

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

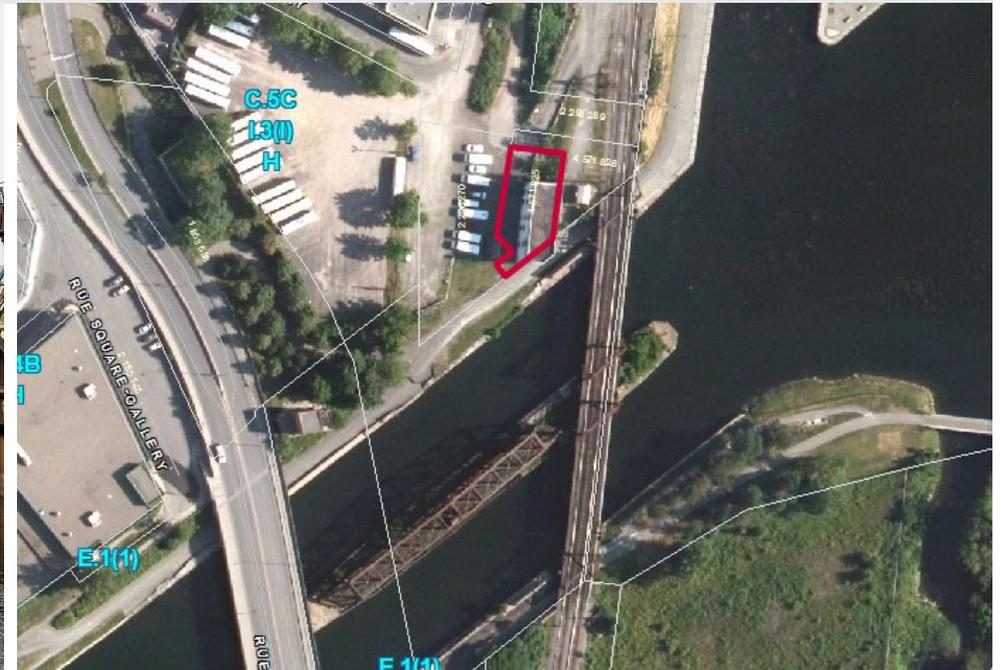
Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

DÉSIGNATIONS PATRIMONIALES

Plan d'urbanisme :	Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle et site archéologique recensé intègre
Loi sur le patrimoine culturel :	Aucune
Statut fédéral :	Partie du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. Ressource de niveau 2.



Tour d'aiguillage Wellington (Source : Ville de Montréal, 2012)



Lot occupé par la tour (Source : Ville de Montréal, MapInfo, 2011)

SYNTHÈSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

L'intérêt patrimonial de la tour d'aiguillage Wellington repose d'abord sur l'association de ses valeurs historiques et technologiques. Il s'agit d'un bâtiment hautement spécialisé construit pour répondre à des standards élevés d'efficacité, de sécurité et d'intégration des systèmes de transports et ce, dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale. La tour Wellington est remarquable en sa qualité de centre névralgique du vaste et complexe réseau de transport du Canadien National (CN), hérité de plusieurs compagnies ferroviaires, liant le port de Montréal, le canal de Lachine et le continent. Le contexte de la Seconde Guerre influence certainement le choix d'innover et d'opter pour la fine pointe de la technologie de l'époque afin de coordonner un nombre record de manœuvres d'aiguillage dans un territoire restreint en milieu urbain.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

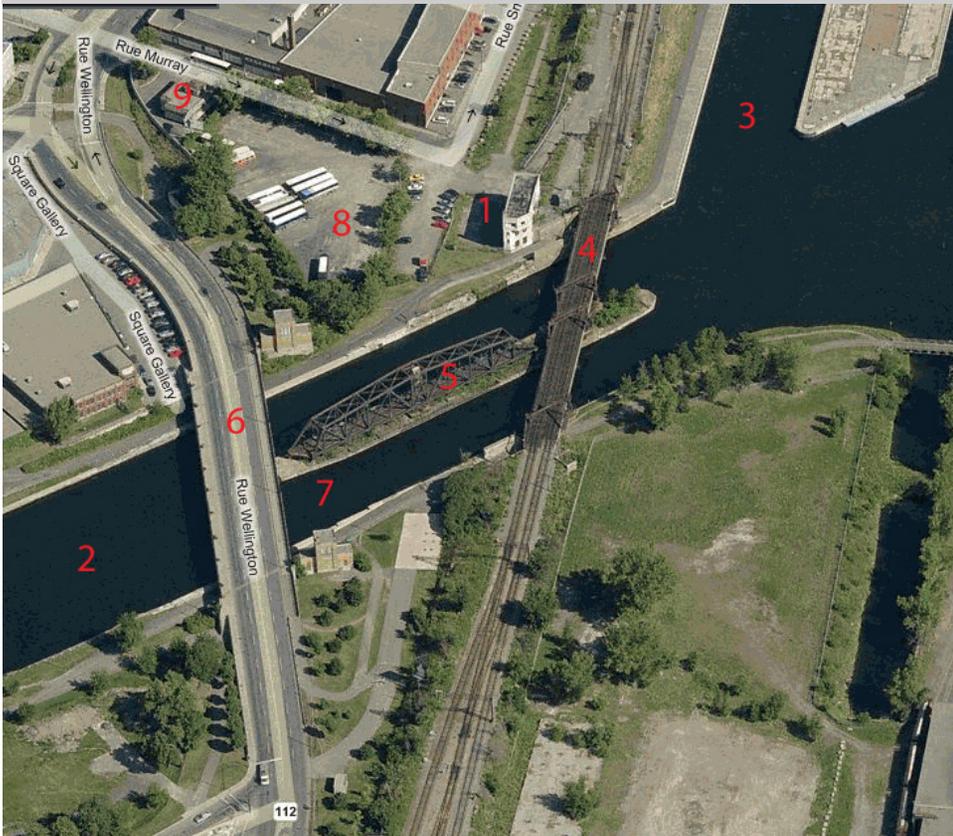
Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

SYNTHÈSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL (suite)

La tour Wellington est aussi porteuse de valeurs historiques et urbaines en sa qualité de poste de commandement de multiples mouvements qui ont participé à la définition d'un paysage urbain pendant plus de cinquante ans. Aujourd'hui, la présence à proximité d'infrastructures ferroviaire intimement liées à son histoire (viaduc, ponts), les perspectives sur le bâtiment et les dégagements tout autour renforcent sa valeur et contribuent à la définition du caractère industriel du paysage du canal de Lachine.

L'intérêt patrimonial de la tour d'aiguillage Wellington repose aussi sur ses valeurs architecturales. Parmi les tours d'aiguillage recensées en Amérique du Nord, cette tour se démarque par son expression minimaliste puisant dans les principes du modernisme et le choix du béton comme matériau. Sa double fonction de contrôle des aiguillages et du pont ferroviaire à l'origine de sa forme unique ainsi que la relative rareté de cette typologie architecturale dans le paysage des villes nord-américaines rendent ce bâtiment exceptionnel.

C'est dans la combinaison de ses valeurs patrimoniales multiples que la tour Wellington devient un bâtiment unique à l'échelle canadienne et ce, même si elle n'est plus en activité.



- 1 : Tour Wellington (désaffectée)
- 2 : Canal de Lachine
- 3 : Bassins Peel
- 4 : Pont CN-Wellington (ancien pont ferroviaire levant Wellington)
- 5 : Pont CN-Du port (ancien pont ferroviaire pivotant du Port)
- 6 : Pont routier Wellington
- 7 : Tunnel Wellington (désaffecté)
- 8 : Partie de l'ancien square Gallery
- 9 : Pavillon du Square Gallery (désaffecté)

Source : Microsoft Corporation, Pictometric Bird's Eye, 2012, annoté

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

CHRONOLOGIE

XVIII^e siècle : Le chemin du Bas-Lachine (Lower Lachine) est la route qui permet d'accéder à Lachine et au Haut-Canada depuis Ville-Marie. Le site se trouve le long de ce chemin, sur le territoire de la ferme Saint-Gabriel.

1820-1825 : Creusement du canal de Lachine. Un pont routier enjambant le canal permet la continuité du chemin Lower Lachine.

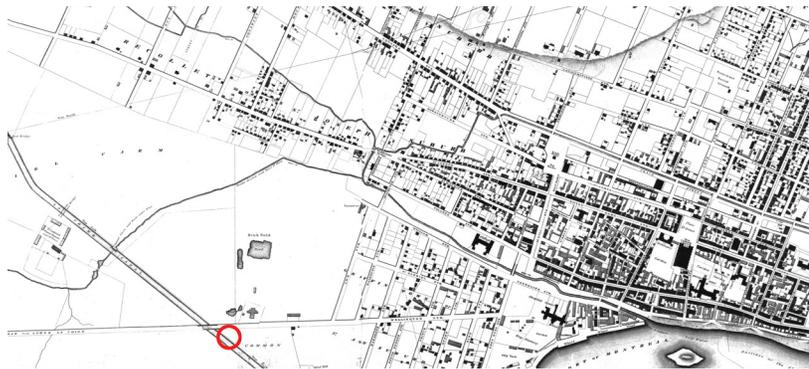
1843-1848 : Élargissement du canal de Lachine et début de l'industrialisation de ses abords. Le pont routier est refait à peu près au même emplacement (aujourd'hui disparu).

1853-1965 : La compagnie de chemin de fer du Grand Tronc construit les ateliers de Pointe-Saint-Charles et le pont Victoria, assurant une liaison entre le port, les industries de Montréal et le continent. Un pont ferroviaire et routier (aujourd'hui disparu), construit par le Grand Tronc, enjambe le canal pour relier le port au pont Victoria.

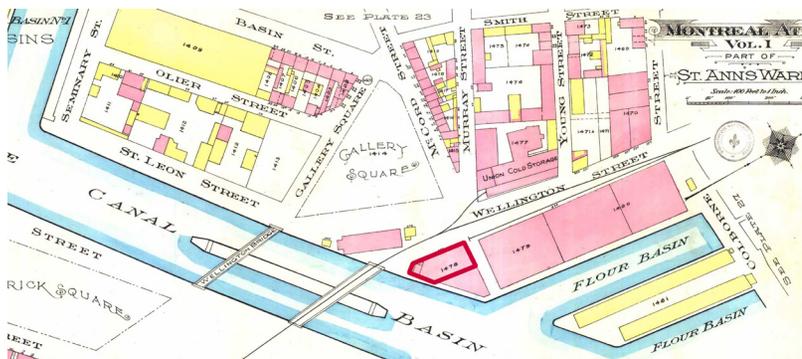
1912 : La compagnie de chemin de fer du Grand Tronc fait construire le pont ferroviaire pivotant du Port par la compagnie Dominion Bridge pour traverser le canal (actuel pont CN-Du port immobilisé au centre du canal). Cette carte montre le canal élargi en 1877 et le pont pivotant du Port. À côté, le pont routier Wellington (aujourd'hui disparu).

1912-1916 : La compagnie de chemin de fer du Canadien Nord entreprend la construction d'un tunnel sous le mont Royal pour accéder au centre-ville par le nord.

1919-1923 : Nationalisation du Canadien Nord et du Grand Tronc sous l'égide du Canadien National (CN).



Emplacement au croisement du chemin et du canal en 1825 (Source : John Adams, *Map of the City and Suburbs of Montreal*, Université McGill, Montréal, extrait annoté).



Pont pivotant du port et entrepôt occupant l'emplacement de la future tour Wellington en 1912 (Source : Goad Chas. E. *Insurance Plan of City of Montreal*, BANQ, extrait annoté).

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)



Tour Wellington, viaduc ferroviaire et pont levant en 1949 (Source : Plan d'utilisation du sol, Ville de Montréal, extrait annoté)

CHRONOLOGIE

1930-1943 : Construction par le CN de la gare Centrale et du viaduc ferroviaire pour relier les parties du réseau discontinu dont elle a hérité. Le quartier Griffintown est désormais coupé en deux.

1939-1945 : Seconde Guerre mondiale

1940-1943 : Construction par le Canadien national du pont ferroviaire levant Wellington (CN-Wellington) et de la tour d'aiguillage Wellington

1941 Déplacement du pont pivotant du Port pour permettre sa rotation complète en présence du nouveau pont levant à proximité.

1959 : Abandon des activités maritimes du canal.

1966 : Démantèlement des tours de guidage du pont ferroviaire levant Wellington et de la machinerie du pont pivotant du Port.

1997-2002 : Aménagement des abords du canal pour en faire un corridor récréotouristique, amenant le positionnement permanent du pont pivotant du Port sur l'îlot central.

2000 : Fin des activités de la tour d'aiguillage et déménagement subséquent de l'équipement à Exporail pour sa mise en valeur.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

LES VALEURS

VALEUR HISTORIQUE

La valeur historique de la tour d'aiguillage Wellington repose sur :

- Sa localisation le long du canal de Lachine, au point de convergence des réseaux maritime, ferroviaire et terrestre de Montréal. En participant à l'intégration de ses réseaux de transports, elle positionne favorablement Montréal, métropole du Canada, dans un vaste système continental qui contribue déjà à son développement depuis le milieu du XIX^e siècle.
- Sa construction dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale, pendant laquelle on assiste à une intensification des transports (due à l'accroissement spectaculaire de la production industrielle), jumelée avec d'importantes préoccupations de sécurité et d'efficacité.
- Sa capacité d'illustrer l'ampleur du défi que constitue la prise en charge centralisée et coordonnée d'équipements et infrastructures ferroviaires héritées de compagnies différentes et réunies sous l'égide du Canadien National (CN) en 1919-1923.



Les ponts levant et pivotant, ainsi que la tour se profilant derrière, 1943 (Source : Archives nationales du Canada, PA202868)

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

Éléments portant la valeur HISTORIQUE

- Sa localisation au carrefour de plusieurs réseaux ferroviaires, à proximité du centre-ville et du port, le long du canal de Lachine et plus particulièrement à proximité du pont qu'elle contrôle.
- Son implantation au sol parallèle à la voie ferrée dont l'axe à cet endroit est héritée de l'ancien Lower Lachine Road, un chemin fondateur tracé dès le XVII^e siècle et qui traverse le canal à partir de 1825.
- Son architecture singulière évoquant la forme d'un bunker et le choix du béton comme matériau.
- Son environnement ferroviaire toujours en activité.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

LES VALEURS

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

VALEUR TECHNOLOGIQUE



La console de manoeuvres et le tableau des aiguillages, s.d. (Source : Musée canadien des sciences et technologies)

La valeur technologique de la tour d'aiguillage Wellington repose sur :

- Le caractère innovateur de sa conception par les ingénieurs du CN et de la Union Switch & Signal, largement couverte par les revues spécialisées de l'époque. Le système de commande centralisée du trafic (CTC) de la tour Wellington est en quelque sorte l'expression la plus achevée des progrès technologiques de l'époque, notamment en ce qui concerne les relais électromagnétiques (sans enclenchements mécaniques), la console de manoeuvre et le tableau des aiguillages.
- Son importance à l'échelle canadienne considérant le niveau de complexité des besoins auquel elle répond : 1) un contrôle intégré des équipements de différentes compagnies ferroviaires, avec leurs contraintes respectives, 2) une solution adaptée au contexte urbain qui implique des contraintes spatiales 3) l'intensité du trafic dans un véritable goulot d'étranglement aux portes de la ville, ce qui amène un nombre élevé de manoeuvres.
- La fiabilité de son fonctionnement qui a permis son utilisation pendant plus de 50 ans (jusqu'en 2000).
- Son association avec des métiers hautement spécialisés et des savoir-faire disparus (désignés à l'époque *switchman*, *signalman*, *leverman*, *movement director*, *bridgeman*).

Éléments portant la valeur TECHNOLOGIQUE

- Les équipements mis en valeur au musée ferroviaire canadien.
- Les systèmes de relais électriques qui subsistent sur place.
- Son organisation interne témoignant de son ancienne fonction.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

LES VALEURS

VALEUR ARCHITECTURALE

La valeur architecturale de la tour d'aiguillage Wellington repose sur :

- La rareté de cette typologie fonctionnelle, il existe seulement quelques centaines de tours d'aiguillage en Amérique du Nord.
- Sa singularité dans le corpus des tours d'aiguillages en Amérique du Nord :
 - la vaste majorité adoptent une forme traditionnelle, elles sont construites en bois et sont recouvertes d'une toiture à croupes, alors que la tour Wellington reprend certains principes modernistes ;
 - peu d'entre elles ont une double fonction, la seule autre tour avec une double fonction de contrôle d'un pont et de voies ferrées sera démolie en 2013 (Drawbridge, Michigan City, ÉU) ;
- Son implantation et sa forme, toutes deux issues de considérations essentiellement fonctionnelles.



Tour Wellington, 1978 (Source : Archives de l'ACHF, fonds CN)

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

Éléments portant la valeur ARCHITECTURALE

- Le nombre d'étages (2 étages du côté de la voie et 3 de l'autre côté).
- Son organisation interne : 2^e étage, dans la vigie en saillie : ancien poste de contrôle du pont levant, juste à côté : ancienne console de manœuvre et tableau des aiguillages ; 1^e étage : ancien emplacement des relais électriques et entrée ; rez-de-chaussée : chauffage, services etc.
- L'utilisation d'une forme architecturale qui exprime clairement les fonctions, sans artifices.
- Sa volumétrie rectangulaire tronquée formée d'un emboîtement de volumes simples, à toit plat.
- L'organisation, la forme et les dimensions des ouvertures, particulièrement celles de grandes dimensions de la vigie en saillie.
- Le béton, un matériau abondamment utilisé dans les ouvrages d'ingénieurs.
- Ses façades lisses, de couleur blanche, sans autre ornementation qu'une petite corniche au sommet.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

LES VALEURS

VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE

La valeur paysagère urbaine de la tour d'aiguillage Wellington repose sur :



Vue depuis la piste cyclable en 2012 (Source : Ville de Montréal)

- La singularité de sa forme tronquée qui intrigue, questionne et touche l'imaginaire.
- Sa qualité de point de repère au bout de la promenade Smith, en voie de réaménagement, et le long de la piste cyclable longeant le canal.
- Sa participation à un ensemble cohérent formé des deux ponts ferroviaires, du canal et du viaduc ferroviaire, qui marque le paysage, particulièrement depuis l'autoroute Bonaventure, les bassins Peel, la rue de la Commune et le pont Wellington.
- Les dégagements qui l'entourent et qui facilitent son éventuelle mise en valeur, en lien avec les autres éléments de l'ensemble.
- La proximité du pont ferroviaire levant Wellington comme facteur de localisation étant donné que son contrôle nécessitait un lien visuel.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

Éléments portant la valeur PAYSAGÈRE URBAINE

- Les vues depuis la piste cyclable.
- La perspective depuis la promenade Smith.
- Le lien visuel avec le viaduc ferroviaire et les deux ponts ferroviaires.
- L'espace dégagé tout autour du bâtiment.
- Sa volumétrie rectangulaire tronquée formée d'un emboîtement de volumes simples, à toit plat.
- Les grandes baies vitrées de la vigie qui assurent le lien visuel avec le pont levant.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

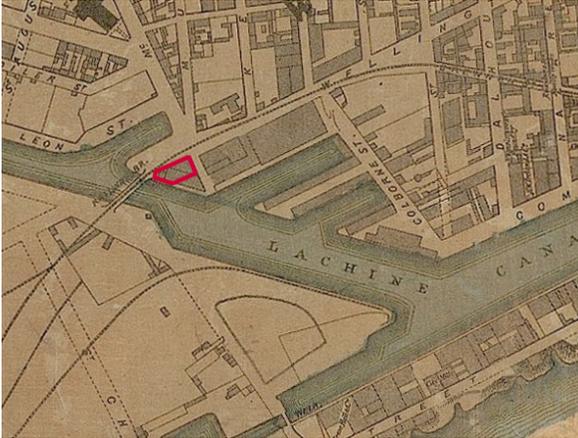
Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

LES VALEURS

VALEUR ARCHÉOLOGIQUE

La valeur archéologique du site de la tour d'aiguillage Wellington repose sur :

- La capacité du site de témoigner des occupations et aménagements qui ont précédé la construction de la tour.
- La possibilité de documenter des méthodes de construction particulières pour les fondations de l'ancien entrepôt à farine et de la tour d'aiguillage en lien avec l'élargissement du canal.



Emplacement de la tour occupé par un entrepôt en 1872 (Source : Plunkett & Brady, *Plan of the City of Montreal*, extrait annoté)

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

Éléments portant la valeur ARCHÉOLOGIQUE

- Des vestiges possibles de la portion la plus ancienne d'un entrepôt à farine dont une partie est exposée à proximité.
- Des vestiges possibles d'un élargissement du canal.
- Les fondations du bâtiment

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

BIBLIOGRAPHIE

Monographies et articles

ARCHEMI. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles*. Canal de Lachine. Parcs Canada, Montréal 1995. Fiche 50C09C.

CADORETTE, Paul-Émile, Yvon Desloges et Gisèle Piédalue. *Lieu historique national du canal de Lachine, énoncé de valeur patrimoniale, tour d'aiguillage du pont CN-Wellington*. Parcs Canada, janvier 2006.

DOYON, Frederique. "Macadam. Le péril de l'oubli", dans *Le Devoir*, 18 août 2007.

HANNA, David. « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal » dans *Montréal portuaire et ferroviaire*. Actes du 5e congrès de l'AQPI. AQPI, Montréal, novembre 1993. pp. 34 -60.

GOURNAY, Isabelle et France Van Laethem (dir.). *Montréal Métropole : 1880-1930*. CCA, Boréal, Montréal 1998. PP. 49-57.

GROUPE DE RECHERCHE EN HISTOIRE DU QUÉBEC. *Interventions archéologiques dans le cadre des travaux de construction du pont Wellington au canal de Lachine, site 107-G, 1995*. Construction DJL inc, Montréal, 1995, 73 pages.

LEDUC, Michael. *Montreal Island Railway Stations. CN & Constituent Companies*. Michael D. Leduc, Dorion 1994. 98 pages.

PATRI-ARCH. *Planification détaillée du secteur Griffintown : Analyse du cadre bâti*. Fiche 30. Ville de Montréal, Montréal, 2007.

"C.N. Montreal Terminal Has New Type of Interlocking", dans *Railway Age*. Simmons-Boardman Publishing Corporation, Volume 116, 22 janvier 1944. p.237.

Autres sources

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS MONTREAL. *Lachine Canal Lift Bridge, Bridge Operator & Interlocking Tower*. Plans d'architecture. Montréal, 1940.

Cartes et plans, Bibliothèque et archives nationales du Québec.

Dossier de recherche, Exporail.

Témoignages filmés de Doris Laberge, opératrice de la tour Wellington et Jacques Marchand, directeur des mouvements de la tour Wellington. Exporail.

ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Tour d'aiguillage Wellington, 1230, rue Smith (Arrondissement Le Sud-Ouest)

GROUPE DE TRAVAIL¹

Julie Boivin, architecte, Division du patrimoine, Direction de la culture et du patrimoine, Ville de Montréal

Patrick Bouffard, conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises, Arrondissement Le Sud-Ouest

Gisèle Bourdages, chargée de projet, Division de l'aménagement urbain, Direction de l'urbanisme et du développement économique, Ville de Montréal

Sophie Charlebois, architecte, Division des quartiers culturels, Direction de la culture et du patrimoine, Ville de Montréal

Isabelle Croteau, planificatrice, Unité des Voies Navigables au Québec, Parcs Canada

Anne-Marie Dufour, architecte, Division du patrimoine, Direction de la culture et du patrimoine, Ville de Montréal

Jean-Paul Viaud, conservateur, Exporail, Musée ferroviaire canadien

RÉDACTRICE

Anne-Marie Dufour, architecte, Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine, Division du patrimoine

DÉMARCHE

Cet énoncé répond à une demande faite par Division des quartiers culturels de la Direction de la culture et du patrimoine, pour l'évaluation de l'intérêt patrimonial de ce site.

Il se base sur la consultation d'une documentation préalable, sur les expertises et expériences des participants au groupe de travail et sur une série d'observations et de constats découlant de la visite des lieux effectuée le 8 février 2013.

¹ Avec la collaboration de Marie-Claude Morin, archéologue, Division du patrimoine, Direction de la culture et du patrimoine, Ville de Montréal