

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

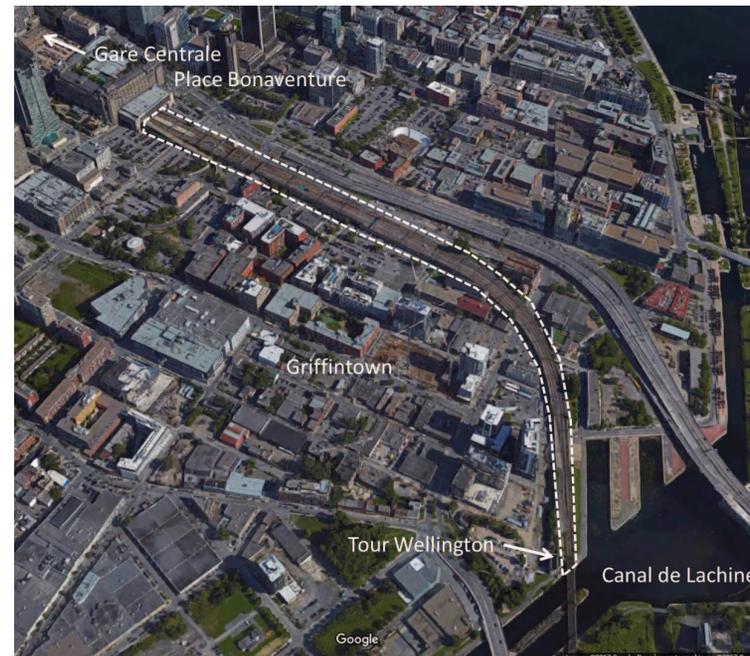
La valeur patrimoniale du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale de Montréal repose sur la combinaison de ses valeurs historique, urbaine et architecturale.

Sa présence imposante dans un quartier ancien dans lequel, tel un tentacule, il s'étire sur plus d'un kilomètre, marque les esprits. Cette mégastructure construite par la compagnie de chemin de fer Canadien National en deux phases entre 1931 et 1943 témoigne du rôle fondamental des compagnies ferroviaires dans le développement de Montréal. Comme le Canadien Nord qui l'a précédé, le Canadien National, par de vastes opérations immobilières, a favorisé l'émergence du centre-ville moderne de Montréal. Il y est parvenu en reliant sa nouvelle gare Centrale et le pont Victoria et en faisant de cette gare un levier pour un développement immobilier qui placera Montréal au rang des métropoles nord-américaines.

Les contraintes imposées par le réseau ferroviaire pré-existant, le contexte urbain faubourien et le site ont façonné un projet unique. Le bâtiment-pont est la plus éloquente illustration du choix stratégique du Canadien National de relier le réseau qu'il a hérité du Canadien Nord (sa gare et le tunnel sous le mont-Royal) avec celui du Grand Tronc (le pont Victoria et les ateliers de la compagnie). Il est réalisé sous l'impulsion de personnages visionnaires qui s'inspirent de grands projets à New York et Chicago. C'est ainsi que le président de la compagnie Henry Thornton, son gestionnaire immobilier Thomas Darling, ainsi que les architectes Hugh G. Jones et John Schofield, ont imaginé un projet ferroviaire avec une dimension immobilière. Le dénivelé du terrain du CN offre en outre une opportunité de tirer profit d'espaces souterrains pour organiser les circulations de manière fonctionnelle autour de la nouvelle gare Centrale, ce qui donnera naissance au Montréal souterrain. Ce dénivelé impose aussi une surélévation des voies ferrées qui libère les circulations locales et permet la construction de six bâtiments.

Le bâtiment-pont se démarque par sa robustesse, son gigantisme et la flexibilité de ses espaces intérieurs. Mégastructure qui a peu de comparables en Amérique du nord, le bâtiment-pont impose à son approche et dans les passages sous viaducs une ambiance singulière et un caractère qui s'accorde avec l'histoire industrielle exceptionnelle du quartier.

Particulièrement visible depuis les nouveaux aménagements de l'entrée de ville du boulevard Robert-Bourassa, le bâtiment-pont qui dirige le regard vers le massif bâti du centre-ville rappelle la naissance d'une métropole continentale.



Localisation du bâtiment-pont. Source : Ville de Montréal, d'après Google Maps



Une partie du bâtiment-pont montrant un volume de deux étages et un viaduc. Photo : Ville de Montréal, 2017.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

TERRITOIRE À L'ÉTUDE

L'infrastructure à l'étude est la propriété de CDPQ infra. Désignée comme bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale (parfois appelé viaduc ferroviaire du CN), elle permet aux trains d'accéder à la gare Centrale de Montréal. Pour les fins de ce travail, le site étudié est limité par le canal de Lachine d'une part et la place Bonaventure d'autre part. Il comprend six édifices de deux étages, plusieurs remblais, onze ponts en acier et des colonnades en béton.



Le bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale, ses 6 bâtiments et ses 11 viaducs. Ville de Montréal, 2017.

DÉSIGNATIONS PATRIMONIALES ET AUTRES DÉSIGNATIONS

- La partie de la structure située entre la rue Bridge et la rue Wellington fait partie du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine constitué en vertu de la **Loi canadienne sur les lieux et monuments historiques**
- La partie de la structure située entre la rue Bridge et la rue Wellington fait aussi partie d'un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle en vertu du **Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal**, la structure traverse également plusieurs secteurs d'intérêt archéologique identifiés au même document.
- Le **Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal** reconduit les désignations du Schéma. Le Règlement sur les PIIA de l'arrondissement Le Sud-Ouest qui en découle reconnaît l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont et exige la production d'un énoncé de l'intérêt patrimonial avant toute transformation. En outre, comme il est désigné comme IIP (immeuble d'intérêt patrimonial), toute transformation doit être soumise au comité consultatif d'urbanisme (CCU). Pour la portion Ville-Marie, le Règlement d'urbanisme (01-282) indique que le bâtiment-pont est situé dans l'unité de paysage Centre-ville (CV), par conséquent, toute transformation du bâtiment doit être soumise au comité consultatif d'urbanisme (CCU).

SITES ARCHÉOLOGIQUES À PROXIMITÉ INSCRITS À L'INVENTAIRE DES SITES ARCHÉOLOGIQUES DU QUÉBEC

- Rue Wellington : BiFj-046, BiFj-047, BiFj-048
- Rue Brennan : BiFj-060
- Boulevard Robert-Bourassa : BiFj-057

* D'autres sites en cours de fouilles à proximité du bâtiment-pont pourraient être inscrits à l'inventaire des sites archéologiques du Québec sous peu.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

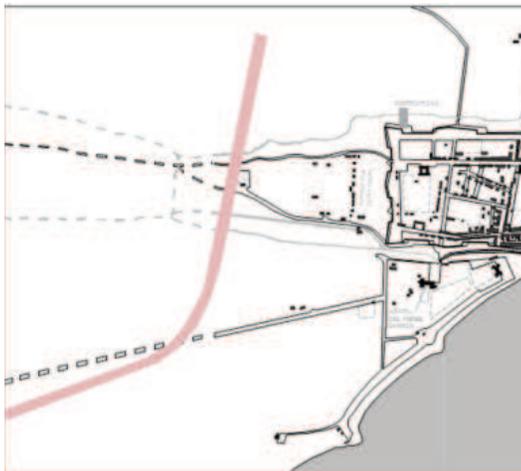
Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

SYNTHÈSE HISTORIQUE

Expansion urbaine et développement industriel

Le site occupé par le bâtiment-pont est situé à l'ouest de la ville fortifiée et fait partie du territoire offert en 1654 à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal. À cette époque, les terres cultivées sont traversées par le chemin de Lachine et la rivière Saint-Pierre. Au nord de cette dernière, au 18^e siècle, les rues Saint-Joseph, Saint Paul et du Canal prolongent les axes de la ville et forment le faubourg des Récollets. La démolition des fortifications en 1801-1817 amène l'arpenteur-architecte Louis Charland à proposer un réseau de places et de grandes voies dans son Plan des Commissaires. En 1806, il lotit le fief Nazareth selon une trame nord-sud qui diffère de la trame du faubourg des Récollets (est-ouest). Jacques Viger, premier maire de Montréal délimite un ensemble de voies publiques, dont le square Chaboillez au confluent de la rivière Saint-Pierre et des ruisseaux Saint-Martin et Prud'homme.

La construction du canal de Lachine en 1821-1825 est suivie de son élargissement en 1843-1850 et d'un développement industriel rapide qui s'appuie sur l'utilisation de l'énergie hydraulique pour la mécanisation des procédés de fabrication. Plusieurs usines sont construites aux abords du canal. C'est dans ce contexte d'intense développement industriel qu'apparaît notamment la New City Gas qui alimente en gas de houille les industries du secteur pour permettre l'éclairage des installations qui accroît leur productivité. Les ouvriers des usines habitent de petites maisons dans le faubourg des Récollets et Griffintown.



Empreinte du futur bâtiment-pont sur des plans représentant Montréal en 1731, 1815 et 1846, Ville de Montréal 2017 sur fonds de carte par Atelier CT, 2008.

Déploiement du chemin de fer

En 1847, la première liaison ferroviaire sur l'île de Montréal est établie par Montreal & Lachine Railway entre le square Chaboillez et Lachine. En 1864, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc fondée en 1852 pour relier Montréal et Toronto acquiert la gare Bonaventure du square Chaboillez. L'entreprise bâtit ses ateliers à Pointe-Saint-Charles ainsi que le pont Victoria, premier lien vers le continent.

La compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique, constituée en 1881 vise à établir le premier chemin de fer transcontinental au Canada. À Montréal, elle bâtit la gare Windsor près du Square Dominion, au haut du coteau. Son réseau vient complètement ceinturer la ville pour ensuite quitter l'île à Sainte-Anne-de-Bellevue, LaSalle et Bordeaux.

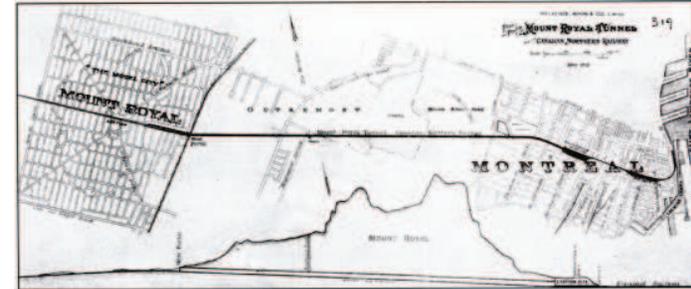
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

SYNTHÈSE HISTORIQUE (SUITE)

Face aux entraves de ses concurrentes, la compagnie Canadien Nord fondée en 1899 n'a d'autre choix que d'imaginer un projet différent et innovateur pour accéder au centre-ville de Montréal. Thomas Darling, responsable des propriétés de la compagnie, propose une ligne ferroviaire continentale reliée au centre-ville d'affaire par un tunnel sous le Mont-Royal, puis au port grâce à un viaduc ferroviaire. C'est dans ce contexte que le Canadien Nord acquiert en 1911 quatorze acres de terrains au centre-ville et 4800 acres de terrain à la côte de Liesse, la future ville modèle de Mont-Royal. Ce développement immobilier sert à financer la construction d'un tunnel, mis en service en 1918, et de la gare Tunnel Terminal, inaugurée en 1917. La compagnie déclare faillite la même année.

En 1919, la compagnie de chemin de fer du Canadien National (CN) est créée à partir du regroupement de plusieurs compagnies ferroviaires. Elle hérite des infrastructures de chacune et veille à les intégrer pour former un réseau cohérent. En 1923, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc nationalisée à la suite de sa faillite est intégrée au CN. En 1927, le président du CN, Henry Thornton, annonce un projet autour du site du Tunnel Terminal comprenant plusieurs bâtiments, une nouvelle gare Centrale, des édifices à bureaux, un hôtel, puis un grand viaduc pour relier les réseaux du Canadien Nord à l'ancienne cour de triage du Grand Tronc et le pont Victoria.



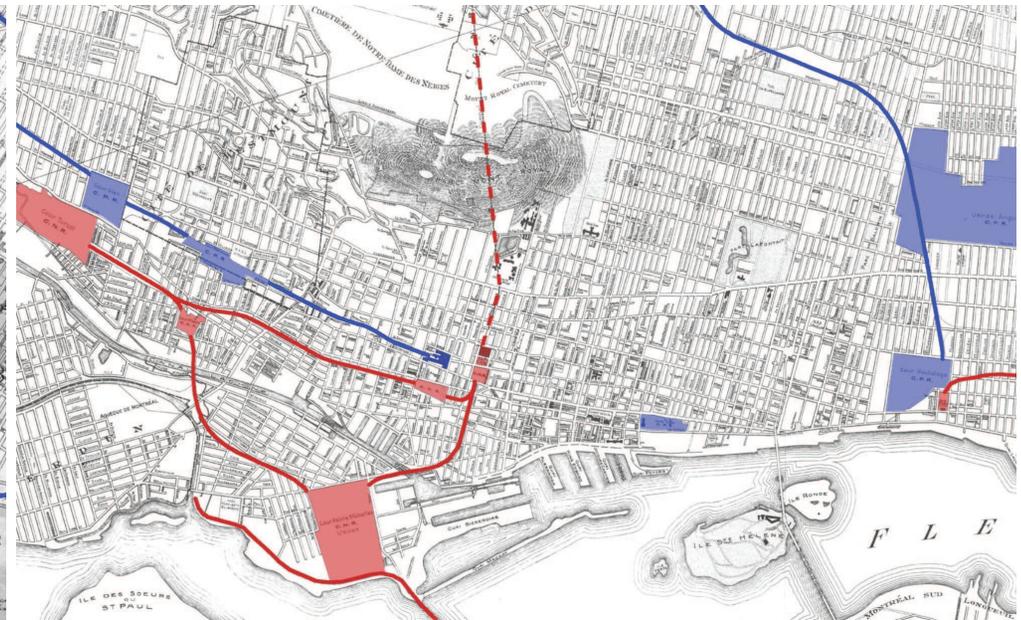
La proposition du Canadien Nord d'accéder au centre-ville par le nord par un tunnel sous le mont Royal. Source : Canadian Railway, 1913, dans Ville de Montréal, 2013.



Thomas Darling
(Détréit 1881 - Montréal 1952)
Embauché à la compagnie de chemin de fer Canadian Northern où il travaille pour les départements de l'immigration et de la gestion immobilière. Il devient en 1913 le premier maire de la ville de Mont-Royal qu'il a imaginée pour financer le projet de tunnel permettant d'accéder au nouveau terminal de la compagnie au centre-ville de Montréal.
Source : Martin Rodgers, historien dans www.ericforges.ca



Les réseaux du Grand Tronc (en vert) et du Canadien Pacifique (en bleu) occupent l'est et l'ouest de la Ville. Source : Ville de Montréal, 2013 d'après Atlas de Montréal, Goad, 1912.



Le Canadien National hérite des réseaux existants de différentes compagnies et vise à relier les infrastructures du Canadien Nord avec celles du Grand Tronc par la construction de son bâtiment-pont. Source : Ville de Montréal, 2013, d'après Atlas de Montréal, Goad, 1912.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

SYNTHÈSE HISTORIQUE (SUITE)

À partir de 1930, les premières démolitions ont lieu pour la construction du viaduc. Celui-ci comprend six édifices de deux étages épousant la trame urbaine existante et des viaducs permettant de maintenir le passage des véhicules au sol. Le projet est interrompu et reprend en 1938. La gare Centrale est finalement inaugurée en 1943, de même que le service ferroviaire sur le viaduc. Les trains accèdent à l'infrastructure depuis le pont Victoria en enjambant le canal de Lachine grâce à un immense pont levant actionné par la tour d'aiguillage Wellington qui contrôle aussi toutes les entrées à la Gare Centrale (jusqu'en 2000).

Les années suivantes le développement des terrains appartenant au CN au voisinage de la Gare Centrale bat son plein. Plusieurs édifices y sont construits : l'OACI (1950), l'hôtel Reine-Élisabeth (1958), le siège social du CN (1961), la Place Ville-Marie (1962) et la Place Bonaventure (1967).



Le bâtiment pont du CN en construction vers 1942. Source : Canadian Airways Limited.



Le tracé du bâtiment pont traversant le quartier, incluant ses six bâtiments. Source : Plan d'occupation du sol, Ville de Montréal, 1949 (extrait).



La Gare Centrale, vers 1945. Source : Musée des Sciences et des technologies du Canada, CN004181.

Dévitilisation et renaissance

En 1963, la révision du zonage de Griffintown qui devient exclusivement industriel amène la dévitalisation du quartier et la prolifération des stationnements de surface. En 1966, l'achèvement de la construction de l'autoroute Bonaventure vient créer une grande rupture dans le quartier. La fermeture du canal à la navigation en 1970 et son remblaiement contribuent à la fermeture des usines et des commerces ainsi qu'à l'exode de la population ouvrière. En 1995, on procède à l'obstruction des ouvertures du bâtiment-pont, ce qui contribue à accentuer davantage l'effet de barrière et à dévitaliser le secteur.

En 1997-2002 on assiste au déblaiement du bassin Peel et à la réouverture du canal à la navigation de plaisance. Récemment, la mise en oeuvre du projet Griffintown prévoit des nouveaux logements, des commerces et d'importants investissements dans le réaménagement du domaine public. Des concours sont tenus pour revitaliser la promenade Smith et l'ancienne tour d'aiguillage Wellington. La démolition récente de l'autoroute Bonaventure et le réaménagement d'une entrée de ville verte, visant le retissage de la trame urbaine bouleversée sont actuellement en cours. En 2016, la CDPQ fait l'acquisition de la majeure partie du bâtiment-pont ferroviaire et d'une partie des voies du CN pour les fins de réalisation du projet du Réseau Électrique Métropolitain.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

CHRONOLOGIE DU SITE

| | |
|------------|--|
| 1654 | Le fief Nazareth est offert à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal |
| 18e siècle | Le faubourg des récollets prend forme à l'ouest du Montréal fortifié, le long des rues Saint-Joseph, Saint-Paul et du Canal, au nord de la rivière Saint-Pierre |
| 1801-1817 | Démolition de l'enceinte de Montréal, la ville peut s'étendre au-delà, suivant un réseau de places et de grandes voies définies dans le plan des Commissaires conçu par l'arpenteur-architecte Louis-Charland |
| 1806 | Lotissement du fief Nazareth par Louis Charland (Griffintown) selon une trame rectangulaire nord-sud, en conservant le tracé diagonal de Wellington (ancien chemin de Lachine ou Lower Lachine Road) |
| 1815 | Jacques Viger délimite un ensemble de voies publiques dont le square Chaboillez au confluent des ruisseaux Saint-Martin, Prud'homme et Saint-Pierre |
| 1821-1825 | Construction du canal de Lachine |
| 1843-1850 | Élargissement et réaménagement du canal de Lachine |
| 1846-1848 | Fondation et construction de la New City Gas |
| 1847 | Construction de la gare Bonaventure au square Chaboillez, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc s'y installe 17 ans plus tard. |
| 1847 | Première liaison ferroviaire sur l'île de Montréal entre le village de Lachine et la gare Bonaventure |
| 1866 | Création d'un marché à foin |
| 1871 | Percement de l'antenne Brennan qui relie les quais du port au canal de Lachine et à la cour de triage du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles |
| 1887 | Construction du siège social de la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique à la gare Windsor, près du square Dominion |
| 1910 | Le Canadien Nord propose une ligne ferroviaire continentale reliée au centre-ville d'affaires par un tunnel sous le Mont-Royal, puis au port grâce à un viaduc ferroviaire |
| 1911 | Achat par le Canadien Nord de 14 acres (5,7 ha) de terrain au centre-ville, entre Cathcart et Saint-Antoine, Mansfield et Sainte-Monique et de 4800 acres (1942,5 ha) de terrain à la côte de Liesse. |
| 1912-1916 | Construction du tunnel sous le mont Royal à partir des deux extrémités |
| 1917 | Inauguration de la gare Tunnel Terminal et faillite du Canadien Nord |
| 1918 | Création du Canadien national (CN) à partir du regroupement de plusieurs compagnies ferroviaires |
| 1919-1923 | Faillite de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, nationalisation et intégration subséquente de son réseau à celui du CN |
| 1927 | Premières esquisses réalisés par l'architecte Hugh Griffith Jones et John Smith Archibald, pour un vaste projet de reconfiguration urbaine incluant une mégastructure ferroviaire surélevée permettant d'accéder à la future gare Centrale depuis le pont Victoria (le futur bâtiment-pont ferroviaire), ainsi qu'un immense complexe souterrain surmonté d'une tour. Henry Thornton, président du CN, annonce le projet |
| 1930 | Premières démolitions en vue du projet de construction du CN |
| 1931 | Début de la construction du bâtiment-pont selon les plans de l'architecte en chef du CN John Schofield, le projet est interrompu après la construction de ses six bâtiments. Les viaducs ne sont pas complétés. |
| 1938 | Reprise du projet de construction de la gare Centrale et du bâtiment-pont ferroviaire |
| 1943 | Inauguration de la gare Centrale et début du service ferroviaire sur le viaduc |

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

CHRONOLOGIE DU SITE

| | |
|-----------|---|
| 1947-1950 | Construction de l'OACI, le prestige du secteur s'accroît avec l'implantation d'une première organisation internationale à Montréal |
| 1952 | Démolition de l'ancienne gare Tunnel Terminal |
| 1954-1958 | Construction de l'hôtel Reine-Elizabeth |
| 1956-1962 | Construction de la Place Ville-Marie |
| 1957 | Plan directeur pour la propriété du CN qui prévoit d'autres bâtiments, de meilleures circulations et un complexe moderne sur l'îlot nord : la place Ville-Marie. Celle-ci superpose les voies ferrées, des galeries commerciales, des corridors souterrains, des accès à la gare, une esplanade civique et une tour à bureau. |
| 1958-1961 | Construction du siège social du CN |
| 1963 | Révision du zonage de Griffintown qui devient exclusivement industriel, le quartier est dévitalisé à partir de ce moment et les stationnements de surface prolifèrent |
| 1964-1966 | Construction de l'autoroute Bonaventure |
| 1965-1970 | Fermeture du canal de Lachine à la navigation et remblayage des écluses et de nombreux bassins |
| 1966 | Démantèlement des tours de guidage du pont-levant du CN |
| 1967 | Consolidation du développement de la propriété du CN avec la construction de la mégastructure de la Place Bonaventure |
| 1995 | Enlèvement des caténaires électriques et obstruction des ouvertures du bâtiment-pont |
| 1997-2002 | Déblaiement du bassin Peel et réouverture du canal à la navigation de plaisance |
| 2005-2019 | Mise en œuvre du projet Griffintown : nouveaux logements et commerces et réaménagement du domaine public |
| 2015 | Réaménagement de la promenade Smith, incluant le talus des voies du CN et concours pour l'occupation de la tour d'aiguillage Wellington |
| 2016-2017 | Démolition de l'autoroute Bonaventure et aménagement d'une nouvelle entrée de ville. |
| 2016 | Acquisition du bâtiment-pont et d'une partie des voies du CN (jusqu'à la rue Bridge) par la CDPQi pour les fins du projet du REM |

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

VALEUR HISTORIQUE



Le réseau (aujourd'hui souterrain) de la gare centrale du CN dans les années 1940. Source : Musée des Sciences et des technologies du Canada, CN 49260, extrait.



Les bâtiments largement fenestrés sous les voies ferroviaires traversant la ville, vers 1950. Source : Archives Ville de Montréal



L'apparition du centre-ville moderne à l'extrémité du bâtiment-pont, autour de la Gare Centrale. Source : Ville de Montréal, 1962.

La valeur HISTORIQUE du bâtiment-pont repose sur:

1. son témoignage de la décision stratégique du CN de relier les réseaux discontinus dont elle a hérité des compagnies ferroviaires du Grand Tronc et du Canadien Nord en faillite, ce qui a permis de relier le centre-ville de Montréal au continent par la rive sud et a contribué à en faire une métropole;
2. son appartenance au projet de développement du premier centre-ville moderne établi sur les terrains du CN autour de la gare centrale et qui comprendra plusieurs bâtiments iconiques de la modernité à Montréal;
3. son illustration de la vision particulière de la compagnie du Canadien Nord qui allie rendement immobilier et développement ferroviaire, et qui perdure dans le projet du CN, probablement sous l'influence de Thomas Darling, développeur immobilier;
4. son caractère innovateur pour l'époque en ce qui concerne la ségrégation des circulations, suivant un idéal fonctionnaliste qui a teinté l'ensemble du projet immobilier développé sur les terrains du CN au centre-ville.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- le tracé courbé du viaduc depuis la gare bâtie par le Canadien Nord au centre-ville jusqu'aux infrastructures du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles et au pont Victoria
- l'aboutissement du bâtiment-pont qui entre littéralement dans un massif de bâtiments formant le centre-ville moderne de Montréal
- l'occupation de l'espace sous le viaduc avec six bâtiments de deux étages
- le maintien des axes de circulation véhiculaires et piétonnes sous la structure des voies ferrées

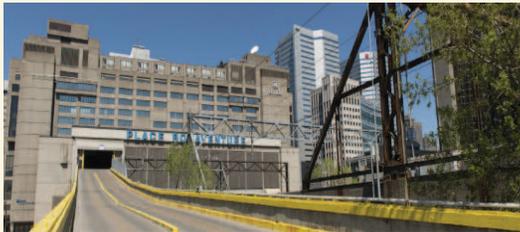
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

VALEUR PAYSAGÈRE



Un des onze passages sous les voies. Photo: Ville de Montréal, 2017.



Les voies s'introduisent sous la place Bonaventure puis vers la Gare Centrale. Photo : Ville de Montréal, 2013.



L'infrastructure offre des points de vues saisissants. Photo : Ville de Montréal, 2017.

La valeur URBAINE du bâtiment-pont repose sur:

1. la manière dont il s'adapte à la dénivellation naturelle du terrain et en tire profit;

2. son adaptation à la trame de rue existante ancienne sur laquelle il vient se déposer, sans la modifier;

3. son rôle de porte d'entrée au centre-ville moderne de Montréal et sa contribution à son dynamisme;

4. son accessibilité et la diversité des approches offertes par le réseau d'espace publics environnant.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- la longueur de l'ensemble de l'infrastructure qui s'étend sur plus de 600 m.
- les éléments qui occupent le dessous des voies : bâtiments, viaducs et les arcades de la rue Smith
- le tracé des rues de l'ancien faubourg des Récollets (Saint-Antoine, Saint-Jacques, Notre-Dame, Saint-Maurice, Saint-Paul, William) et de Griffintown (Ottawa, Wellington, Smith)
- les viaducs qui permettent la fluidité de la circulation est-ouest
- Les arcades de la rue Smith qui dégagent le tracé fondateur de l'ancien chemin de Lachine (Lower Lachine Road)
- son lien fonctionnel direct avec la gare Centrale et le réseau souterrain qui fait la renommée de Montréal et qui se déploie à partir de ce site où il est né
- son lien visuel avec la Place Bonaventure et le massif bâti du centre-ville
- sa localisation au coeur d'un réseau d'espaces publics anciens (square Chaboillez, square Gallery) et nouveaux (place des Aiguilleurs, promenade Smith et boulevard Robert-Bourassa)
- les points de vues singuliers qu'il offre depuis le domaine public

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

VALEUR PAYSAGÈRE

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



La vue est dégagée sur le bâtiment pont et le centre-ville depuis le démantèlement de l'autoroute surélevée et l'aménagement de Robert-Bourassa. Photo : Ville de Montréal, 2017



Le caractère unique du cul-de-sac de l'avenue Dalhousie formé par le bâtiment-pont et la New City Gas. Photo : Ville de Montréal, 2017.



Les arcades de la rue Smith forment un espace unique et dégagent un tracé fondateur. Photo : Ville de Montréal, 2017.

La valeur URBAINE du bâtiment-pont repose sur:

5. sa valeur de point de repère;
6. sa contribution au dynamisme de l'espace public par la création d'espaces singuliers, caractérisés notamment par la fraîcheur et l'ombre;
7. son rôle de seuil d'un quartier à l'autre;
8. sa capacité d'établir une hiérarchie des circulations entre le transport urbain au niveau du sol et le transport continental surélevé.

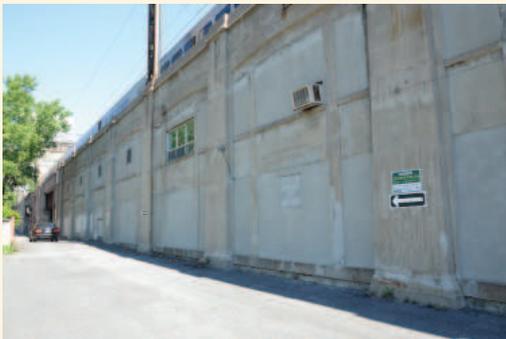
- la manière dont il agit comme fond de scène des nouveaux aménagements d'entrée de ville du boulevard Robert-Bourassa
- le cul-de-sac en pointe de l'avenue Dalhousie
- les arcades de la rue Smith
- des passages sous viaducs nombreux offrant des caractéristiques distinctes pour chacun
- le maintien des axes de circulations véhiculaires et piétonnes sous la structure des voies ferrées

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

VALEUR ARCHITECTURALE

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Les larges ouvertures des bâtiments sont encore lisibles. Photo : Ville de Montréal, 2017.



Les passages piétons offrent aussi des ouvertures. Photo : Ville de Montréal, 2017.



Les six bâtiments comportent une trame structurale robuste et flexible. Photo : Ville de Montréal, 2017.

La valeur ARCHITECTURALE du bâtiment-pont repose sur :

1. la rareté de cette typologie de bâtiment-pont en Amérique du Nord, qui comprend un seul autre exemplaire à Montréal : le pavillon Sainte-Hélène (sous le pont Jacques-Cartier), bâti selon les plans de l'architecte américain Hugh Griffith Jones en 1925-1930. Celui-ci réalise avec John Smith Archibald les premières esquisses d'un viaduc pour la future gare Centrale du CN, dès 1927, en s'inspirant de projets similaires à New York et Chicago;

2. la solution architecturale unique réalisée par John Schofield (1883-1971), architecte en chef du CN, qui conçoit une infrastructure s'intégrant à la trame urbaine et aux activités du quartier, offrant une fonction utile aux espaces sous les voies et maintenant la fluidité des circulations;

3. le gigantisme et la flexibilité de l'infrastructure qui offre des espaces intérieurs vastes et bien éclairés ainsi qu'une structure robuste, prévue pour des usages d'entreposage et d'industrie légère;

4. le caractère industriel du bâtiment en accord avec l'identité historique du quartier qu'il traverse;

5. la matérialité et la valeur esthétique des éléments constructifs visibles.

- la combinaison originale de voies ferrées surélevées et de bâtiments de deux étages sous celles-ci

- l'ensemble des caractéristiques architecturales du bâtiment-pont

- son système structural adapté qui permet de larges ouvertures et une participation du bâtiment à la vie urbaine
- les anciennes ouvertures lisibles
- les espaces intérieurs vastes

- ses composantes architecturales simples et l'absence d'ornementation
- les grandes ouvertures autrefois agrémentées de fenêtres à carreaux de type industriel (2km de fenêtres)

- les colonnes champignons
- les arcades de béton
- les assemblages d'acier

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DE LA GARE CENTRALE

Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest

DÉMARCHE

Cet énoncé répond à une demande faite par le Service des infrastructures, de la voirie et des transports à la Division du patrimoine du Service de la mise en valeur du territoire pour l'évaluation de l'intérêt patrimonial de ce site.

Il se base sur la consultation d'une documentation portant sur le site, sur les expertises et expériences des participants du groupe de travail et sur une série d'observations et de constats découlant de la visite des lieux effectuée le 8 juin 2017.

RÉFÉRENCE

THIFFAULT, Christian. *Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville*. Montréal, Société du Havre, 2008.

VILLE DE MONTRÉAL. *Le site patrimonial Place Ville-Marie, Îlot de la gare Centrale, Place Bonaventure*. Montréal, Ville de Montréal, juillet 2013. 242 pages.

HANNA, David. *Site du patrimoine du centre-ville moderne de Montréal. Tunnel Mont-Royal du Canadien Nord (2012-1918), Viaduc de la gare Centrale du Canadien National (1930-1931, 1938-1943)*, Montréal, Ville de Montréal, 2013. 20 pages.

COLLABORATION. *Place Ville Marie : l'immeuble phare de Montréal*. Montréal, Québec Amérique, 2012. 238 pages.

VILLE DE MONTRÉAL. *La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée de Griffintown*. Montréal, Ville de Montréal, novembre 2012, 82 pages.

GROUPE DE TRAVAIL

Maude Barabé, conseillère en aménagement, Division projets urbains, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
Gilles Domingue, architecte, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, Arrondissement Le Sud-Ouest, Ville de Montréal
Anne-Marie Dufour, architecte, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
Audrey Laberge, architecte, Cobalt Architectes
Olivier Légaré, conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises, Arrondissement Ville-Marie, Ville de Montréal
Stéphane Ricci, chargé de projet, Grands projets, Service de la culture, Ville de Montréal
Cristina Sanda, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
André Thibeault, urb., M. Ing, Relation avec Partenaires-Projet REM, CIMA+
Sonia Thompson, chargée de projets, Division des grands projets, REM, Service des infrastructures, de la voirie et des transports, Ville de Montréal
Jean-Paul Viaud, conservateur, Exporail, Musée ferroviaire canadien

RÉDACTRICE

Anne-Marie Dufour, architecte, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal