

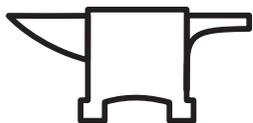
# 4700 Saint-Ambroise

Évaluation patrimoniale



◀ **Fig. 1**

Façade du 4700 Saint-Ambroise



---

**PRÉSENTÉ À**

M. Patrick Varin  
Habitation Solano II inc.  
8000 Langelier, bureau 407  
Saint-Léonard, Qc  
H1O 3K2

**FIRME**

L'Enclume - Atelier de développement territorial  
5605, de Gaspé. Bureau 106  
Montréal, Québec, H2T 2A4  
[www.enclume.ca](http://www.enclume.ca)  
[info@enclume.ca](mailto:info@enclume.ca)  
NEQ: 1167461160

**ÉQUIPE DE RÉALISATION**

Christophe-Hubert Joncas  
Ève Renaud-Roy  
Emile Forest

Urbaniste et chargé de projet  
Aménagiste  
Aménagiste



# 4700 Saint-Ambroise

---

- 04 Contexte
- 14 Évolution du contexte urbain
- 34 Évolution du 4700 Saint-Ambroise
- 48 Personnages, entreprises et institutions associées au site
- 52 État actuel du site et du bâtiment
- 60 Évaluation patrimoniale

# Contexte

---

## Mandat

Cette étude a pour objectif d'évaluer la valeur patrimoniale associée au 4700 Saint-Ambroise. Il s'agit du lot 1573301 situé dans le quartier Saint-Henri à Montréal [ Figure 2]. Celui-ci est situé à l'intérieur des limites du lieu national historique du Canal-de-Lachine.

Ce rapport permet d'une part de documenter l'évolution du site ainsi que de son secteur environnant. D'autre part, il présente également une évaluation patrimoniale du site.

# Méthodologie

## *Sources primaires*

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

### *Actes notariés*

Les actes notariés ont été consultés en ligne sur le site du Registre foncier du Québec. Ils permettent de mettre en lumière les différentes transactions immobilières qui ont eu cours sur le site et les

### *Cartes et plans*

La plupart des plans de la ville et de lotissement qui illustrent le propos proviennent de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec et des archives de la Ville de Montréal.

### *Permis de construction*

La consultation des permis de construction historiques peut permettre de suivre les travaux : démolitions et nouvelles constructions associées à un site. Dans le cas présent, les recherches menées auprès de l'arrondissement Le Sud-Ouest ne nous ont malheureusement donné que peu d'information. Elles nous ont toutefois permis de récolter quelques données pertinentes sur la construction du bâtiment actuel du 4700 Saint-Ambroise.

### *Iconographie*

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

## *Sources secondaires*

Le canal de Lachine et ses rives sont particulièrement bien documentés puisque ce canal est désigné, depuis 1929, site historique national du Canada. Dans ce cadre, en tant que gestionnaire des parcs nationaux, Parcs Canada a produit ou commandé plusieurs études sur différents aspects de l'histoire du canal de Lachine. Le secteur situé entre l'autoroute 15 et le tunnel Atwater est généralement bien documenté sous différents aspects de l'activité industrielle. Pour cette raison, nous sommes allés consulter plusieurs documents et dossiers au Centre de documentation de Parcs Canada à Québec. Cependant, peu d'informations relatives aux entrepôts sont disponibles puisque jusqu'à maintenant l'accent est mis sur les manufactures présentes avant 1940. Cela dit, Parcs Canada n'est évidemment pas le seul à s'intéresser à ce vaste sujet. Ainsi, nous avons également consulté plusieurs monographies et thèses portant sur le développement du canal de Lachine et sur le développement urbain qui l'accompagne de même que des études archéologiques sur le secteur.

## Fiche d'identification

### Nom du site

» 4700 rue Saint-Ambroise

### Superficie du site

» 15 229 mètres carrés

### Propriétaire actuel

» Sodican A.S.

### Arrondissement

» Le Sud-Ouest

### Quartier

» Saint-Henri

### Usage

» Industriel et commercial



▲ Fig. 2  
Localisation du 4700 Saint-Ambroise à l'échelle du quartier

## Adresse civique

» 4700 rue Saint-Ambroise

## Numéro de lot

» 1 573 301

## Fonction actuelle du bâtiment

» Entreposage, atelier, studio

## Dates de construction

» 1966-67

## Nombre d'étages

» 2

## Reconnaissance patrimoniale et statut

» Situé dans le secteur Canal de Lachine (22.E.1) de l'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement du Sud-Ouest comme étant un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle.

» Situé à l'intérieur des limites du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine identifié par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada



▲ Fig. 3  
Plan du site

Relevé photographique de base



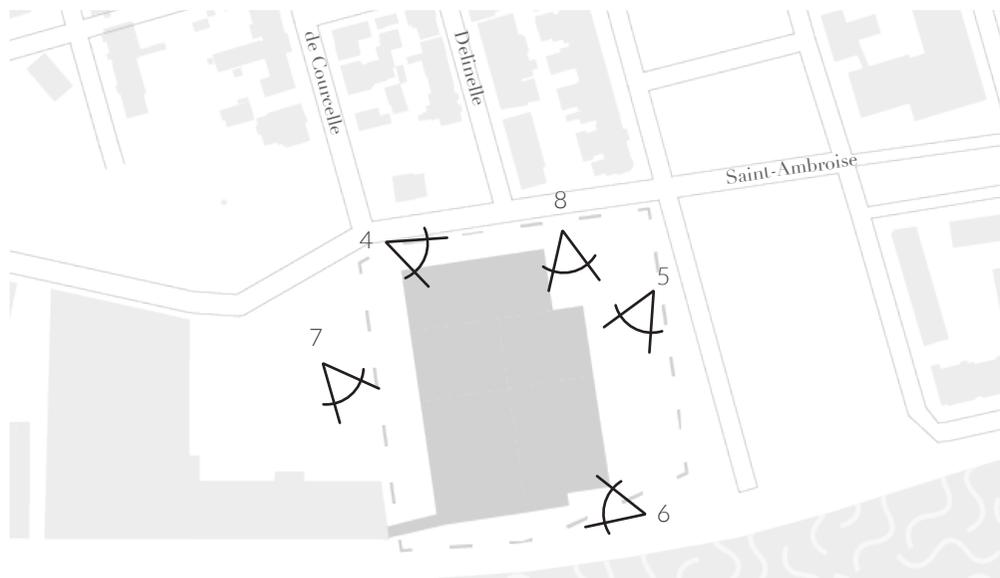
▲ Fig. 4



▲ Fig. 5



▲ Fig. 6



▲ Fig. 7



▲ Fig. 8



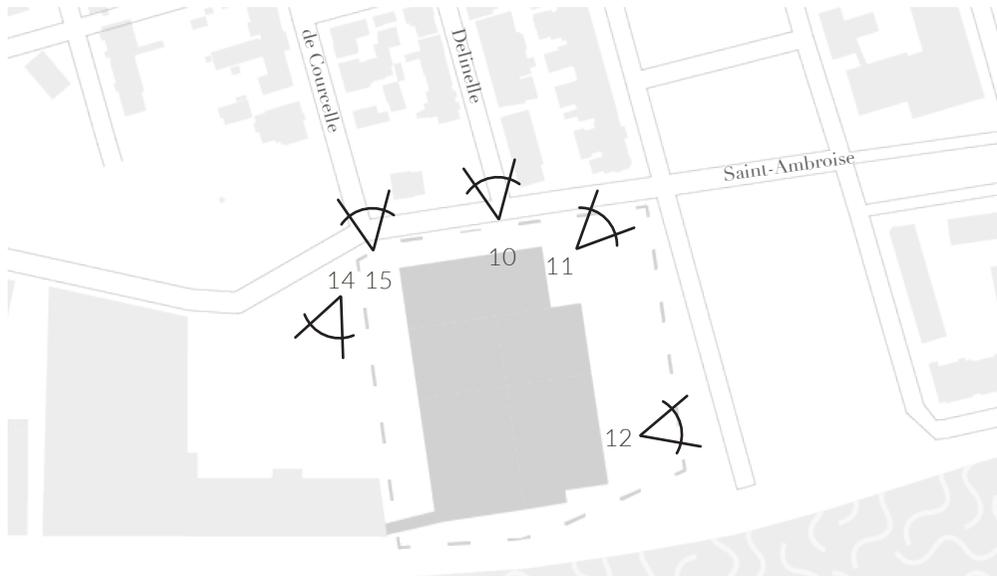
▲ Fig.10



▲ Fig. 11



▲ Fig.12



▲ Fig.14



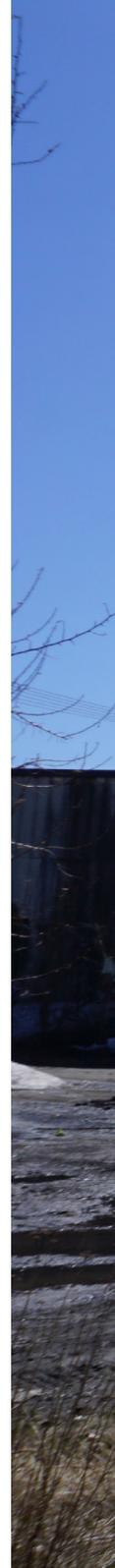
▲ Fig.15

# Évolution du contexte urbain

---

Cette section vise à comprendre l'évolution du site à l'étude en le plaçant dans un contexte historique plus large afin d'établir des liens entre plusieurs éléments : le site soi, le canal de Lachine, les chemins de fer, le lotissement industriel isolé du développement résidentiel, le chemin de fer, les industries avoisinantes et l'importance du charbon durant la révolution industrielle.

► **Fig. 16**  
Façade est du 4700  
Saint-Ambroise, vue du  
Parc Gédéon-de-Casgon





# Un site lié à l'histoire des Sulpiciens

Le mode d'aménagement et de gestion du territoire des seigneuries est instauré officiellement en Nouvelle-France en 1664. Cela constitue l'équivalent du Code civil et régit, entre autres, le droit seigneurial, « la seigneurie est à la fois un espace sur lequel s'exercent les droits d'un seigneur et une forme de propriété foncière ».

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

La seigneurie de l'île de Montréal est concédée en 1640 à la société de Notre-Dame qui est à l'origine de la fondation de Ville-Marie en 1642. Il s'agit d'une des plus grandes seigneuries de la Nouvelle-France. Bien située, elle compte d'excellentes terres agricoles nécessaires à la colonisation et au développement du territoire. En 1663, la Société de Notre-Dame éprouve des difficultés financières et le Séminaire de Saint-Sulpice de Paris rachète la seigneurie de l'île de Montréal. Au moment où l'organisation ecclésiastique devient propriétaire, le vaste territoire de l'île est encore à développer. Ce sont les nouveaux seigneurs qui seront les véritables artisans de la planification et de l'organisation du territoire de l'île. Les Sulpiciens tracent alors les grandes lignes du développement futur du territoire montréalais en cadastrant toute l'île et en planifiant un vaste réseau routier pour desservir les colons. Plus de 1 000 terres seront concédées par les Sulpiciens au fil des siècles.

Comme ailleurs dans la vallée du Saint-Laurent, le territoire de la seigneurie de l'île est presque exclusivement voué à la colonisation. Toutefois, le seigneur a le privilège de se réserver des terres (appelées domaines). À Montréal, trois domaines sont la propriété exclusive des seigneurs : les domaines de la Montagne, du Sault-au-Récollet et de Saint-Gabriel. Ce dernier s'étend au sud-ouest de la ville fortifiée parmi d'autres grands terrains, dont celui de la ferme Gregory qui inclut notre site à l'étude [Figure 17]. En 1802-1804, cette ferme appartient au marchand de fourrure John Gregory qui fait construire un manoir au début du 19<sup>e</sup> siècle. Il existe très peu d'informations sur ce domaine, acheté quelques années plus tard par les Sulpiciens.

## ► Fig. 17

Ce plan superpose les limites des domaines situés au sud-ouest de la Ville de Montréal en 1853 avec la trame de rue et la toponymie de 1949. | Délimitation du territoire couvert vers 1850 par la ferme de la Pointe-St-Charles, la ferme Saint-Gabriel, la ferme Gregory (alors la propriété des Sulpiciens), la propriété de Benjamin Brewster, la propriété de Robert Knox. AVM. VM66-S4P024-001.

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

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



**LÉGENDE:-**

- ① Immeubles désignés sous le nom de "ferme St-Gabriel" et situés sur le territoire appelé "ferme de la Pointe-St-Charles"
- NOTE: Construits en 1698, les immeubles ci-dessus sont la propriété des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame de Montréal. En 1949 ces immeubles portent le no civique 2146 rue Favard. (Ref. Atlas 1600, 1933)
- ② Immeubles dits "La Ferme" situés sur le territoire appelé "ferme St-Gabriel". Ces immeubles aujourd'hui disparus étaient la propriété des Messieurs de Saint-Sulpice. (Ref. Plan Ferme St-Gabriel, H.M. Perrault, 2001 1835)
- ③ Immeuble "Gregory Mansion" construit par John Gregory, acquéreur en 1802 et en 1804, de terrains désignés subséquentement sous le nom de "ferme Gregory". Selon M.E.-Z. Massicotte l'immeuble ci-dessus aurait reçu à l'origine le nom de Woodland. (Cahiers des Dix, tome 2, p.121, 1937). (Ref. Plan "Gregory Farm" par H.M. Perrault, 1853)

**SOURCES D'INFORMATION**

- FERME SAINT-GABRIEL**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par John Castell, juillet 1843 - No 31 année 1845.  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1853 - No 102 année 1853.  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1 juin 1854 - No 143 année 1854.  
 Division technique municipale  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 2001 1855 - No 9-4 3<sup>e</sup> Anne  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1 juin 1857 - No 4-16 3<sup>e</sup> Anne
- FERME DE LA POINTE-ST-CHARLES**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 31 mars 1856 - No 1295 année 1856
- FERME GREGORY**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par H.M. Perrault, 1853 - No 138 année 1853
- PROPRIÉTÉ ROBERT KNOX**  
 Division technique municipale  
 Registres des propriétés de la Ville de Montréal
- PROPRIÉTÉ BENJAMIN BREWSTER**  
 Palais de Justice  
 Plan dressé par John Castell, 10 février 1847 - No 77 année 1847.

Louise Archambault  
 Archiviste municipale

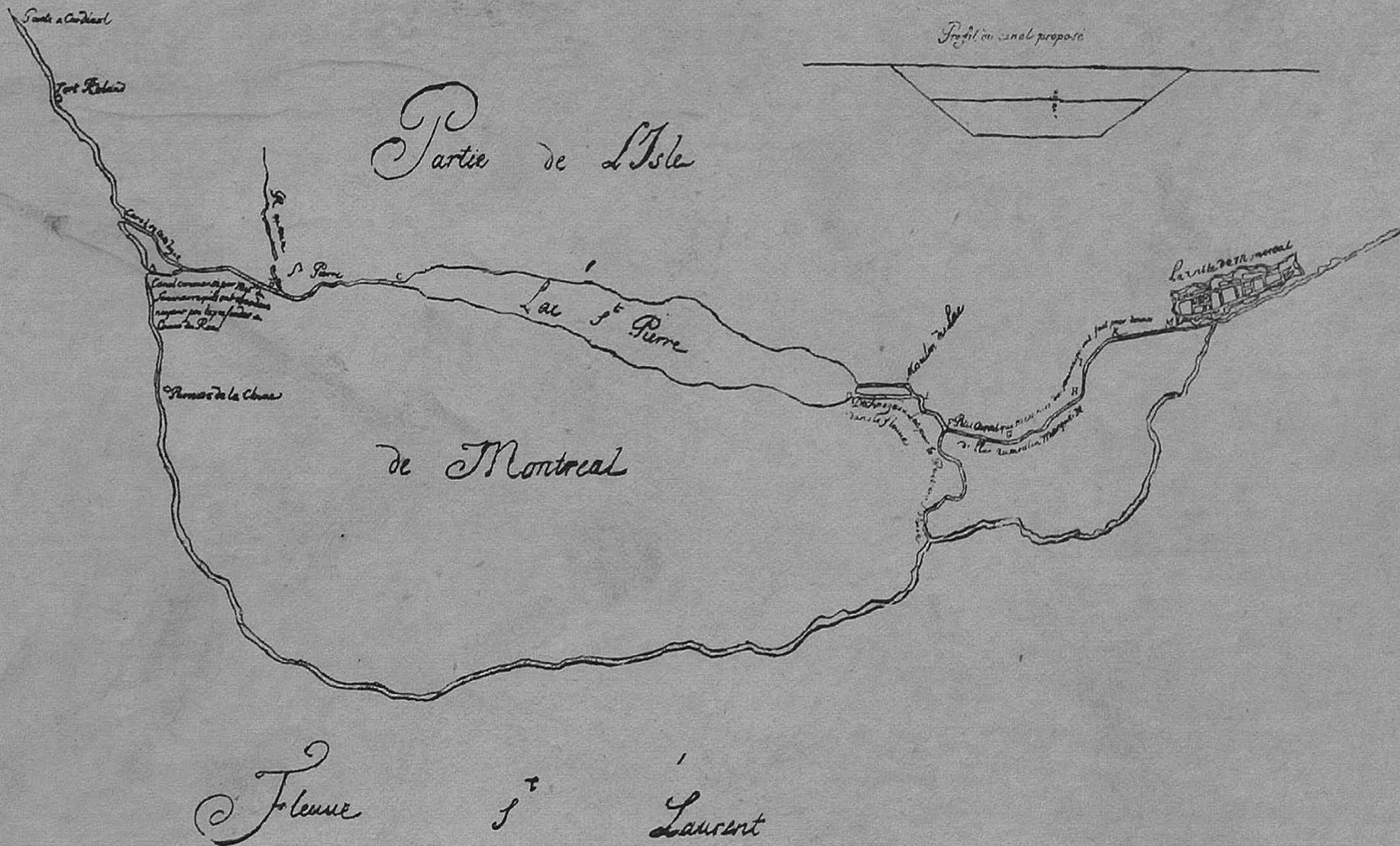
Archives municipales de Montréal,  
 le 7 mars 1949

Plan dessiné par Paul Gauthier

Carte d'une partie de L'Isle de Montreal depuis la pointe a Cardinal jusques au courant de S Marie avec la ville de Montreal le Canal Commande par Mes<sup>rs</sup> de Lachine est depuis A jusqua B que l'on a abandonne neyant pas la profondeur a cause du Roc, Jay marque le Profil de travail du Canal propose

L'echelle de 7000 Toises.

L'echelle des Lieues de 2520 Toises par Lieues qui font 84 lieues



Goussier de Lery

THE BEGINNINGS OF THE LACHINE CANAL.

THE PLAN OF CHASSEGROS DE LERY, SHEWING M. DE CALALOGNE'S SUCCESSFUL CUT THROUGH FROM THE LITTLE LAC ST. PIERRE TO THE RIVER ABOVE THE OLD VILLAGE OF LACHINE. (From a photograph in the possession of Wm. McLennan, Esq.)

*For a quiblet see Calalogne's  
Goussier de Lery*

# Le canal de Lachine, un projet sur 120 ans

À l'époque de la Nouvelle-France, le fleuve est la principale voie de transport. Cet important cours d'eau permet aux explorateurs et aux négociants d'atteindre la rivière des Outaouais, principale route menant à l'intérieur du continent nord-américain, en particulier la région des Grands Lacs qu'on nomme à cette époque les Pays-d'en-Haut. Or, pour atteindre l'ouest de l'île par le fleuve, les rapides de Lachine s'imposent comme un obstacle naturel rendant impraticable toute navigation.

## Les premières tentatives de réalisation

Pour remédier à ce problème, la seule solution est de contourner les rapides par le portage des marchandises et des canots d'écorce. Dès le 17<sup>e</sup> siècle, les seigneurs de l'île cherchent des moyens pour construire une voie navigable parallèle contournant cette zone tumultueuse du fleuve. Ils seront les premiers à tenter de construire un canal en Amérique du Nord. La première tentative vise à atteindre deux objectifs : créer une voie de contournement pour les rapides de Lachine et créer une source d'énergie pour actionner les moulins à eau grâce à la dénivellation. Ce double objectif persistera tout au long de l'histoire du canal.

Les travaux commencent en juin 1689 en amont de Montréal. Le premier tronçon sert à relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre.

◀ **Fig. 18**  
Projet du canal entrepris par les Sulpiciens pour contourner les rapides de Lachine | Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1733, AVM

Déjà, les Sulpiciens sont stoppés par leur supérieur à Paris, de qui relèvent les Sulpiciens de Montréal. Ce dernier estime que le projet est trop ambitieux et trop coûteux [Figure 18].

Par la suite, d'autres tentatives voient le jour sous le Régime français, mais sans jamais se concrétiser. Cette période d'entêtement démontre bien la nécessité pour Montréal d'ouvrir une voie navigable afin de faciliter un lieu plus efficace avec l'intérieur du continent nord-américain. En 1763, le traité de Paris signe la fin de la guerre de Sept Ans et met fin à la domination française sur une partie importante du territoire de l'Amérique du Nord : la colonie française devient alors britannique.

## Reprise en main par les Britanniques

À la suite de la guerre de l'Indépendance américaine (1775-1783), une vague de loyalistes, des colons restés fidèles à la couronne britannique, traverse la frontière canado-américaine pour s'installer en Haut-Canada, l'Ontario actuel. Le lien est-ouest gagne alors en importance. En effet, les échanges commerciaux s'intensifient avec l'accroissement de la population haut-canadienne, entraînant une mutation de l'économie montréalaise et annonçant le déclin du commerce des fourrures.

Le déplacement vers l'intérieur du continent par canots et portages ne suffit plus à répondre à ce développement. Les besoins sont nombreux en Haut-Canada et plusieurs denrées doivent être acheminées à partir de Montréal : vivres, vêtements, poêles, quincaillerie, etc. Il faut améliorer le transit maritime.

## Phase 1 : 1821-1824

Ce n'est qu'en 1821 que tous les éléments sont réunis pour que le gouvernement du Bas-Canada vote des fonds destinés à la construction du canal de Lachine, qui est ouvert officiellement en 1824. Il est long de 8 ½ miles (environ 14km), large de 48 pieds (environ 14,6m) et profond de cinq pieds (environ 1,5m). Il relie le village de Lachine au port de Montréal et compte sept écluses permettant de franchir une dénivellation de 46 pieds (14 m). La popularité est telle qu'après l'ouverture du canal on doit creuser des bassins pour permettre l'accostage des bateaux afin qu'ils ne nuisent pas à la circulation maritime. Le rêve des Sulpiciens, vieux de 120 ans, est enfin réalisé, grâce aux avancées technologiques de construction. Le domaine des Sulpiciens est traversé par le canal, mais cet équipement n'exerce aucun impact sur l'exploitation agricole, pour l'instant.

## Du Régime français au régime capitaliste

Après la conquête britannique, la division des nouveaux territoires se fait sous le système des townships. Les seigneureries existantes sont maintenues ainsi que certains droits des seigneurs. Cependant, les autorités britanniques ne tolèrent aucune ingérence française sur le territoire nouvellement conquis. Puisque les biens du Séminaire de Saint-Sulpice à Montréal sont la propriété du Séminaire de Saint-Sulpice de Paris, ce dernier cède tous les biens et les droits qu'il possède au Canada aux Sulpiciens de Montréal. Cette transaction leur permet de survivre en terre d'Amérique.

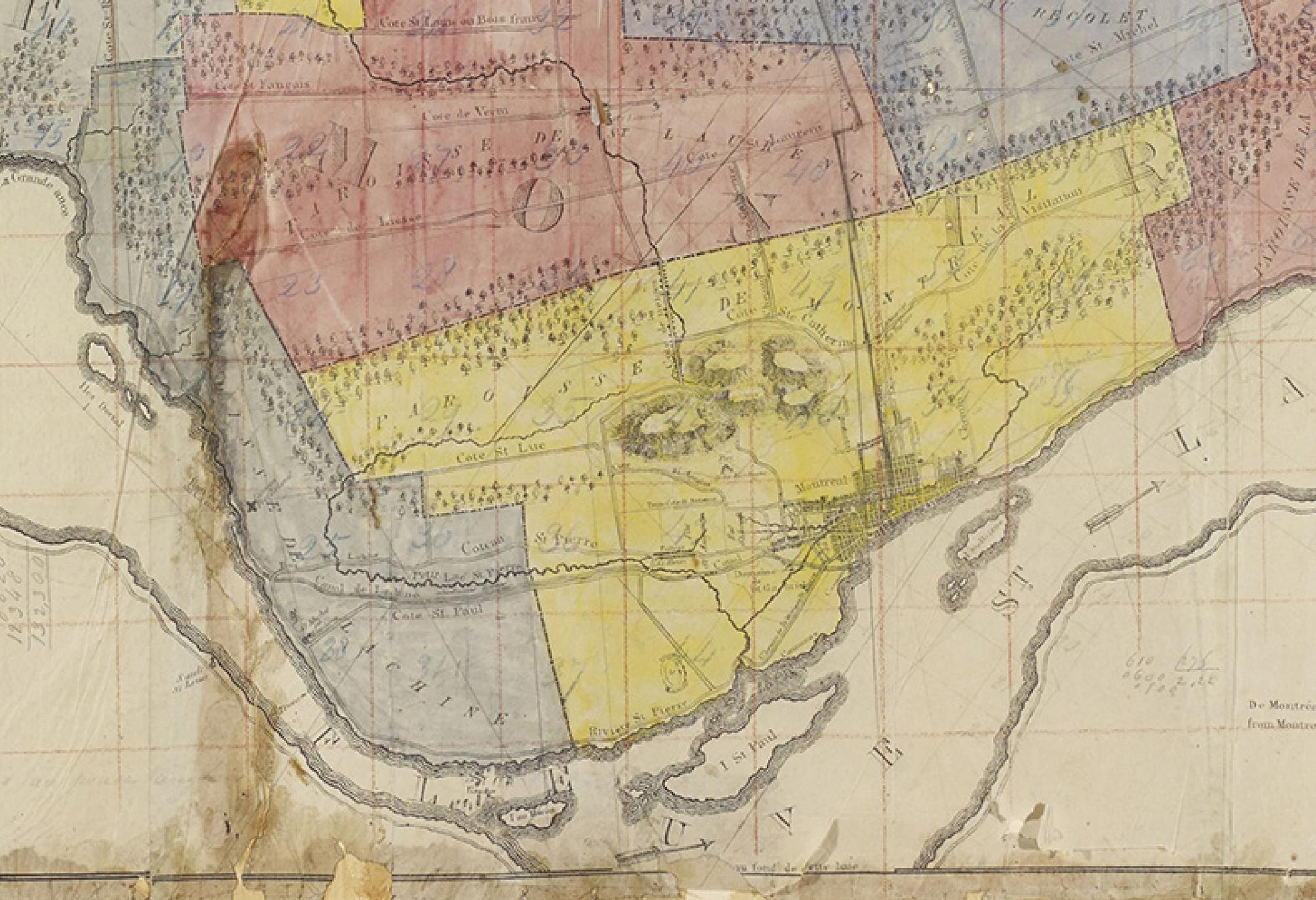
À Montréal, l'émergence d'un capitalisme industriel dans la population urbaine, surtout anglophone, crée des tensions entre celle-ci et le pouvoir seigneurial, qui constitue, selon cette communauté, un frein au développement de la ville. Un important irritant pour ces hommes d'affaires est que tous doivent payer les redevances seigneuriales sur leur(s) propriété(s). Ils souhaitent la libre propriété foncière et mettent en cause la légitimité même des biens des seigneurs ainsi que les obligations associées au régime seigneurial. Bref, ils réclament l'abolition du régime seigneurial permettant un changement de régime foncier ouvrant la porte à un libre marché des propriétés foncières, un système mieux adapté aux besoins d'un capitalisme industriel naissant et aussi plus près des traditions britanniques.

En 1840, une ordonnance oblige les Sulpiciens à mettre en vente leurs terrains au plus tard en 1860. Aux termes des 20 ans, les lots non vendus reviendront à la couronne britannique. Ceux-ci seront graduellement achetés, puis lotis à des fins industrielles et résidentielles. Grâce à l'ordonnance, les abords du canal sont rendus disponibles aux industriels de Montréal. Règle générale, le mécanisme demeure le même sur l'île ; des spéculateurs achètent des terres, les lotissent, tracent les rues et attendent les acheteurs, ce qui repousse les cultivateurs. Entre temps, la circulation maritime s'est multipliée par sept et le nombre de passagers qui transitent par le canal en direction des Grands Lacs quintuple entre 1825 et 1841.

### ► Fig. 19

Réalisée en 1834, cette carte illustre le tracé du canal Lachine reliant le port de Montréal à la ville de Lachine ainsi que les chemins principaux de l'époque | A. Jobin, Carte de l'île de Montréal, 1834, AVN, VMO66-3-P042





De Montréal  
from Montréal

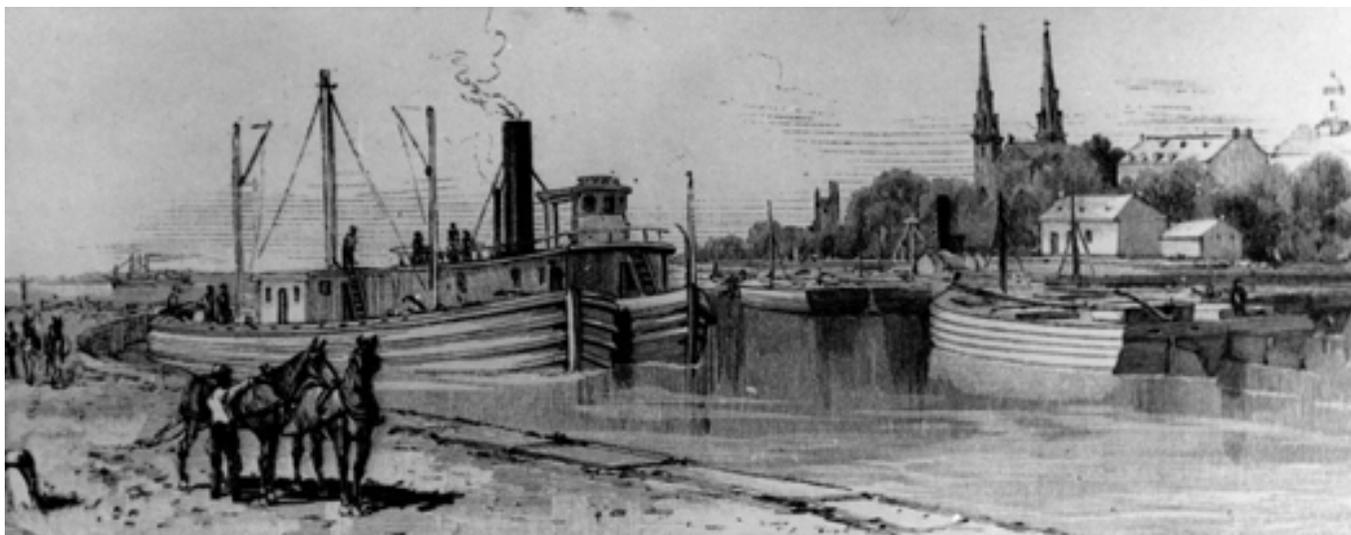
## Phase 2 : 1840-1853

Les embarcations évoluent, les navires à vapeur deviennent populaires ainsi qu'une plus grande variété de navires comme les sloops ou les schooners. Ils sont plus volumineux et leur tirant d'eau plus important. Le canal de Lachine ne peut accommoder cette nouvelle génération de bateaux. À cette époque, un réseau de canalisations plus complet se met en place et inclut le canal de Lachine. L'usage des canaux à des fins militaires s'estompe et s'oriente essentiellement sur l'économie et le transport des marchandises.

Au début des années 1840, le gouvernement de la province du Canada (Canada uni) décide d'élargir le canal de Lachine. Le 30 juillet 1845, les Sulpiciens annoncent pour la première fois dans les journaux que des lots industriels, commerciaux ou résidentiels donnant sur le canal de

Lachine et de larges bassins seront mis aux enchères le 21 août suivant. Les ventes sont bien en dessous des prévisions et durant cette période le marché immobilier s'effondre. Les Sulpiciens attendent 1853 pour reprendre les encans publics qui se tiendront régulièrement par la suite. C'est dans cette période que John Young devient acquéreur d'une bande de terre située au nord du canal appartenant à l'ancienne ferme Gregory, dans laquelle le site à l'étude est localisé [Figure 21]. Cette bande de terre est alors sillonnée par la rivière Saint-Pierre.

Alors que les Sulpiciens construisent des routes et des ponts pour améliorer l'accessibilité au futur site industriel et résidentiel sur leur domaine situé plus à l'est, le domaine de l'ancienne ferme Gregory est vendue sans aucune autre infrastructure. Aujourd'hui, la majeure partie de l'ancienne ferme accueille l'usine de filtration Atwater.

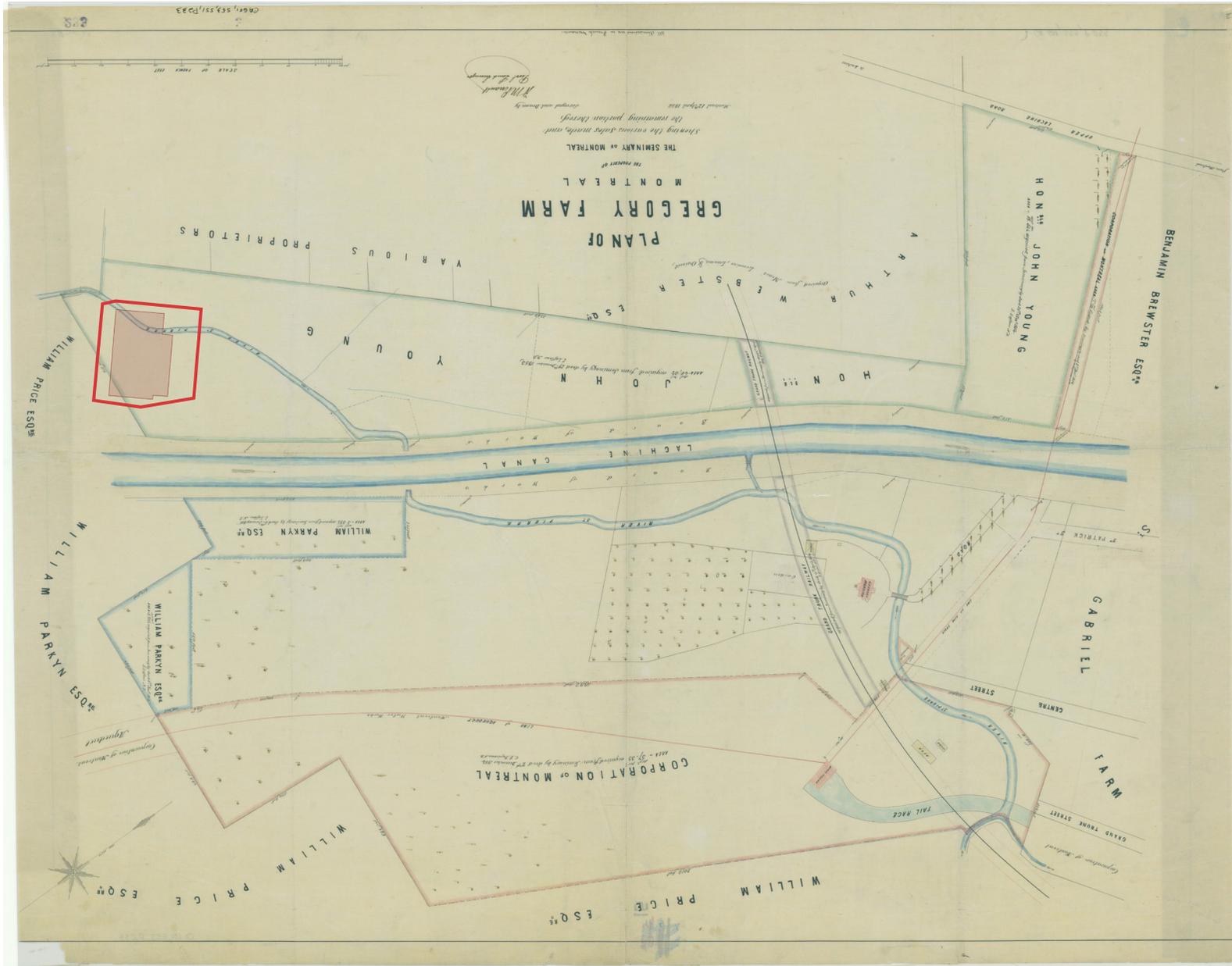


◀ **Fig. 20**

Le trafic augmente sur le canal de Lachine, toujours bordé par des paysages ruraux jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle] Alfred Sandham, *En route vers Montréal*, peinture, 1883, Société d'histoire de Lachine

▶ **Fig. 21 [Page de droite]**

Cette carte de 1855 atteste de la vente des terrains situés au nord du canal à monsieur John Young en date du 12 avril 1853 et ce qu'il reste de la ferme Gregory. La carte d'origine est inversée afin de la lire dans l'orientation classique. Le site à l'étude est marqué en rouge. | Henri-Maurice Perreault, Plan of part of Gregory farm Montreal about being acquired by the honorable John Young, 26 mai 1854, BAnQ, CA601 S53 SS1



## Division des lots industriels

Dans les années 1870, Montréal devient le plus grand centre industriel du Canada. La bande de terrain achetée en 1853 par Young, située au nord du canal, sera finalement lotie vers 1872-1874 et la rue Saint-Ambroise sera tracée par la même occasion. Celle-ci est nommée en mémoire de Saint-Ambroise, évêque de Milan qui introduisit le culte des reliques. Un plan de 1875 démontre qu'autrefois la rue s'étendait de St.-Gregory, aujourd'hui l'avenue Atwater, jusqu'à la Côte Saint-Paul [Figure 22]. Vers 1876, il n'y a aucune activité industrielle implantée entre la rue Côte Saint-Paul et le chemin de fer de la compagnie Grand Tronc, comme l'illustre la carte de la ville de Saint-Henri [Figure 23].

Pendant ce temps, Saint-Henri-des-Tanneries, constituée en municipalité en 1875, s'agrandit et se développe indépendamment de l'éventuel front industriel qui prendra place sur son territoire. Ce village est issu d'un bourg créé par un rassemblement de tanneurs près du ruisseau Glen au début du 18<sup>e</sup> siècle, aujourd'hui situé sur la rue Saint-

Jacques, entre Saint-Rémi et de Courcelles, soit à moins d'un kilomètre de notre site. Jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle, le développement demeure lent et s'organise autour du travail du cuir. Avec l'arrivée d'une chapelle en 1810, les lieux sont rebaptisés Saint-Henri-des-Tanneries.

Bien que les travaux de creusement du canal demandèrent une importante main-d'œuvre de 1824 à 1828 et de 1840 à 1853, la population du village est peu affectée, passant de 466 personnes en 1825 à environ 600 en 1852. De 1852 à 1861, un grand bond démographique s'effectue. La population passe de 600 à 1500 personnes et le village de Saint-Henri s'élargit sur les nouveaux lotissements de Philippe Turcot. Tranquillement, la proportion des travailleurs du cuir diminue, et celle des journaliers au sein des manufactures de Montréal, de Côte Saint-Paul et pour les compagnies de chemin de fer augmente.



◀ **Fig. 22**

La rue Saint-Ambroise est illustrée pour l'une des premières fois sur ce plan de 1875, facilitant l'accès aux lots industriels de Young | Henry Francis Walling, City of Montreal and suburbs, 1875, BANQ

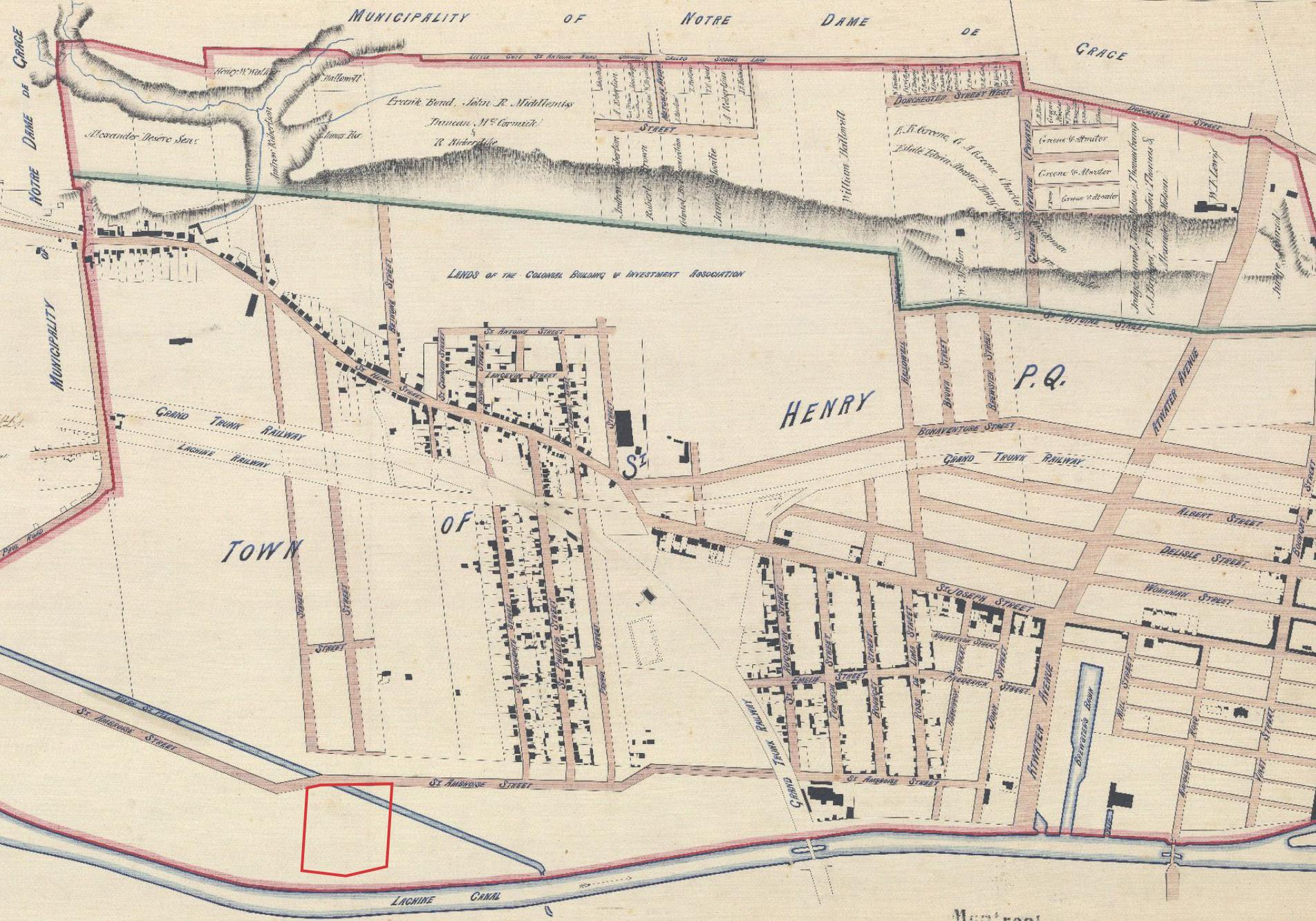
▶ **Fig. 23 [Page de droite]**

Ce plan illustre que le développement sur les lots industriels se fait attendre. Le site à l'étude est marqué par un trait rouge. | Joseph Rielle, Plan of a part of the Montreal Island and the city of St. Henry, province of Quebec, 1876, BANQ Québec

PLAN  
OF THE  
TOWN OF ST HENRY  
CITY OF QUEBEC

particular proposed to be  
given and to be annexed  
to the City of Notre Dame de Grace  
West of the line edged Green)

Scale of English feet  
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

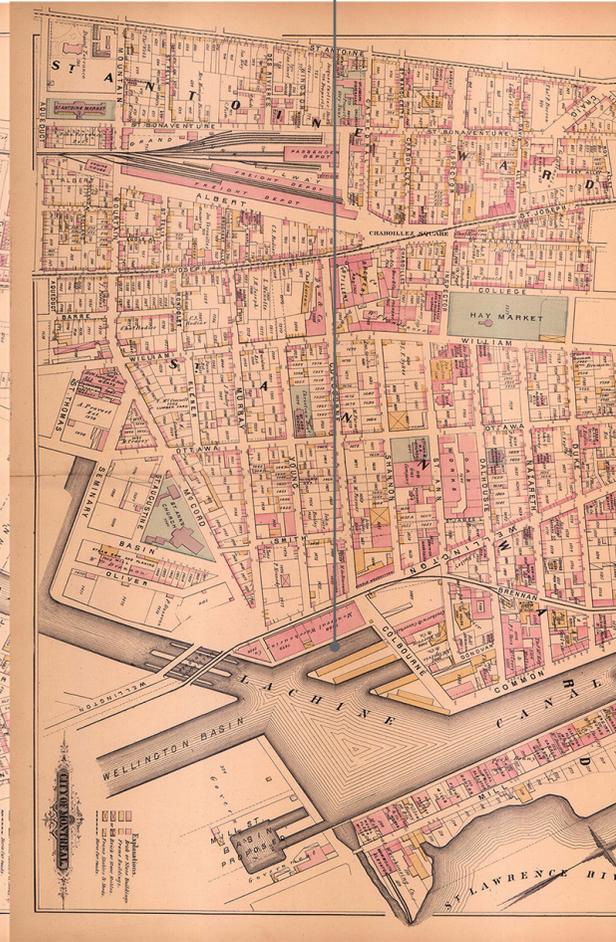
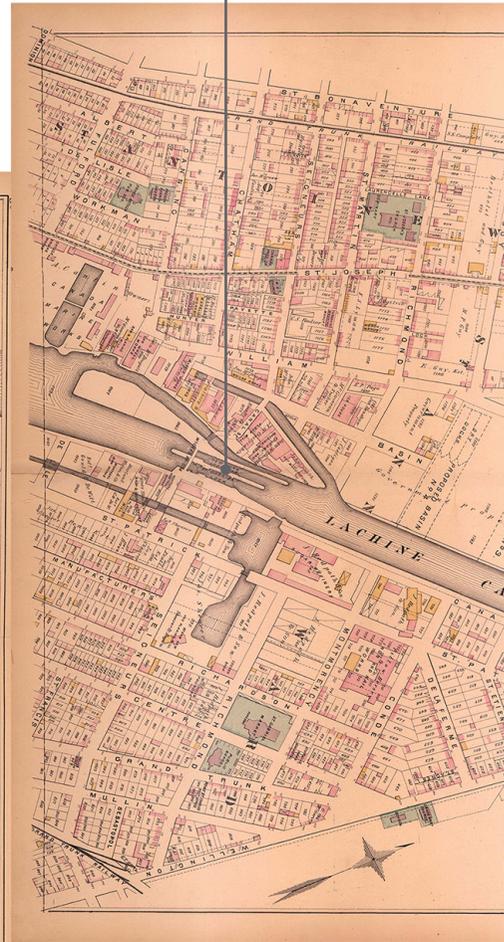




4700 Saint-Ambroise

*Écluses Saint-Gabriel*

*Bassins Peel*



On constate également que la subdivision des lots trace des terrains rectangulaires de dimensions similaires orientés perpendiculairement au canal. On remarque aussi un décroché dans la rue Saint-Ambroise à la hauteur des rues de Courcelle et Saint-Ferdinand [Figure 22, 23]. Cette variation permet de dégager un espace au nord de Saint-Ambroise qui sera divisé en lot de taille similaire aux lots résidentiels des alentours, probablement pour recevoir des commerces.

En 1879, un lot est finalement occupé entre Côte Saint-Paul et Grand Tronc [Figure 24]. Il s'agit d'un entrepôt, localisé sur notre site à l'étude. En comparaison avec les activités industrielles dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, le secteur de Saint-Henri demeure tranquille.

Il semble que l'évolution d'un tissu rural à un tissu urbain, organisé en lotissement plus dense, n'est pas reliée au développement de l'activité industrielle le long du canal. Celle-ci demeure en fait quasi inexistante sur le territoire de Saint-Henri entre Côte Saint-Paul et le passage du chemin de fer de la compagnie Grand Tronc jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

◀ **Fig. 24**

Ce plan illustre que le développement sur les lots industriels se fait attendre. Le site à l'étude est marqué par un trait rouge. | Joseph Rielle, Plan of a part of the Montreal Island and the city of St. Henry, province of Quebec, 1876, BAnQ Québec

Par son dynamisme, Montréal devient vers 1890, la métropole canadienne grâce et un moteur pour l'économie et l'industrie du pays. Les industries sont en pleine croissance, situation qui se traduit par des investissements orientés vers l'agrandissement des installations industrielles qui entraîne une hausse du nombre d'employés. Les industries le long du canal de Lachine n'y échappent pas. Et pour les alimenter, il faut du charbon.

# La place du charbon dans le développement industriel montréalais

Vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Montréal devient une véritable plaque tournante, occupant une place privilégiée en Amérique du Nord grâce au canal de Lachine, tout d'abord, mais également grâce au réseau de transport ferroviaire qui lie Montréal jusqu'au port atlantique de Portland à l'est et jusqu'au port de Sarnia qui donne accès à l'ouest américain. Grâce au chenal qui permet d'accueillir de plus grands navires, Montréal devient un réel port de mer bien qu'il soit situé loin dans les terres. Le produit le plus important à transiter dans cette machine industrielle est le blé, suivi de près par le charbon. Durant la Première et la Seconde Guerre mondiale, le charbon détrône le blé comme étant la première ressource à transiter par la ville et les eaux du canal de Lachine.

En effet, le charbon est essentiel au fonctionnement de toutes les sphères de la société occidentale, en pleine révolution industrielle. La combustion du charbon permet de créer l'énergie thermique nécessaire pour transformer l'eau en vapeur. Par l'expansion et la condensation de l'eau, il est possible d'actionner les pistons d'un moteur. Toute cette énergie ainsi produite propulsa les activités d'exploitation de ressources

naturelles, de transformation de celles-ci et de transport. Cependant, il fallait une quantité importante de charbon.

Sur ce plan, la localisation de Montréal est désavantageuse puisqu'il n'y a pas de source de charbon à moins d'un millier de kilomètres de la ville. De plus, une bonne partie du prix du produit est liée au transport. Pourtant, Montréal est une plaque tournante du commerce de l'import-export et exploite cet atout ; « en jouant les charbonnages d'Amérique du Nord (Nouvelle-Écosse et États-Unis) contre ceux d'Europe (surtout de la Grande-Bretagne), les Montréalais obtiennent leur charbon à prix concurrentiel. » L'essor du charbon contribue également à celui des plus grandes compagnies de transport par rail ou par bateau.

Le canal Lachine est donc en position avantageuse puisque cette zone industrielle est un important point de convergence des transports maritimes et ferroviaires de l'île de Montréal. Plusieurs compagnies de charbonnage, transporteurs et grossistes s'y installent. C'est le cas de l'**Ogdensburg Coal & Towing Co**, une entreprise américaine



◀ **Fig. 25**  
 Vue du canal de Lachine depuis la cheminée de la centrale de la Montréal Street Railway en 1896. Cette photographie démontre les épais nuages du fumé produits par la consommation intensive du charbon par les industries du canal de Lachine |1896. Musée McCord. Collection Notman. View-2944.

qui s'installe le long du canal en 1887 dans le quartier de Griffintown, et la **Elias Rogers Co. Ltd**, une entreprise canadienne de Toronto. Jusque vers 1875, le transit du charbon s'effectue de l'est vers l'ouest ; le charbon provient de la Nouvelle-Écosse et de la Grande-Bretagne pour se rendre en Ontario. À partir de cette date et jusqu'au début de la crise économique de 1929, soit pendant près de 60 ans, le charbon de Pennsylvanie domine le marché. C'est ce charbon que la compagnie d'Ogdensburg Coal et d'Elias Rogers marchande. Les entrepôts de ces entreprises occupent tour à tour le site à l'étude dans la première partie du 20<sup>e</sup> siècle. Lors de la crise, le charbon néo-écossais reprend la première place, jusqu'à ce que la guerre inverse à nouveau les rôles.

En 1879, l'éclairage électrique fait son entrée à Montréal. L'année suivante, les industries remplacent graduellement leurs anciennes lampes à l'huile par des ampoules électriques. Cependant, la force motrice la plus populaire demeure la vapeur durant les années 1890. Les années électriques prennent finalement leur élan à la fin du 19<sup>e</sup> siècle auprès des entreprises industrielles.

La Première Guerre mondiale change la donne. Le charbon est rationné et les prix grimpent, ouvrant la porte à une accélération de l'électrification des industries. À la fin de guerre, il n'y a presque plus usage de l'énergie produite par la vapeur. Par ailleurs, le charbon constitue tout de même le principal produit à dans les cales des navires utilisant le canal durant la première et la Seconde Guerre mondiale.

# Début du 20<sup>e</sup> siècle : un bref essor suivi d'un long déclin

Le secteur du canal de Lachine situé sur le territoire du quartier Saint-Henri vit finalement un essor de développement industriel au début du 20<sup>e</sup> siècle. Le 30 octobre 1905, la Ville de Saint-Henri est annexée à la Ville de Montréal tout comme les autres municipalités situées aux abords du canal de Lachine : Sainte-Cunégonde, Saint-Gabriel et Côte Saint-Paul. Selon le maire de Montréal de l'époque, monsieur Papineau, l'annexion sert de stratégie pour concurrencer les grandes villes américaines. En 1881, la population de l'ancien village des tanneurs est à 6 000 avant de monter à 26 000 vers 1910. La rue Saint-Ambroise accueille d'importantes industries, telles que la Canada Malting en 1905, la Simmons Ltd en 1906, la Standard Chemical Co of Toronto Ltd en 1902 et le Dominion Flour Mills en 1912, la Dominion Textile Co..

De 1927 à 1961, l'économie mondiale est affectée par une crise majeure et les pays de tous les continents sont touchés par la Seconde Guerre mondiale. Le développement autour du canal change radicalement. Les industries, les ateliers des artisans et les boutiques quittent un à un les berges du canal. Les possibilités de transport qu'offre le canal sont concurrencées par d'autres moyens de transport plus efficaces et par



l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, sonnant le glas du canal de Lachine en 1968 et des activités industrielles qui y sont associées. Une grande majorité des abords du secteur sont considérés en friche industrielle et, petit à petit, de nombreuses voies ferrées sont démantelées ou remblayées.

## ► Fig. 26

Compilation des cartes d'assurance présentant la diversité des industries désormais présentes dans le secteur Saint-Henri du canal de Lachine. | Chas. E. Goad, Cp., ingénieur civil, Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots, Montreal. 1913, BANQ

printing

4700 Saint-Ambroise  
[Entrepôt de la Ogdensburg Coal & Towing Co]

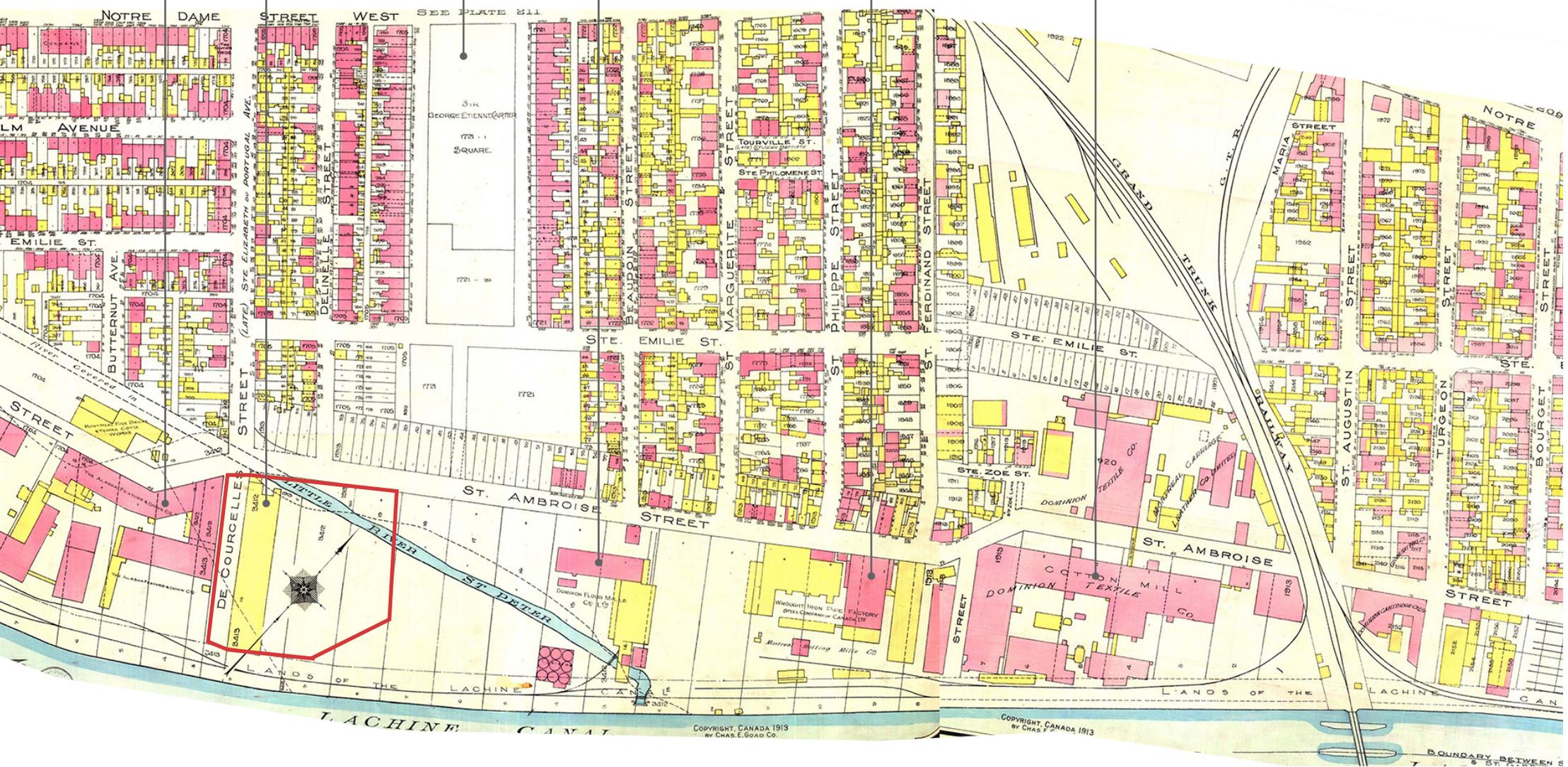
Dominion Flour Mills Co.

Hodgson Iron & Tube  
[Steel Co.]

Marchand Manufacturing Co.  
[Dominion Textile]

Alaska Feather & Down

Square Sir-George-Étienne-Cartier



COPYRIGHT, CANADA 1913  
BY CHAS. E. GOAD CO.

COPYRIGHT, CANADA 1913  
BY CHAS. E. GOAD CO.

# Reconnaissance historique

Déjà en 1929, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada désigne le canal de Lachine comme étant un Lieu historique national du Canada puisque cette voie maritime fut le réel moteur de la révolution industrielle du pays. En 1996, la Commission se prononce sur plusieurs questions ayant trait au canal de Lachine: elle juge que la qualité et la diversité des ressources industrielles in situ justifient qu'on y commémore l'industrialisation du pays. Dans l'énoncé d'intégrité commémorative rédigé par la Commission, il est clair que les interrelations spatiales et visuelles entre le lieu historique national du Canal-de-Lachine et les secteurs urbains environnants ajoutent au caractère culturel du lieu, entre autres par l'insertion du canal dans une trame urbaine et industrielle, par les repères visuels majeurs et par les interrelations spatiales et visuelles entre les différentes composantes historiques du paysage.

► **Fig. 27**  
Vue vers le centre-ville à partir de la rive sud du canal, près du secteur à l'étude. On peut reconnaître la tour du Marché Atwater et le pont du CN | Photo prise par Andy Curly, 27 juin 2015, <http://andycurlly.com/le-canal-de-lachine-a-velo/>, en ligne





# Évolution du site du 4700 Saint-Ambroise

---

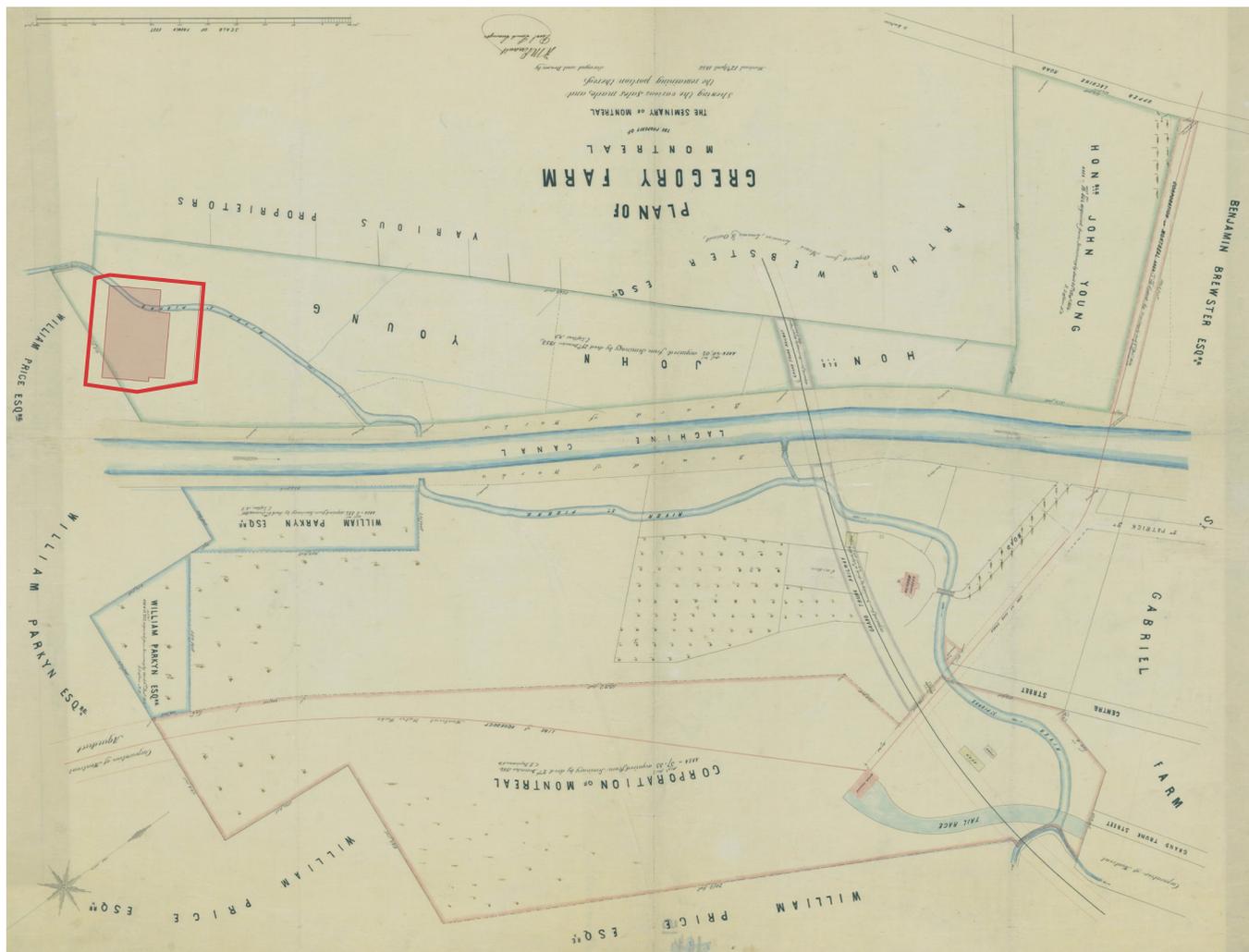
## Avant le développement industriel

En 1802 et 1804, John Gregory achète plusieurs lots contigus sur le chemin des Tanneries (rue Carrière) à Montréal ; c'est là, dans les bois, sur la rive de la rivière Saint-Pierre, qu'il se fait construire un manoir appelé Woodland. Sans connaître la date précise de l'acquisition de la ferme par les Sulpiciens, nous pouvons estimer que la transaction eut lieu après la mort de Gregory en 1817 puisque ce dernier s'éteint sur son domaine.

Le 28 décembre 1853, les Sulpiciens vendent la bande de terre située au nord du canal de Lachine, où se situe le site à l'étude, à l'homme d'affaires et politicien John Young.

La première carte présentée ci-contre est dessinée dans l'orientation inverse à laquelle nous sommes habitués : le nord est au bas de la page, tandis que le sud est au haut [Figure 29]. Le secteur en pointillé rouge permet de localiser le site à l'étude dans ce plan de 1855.

La seconde carte illustre qu'aucun développement n'a eu lieu depuis la vente de la bande de terre à Young jusque dans les années 1870. On constate également que le site à l'étude est traversé par la rivière Saint-Pierre et semble avoir été défriché.



▲ **Fig. 28**  
Le terrain était traversé par la rivière Saint-Pierre | H.S. Sitwell, Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), ANC. NMC-135700

◀ **Fig. 29**  
Cette carte de 1855 atteste de la vente des terrains situés au nord du canal à monsieur John Young en date du 12 avril 1853 | Henri-Maurice Perreault, Plan of part of Gregory farm Montreal about being acquired by the honorable John Young, 26 mai 1854, BAnQ, CA601 S53 S51

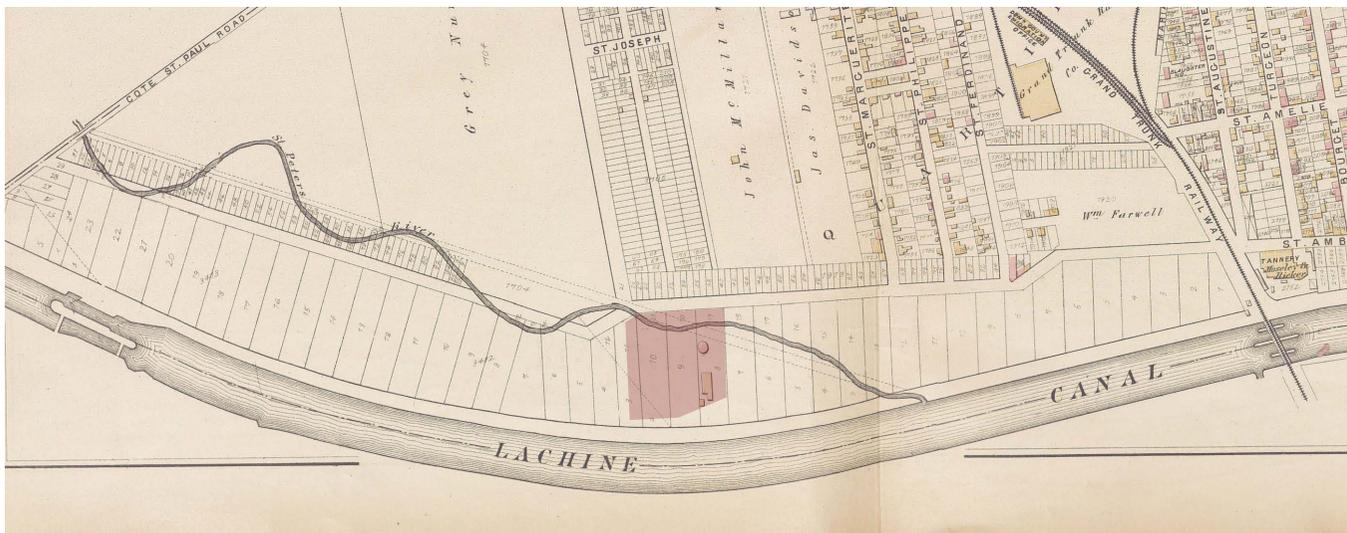
# Les premiers entrepôts

En 1872-1874, les terres sont finalement loties pour recevoir un développement industriel et la rue Saint-Ambroise est ouverte. Le plan de 1879 d'Hopkins révèle que la première occupation de l'un de ces lots a lieu sur notre site [Figure 30].

Ce premier bâtiment paraît être un entrepôt de bois accompagné d'une citerne de pierre ou de brique. Sur le plan de Goad en 1890 [Figure 31], la citerne semble avoir disparu et l'entrepôt avoir été agrandi ou reconstruit. Le plan indique qu'il s'agit d'une Ice House, c'est-à-dire une glacière qui est parfois enfouie, semi-enfouie ou hors-terre pour entreposer la glace pendant l'année avant l'invention du réfrigérateur. Durant l'hiver, des blocs de glace sont coupés sur le fleuve Saint-

Laurent et ensuite isolés avec de la paille ou de la sciure de bois. Il est possible que la citerne présente plus tôt servit déjà à l'entreposage de la glace. L'observation de ces plans démontre que notre site à l'étude est le premier lot adjacent au canal à être occupé dans Saint-Henri entre la Côte Saint-Paul et le chemin de fer du Grand Tronc. À l'exception de l'industrie Hodgson's Pipe Mill quelques lots à l'est, il restera le seul site occupé jusqu'à l'arrivée de nouvelles manufactures au début du 20<sup>e</sup> siècle.

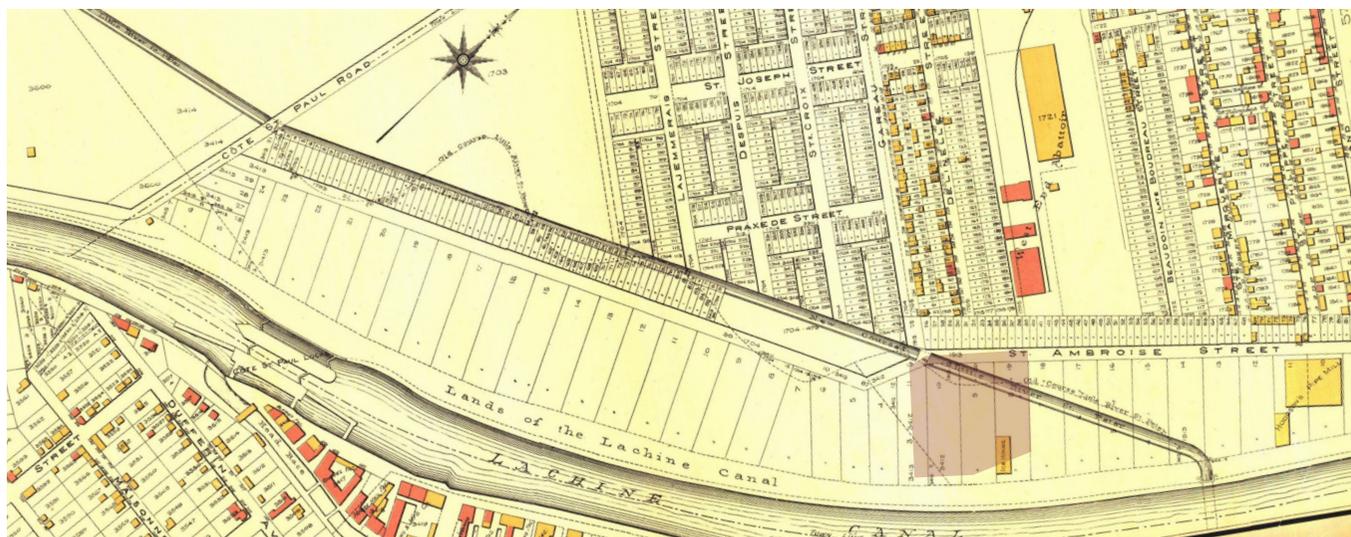
Il est possible que la présence de la rivière Saint-Pierre rendait difficile la construction sur les lots de John Young. Il est probable que la canalisation bétonnée de la rivière Saint-Pierre, observable sur le



◀ **Fig. 30**  
Première occupation sur notre site à l'étude  
| H.W. Hopkins, Atlas of the city and island of  
Montreal, 1879, BANQ

plan de 1890, avait pour but de drainer les eaux des sols environnants [Figure 31].

Durant la même période, le Square Sir George-Étienne Cartier sera aménagé afin de remplacer d'anciens abattoirs d'animaux, dont l'on peut voir la mention sur le plan ci-dessous. La transformation de cet espace à vocation industrielle en espace vert a un impact sur son environnement direct, où les valeurs foncières augmentent tout comme la qualité architecturale des résidences. Le développement urbain se développe tranquillement et des résidences occupent les rues perpendiculaires au 4700 Saint-Ambroise.



◀ **Fig. 31**  
Vers 1890. On remarque notamment au nord du site à l'étude des abattoirs d'animaux plus tard requalifiés en square. |Chas.E.Goad, ingénieur civil, Atlas of the city of Montreal, 1890, BANQ

# Début du 20<sup>e</sup> siècle : les entrepôts de charbon

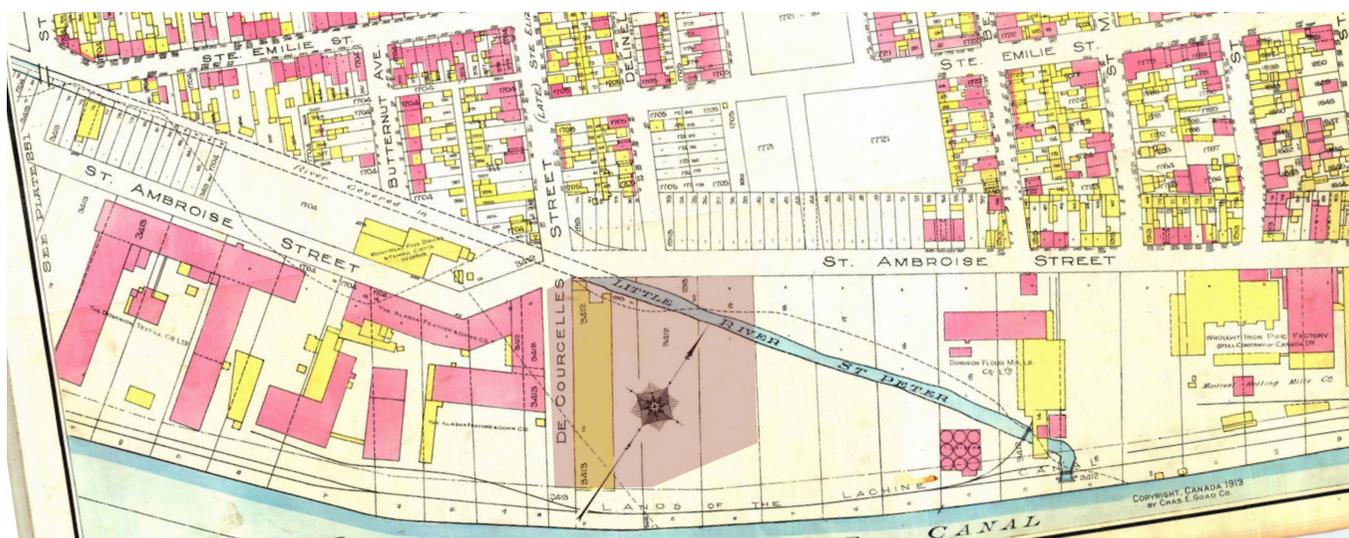
Le paysage se modifie drastiquement au début du 20<sup>e</sup> siècle comme le démontre un plan d'assurance incendie réalisé en 1913 [Figure 32]. Plusieurs manufactures occupent maintenant les environs, dont la Simmons Limited Bedding qui devient la voisine immédiate de notre site à l'étude. Par ailleurs, en 1912, la ville se porte acquéreur du secteur entre les rues Sainte-Émilie et Saint-Ambroise et agrandit le Square Sir George-Étienne Cartier vers le canal. Cela permet de renforcer la vocation résidentielle et d'empêcher la dépréciation immobilière des environs, advenant qu'une industrie vienne s'y établir.

Le Ice House a disparu du site à l'étude et à partir de ce moment, la portion est de notre site ne sera jamais plus occupée. Le plan de 1913

illustre un nouvel entrepôt en charpente de bois, tout en longueur, ainsi qu'un plus petit bâtiment ayant pignon sur Saint-Ambroise. Alors que la canalisation est couverte à l'ouest, elle demeure à ciel ouvert sur les lots composant le site à l'étude.

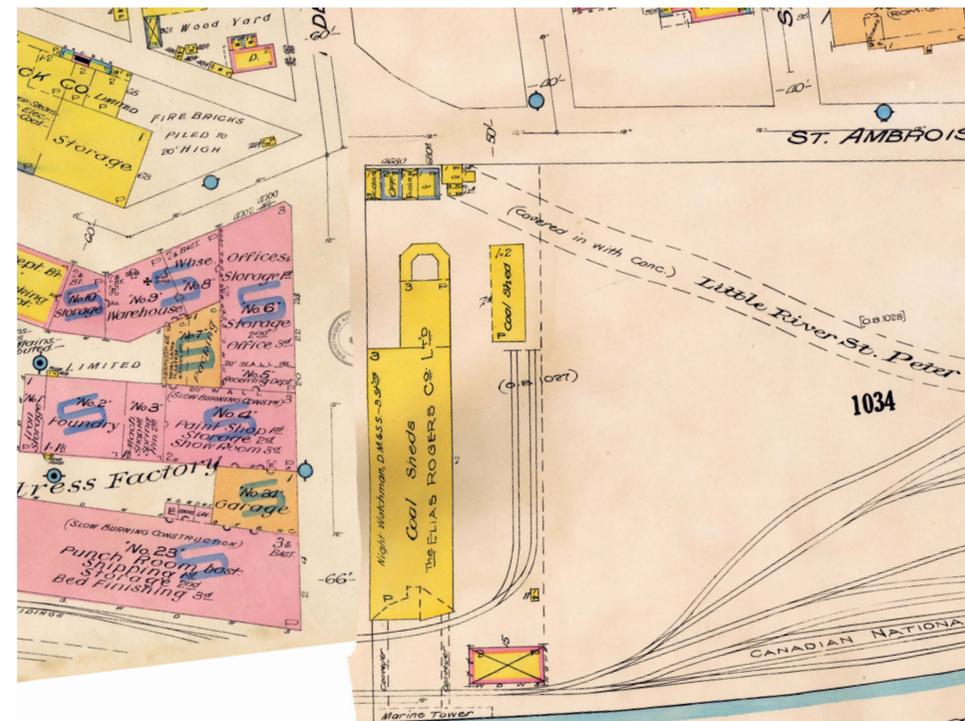
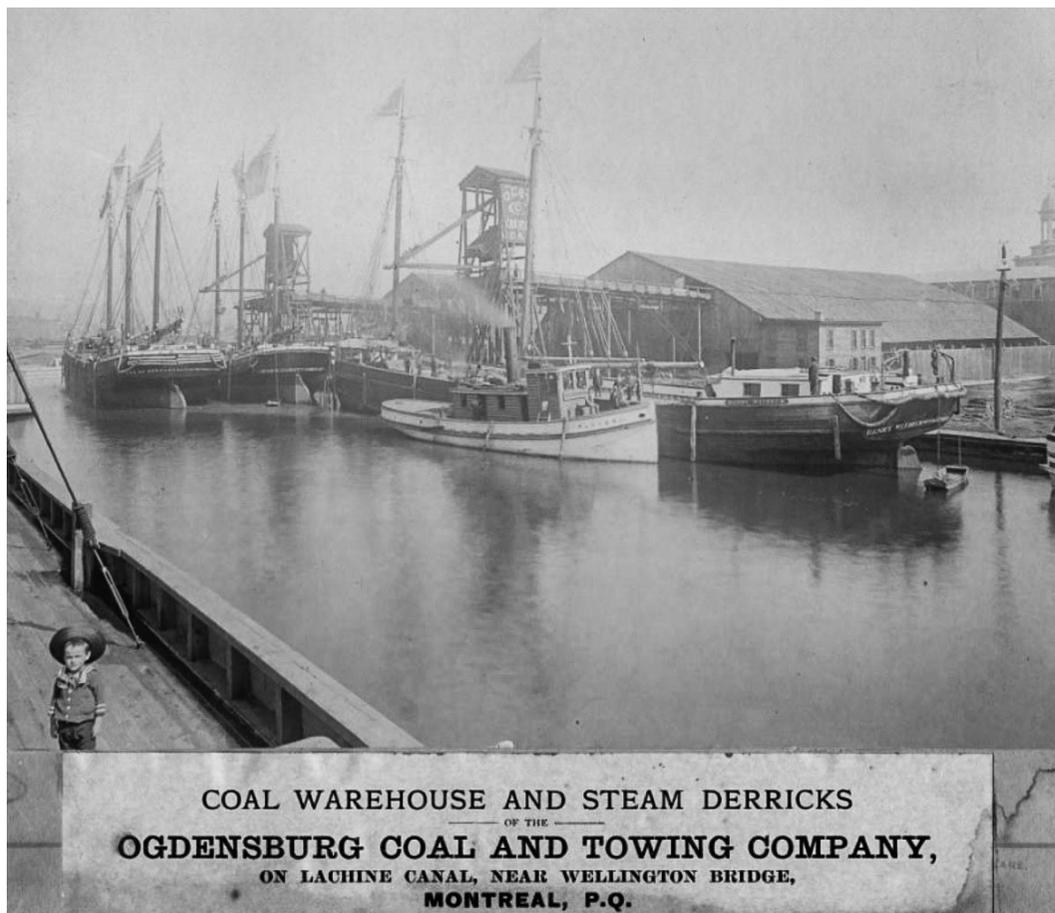
La recherche dans le registre foncier a permis de déterminer que l'entrepôt appartenait à l'entreprise de charbonnage **Ogdensburg Coal & Towing Co.** Cette compagnie américaine a d'abord élu domicile au 17 rue Saint-Sulpice, près des écluses Saint-Gabriel, avant de déménager sur ce nouveau site.

En 1925, Ogdensburg Coal & Towing Co vend ses installations à la



◀ Fig. 32

Un premier entrepôt de charbonnage occupe le site | Chas. E. Goad, Cp., ingénieur civil, Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots, Montreal. 1913, BANQ



◀ Fig. 33

L'entrepôt d'Ogdensburg situé au 17, rue Saint-Sulpice à Montréal | 1894, collection Ron Beaupré, trouvé sur <http://images.maritimehistoryoft-hgreatlakes.ca/66221/data>

▲ Fig. 34

L'entrepôt de charbon de la compagnie Elias Rogers Co. Ltd occupe désormais le site | Underwriters Survey Bureau Limited, Insurance plan of the city of Montreal, volume IV, 1930, BAnQ

**Elias Rogers Co Ltd**, la plus importante compagnie de charbonnage au Canada. Basée à Toronto, celle-ci détient des entrepôts satellites partout en Ontario. Outre le site de Montréal, nous ne savons pas si la compagnie détenait d'autres entrepôts au Québec.

La recherche iconographique n'a pas révélé de traces des entrepôts de charbon. Cependant, en comparant une photographie prise de l'entrepôt d'Ogdensburg aux écluses Saint-Gabriel [Figure 33] avec le plan de 1930 [Figure 34], nous pouvons présumer que les pointillés entre l'entrepôt et

le canal correspondent à des structures d'acier permettant de charger ou vider des navires. Il est donc fort probable que les bâtiments ayant occupé le 4700 Saint-Ambroise présentaient une allure semblable à celle de la photographie.

Le plan de 1930 illustre l'ajout d'un second entrepôt. Celui-ci est plus modeste que l'entrepôt principal et se situe juste l'est, à l'extrémité d'une voie de triage. Les deux entrepôts sont faits de charpente de bois. Cinq autres bâtiments faits de pierres et de bois occupent le front de la rue Saint-Ambroise. Ils sont de dimensions plus réduites

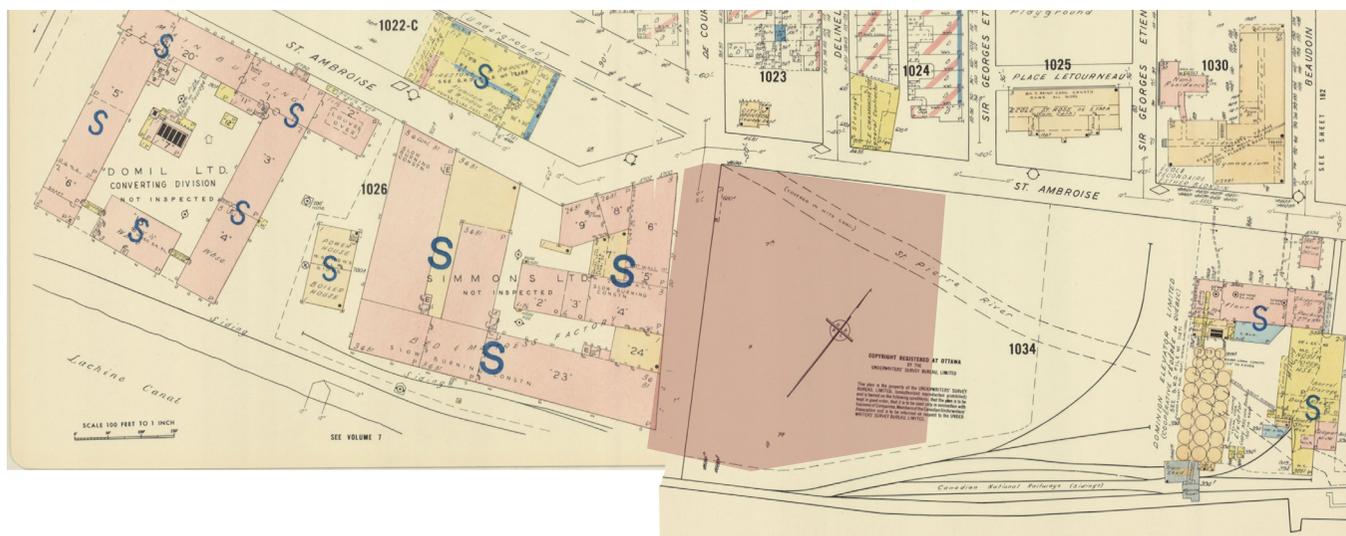
que les résidences d'ouvriers et semblent servir au pesage et la vente du charbon. Finalement, un bâtiment de brique se trouve au sud du site. Ce dernier situé sur des terrains appartenant au gouvernement fédéral. Il est en relation avec le chemin de fer, dont une petite cour de triage s'étend sur le site juste à l'est. Cette cour sépare les activités de la Elias Rogers Ltd Co et celles de la Dominion Flour Mills Co Ltd.



# Le déclin

Suite à la crise économique de 1929, puis à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, les industries délaissent une à une les abords du canal de Lachine. En 1944, Elias Rogers Ltd Co vend à Simmons Limited Bedding, l'entreprise voisine. Bien que la date exacte et que le nom du responsable de la démolition sont inconnus, nous savons par l'observation de photographies aériennes que le bâtiment n'est plus là en 1947-1949 [Figure 35]. Deux des plus petits bâtiments ayant pignon sur Saint-Ambroise sont toujours présents. La chambre des vannes construite au coin de Courcelle et Saint-Ambroise en 1934 laisse croire que les travaux du collecteur Saint-Pierre sont achevés. Celle-ci fait partie d'un ensemble de travaux entrepris à la fin des années 1920 visant à moderniser et à prolonger le réseau d'aqueduc et d'égouts de la Ville.

En 1961, le site à l'étude est désormais complètement vacant [Figure 36]. Le pointillé montre l'emprise du collecteur Saint-Pierre qui passe sous l'ancienne localisation des petits bâtiments datant de l'époque d'Elias Rogers Co.



◀ **Fig. 35 [page de gauche]**  
Photo aérienne du secteur vers 1947-1949 |  
ville de Montréal, VM97-3\_7P7-20

◀ **Fig. 36**  
En 1961, le site est vacant | Underwriters  
Survey Bureau Limited, Insurance plan of  
the city of Montreal, volume IV, 1961, BANQ

## Construction du bâtiment actuel

Contrairement à plusieurs entreprises, la Simmons Limited Bedding n'est pas affectée par la crise économique de 1929 et vit même une croissance. Ayant saturé de bâtiments son site situé au 4710 Saint-Ambroise, elle bâtit un nouveau bâtiment en 1966 sur le site du 4700 Saint-Ambroise afin de recevoir des bureaux, une salle de montre ainsi qu'un entrepôt [Figure 37]. Un permis émis par la Ville de Montréal donne au propriétaire le droit de construire un passage couvert qui passe «par-dessus» de Courcelle afin de relier l'usine existante au nouvel entrepôt. L'usine sera finalement fermée en 1987, et le site du 4700 Saint-Ambroise sera vendue à Sodican A.S., une compagnie de gestion immobilière. Celle-ci sous-loue

Par l'observation de photographies aériennes et obliques, ainsi que par l'historique des industries environnantes, nous pouvons estimer que le chemin de fer est démantelé suite à la fermeture de la Dominion Flour Mills, puisque le train continue de desservir cette industrie. Celle-ci ferme ses portes vers la fin des années 1980, tandis qu'une photo oblique de 1989 démontre que les rails ne sont plus visibles. La manufacture brûle finalement en 1992 et sera remplacée plus tard par un développement immobilier résidentiel.



▲ Fig. 37

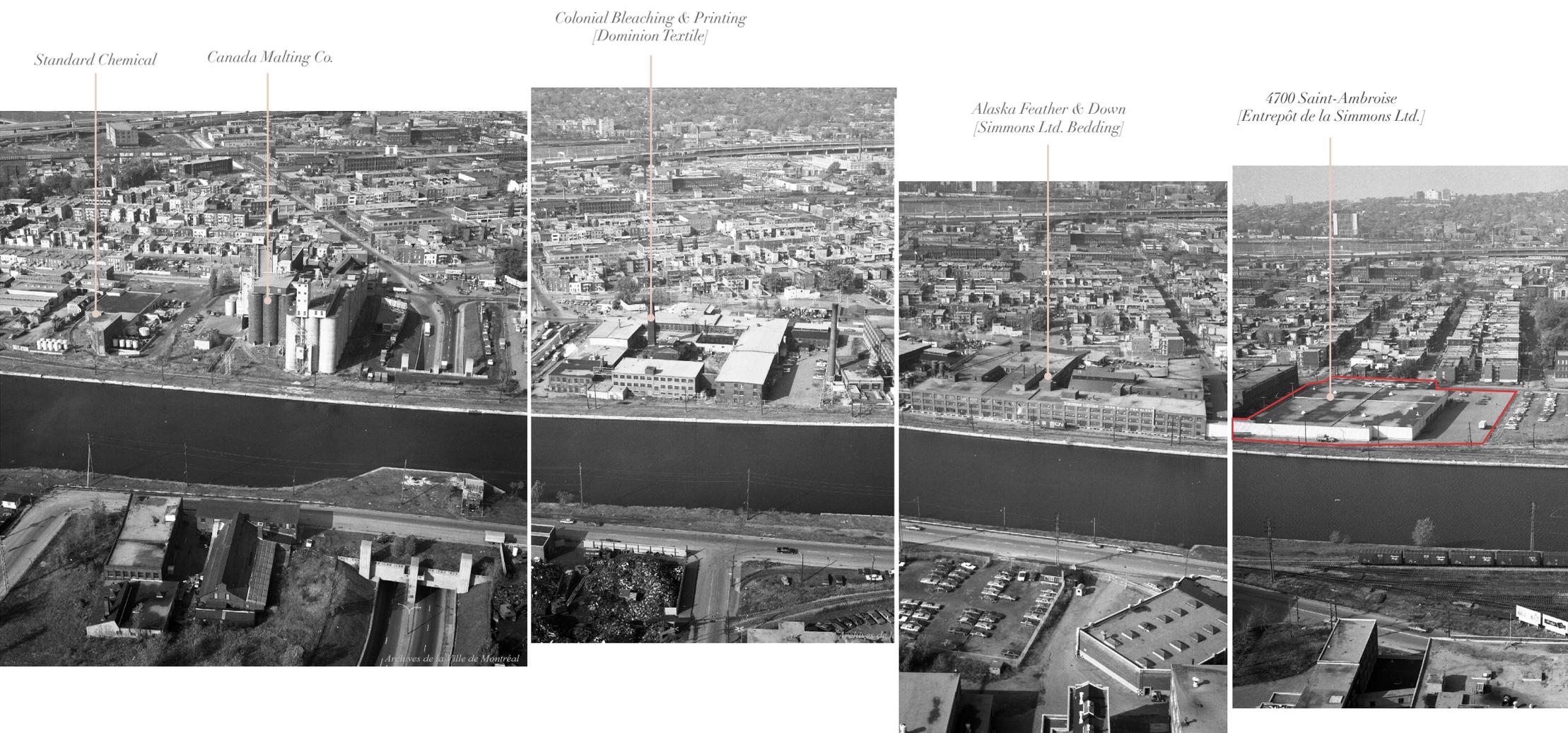
Photographie de l'arrière de l'entrepôt de tôle situé au 4700 Saint-Ambroise. Les portes de garage que nous voyions furent démantelées | Robert Anagan pour Parcs Canada - Services techniques, novembre 1977

► Fig. 38 [Page de droite]

Un nouvel entrepôt occupe le site à l'étude en 1966 | Ville de Montréal, 1966 VM97-3\_08-151



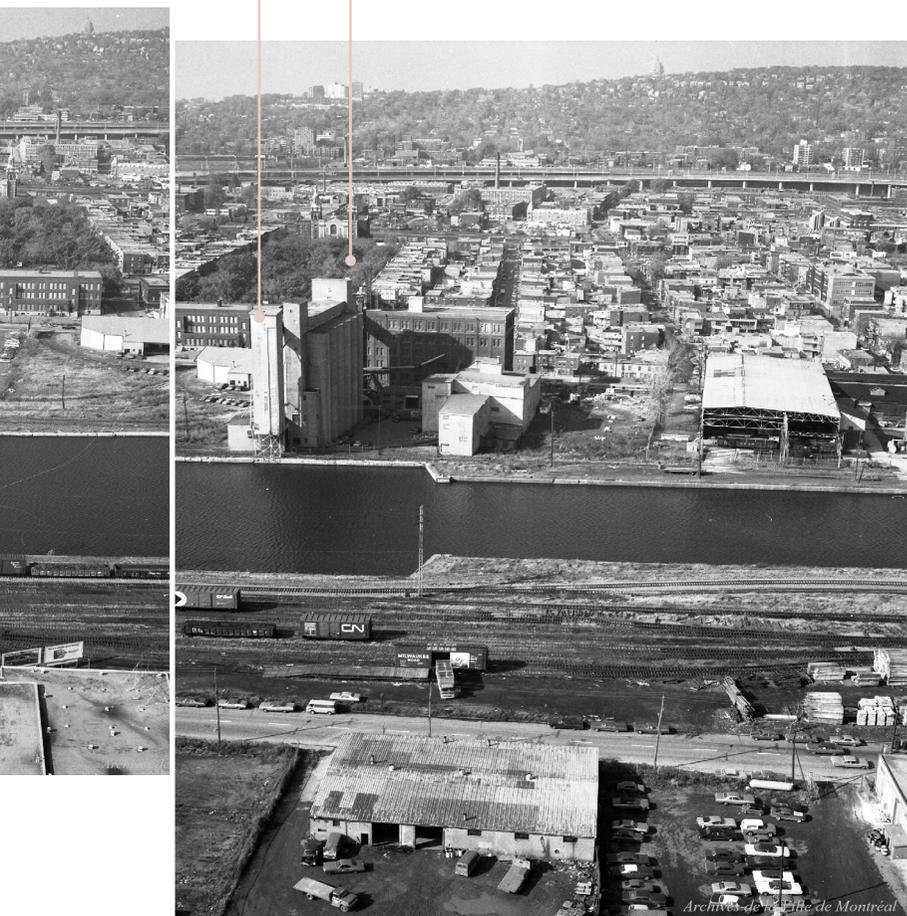
# 4700 Saint-Ambroise



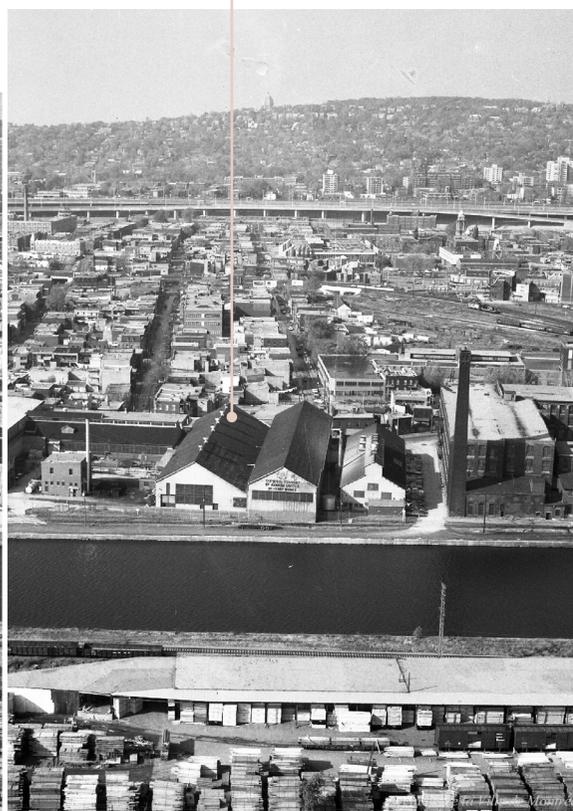
▲ Fig. 39  
Montage réalisé avec une série de photographiques aériennes obliques | Rhéal Benny, 27 octobre 1972, AVM, VM94-B103-028, VM94-B103-027, VM94-B103-026, VM94-B103-025, VM94-B103-024, VM94-B103-023, VM94-B103-022, VM94-B103-021

*Square Sir-George-Étienne-Cartier*

*Dominion Flour Mills Co.*



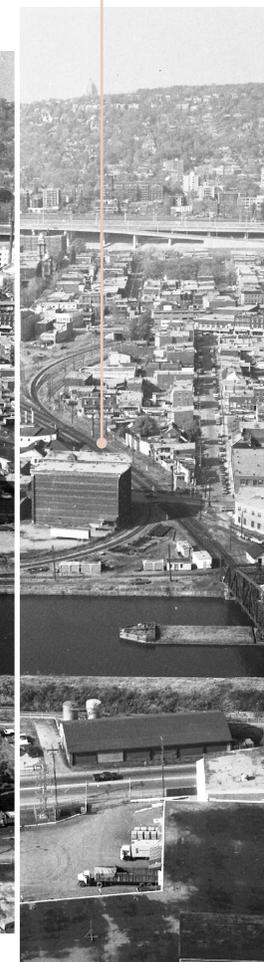
*Hodgson Iron & Tube [Steel Co.]*



*Marchand Manufacturing Co. [Dominion Textile]*



*Chemin de fer du Grand Tronc*



# Aujourd'hui

Le contexte urbain dans lequel s'insère désormais le site à l'étude a grandement évolué depuis l'époque du Régime français. Passant de terres agricoles à lots industriels, le site s'insère désormais à l'intérieur des limites du canal de Lachine, nommé lieu historique national du Canada. La frénésie de la production industrielle et des transports ferroviaires et maritimes laisse maintenant place à un corridor récréotouristique prisé, dont les terrains aux alentours sont soumis à de fortes pressions immobilières.

En plus de l'ouverture de la piste cyclable le long du canal en 1977 reliant le Vieux-Port de Montréal au lac Saint-Louis, les agrandissements du Square Sir George-Étienne Cartier témoignent de cette évolution dans le contexte immédiat du 4700 Saint-Ambroise. En effet, l'ancienne friche industrielle située à l'est de notre site est réaménagée en parc, nommé en l'honneur de Gédéon-de-Catalogne, un arpenteur, cartographe et ingénieur français ayant contribué à la première tentative de creusement du canal en 1689 avec François Dollier de Casson. Bref, ces nouveaux aménagements s'inscrivent dans une stratégie plus large de requalification du cadre bâti entourant les berges du canal, de manière à redonner vie à d'anciennes friches industrielles et mettre en valeur le berceau industriel du Canada. Situé à l'intersection de ces deux parcs, le 4700 détient une position avantageuse dans cette mouvance.

En somme, le site à l'étude aura vécu plusieurs itérations d'occupation industrielle remontant à 1879 et aura été un témoin du commerce du charbon, indispensable à la révolution industrielle canadienne. Depuis

les tous débuts, la principale activité du site aura été l'entreposage en tout genre. Les usages se diversifient quelque peu en 1966, avec des bureaux, puis avec des ateliers de peinture et un studio de photographie depuis 1987. Le site à l'étude est indiqué ci-dessous en rouge.



► **Fig. 40**  
État actuel du site du 4700 Saint-Ambroise | Google satellite, 2018.



▲ **Fig. 41**  
Sur la rive nord du canal, les installations de la Hodgson laissent maintenant place à des condos, la Marchand Manufacturing fut reconvertie en 1999 en lofts commerciaux, tandis que la piste cyclable attire un important achalandage de cyclistes et piétons. | Photo prise par Andy Curly, 27 juin 2015, <http://andycurlly.com/le-canal-de-lachine-a-velo/>, en ligne

# Personnages, entreprises et institutions associées au site

---

## *John Gregory*

Trafficant de fourrures et marchand, né vers 1751 en Angleterre. Il fut entre autres membre du Beaver Club, dont les membres devaient obligatoirement avoir hiverné en territoire indien. Dès 1780 il passe le plus clair de son temps à Montréal et vers 1790, il devient directeur au sein de la compagnie britannique de traite de fourrure de la North West Company. Gregory mourut à Woodland, âgé d'environ 66 ans, le 21 février 1817. Il avait été, selon le Montreal Herald, « l'un de nos plus respectables citoyens ».

---

Marjorie Wilkins-Campbell, « Gregory, John » dans le *Dictionnaire biographique du Canada* [En ligne] [http://www.biographi.ca/fr/bio/gregory\\_john\\_1817\\_5E.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/gregory_john_1817_5E.html)

## *Sulpiciens du Séminaire de Montréal*

Institution appartenant aux Sulpiciens de Montréal, les seigneurs de l'île de Montréal jusqu'à la conquête britannique en 1759-1760. Ils furent d'importants acteurs dans l'aménagement territorial et le développement de l'île, ouvrant notamment plusieurs routes pour que s'établissent les colons.

## John Young

Homme d'affaires, entrepreneur et homme politique, né le 11 mars 1811 à Ayr, en Écosse, et décédé à Montréal le 12 avril 1878. Il arrive en 1826 à Kingston en Haut-Canada et travaille pour un marchand local avant de déménager à Montréal en 1830 et de travailler pour des négociants en gros. Cette expérience lui permet d'étudier les méthodes canadiennes d'importation et d'exportation et se faire une idée de la façon dont on pouvait améliorer le commerce sur le Saint-Laurent. Il est impliqué dans les projets du port, de l'élargissement du canal et du chemin de fer Montreal & Atlantic. John Young fut l'un des hommes publics les plus connus à Montréal, dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

---

G. Tulchinsky et Brian J. Young, « Young, John » dans le *Dictionnaire biographique du Canada* [En ligne] [http://www.biographi.ca/fr/bio/young\\_john\\_1811\\_1878\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/young_john_1811_1878_10F.html)

## Ogdensburg Coal & Towing Co.

Entreprise localisée dans l'importante ville portuaire Ogdensburb dans l'état de New York, aux États-Unis. Il s'agit d'une compagnie de charbonnage et de transport, dont la matière première provient des mines de la Pennsylvanie.



## Elias Rogers Co. Ltd.

Entreprise fondée par Elias Rogers, surnommé «King Coal», un magnat du charbon au Canada. Elias est né le 23 juin 1856 sur une ferme de Newmarket, dans le comté de York, Ontario. À 16 ans, il quitte la ferme familiale et intègre l'industrie du bois, où il gravit rapidement les échelons. En 1876, il déménage à Toronto où il ouvre les bureaux d'une compagnie de grossiste de charbon en sautant sur l'opportunité d'un nouveau développement de chemin de fer qui donnait accès aux mines de charbon de la Pennsylvanie. La compagnie était reconnue pour fournir du charbon de première qualité au prix le plus bas. En plus de l'entrepôt principal situé sur les docks de Toronto, Elias Rogers Co. Ltd possédait plusieurs entrepôts satellites en Ontario et même au Québec.

Vers 1887, M. Rogers devint membre du conseil du Board of Trade, dont il fut ensuite président. Il s'implique également en politique, au niveau municipal et pose même sa candidature pour devenir maire de Toronto en 1888, mais perd les élections de peu. Elias meurt en 1920, quelques années après avoir légué la compagnie à son fils.

—  
Auteur inconnu, *Fame and Fortune Came to Canada's Biggest "King Coal" When He Fought American Trust*, paru dans le *Toronto Star Weekly* en septembre 1913

### ▲ Fig. 42

Le siège social d'Elias Rogers Co. Ltd, situé à Toronto | Gravure tiré du livre *History of Toronto and County of York, Ontario*, 1885, p. 444

## Simmons Ltd. Bedding

Autrefois appelée l'Alaska Bedding, cette compagnie est le produit d'une fusion avec une compagnie américaine. Suite à cette fusion de 1919, le nom pour devenir Simmons Ltd. L'entreprise occupe le site à l'ouest du site à l'étude (4710 Saint-Ambroise) depuis 1906. Elle s'y installe pour bénéficier du généreux bassin de main-d'oeuvre bon marché. La crise économique de 1929 ne semble pas affecter les activités de la compagnie qui, en 1930, construit un nouvel édifice de quatre étages pour la fabrication d'oreillers et de matelas. Il s'agit alors de la plus importante compagnie de matelas au Commonwealth. La demande ne cesse d'augmenter pour leurs produits dans les décennies suivantes, expliquant sans doute l'achat de notre lot pour y construire un entrepôt. Finalement, en 1978, Simmons Ltd vend sa filiale canadienne à une multinationale, puis l'usine de Saint-Henri est fermée le 27 février 1987.

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



▲ Fig. 43

Compagnie de matelas Simmons situé au 4710 Saint-Ambroise | 1963, AVM, VM94-C523-016

# État actuel du site et du bâtiment

---

## Usages et composantes architecturales

Le bâtiment actuellement au 4700 Saint-Ambroise est situé sur un site plat. Au sud se trouve le canal de Lachine, au nord la rue Saint-Ambroise, à l'est le Parc Gédéon-de-Catalogne et à l'ouest le Complexe du Canal de Lachine.

Ce bâtiment présente une volumétrie horizontale et il est de faible hauteur, environ deux étages [Figure 44]. Ainsi, lorsque l'on approche le site, des éléments paysagers, liés au passé industriel du secteur, apparaissent en arrière-scène, soit le château d'eau de l'ancienne usine de la Crane, certaines industries et les silos du Canada Malting [Figures 55, 56, 58]. Ces vues significatives sont présentées aux pages 58-59.

Depuis les débuts des activités sur ce site, la vocation est demeurée industrielle. Il faut attendre les années 1960 pour observer une transformation de l'usage, soit mixte regroupant bureaux et entrepôts. À cela s'ajoutent des ateliers et un studio au début des années 1990. Le bâtiment regroupant ces usages actuels s'articule en deux principaux volumes. Devant, le volume "d'accueil" est recouvert d'un matériau de finition texturé en béton, il présente notamment un jeu volumétrique propre à ce type de parement extérieur [Figure 50]. Ce rythme volumétrique du parement de béton est la seule ornementation du bâtiment. Cette section est constituée de deux étages. Au rez-de-chaussée, il y a des bureaux tandis que le deuxième est inoccupé



[Figures 45, 46]. À l'origine, le deuxième étage servait de salle de montre pour la compagnie Simmons Limited Bedding. Contenu de ces usages, le volume "d'accueil" présente une fenestration plus importante. Derrière le volume "d'accueil" se trouve le volume de "l'entrepôt et de l'atelier", le plus imposant de l'édifice. Il est complètement recouvert de tôle quelque peu en mauvais état [Figure 51]. Cette section abrite pour l'instant un entrepôt [Figure 47], un atelier de fabrication et de peinture de meubles [Figure 48] et un studio de photographie. Elle est d'une hauteur de deux étages, la même que le premier volume, mais elle est en fait formée d'un seul niveau. Les entrepôts et ateliers exploitent la pleine hauteur pour leurs activités. Les ouvertures de cette section

se résument à cinq portes de garage et quelques portes d'accès [Figure 52]. Il n'y a donc aucune fenêtre.

L'organisation de ces deux volumes occupe près des 2/3 du site, libérant l'espace résiduel pour du stationnement. La forme du site s'explique par une évolution des propriétaires et de leurs besoins, au droit de passage accordé pour le chemin de fer et par la fermeture d'un tronçon de la rue de Courcelle par un passage couvert.

▲ **Fig. 44**  
Le bâtiment s'élève sur une hauteur de deux étages et s'articule en deux volumes principaux



▲ Fig. 45  
Le rez-de-chaussée du volume d'accueil est aménagé en espace bureau



▲ Fig. 46  
Le deuxième étage du volume d'accueil est vacant



▲ Fig. 47  
Les portes de garage vues de l'intérieur de l'entrepôt. On remarque une structure d'acier, un recouvrement de tôle et une dalle de béton.



▲ **Fig. 48**  
 Vue à l'intérieur du volume entrepôt, devant les ateliers de peinture. Le grand volume permet aux locataires d'adapter l'espace à leurs besoins.

# Aménagement paysager

Du côté de l'aménagement paysager, il y a peu à dire. Le site est présentement complètement asphalté. Des blocs de béton sont positionnés pour marquer les limites du lot [Figure 53]. Du côté du Parc Gédéon-de-Catalogne, un talus végétalisé et accidenté joue le rôle de frontière [Figure 54]. Une bande de végétation non entretenue marque également la frontière au sud entre le site et le corridor du canal de Lachine.

# Principaux concepteurs

Selon les permis de construction disponibles aux bureaux de l'arrondissement du Sud-Ouest, aucun architecte n'a été engagé pour la conception des plans du bâtiment actuel. Seul le nom d'une firme d'ingénierie et de construction apparaît, la EG.M. Cape and Co. Cette firme a participé à la construction de plusieurs autres bâtiments à Montréal, dont le Pavillon Ross Memorial de l'hôpital Royal-Victoria en 1914-1916, l'Hôpital Notre-Dame en 1924 et le Marché Saint-Jacques en 1931.

► **Fig. 49**  
La section du corridor récréotouristique du canal de Lachine est actuellement en réaménagement, ce qui modifiera l'ambiance paysagère de ce côté.







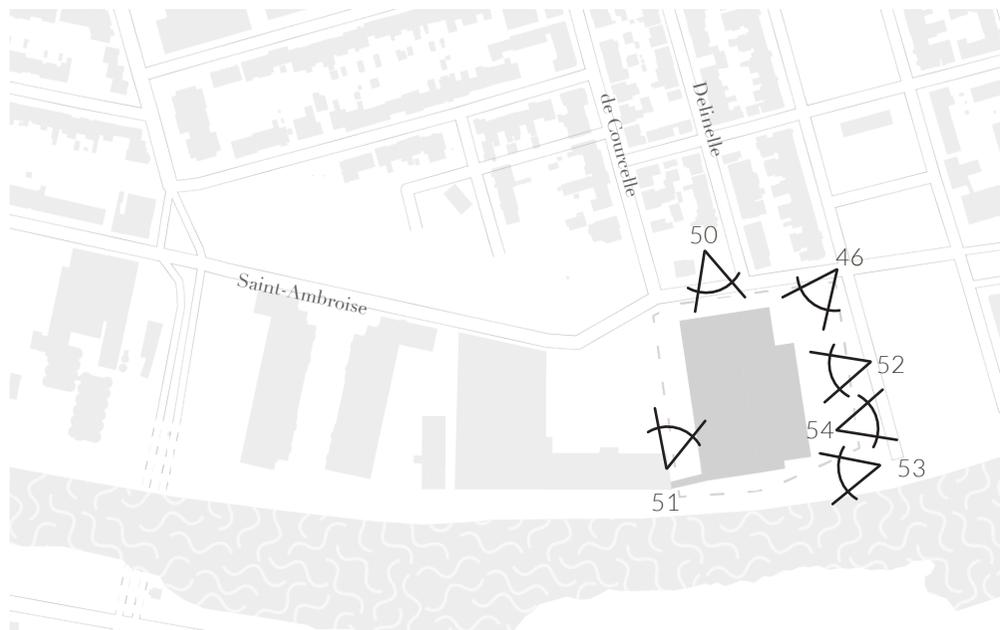
▲ Fig. 50  
Vue du coin de la Saint-Ambroise, démontrant une relation visuelle entre le site à l'étude et la tour de la Canada Malting Co, un repère notable.



▲ Fig. 51  
Vue vers le sud depuis la rue Delinelle, montrant la perspective créée par le cadre bâti de la rue résidentielle, site à l'étude et le château d'eau de la Crane Co.



▲ Fig. 52  
Vue du secteur sud du Parc Gédéon-de-Casgonae, montrant la relation physique et visuelle entre le site à l'étude et les infrastructures récréotouristiques montréalaises.



▲ Fig. 53  
Des travaux de réfection de la piste cyclable du canal avaient lieu lors de la prise de photos



▲ Fig. 54  
Vue vers le Parc Gédéon-de-Cascon qui illustre le talus végétalisé qui sépare le site de lieu public

## Vues significatives



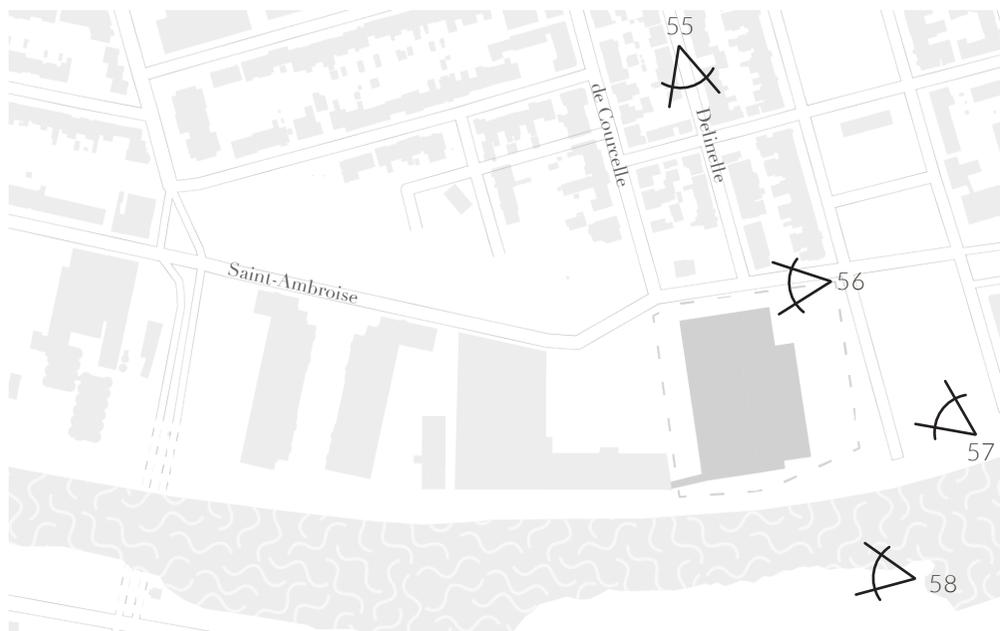
▲ Fig. 55  
Vue vers le sud depuis la rue Delinelle, montrant la perspective créée par le cadre bâti de la rue résidentielle, site à l'étude et le château d'eau de la Crane Co.



▲ Fig. 56  
Vue du coin de la Saint-Ambroise, démontrant une relation visuelle entre le site à l'étude et la tour de la Canada Malting Co, un repère notable.



▲ Fig. 57  
Vue du secteur sud du Parc Gédéon-de-Casgonae, montrant la relation physique et visuelle entre le site à l'étude et les infrastructures récréotouristiques montréalaises.



▲ **Fig. 58**

Vue depuis la rive sud du canal de Lachine, montrant la relation entre le site à l'étude et les volumes architecturaux entourant le canal. À l'extrême ouest l'on peut voir les silos de la Canada Malting Co et, plus près, les façades de briques de l'ancienne Simmons Ltd. Bedding.

# Évaluation de la valeur patrimoniale

---

## *Valeur sociale ou symbolique*

Depuis l'établissement du premier entrepôt à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le site devient un lieu quotidien pour des travailleurs, en comparaison aux usines voisines. Le site demeure tout de même un lieu de travail secondaire. Au-delà de l'importance de ce site comme un lieu de travail industriel, aucune pratique culturelle ou savoirs faire particuliers n'y sont associés. La valeur sociale ou symbolique du site est très faible, tandis que celle du bâtiment est nulle.

## *Valeur historique*

Le site à l'étude est le premier à occuper un lot industriel dans le secteur de Saint-Henri, entre la Côte Saint-Paul et le pont du chemin de fer du Grand Tronc. Jusqu'au 20<sup>e</sup> siècle, les personnages historiques et institutions associés à notre site, tels que John Gregory, les Sulpiciens ou John Young, n'ont porté aucune intervention notable ou documentée sur le terrain. Cependant, d'importantes compagnies de charbonnage vont ensuite s'y installer. La plus importante sera celle de Elias Rogers Ltd Co qui dominait le marché canadien de l'époque. Cette utilisation spécifique du site, soit un lieu d'entreposage de charbon, fait en sorte qu'il est un témoin de l'industrie du charbon, indispensable au développement du canal de Lachine, berceau de la révolution industrielle au Canada. L'absence de trace de cette époque résulte en une valeur historique faible sur le site.

Pour sa part, considérant sa récente construction, le bâtiment n'est associé à aucun personnage, institution ou événement marquant. Construit en 1966, il n'est pas inscrit dans la mémoire collective de la communauté de Saint-Henri et des quartiers aux alentours, il n'est pas un rappel particulier de l'histoire du secteur. Le bâtiment n'a donc qu'une très faible valeur historique.

## *Valeur architecturale*

Le bâtiment actuel présente une très faible qualité architecturale, notamment dû au manque d'entretien du parement de béton du bâtiment d'accueil, et par l'emploi d'un matériel bon marché qui vieillit mal dans le temps, c'est-à-dire la tôle. L'utilisation d'une structure d'acier apparente à l'intérieur de l'entrepôt démontre bien comment celle-ci contribue à une fonction industrielle : peu cher, facile à remplacer, facile à adapter, facile à démanteler. Les savoirs fiers employés dans la construction ne sont pas spécifiques à un lieu ou à une époque particulière.

En somme, la valeur architecturale associée au bâtiment actuel est nulle.

## Valeur contextuelle

Par son emplacement, le site a intégré la synergie productive qui entourait le canal de Lachine vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. En effet, le 4700 Saint-Ambroise était en relation directe avec le canal, le chemin de fer et les industries avoisinantes comme la Simmons Ltd Bedding. Outre le chemin de fer qui est aujourd'hui démantelé, le site possède un lien relativement faible avec les éléments encore existants. Bien qu'il ait une relation de proximité avec le canal, le lien fonctionnel d'autrefois n'existe plus. Pour ce qui est de la Simmons Ltd Bedding, aujourd'hui convertie en lofts commerciaux pour artistes, le lien physique créé par le passage couvert existe toujours, mais l'usage fonctionnel a disparu, probablement au moment de la vente du site l'étude à Sodican A.S. en 1987.

L'environnement dans lequel s'inscrit le site est d'une valeur exceptionnelle, grâce à la présence du canal de Lachine et de plusieurs industries du début du 20<sup>e</sup> siècle encore debout. Certaines vues sont significatives à partir du site, notamment vers le château d'eau de l'ancienne usine Crane situé au sud du canal et vers les silos du Canada Malting, situé à l'ouest. Néanmoins, le bâtiment en soi ne constitue pas un repère dans ce paysage industriel, il en permet plutôt l'accès visuel à ce paysage marqué par la présence d'artefacts industriels.

Bien que l'usage d'origine n'est plus en activité sur le site, l'usage actuel mixte (bureau, atelier de peinture et entrepôt) contribue, bien que faiblement, au contexte

urbain en s'inscrivant dans une continuité d'un lieu d'emploi. Malgré les nombreuses itérations d'occupation, le site aura toujours été un lieu d'emploi lié aux activités industrielles du canal grâce à la diversification de ses usages. Il suivra la logique post-industrielle qui va s'établir suivant la perte de l'utilisation de la voie d'eau vers le milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Les propriétaires de sites industriels le long du canal commencent alors à diviser leurs espaces afin de répondre à différents besoins, liés au domaine industriel, commercial et créatif.

Le site présente donc une valeur contextuelle forte, tandis que le bâtiment présente une valeur très faible.

## Conclusion

L'analyse patrimoniale démontre que le site possède une valeur historique faible et une valeur contextuelle forte, puisqu'ils'agit d'un témoin, parmi d'autres, du développement industriel, mais s'inscrivant dans un contexte d'importance à l'échelle du quartier Saint-Henri, de Montréal et même du Canada. Quant à lui, le bâtiment actuel ne revêt aucune valeur architecturale marquée. Néanmoins, plusieurs itérations d'occupation se sont suivies au 4700 Saint-Ambroise. Celles-ci démontrent que l'usage du site a évolué en fonction des besoins industriels et commerciaux du canal de Lachine, en premier lieu, et des transformations plus globales liés au contexte post-industriel en deuxième lieu. Considérant les besoins actuels, il semble compréhensible que l'occupation continue d'évoluer tout en demeurant en relation avec ses bâtiments voisins, le quartier environnant ainsi que le canal de Lachine.

# Bibliographie

---

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

CARON, Denise. *La falaise Saint-Jacques, survol historique*, Rapport présenté au Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise de la Ville de Montréal. Mai 2008.

Commission des lieux et monuments historiques du Canada, *Énoncé d'intégrité commémorative, Canal-de-Lachine*. 1999.

DESJARDINS, Pauline. *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au 19<sup>e</sup> siècle*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae (Ph.D.) en Anthropologie, 1999.

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

TULCHINSKY, G. et Brian J. YOUNG « Young, John » dans le *Dictionnaire biographique du Canada* [En ligne] [http://www.biographi.ca/fr/bio/young\\_john\\_1811\\_1878\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/young_john_1811_1878_10F.html), consulté le 20 avril 2018.

GELLY, Alains et Yvon DESLOGES. *Le canal Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*. Les éditions du Septentrion, Montréal. 2002

L'Enclume, Atelier de développement territorial. *Analyse documentaire, Analyse typomorphologique et visuelle, Évaluation patrimoniale. 2155-2175 rue Saint-Patrick*, Études réalisées pour Habitat l'Atelier inc. 2016.

LAUZON, Gilles. *1875, Saint-Henri*. Société historique de Saint-Henri, Montréal. 1985.

Wilkins-Campbell, Marjorie. « Gregory, John » dans le *Dictionnaire biographique du Canada* [En ligne] [http://www.biographi.ca/fr/bio/gregory\\_john\\_1817\\_5E.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/gregory_john_1817_5E.html), consulté le 20 avril 2018.