&cv=0&coll=0&ritm=162942&rt=1&bill=1



La Salle des pas perdus de la gare Windsor

1160, avenue des Canadiens-de-Montréal

C'est au Canadian Pacific Railway que nous devons l'exploit d'avoir construit le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1887, le Canadian Pacific entreprit la construction de la gare Windsor à Montréal qui allait lui servir également de siège social. La conception de cette gare prestigieuse fut confiée à l'architecte américain Bruce Price, qui donna au bâtiment une allure inspirée de l'architecture romane médiévale. C'est aussi à Bruce Price que l'on doit la création du Château Frontenac à Québec.

La construction de la gare était achevée dès 1889. Toutefois, plusieurs annexes y seront ajoutées au cours des années suivantes. Ainsi, une aile a été conçue en 1900 par l'architecte Edward Maxwell. Entre 1909 et 1914, un édifice doté d'une tour de 15 étages a été adjoint à l'ensemble.

En 1913, le Canadian Pacific décida de doter sa gare de Montréal d'une nouvelle salle d'attente : ce sera la Salle des pas perdus. Sa structure apparente en acier permet de supporter la toiture sans recourir à des colonnes de soutien, ce qui a pour effet de dégager l'espace intérieur. Le plafond est maintenu à une hauteur assez basse afin de faciliter le chauffage des lieux en hiver. À l'une de ses extrémités, la salle est ornée d'une statue en hommage aux employés du Canadian Pacific qui ont perdu la vie lors de la Première et de la Seconde Guerres mondiales.

Windsor Station's "Salle des pas perdus"

1160 *Canadiens-de-Montreal Avenue*

The Canadian Pacific Railway was responsible for building the first transcontinental railroad in Canada. In 1887, Canadian Pacific began the construction of the Windsor Station in Montreal, which was intended to serve as a headquarters. The American architect Bruce Price was charged with the design of this prestigious railway station. He took inspiration from medieval Romanesque architecture. Price also designed the Château Frontenac in Quebec City.

Construction of the station was completed in 1889. However, many annexes were added over the following years. In 1900, architect Edward Maxwell added a wing. Between 1909 and 1914, another building with a 15-storey tower was added to the station.

In 1913, the Canadian Pacific added a new waiting area to its Montreal station, the "Salle des pas perdus". Its prominent steel structure was able to support the roof without the need of any columns, providing lots of open space. The roof was relatively low to facilitate heating in winter. A statue was erected at one end of the room in honour of the employees of the Canadian Pacific who died during the First and the Second World War.

Sources :

Vieux-Montréal
http://vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon/gares/fra/gare_2.htm

François Rémillard et Brian Merrett, *L'architecture de Montréal. Guide des styles et des bâtiments*, Les Éditions Café Crème, 2007.



K. Millet 2012

Silo n°5

Quai de la Pointe-du-Moulin

Au début du XX^e siècle, la production céréalière était en pleine croissance, ce qui eut pour effet d'entraîner une augmentation du volume de céréales acheminées vers le port de Montréal. Le besoin se fit alors sentir de construire des installations d'entreposage plus vastes. La Commission du havre chargea donc la compagnie ferroviaire Grand Trunk Railway, aussi connue sous le nom de chemin de fer du Grand Tronc, de construire un nouvel élévateur à grains. Pour ce faire, le Grand Tronc fit appel à la John S. Metcalf Company, une entreprise qui s'était fait un nom dans la construction d'élévateurs à grains en acier. Bien que cette compagnie était basée à Chicago, il est intéressant de noter que le nommé Metcalf était originaire pour sa part de la ville de Sherbrooke.

Les travaux de construction de l'élévateur à grain débutèrent en 1904 et se poursuivirent jusqu'en 1906. Il en résulta un bâtiment en acier, composé de silos rectangulaires, s'étendant sur 26 mètres de large, 73,5 de long et 55 de haut et offrant ainsi une capacité d'entreposage d'un million de boisseaux. Cette structure, nommée «élévateur B», avait aussi la particularité de pouvoir recevoir des marchandises aussi bien par wagons que par barges.

Peu de temps après toutefois, en 1913, il était nécessaire déjà d'agrandir les espaces d'entreposage du port de Montréal, afin de répondre aux besoins de la production céréalière toujours croissante. La compagnie du Grand Tronc entreprit de construire une annexe à l'élévateur B et, à nouveau, elle retint les services de la firme John S. Metcalf. Cette fois, la structure était en béton armé plutôt qu'en acier, et était constituée de 28 cylindres plutôt que de silos rectangulaires. Quant à sa capacité, elle était la même que celle de l'élévateur B, soit un million de boisseaux.

Lorsque vint le temps de construire une seconde annexe au début des années 1920, le chemin de fer du Grand Tronc n'était plus en mesure de s'engager dans ce projet. En effet, le Grand Tronc a fait faillite en 1919 et fut assimilé en 1923 aux Chemins de fer nationaux du Canada (que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de Canadien National). La Commission du havre décida alors d'acheter l'élévateur B et de prendre en charge la construction de la deuxième annexe. Celle-ci, en fait, sera plutôt un agrandissement de la première annexe bâtie en 1913. Cette fois-ci, ce sont 32 nouveaux silos cylindriques en béton armé qui sont construits, ainsi que 4 silos de section carrée.

Finalement, à la fin des années 1950 une dernière structure s'est ajoutée à l'ensemble, à l'est de l'élévateur B : l'élévateur B-1. Construit en béton armé, il comprend 115 silos disposés en deux rangées et il offre une capacité de 1 500 000 boisseaux de grains. Le gigantesque complexe formé par l'élévateur B, ses

annexes et l'élévateur B-1 prit en 1963 le nom d' «Élévateur à grains numéro 5» ou «Silo n°5», nom qu'il conserve encore aujourd'hui.

Vers la fin du XX^e siècle, la route empruntée par les céréales canadiennes a changé : elles sont maintenant exportées à l'extérieur du pays surtout à partir de la côte ouest. Pour cette raison, le Silo n°5 a cessé ses activités en 1994. Il aurait pu advenir que le Silo n°5 soit démolit, comme ce fut le cas d'autres silos du port de Montréal. En effet, le silo n°2, construit en 1910, fut démantelé en 1978 et le silo n°1, érigé en 1902, subit le même sort en 1983. Fort heureusement, le Silo n°5 a pour sa part été préservé de la démolition et s'élève encore aujourd'hui dans le Vieux-Port à titre de témoin important de l'époque industrielle de Montréal. Il n'est pas, d'ailleurs, le seul à témoigner de cette époque : le silo n°3, construit en 1923, est encore en place, bien que désaffecté, dans le secteur est du port de Montréal. Seul l'élévateur n°4, le plus moderne d'entre les cinq silos, est encore aujourd'hui en activité. Il a été construit de 1960 à 1963 et a été agrandi entre 1980 et 1982.

Quant au Silo n°5, son sort demeure incertain. En 2010, la Société immobilière du Canada (SIC) en a fait l'acquisition, de même que du site où il se trouve, que l'on nomme la «Pointe-du-Moulin». La SIC projette de mettre en valeur ce site et le Silo n°5, mais pour l'instant aucune décision concrète n'a été annoncée quant à la manière dont cela prendrait forme.

Silo No. 5

Pointe-du-Moulin Dock

At the beginning of the 20th century, the grain production industry was developing fast, leading to an increase in the volume of grains shipped through the port of Montreal. It was therefore necessary to build larger storage facilities. The Grand Trunk Railway was commissioned to build a new grain elevator by the Harbour Commissioner. The Grand Trunk contacted the John S. Metcalf Company, an enterprise known for the construction of steel grain elevators, about working on the project. Although the firm was based in Chicago, it's interesting to note that Metcalf was himself originally from Sherbrooke.

Construction work began in 1904 and was completed in 1906. The end product was a 26 meter-wide, 73.5 meter-long and 55 meter-high steel structure made up of rectangular silos, with a storage capacity of one million bushels. Named "Elevator B", this structure was able to receive goods either by wagon or by barge.

Shortly thereafter, in 1913, increased storage space in the port was once again required to accommodate the growing needs of the grain production

industry. The Grand Trunk Railway began construction on an annex of Elevator B, once again hiring the John S. Metcalf firm. This time, the structure was made of reinforced concrete instead of steel, and it comprised 28 cylinders instead of rectangular silos. Its storage capacity was the same as for Elevator B, one million bushels.

When the time came to build a second annex at the beginning of the 1920s, the Grand Trunk was no longer up to undertaking such a project. In fact, the Grand Trunk went bankrupt in 1919 and was absorbed by the Canadian National Railways in 1923. The Harbour Commission bought Elevator B and took over construction of the second annex. This annex was actually an enlargement of the first one built in 1913. This time, they built 32 cylindrical silos of reinforced concrete, as well as 4 square silos.

At the end of the 1950s, a last structure was added to the complex, east of Elevator B: Elevator B-1. Made of reinforced concrete, it includes 115 silos placed in two rows, and it provides a storage capacity of 1 500 000 bushels. The huge complex that comprises Elevator B, its annexes and Elevator B-1 was named Silo No. 5 in 1963. This remains its name today.

By the end of the 20th century, the Canadian grain route had changed: they were now exported outside the country, primarily from the west coast. For this reason, Silo No. 5 discontinued operation in 1994. It could have been demolished, as was the case for other silos in the port of Montreal. In effect, silo n. 2, constructed in 1910, was dismantled in 1978 and silo n. 1, erected in 1902, suffered the same fate in 1983. Fortunately, Silo No. 5 has been preserved from demolition and remains in the Old Port today as an important reminder of Montreal's industrial era. It is not, however, the only witness to this era: silo n. 3, constructed in 1923, is still in place, although abandoned, in the east end of the port. Only elevator n. 4, the most modern of the five silos, is still in operation. It was constructed from 1960 to 1963 and was expanded between 1980 and 1982.

As for Silo No. 5, its fate remains uncertain. In 2010, the Société immobilière du Canada (SIC)

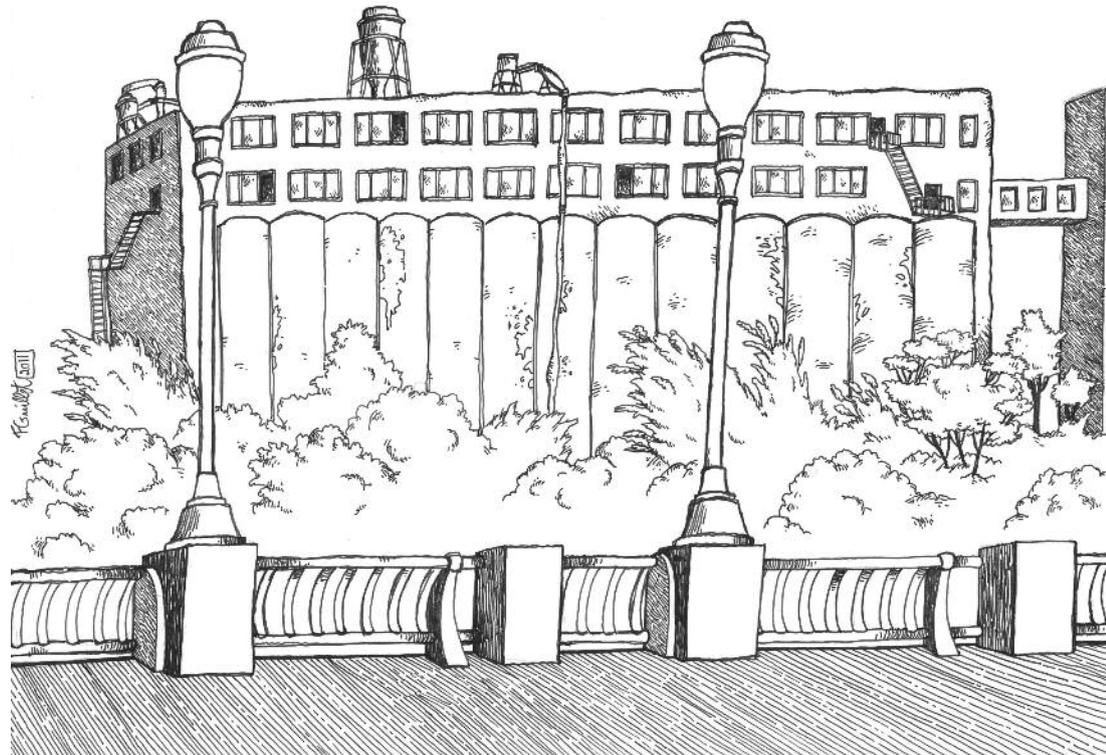
acquired the silo and the site where it stands, which is called the "Pointe-du-Moulin". The SIC intends to highlight the site and Silo No. 5, but for now no concrete decision has been made regarding the manner in which this will be done.

Sources :

Pointe-du-Moulin
<http://pointedumoulin.ca/>

Vieux-Montréal
www.vieux.montreal.qc.ca

Jacques Lecours, «Que faire avec un silo?», in *Continuité*, n°96, 2003, pp. 25-28.



Square Dalhousie et ancienne gare du Canadien Pacifique

417, rue Berri

À l'emplacement de l'actuel square Dalhousie (le long de la rue Notre-Dame entre les rues Berri et Saint-Hubert), s'élevaient jadis les murs de fortification qui entouraient la ville de Montréal au XVIII^e siècle. À l'extérieur de ces murs, là où une porte s'ouvrait sur une route en direction de Québec, se trouvait le faubourg Québec.

Après la démolition des murs de fortification au début du XIX^e siècle, un square fut aménagé en 1823-1824 sur cet espace, que l'on baptisa «Dalhousie» en l'honneur de Sir George Ramsay, comte de Dalhousie, gouverneur général du Canada de 1825 à 1828. Hélas, en 1852 un violent incendie éclata à Montréal, qui vint ravager tout le faubourg Québec ainsi que le square Dalhousie.

Plus tard au cours du XIX^e siècle, le Chemin de fer du Canadien Pacifique construisit à cet emplacement la gare Dalhousie, le premier terminus de cette compagnie ferroviaire à Montréal. Le premier convoi qui prit son départ de cette gare transportait trois cents miliciens qui se

rendaient dans l'Ouest afin de mater la rébellion des Métis menée par Louis Riel. Puis, en 1886, un premier train transcontinental quittait cette station, cette fois en direction du Pacifique.

En 1986, des travaux furent effectués sur l'ancienne gare afin de la recycler et de lui donner une seconde vie. L'édifice se trouva ainsi en mesure d'accueillir l'École nationale de cirque de Montréal, qui y est demeurée de 1986 à 2003. Poursuivant dans la lignée de cette nouvelle vocation des lieux, le Cirque Éloïze s'y est installé à son tour en 2004 et s'y trouve encore aujourd'hui.

Un nouveau square, du même nom que celui qui l'a précédé, a été aménagé en 2003-2004 à côté de l'ancienne gare. Le nouveau square Dalhousie rappelle, au moyen de plusieurs signes, la riche histoire de ce site. Notamment, des marques sur le sol évoquent les murs de fortification qui s'élevaient autrefois autour de la ville de Montréal. Ça et là sur l'espace du square, des rails et des butoirs s'offrent aussi à la vue des promeneurs; ils rappellent les activités ferroviaires qui caractérisaient autrefois les lieux.

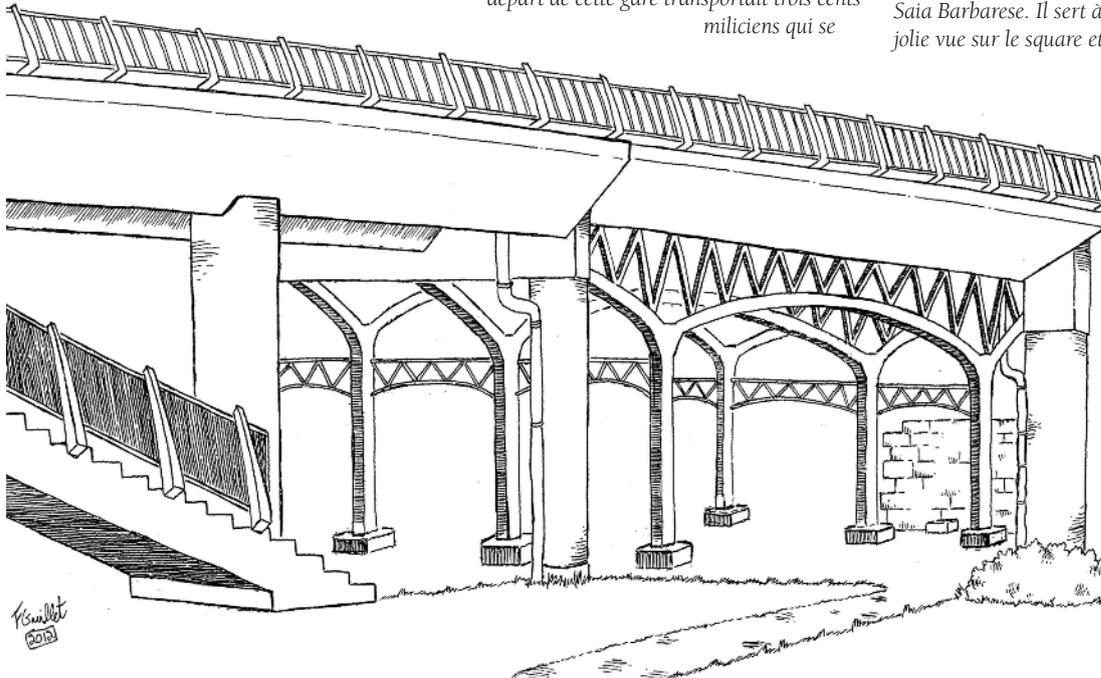
Sur la rue Notre-Dame qui longe l'ancienne gare et le square, un viaduc a été construit par les architectes Dupuis LeTourmeux en collaboration avec la firme Saia Barbarese. Il sert à la fois de voie de circulation et de belvédère, offrant une jolie vue sur le square et sur le quartier environnant.

Dalhousie Square and Canadian Pacific's old railway station

417 Berri Street

During the 18th century, fortification walls surrounding the city of Montreal ran through the site presently occupied by Dalhousie Square (on Notre-Dame, between Berri and Saint-Hubert). The "Faubourg Québec" was located outside these walls, where a door opened onto a road leading in the direction of Quebec.

After the fortification walls were demolished at the beginning of the 19th century, a square was erected in 1823-1824 on this site. It was called "Dalhousie" in honour of Sir George Ramsay, earl of Dalhousie, Governor General of Canada from 1825 to 1828. Alas, in 1852 a violent fire swept through Montreal, ravaging Faubourg Québec and the Dalhousie Square in 1852.



During the 19th century, the Canadian Pacific Railway built Dalhousie station on this site, the railway's first terminus in Montreal. The first convoy to leave Dalhousie station carried three hundred militiamen on their way Westward to halt the Métis rebellion led by Louis Riel. In 1886, the first transcontinental train left the station in the direction of the Pacific.

In 1986, the old station was refurbished and given a second life. The building was thus able to accommodate the "École nationale de cirque de Montréal", which remained there from 1986 to 2003. Following in the steps of its previous tenants, the "Cirque Éloize" settled itself in the building in 2004, and remains there today.

A new square, given the same name as the preceding one, was built in 2003-2004 next to the old railway station. Signs of the rich history of the site can be found throughout the square. Marks on the ground call to mind the fortification walls which once surrounded the city of Montreal. Here and there, one can see railway fragments and bumpers, which offer evidence of the activities that once took place there.

Architects Dupuis LeTourneux, in partnership with the Saia Barbaresi firm, built an overpass on Notre Dame, passing by the old station and the square. It serves both as a lane and belvedere, offering a pleasant view of the square and surrounding neighbourhood.

Sources:

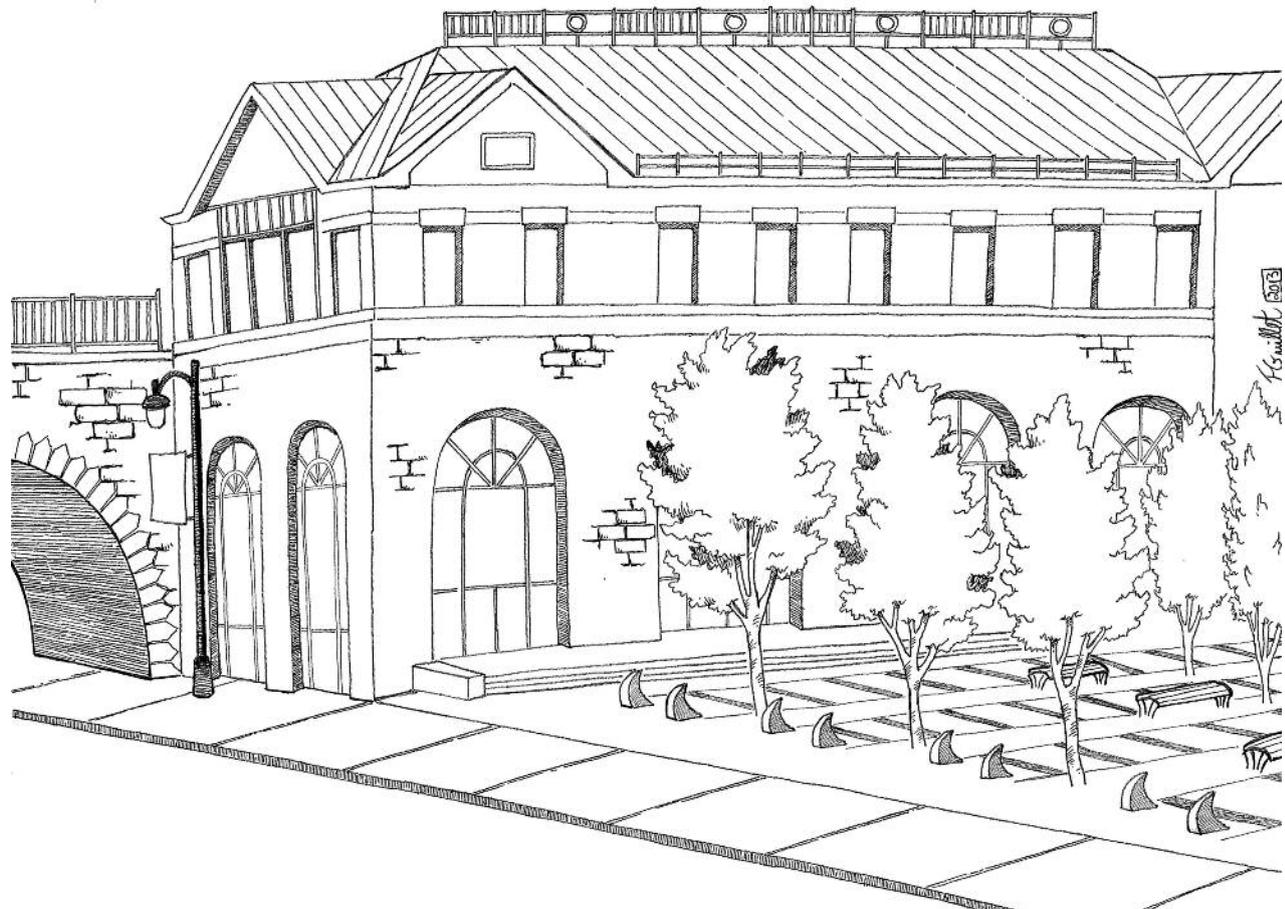
www.cirque-eloize.com

Vieux-Montréal

http://www.vieux-montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_rue.php?id=779

Nancy Dunton et Helen Malkin, *Guide de l'architecture contemporaine de Montréal*, Les Presses de l'Université de Montréal, 2008.

Josette Michaud, *Les œuvres du temps. Le Vieux-Montréal*, Guérin Littérature, 1991.



La Station de pompage D'Youville

173, place D'Youville

Au début des années 1910, Montréal était aux prises avec un problème sérieux d'eaux stagnantes et d'odeurs nauséabondes. Afin d'y remédier, décision fut prise de construire une station de pompage des eaux usées. Les travaux débutèrent en 1913, sous la direction de l'ingénieur-concepteur Stuart Howard. La bâtisse fut dotée notamment d'une belle façade de style néo-classique en briques écossaises. Mise en service au printemps 1916, cette station de pompage n'était pas la première, mais bien la troisième à Montréal; toutefois c'était la première à fonctionner à l'électricité. La station D'Youville est demeurée en activité de nombreuses années, jusqu'à ce qu'elle ferme ses portes en 1990.

Mais l'édifice n'est pas resté vacant bien longtemps : le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière, en a fait l'acquisition et l'a transformé en lieu d'interprétation. Les architectes Dupuis LeTourneux/Beauchamp Bourbeau ont réaménagé le bâtiment, en y ajoutant notamment un deuxième étage où se trouvent des espaces à bureaux. Le lieu d'interprétation est ouvert au public depuis janvier 1999.

D'Youville Pumping Station

173, D'Youville Square

At the beginning of the 1910s, Montreal suffered from a serious stagnant water and foul odour issue. In order to fix the problem, a decision was made to build a wastewater pumping station. Work began in 1913, under the supervision of engineer-designer Stuart Howard. The façade of the building was designed in neoclassical style with Scottish bricks. Beginning operation in 1916, the D'Youville Station was not the first, but the third pumping station in Montreal. It was, however, the first to be operated with electricity. The D'Youville Station was in full operation for a number of years, until its closure in 1990.

The building did not remain unused for long: the Montréal Museum of Archaeology and History, Pointe-à-Callière, acquired the old pumping station and transformed it into an interpretation center. Architects Dupuis LeTourneux/Beauchamp Bourbeau, who refurbished the building, added a floor for offices. The interpretation center has been open to the public since January 1999.

Sources :

Vieux-Montréal
http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_bat.php?sec=i&num=35

Pointe-à-Callière
www.pacmusee.qc.ca

Nancy Dunton et Helen Malkin, *Guide de l'architecture contemporaine de Montréal*, Les Presses de l'Université de Montréal, 2008.



F. Guillet 2013

173
STATION
DE
POMPAGE
D'YOUVILLE
POINTE-A-CALLIERE

1915

Vieux palais de justice (Édifice Lucien-Saulnier)

155, rue Notre-Dame Est

L'emplacement où se trouve aujourd'hui l'Édifice Lucien-Saulnier était occupé, au début du XIX^e siècle, par un tribunal et une prison. Le tribunal avait été bâti en 1800 par un nommé François-Xavier Daveluy, dit Larose. La prison, voisine du tribunal, datait pour sa part de 1808 et avait été construite par le même François-Xavier Daveluy, aidé de Joseph Courcelles, dit Chevalier. Au cours des années 1830, cette petite prison a été délaissée pour celle, nouvellement construite, du Pied-du-Courant. Quant au tribunal, il a été détruit par un incendie en 1844.

En 1849, le gouvernement du Canada-Uni entreprit de faire construire sur ce site un nouveau palais de justice. Un concours d'architecture fut donc lancé afin de désigner qui serait en charge du projet. Ce sont John Ostell et Henri-Maurice Perrault qui l'emportèrent. Les travaux de construction s'échelonnèrent de 1851 à 1857, mais dès le premier mai 1856 les tribunaux étaient en mesure de siéger dans l'édifice.

D'importantes modifications ont été apportées au bâtiment entre 1890 et 1894. Un étage supplémentaire fut ajouté, ainsi qu'un grand dôme central, servant à abriter la bibliothèque du Barreau. On effectua également une rénovation complète de l'intérieur de l'édifice.

D'autres travaux furent entrepris en 1903-1905, alors qu'une annexe fut bâtie à l'ouest du palais de justice afin de répondre à des besoins d'espace. Tout cela pourtant ne fut pas suffisant pour permettre au bâtiment du 155, rue Notre-Dame Est de continuer à loger le palais de justice de Montréal : au cours des années 1920, une partie de ses activités, soit les cours criminelles, fut transférée dans une nouvelle bâtisse (le 100 rue Notre-Dame Est, qui abrite aujourd'hui la cour d'appel). Puis, au début des années 1970, un nouveau palais de justice a pris la relève, le gigantesque édifice qui s'élève au 1, rue Notre-Dame Est. L'administration de la Ville de Montréal occupe actuellement le vieux palais de justice, qui est connu également sous le nom d'Édifice Lucien-Saulnier.

Old Courthouse (Lucien-Saulnier building)

155, Notre Dame Street East

At the beginning of the 19th century, a court and a prison were built on the site where the Lucien-Saulnier building now stands (155, Notre-Dame East Street). François-Xavier Daveluy, known as Larose, built the court in 1800. In 1808, Daveluy, with the help of Joseph Courcelles, known as Chevalier, built the prison next to the court. In the 1830s, the prison was replaced by a newer one built at the Pied-du-Courant. As for the court, it burned down in 1844.

In 1849, the government of United Canada made the decision to build a new courthouse on the site. An architecture competition was launched to determine who would be charged with the project. John Ostell and Henri-Maurice Perrault took the prize. Construction began in 1851 and continued until 1857. The building, however, was able to host the court as of May 1856.

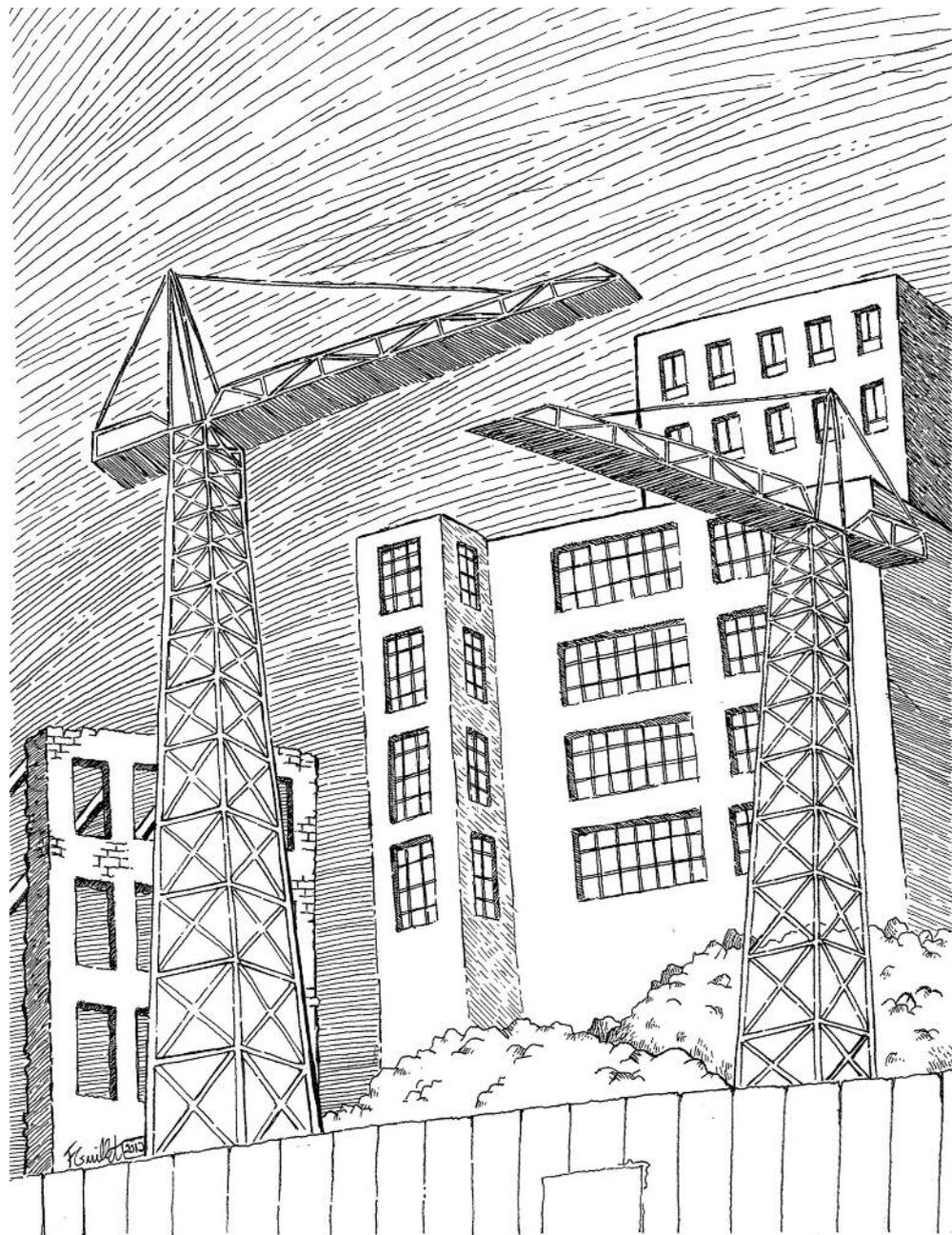
Significant modifications were made to the building between 1890 and 1894. An additional floor was added, as well as a large central dome, which served to house the Barreau's library. The inside of the building was also fully renovated.

More work was undertaken in 1903-1905. An annex was built to the west of the courthouse, in order to satisfy the need for more space. None of this was enough to allow the building to retain Montreal's courthouse. In the 1920s, a part of the judicial activities (the criminal tribunal) was transferred to 100 Notre-Dame East, which houses the Court of Appeals today. Then, in the 1970s, a new courthouse took on official judicial responsibility, the huge edifice at 1, Notre-Dame Street East. The administration for the City of Montreal now occupies the old courthouse, which also goes by the name of the Lucien-Saulnier building.

Sources :

Vieux-Montréal
http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_bat.php?num=66&sec=a
 Josette Michaud, Les œuvres du temps. *Le Vieux-Montréal*, Guérin Littérature, 1991.





Conclusion/Conclusion

I est heureux que, nous promenant à Montréal, nous puissions encore aujourd'hui admirer les traces des âges passés de la ville. Pourtant, ce serait se leurrer que de croire ce patrimoine bâti définitivement acquis : il n'est pas rare que nous en perdions des pans, qui disparaissent au profit de nouveaux projets immobiliers. Ainsi, il fut une époque à Montréal où la préservation du patrimoine était loin d'être une priorité et où les pertes sur ce plan furent considérables. En effet, au cours des années 1950, 60 et 70, de grands projets de développement urbain furent mis en branle, tels que la construction de l'autoroute Ville-Marie, du métro, de centres commerciaux, d'hôtels et de nombreuses tours à bureaux. Hélas, ce processus de modernisation de la ville s'est fait dans plusieurs cas au détriment de sa richesse patrimoniale. La démolition a frappé dans une variété de secteurs, touchant entre autres des quartiers ouvriers, des maisons bourgeoises et des bâtiments industriels. Cette vague de destruction a conduit l'artiste R. D. Wilson, au début des années 1960, à dessiner les rues et bâtiments du Vieux-Montréal en vue d'en garder une trace sur papier. Ses dessins, accompagnés de textes informatifs, ont été assemblés dans un beau livre, *The Living Past of Montreal – Le passé vivant de Montréal*.

Depuis lors, heureusement, les autorités ont pris conscience de la valeur du patrimoine bâti de Montréal et des mesures ont été prises, peu à peu, afin d'en assurer la protection. Ainsi, le Vieux-Montréal a été classé «arrondissement historique» en 1964. Le territoire protégé se rendait, au nord, jusqu'à la rue Notre-Dame; en 1995, ce territoire a été agrandi pour atteindre la rue Saint-Antoine. Puis, en 1972, la Loi sur les biens culturels a été adoptée par le gouvernement du Québec. Elle avait pour but de «favoriser la sauvegarde et la mise en valeur des éléments les plus représentatifs et les mieux conservés de notre patrimoine, qu'il s'agisse de lieux, de bâtiments, d'objets d'art ou d'ethnologie, de sites ou de collections archéologiques, d'archives ou de documents imprimés» (ministère de la Culture et des Communications). Cette loi a été remplacée en 2012 par la Loi sur le patrimoine culturel, qui élargit la notion de patrimoine en y incluant notamment des paysages culturels, des personnages historiques et des événements significatifs.

Il existe aussi des organismes qui contribuent à la préservation et au rayonnement du patrimoine. Signalons deux de ceux-ci : *Héritage Montréal*, fondé en

1975, se dévoue activement à la mise en valeur et à la protection du patrimoine architectural, historique, naturel et culturel de la grande région de Montréal. La *Fondation Québec-Labrador*, pour sa part, est un organisme à but non lucratif travaillant de concert avec les communautés de plusieurs régions en vue de faire rayonner la culture et le patrimoine et d'aider à la conservation de l'environnement. La *Fondation* a notamment collaboré avec le *Quebec Anglophone Heritage Network* sur un projet de cartographie interactive, *Mapping the Mosaic* (<http://mapping.montrealmosaic.com/>), qui permet aux Montréalais de partager leurs connaissances et leurs souvenirs relativement à l'histoire et au patrimoine des communautés anglophones de Montréal.

Il y a donc des actions positives et encourageantes en matière de conservation du patrimoine. Toutefois, la vigilance reste de mise, car la perte de nos trésors bâtis peut survenir à tout moment. Encore de nos jours, ce n'est pas chose d'exception que des bâtiments d'intérêt soient menacés d'être pris d'assaut par les pics et les grues. L'oubli de l'histoire et l'indifférence sont sans doute les meilleurs alliés de ces entreprises de destruction. Pour contrer celles-ci, il importe plutôt de garder une mémoire vive de l'histoire de Montréal, de s'y intéresser et de témoigner avec force aux autorités notre désir de voir préservé le patrimoine bâti de la ville. De cette façon, nous pouvons espérer qu'encore longtemps il sera possible de se promener sans presse au fil des rues charmantes de Montréal.

...

*W*andering through Montreal, we are lucky enough to still have the chance to admire traces of the city's bygone ages. Yet we would be fooling ourselves to think that our built heritage is everlasting. It's not uncommon to lose sections of historical land, to be replaced by new real estate projects. There was a period when heritage preservation was far from being a priority in Montreal, during which time the losses were considerable. Indeed, during the 1950s, 60s and 70s, many large urban development projects were put forth, such as construction of the Ville-Marie highway, the subway, shopping centers, hotels and many office towers. Alas, the modernization of the city was, in many cases, detrimental to its rich heritage. Demolition swept through a variety of neighbourhoods, affecting working-

class boroughs, bourgeois houses and industrial buildings among others. This wave of destruction drove artist R.D. Wilson to draw the streets and buildings of Old Montreal in the early 1960s, in order to keep note of them on paper. His drawings, accompanied by informative text, have been assembled in a beautifully crafted book, *The Living Past of Montreal – Le passé vivant de Montréal*.

Fortunately, since then the authorities have been mindful to the value of Montreal's built heritage and measures have been taken, slowly but surely, to ensure its protection. Consequently, Old Montreal was classified as a "historical district" in 1964. The protected area reached Notre Dame Street to the North; in 1995 this was expanded to encompass Saint-Antoine Street as well. Then, in 1972, the Government of Quebec adopted the Cultural Property Act. The goal of this law was to "Encourage the protection and value of the most representative and best conserved elements of our heritage, in the case of places, buildings, art or ethnology, archaeological sites or collections, archives or printed documents" (Minister of Culture and Communications). In 2012, this law was replaced by the Law on Cultural Heritage, that widens the notion of heritage to include among others cultural landscapes, historical figures and significant events.

Some organisms also contribute to the preservation and promotion of heritage. Among these, Heritage Montreal, founded in 1975, devotes itself actively to the development and protection of architectural, historical, natural and cultural heritage in the region of Greater Montreal. The Quebec-Labrador Foundation, for its part, is a Registered Charity in Canada and a Not-for-Profit Organization in the U.S., working in partnership with communities in many regions with the goal of promoting cultural and heritage and to help environmental conservation efforts. The foundation collaborated notably with the Quebec Anglophone Heritage Network on an interactive cartography project, Mapping the Mosaic (<http://mapping.montrealmosaic.com/>), which permits Montrealers to share their knowledge and memories in relation to history and heritage of anglophone communities in Montreal.

There are therefore some positive and heartening actions being taken towards heritage conservation. Nevertheless, vigilance is always needed, as the loss of our architectural treasures can occur at any moment. Even now, it's not uncommon for buildings of interest to be threatened with demolition. Disregard for history and indifference are without a doubt the greatest allies of these destructive forces. To combat these, it's important to keep an active memory of the history of Montreal, to take interest and to testify to the authorities our desire to preserve the architectural heritage of the city. In this way, we can hope that for a long time to come it will still be possible to stroll leisurely through Montreal's charming streets.

Sources :

Catalogue de l'exposition «Le nouveau Montréal. Projets urbains marquants dans le Vieux-Montréal», présentée au Centre de design de l'Université du Québec à Montréal, du 25 janvier au 25 février 2001.

France Vanlaethem et al., *Sur les traces du Montréal moderne et du domaine de l'Estérel au Québec / Discovering Modern Montréal and the Estérel Resort in Québec*, édition CIVA, 2007.

R.D. Wilson et Eric McLean, *The Living Past of Montreal / Le passé vivant de Montréal*, McGill-Queen's University Press, 1976.

Loi sur les biens culturels, Ministère de la Culture et des Communications
http://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=3355&tx_lesecrits_pi1%5Becrit%5D=217&rcHash=8554df90dc9ecb10ae62350e4df32a10

Héritage Montréal
www.heritagemontreal.org

Dessin de page arrière: Le bureau de la Fondation Québec-Labrador à Montréal loge dans l'édifice situé au 606 rue Cathcart. Ce bâtiment de style néoclassique a été bâti en 1922 par les architectes Barott et Blackader pour la Canada Cement Company. À l'avant se trouve le square Phillips, au centre duquel s'élève un monument à la mémoire d'Édouard VII.

Back cover sketch: The offices of the Quebec-Labrador Foundation in Montreal are located at 606 Cathcart street. This neoclassical building was built in 1922 by the architects Barott and Blackader for the Canada Cement Company. Phillips Square is situated in front of the building, at the centre of which is erected a monument in memoriam of Edward VII.

