

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

La pointe du Moulin est une jetée comportant des ouvrages de génie civil et technologiques remarquables dans le paysage urbain de Montréal. La monumentalité de ses infrastructures, principalement des élévateurs à grain, ainsi que sa localisation près de la ville en font un point de repère familier et incontournable, notamment avec des éléments emblématiques visibles depuis certains parcours d'entrée de ville, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

En plus de participer à la silhouette de Montréal avec son profil linéaire s'étirant sur près d'un kilomètre, la pointe du Moulin offre, lorsqu'on y circule, une expérience spatiale unique, où des structures colossales et des équipements aux formes singulières contrastent avec des panoramas ouverts sur l'eau et la ville.

La pointe du Moulin appartient à un vaste système de transport intercontinental. Positionnée à la jonction entre le fleuve navigable et l'entrée du réseau de canaux et de voies ferrées desservant le cœur du continent nord-américain, on y trouve des témoins marquants de l'industrie agro-alimentaire et portuaire, un usage historique remontant aussi loin que le 18^e siècle. Le complexe du silo n° 5 nous rappelle l'importance de Montréal comme plus grand port céréalier au monde dans les années 1920, tandis que la minoterie ADM témoigne de la continuité et de la transformation de ces activités jusqu'à aujourd'hui.

Véritable site-machine, ses composantes témoignent directement des fonctions de production d'énergie hydraulique, de fabrication manufacturière, de transbordement, d'entreposage et de transport maritime et ferroviaire depuis près de 175 ans. Chaque élément est en interrelation avec les autres, sans superflu, sans ornement, à la manière d'une gigantesque machine. La persistance de la majorité des composantes de la chaîne opérationnelle, même sous la forme de vestige, en font un site éloquent sur l'histoire des techniques et savoir-faire manuels et modernes.

Conçus avant tout pour des fins opérationnelles par des concepteurs de renom tels que John S. Metcalf, les silos de la pointe du Moulin révèlent au fil du temps des qualités esthétiques robustes et une certaine valeur iconique qui s'exprime à travers des écrits, des oeuvres artistiques et la culture populaire. L'appropriation collective de ce site comme témoin remarquable de l'histoire et du patrimoine industriel au Canada et à Montréal s'exprime aussi dans des actions et des débats largement médiatisés concernant son avenir.



Photos : Ville de Montréal



Photos : Matias Garabedian, Wikipedia

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

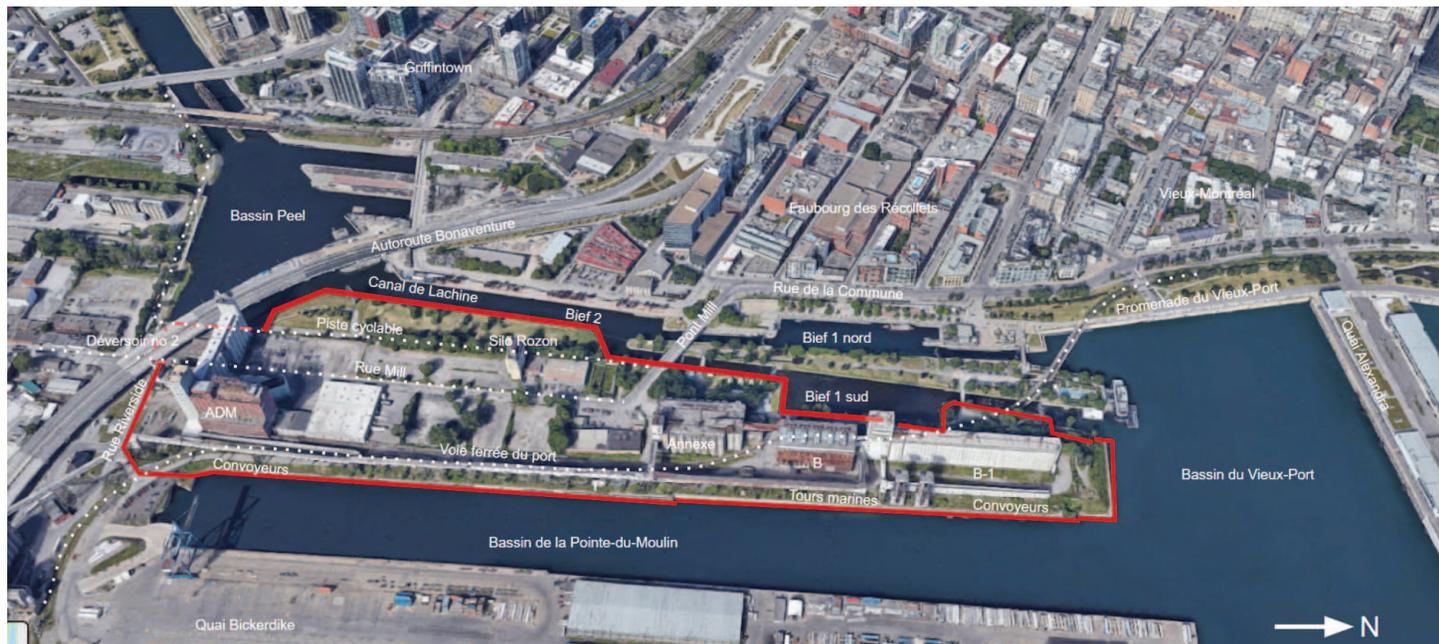
Arrondissement de Ville-Marie

TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Note : Pour les fins de cet énoncé, les points cardinaux géographiques sont utilisés plutôt que l'usuel nord montréalais.

Le territoire à l'étude correspond au contour de la jetée de la pointe du Moulin orientée approximativement nord-sud, limitée par l'eau du bassin de la pointe du Moulin à l'est, l'axe du déversoir n° 2 (correspondant à une partie de la rue Riverside) et l'autoroute Bonaventure, l'eau du bassin Peel et du canal de Lachine à l'ouest ainsi que le bassin du Vieux-Port à l'extrémité nord.

Pour alléger le texte, les termes « silo n° 5 » ou « élévateur à grain n° 5 » désignent l'ensemble de ses composantes bâties, soient l'élévateur B, l'élévateur B-1, l'annexe et son poste de transformation, incluant leurs équipements mécaniques. La minoterie ADM désigne les bâtiments de grande hauteur de l'ancien complexe de la Ogilvie Flour Mills, ainsi que ses silos disposés en L.



Source : Google Maps (annotée)

DÉSIGNATIONS PATRIMONIALES

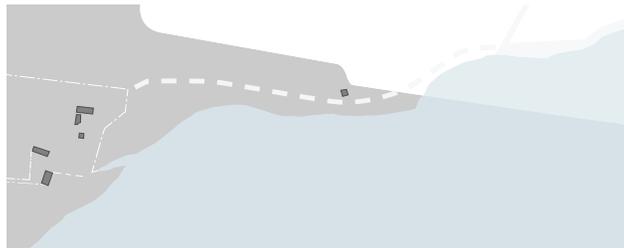
- Fédéral : Le site est partagé entre le **lieu historique national du Canada** administré par l'Agence Parcs Canada (LHNC du Canal-de-Lachine) et le **lieu historique national du Canada** désigné par le gouvernement canadien (LHNC du Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine). Désignation patrimoniale du Bureau d'examen des édifices fédéraux du Patrimoine (BEEFP) pour l'élévateur à grain n° 5 (statut révoqué en 2011 en raison du transfert de propriété à la SIC en 2010).
- Provincial : L'extrémité nord de la pointe est située dans le **site patrimonial déclaré de Montréal (Vieux-Montréal)**, soient toutes les composantes du silo n° 5 excluant l'annexe et la sous-station électrique. Le silo n° 5 et la minoterie ADM sont inventoriés au Répertoire du Patrimoine culturel du Québec.
- Municipal : L'ensemble du site est identifié comme **Ensemble industriel d'intérêt** (24.N.1) au Plan d'urbanisme, sauf pour les abords du canal qui sont plutôt inclus dans le **Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle** (24.E.25). Le silo n° 5 est identifié **Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle** (Cahiers d'évaluation du patrimoine urbain de Ville-Marie, 2005). L'ensemble du site fait partie du **secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel** 24.AP.2.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

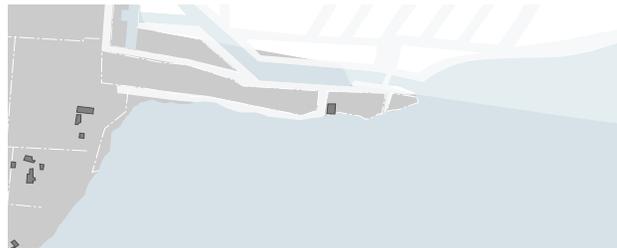
Arrondissement de Ville-Marie

GÉOGRAPHIE

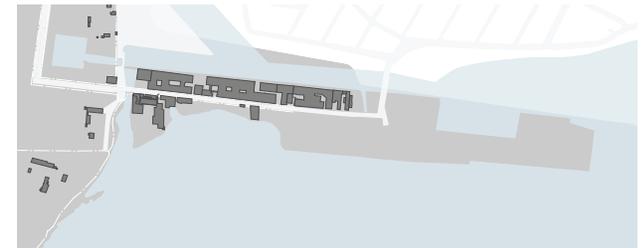
La jetée de la pointe du Moulin est une construction humaine réalisée à partir de remblaiements successifs associés au creusement du canal de Lachine. Avant la construction du canal en 1821, cet emplacement correspond au rivage de la plaine Sainte-Anne, un territoire exploité à des fins agricoles au sud-ouest de Ville-Marie. Le canal achevé en 1825 est élargi en 1848 et un lotissement hydraulique amène l'implantation des premières industries le long du bief 2. Ces dernières sont desservies par la rue Mill à laquelle on accède par le Black Bridge enjambant le canal. Les travaux de modernisation du canal en 1878 viennent modifier la jetée de la pointe du Moulin qui prend sa forme presque définitive comme lieu de transbordement, à part certaines reconstructions et surélévations des quais. Vers 1890, la jetée est desservie par le réseau ferroviaire de la compagnie du Grand Tronc qui y entreprend la construction du silo B en 1903. Les remblaiements des biefs 1 et 2 des années 1966 à 1971 viennent brouiller les contours de la pointe du Moulin. Il faudra attendre les déblaiements associés au projet de revitalisation du canal de Lachine en 1997 pour remettre en eau le quai du bief 1 sud, alors que le bief 2 conserve son remblai sur lequel un parc est aménagé.



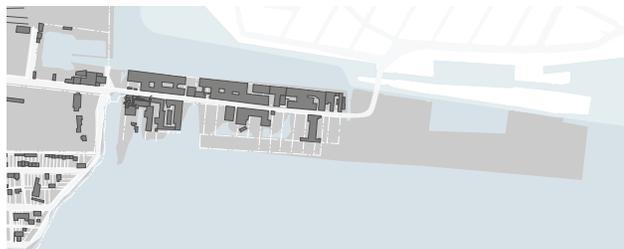
1801



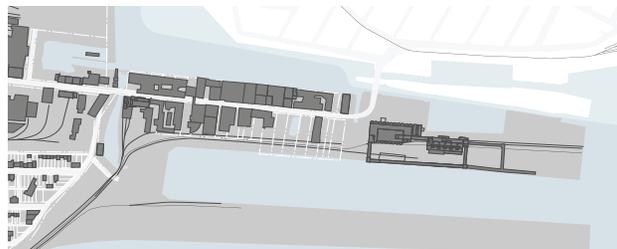
1843



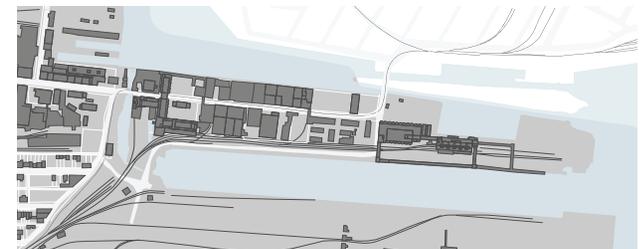
1857



1890



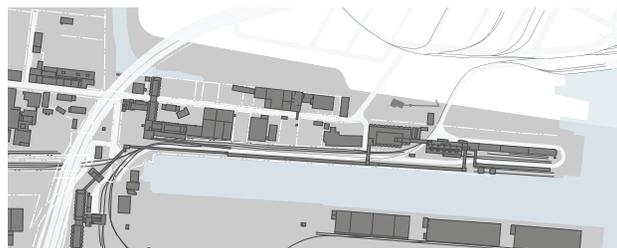
1907



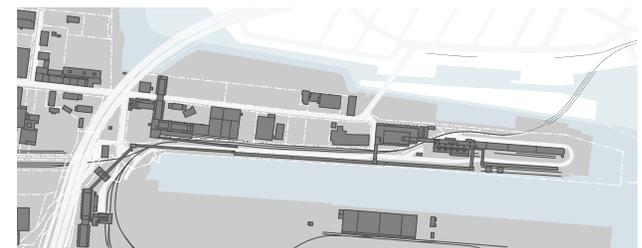
1949



1970



1981



2010

Représentation cartographiques schématisées du réseau viaire et du bâti du secteur de la pointe du Moulin. Source : Civiliti + Lafontaine & Soucy, 2017



ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

SYNTHÈSE HISTORIQUE

La pointe du Moulin est le nom usuel de la pointe du Moulin à Vent qui reçoit cette désignation officielle par la commission de toponymie du Québec en 1968. Aussi appelée Windmill Point, elle tient son nom des deux moulins à vent en activité sur le site, à proximité du port de Montréal, jusqu'au milieu du 19^e siècle. Il s'agit d'une jetée située à l'extrémité nord du canal de Lachine complété en 1825 pour contourner les rapides sur le fleuve Saint-Laurent et ainsi relier l'océan Atlantique au réseau de canaux navigables permettant d'atteindre le cœur du continent nord-américain. Long de 15 km, le canal se compose de bassins et d'écluses élargis et modernisés à quelques reprises au fil du temps. À la suite du premier élargissement entre 1843 et 1848, des aménagements le long de ses berges permettent d'utiliser l'énergie hydraulique comme force motrice. Le surplus d'eau est dirigé pour actionner des roues et des turbines hydrauliques situées sous les complexes industriels, assurant le fonctionnement des machines. Ces installations (roue, turbine, coursier d'alimentation, canal de fuite) constituent un attrait important pour des entreprises qui cherchent à mécaniser leurs procédés de fabrication à grande échelle.

Par sa forte déclivité (environ 7 m), le bief n° 2 possède le meilleur potentiel hydraulique du canal tout en étant situé aux portes de la ville de Montréal. Avec de tels avantages, il n'est donc pas étonnant que ce site fasse l'objet des premiers aménagements hydrauliques (1845-1850) et des premières occupations industrielles (1847). En cinq ans, les 15 lots hydrauliques disponibles sont loués. On y construit deux minoteries, trois clouteries, un atelier de construction mécanique, un élévateur à grain hydraulique, un bassin de radoub (réparation et construction navale), une fabrique d'huile de lin et de peinture et une scierie. Par leurs types de production, ces établissements annoncent déjà la composition mixte, industrie lourde et légère, de l'ensemble du canal. Par leur nombre, ils préfigurent la concentration des privilèges hydrauliques du site aux mains de quelques personnes ou compagnies, puisque le minotier Ira Gould, le constructeur mécanique W. P. Bartley et la Grant, Hall and Co. y accapareront plus de la moitié de la puissance hydraulique disponible. Au cours des décennies suivantes, les fabricants de fer et d'acier Peck and Benny ainsi que la Pillow, Hersey and Company parviendront à regrouper entre leurs mains la plupart des autres lots, alors que l'ensemble industriel de Bartley sera scindé en deux. De leur côté, les Ogilvie rachèteront durant les années 1880 les minoteries Royal et City. Cette concentration contribuera à faire apparaître le long du canal quelques-uns des plus imposants bâtiments industriels de cette fin de 19^e siècle.

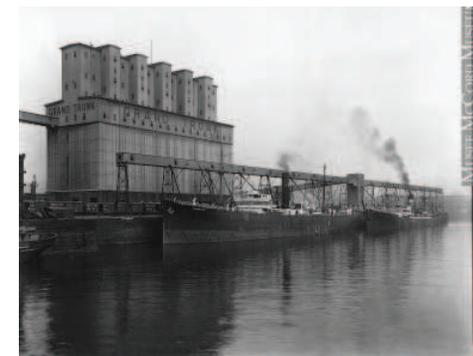
En 1864, le remblaiement du fleuve à la hauteur de la section qui deviendra la pointe du Moulin à Vent s'amorce. Puis, à la faveur de l'élargissement du canal, entre 1873 et 1879, les quais du côté du bassin Windmill Point sont complétés. Au début du 20^e siècle, le boom des céréales de l'Ouest canadien met à rude épreuve les capacités d'entreposage de Montréal. Si la ville veut demeurer l'emporium au Canada du blé de l'ouest du pays, les autorités portuaires se doivent de réagir rapidement. Pour ce faire, la Commission du havre exhausse en 1903 les quais de la pointe, mais surtout, elle conclut la même année une entente avec la compagnie ferroviaire Grand



Windmill Point, sur le fleuve Saint-Laurent. Kilburn, 1855. Musée McCord M975.62.405.



Front bâti continu de la pointe du Moulin et pertuis (prises d'eau) dans le canal à sec pour fins d'inspection et d'entretien, 1910. Parcs Canada dans Répertoire du patrimoine culturel.



Le silo du Grand Tronc. Le Cornish Point et l'Admiral Cochrane dans le port de Montréal. Wm Notman & Son, 1920 Musée McCord View-19569.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

SYNTHÈSE HISTORIQUE (SUITE)

Tronc. Cette entente stipule entre autres que le port cède à cette société un terrain situé à la pointe du Moulin à Vent pourvu qu'elle y bâtit un élévateur à grain. Le Grand Tronc entreprend alors la construction, dans le sens de la longueur sur la jetée, d'un élévateur en acier pouvant contenir pas moins de un million de boisseaux de grain. Inauguré en 1906, l'élévateur B dispose d'un système complexe d'élévateurs flottants et de convoyeurs permettant de charger et de décharger rapidement le grain acheminé par bateau et par train.

En 1913, le Grand Tronc construit à l'ouest une annexe de silos à l'élévateur B, annexe composée de 28 cylindres en béton lourd. Avec cet agrandissement, l'élévateur double sa capacité d'entreposage. Responsable de l'exploitation et de la maintenance de ces élévateurs, le Grand Tronc loue en 1921 de nouvelles terres à la Commission du havre afin de construire une nouvelle annexe. Devant l'insolvabilité de la compagnie ferroviaire, les autorités portuaires prennent le contrôle du « B » et inaugurent, en 1924, 32 nouveaux silos en béton armé d'une capacité de 32 000 boisseaux chacun. En 1959, l'élévateur B-1 porte la capacité d'entreposage à 5 millions de boisseaux. En 1963, les divers éléments sont reliés par une galerie; l'ensemble est renommé « élévateur à grain n° 5 ».

Au cours du 20^e siècle, le recours à l'énergie hydraulique s'étiolera, mais les entreprises conserveront tout de même l'usage de l'eau à des fins industrielles. Si de nouvelles industries ont pignon sur rue, telles la Dominion Linseed Oil Co. ou encore la Record Foundry, il n'en demeure pas moins que la Pillow, Hersey and Co. et la Montreal Warehousing cesseront leurs activités avant 1914. Toutefois, en disparaissant, ces entreprises assurent à la minoterie Ogilvie l'espace nécessaire à son expansion. En effet, en achetant la Pillow (1905) et la Montreal Warehousing (1913), la Ogilvie Flour Mills Co. Ltd. peut construire dès 1941 une vaste usine qui occupe encore aujourd'hui une large superficie du site hydraulique du bief n° 2 (aujourd'hui minoterie ADM). Pendant ce temps, à l'est de la rue Mill, la Dominion Linseed Oil Company acquiert une partie des lots hydrauliques de McDougall, tandis que la Cohen fait place vers 1909 à la Record Foundry, elle-même remplacée vers 1925 par la Spencer Kellog (disparue vers 1940). En 1950, la Peck fait place à la Bancroft, une firme qui recycle des pièces d'avion et qui fabrique des panneaux de gypse.

En 1970, le bâtiment de la Dominion Linseed est acheté par la minoterie Rozon. En 1990, à quelques jours d'intervalle, ces deux fleurons du canal disparaissent : la Bancroft est détruite par le feu alors que la Rozon ferme ses portes. Résultat, alors que la minoterie Ogilvie témoigne toujours du présent et du passé industriel du canal, une friche s'installe tout juste à l'est.

Finalement, la modification, en 1984, de la Loi sur les transports du grain de l'Ouest affecte de manière négative l'acheminement des grains de l'ouest vers l'est. Ayant perdu son principal avantage comparatif, Montréal voit son commerce céréalier décliner. En décembre 1994, le silo n° 5 ferme définitivement ses portes. L'importance patrimoniale du silo a été reconnue par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) en 1996.



Ogilvie Flour Mills, 1924. Archives Notman Musée McCord.



Vue aérienne du port de Montréal, vers 1945. Musée McCord.



Rue Mill et entrée du canal remblayé, 1969. Henri Rémillard, BANQ.

(En italique : extraits de Parcs Canada. *Lieu historique national du canal de Lachine : Orientations d'intégration et de conservation architecturale. Arrondissement de Ville-Marie*)

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

CHRONOLOGIE

1704	Construction d'un premier moulin à vent appartenant aux Sulpiciens sur la plaine Sainte-Anne
1797	Construction d'un second moulin à vent par les Sulpiciens
1821-1825	Creusement du canal de Lachine entre le havre de Montréal et le lac Saint-Louis par les autorités coloniales. La portion est de l'embouchure nord est désormais une pointe qui deviendra la pointe du Moulin
1843-1849	Élargissement et creusement du canal de Lachine. Lots d'énergie hydraulique offerts en location aux industries à la pointe du Moulin. Ouverture de la rue Mill
1851	Construction des déversoirs n ^{os} 1 et 2, des ouvrages servant à évacuer le surplus d'eau du canal vers le fleuve grâce à des vannes. La pointe du Moulin devient en quelque sorte une île
1852	Création de la compagnie ferroviaire du Grand Tronc
1854-1860	Construction du pont tubulaire Victoria par la compagnie ferroviaire du Grand Tronc, ce pont constituera un jalon dans l'établissement de leur réseau, dont le cœur se trouvait à Montréal
1860	La pointe du Moulin reçoit les premières installations portuaires permettant le transit du blé de l'ouest canadien. La jetée est élargie au cours des années suivantes.
1873-1878	Nouvel élargissement du canal de Lachine. L'ajout d'une seconde paire d'écluses à son embouchure amène la création du bief 1 sud et la construction du quai de la pointe du Moulin. Le déversoir n ^o 1 aurait été transformé aussi à ce moment
1885	Réfection du déversoir n ^o 2 et construction d'une station génératrice d'énergie de type «electric dynamo» qui procure de l'éclairage au canal
1885-1887	Construction de silos à grain en bois dans le port de Montréal par la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique
1886	La minoterie Ogilvie Flour Mills s'installe à la pointe du Moulin grâce à l'acquisition de la Royal Mills
1887	Construction de la station de pompage Riverside
1890	La compagnie ferroviaire du Grand Tronc aménage des voies ferroviaires sur la jetée de la pointe du Moulin
1902	Construction d'un premier élévateur employant une technologie moderne par les autorités portuaires de Montréal, le silo n ^o 1, au pied de l'actuel boulevard Saint-Laurent
1903-1904	La Livingstone Lindseed Oil s'installe au bief 2. Elle deviendra ensuite la Dominion Lindseed Oil.
1903-1906	Construction de l'élévateur à grain B (à structure métallique) sur la jetée de la pointe du Moulin par le Grand Tronc
1912	Construction du silo n ^o 2 face au marché Bonsecours
1913-1914	Construction de l'annexe en béton à côté de l'élévateur B
1916-1917	Reconstruction du déversoir n ^o 2
1922	Construction du silo de la Lindseed Oil (silo Rozon)
1923	Les commissaires du port de Montréal prennent possession de l'élévateur B et de son annexe
1924-1928	Agrandissement de l'élévateur annexe et construction de la sous-station électrique attenante (poste de transformation)
1931	Construction de la jetée Bickerdike à l'est de la pointe du Moulin
1941-1945	Construction d'un nouveau complexe meunier en remplacement des anciens bâtiments de la Royal Mills détenus par la Ogilvie Flour Mills depuis 1886
années 1950	Installation des cyclones pour le dépoussiérage sur l'élévateur B. Ogilvie Flour Mills acquiert la marque de commerce Five Roses et modifie son enseigne qui prend la forme qu'on lui connaît aujourd'hui
1957-1959	Construction de l'élévateur à grain B-1 au nord de l'élévateur B
1959	Ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, ce qui entraînera la fermeture du canal à la navigation commerciale, la navigation de transit s'y poursuit
1963	Ajout de convoyeurs aériens reliant les trois composantes du silo

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

CHRONOLOGIE (suite)

1964-1967	Construction de plusieurs infrastructures dans le secteur à l'occasion d'Expo 67, notamment l'autoroute Bonaventure et la Cité-du-Havre
1966-1971	Comblement des bassins 1, 2, 3 et 4 avec les déblais de construction du métro tandis que les infrastructures et bâtiments les longeant sont démolis
1969-1970	Le site de la Dominion Lindseed Oil est acquis par la minoterie Rozon qui fait la transformation de céréales pour la nourriture pour animaux
1970	Fermeture du canal à toute navigation à la suite du remblaiement de son entrée. Abandon du déversoir n° 1
1978	Démolition du silo n° 2. Parcs Canada prend en charge l'administration du canal de Lachine
1981	Création de la Société du Vieux-Port de Montréal par le gouvernement fédéral. Début d'aménagement d'une esplanade sur la rue de la Commune et retrait de plusieurs voies ferrées
1983	Démolition du silo n° 1
1984-1985	Travaux de déblaiement des biefs 1 nord et sud et 2.
1989-1992	Suite à des consultations publiques, réaménagement du Vieux-Port de Montréal par la Société du Vieux-Port de Montréal pour en faire un espace public à vocation culturelle et récréative. Travaux de restauration des écluses de Montréal et de la portion du canal compris entre l'écluse et le pont-viaduc de l'autoroute Bonaventure
1992	À l'occasion des fêtes du 350 ^e anniversaire de Montréal, restauration des écluses et ouverture au public de la Promenade du Vieux-Port
1994	Abandon définitif des activités au silo n° 5
1995	Démolition d'une partie de la minoterie Rozon
1997	Début du projet de revitalisation du canal de Lachine
2001	Poursuite des travaux de restauration du canal et réouverture à la navigation de plaisance l'année suivante
2006	La marque Five Roses est cédée mais les sociétés impliquées dans la transaction confirment le maintien de l'enseigne
2009	Parcs Canada prend en charge la gestion des écluses 1 et 2
2010	La Société immobilière du Canada (SIC) devient propriétaire d'une grande partie de la pointe du Moulin, y compris le silo n° 5
2012	La gestion de la Société du Vieux-Port de Montréal est confiée à la SIC
2019	Entente entre la Ville de Montréal et la SIC pérennisant l'occupation de l'ancienne station de pompage Riverside par les Forges de Montréal.

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

BiFj-98 : coursier hydraulique et pertuis associés à la fonderie Hersey & Holland et à la minoterie City Mills.

601 G, 611 G, 610 G : murs des écluses numéro 1 et 2, du bief 1 sud et du bassin numéro 2. Des ouvertures qui les ponctuent ainsi que le Black Bridge ont également été répertoriés lors d'interventions menées pour le compte de l'agence Parcs Canada.

Travaux de déblaiement des biefs 1 nord et sud, 1984-1985.
Source : *Le Vieux-Port de Montréal*, 2007, p. 192.



ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

Description des principales composantes bâties de la pointe du Moulin



Achevé en 1906, l'**élévateur B** conçu par John S. Metcalf est composé de silos carrés en plaques d'acier rivetées. Le rez-de-chaussée est destiné à la réception et expédition des grains avec les rails qui entrent dans l'édifice, les trois derniers étages sont dédiés au tri, au pesage et à la distribution des grains dans les différents silos. Les céréales sont acheminées en haut grâce à des godets fixés sur une courroie sans fin verticale.



L'**annexe** terminée en 1914, également conçue par Metcalf, est en béton armé et constituée de 28 silos cylindriques. Elle est reliée à l'élévateur principal par un convoyeur aérien. Trente deux nouveaux cylindres sont ajoutés entre 1924 et 1928 et une sous-station électrique est construite entre l'élévateur B et l'annexe.



L'**élévateur B-1** est bâti entre 1957 et 1959 par la firme CD Howe. Il s'agit de 115 silos de béton armé placés en deux rangées. La plupart des convoyeurs aériens sont aussi refaits à ce moment. Lorsque l'élévateur B est finalement relié par une galerie au B-1 en 1963, l'ensemble du complexe prend alors le nom d'élévateur à grain numéro 5. Ainsi, avec ses trois parties, le silo exprime une évolution des techniques et une progression des formes architecturales. (Répertoire du patrimoine culturel, en ligne)



Construits entre 1941 et 1945, les principaux bâtiments que comporte l'actuel complexe minotier toujours en activité de la rue Mill, la **minoterie ADM**, sont implantés de part et d'autre de la rue, depuis l'intersection Riverside. Le complexe compte neuf ailes, pour la plupart reliées entre elles. La volumétrie, la matérialité et l'implantation de chacune varient, suivant leur fonction et leur position dans la chaîne de production et de livraison. L'ensemble est dominé par la combinaison de deux volumes qui suivent un plan en L : l'immeuble des moulins en briques à ressauts sur lequel est posée l'enseigne lumineuse et les silos, en béton, dont la passerelle qui surplombe la rue fait l'effet d'un arc de triomphe surdimensionné. L'édifice des laboratoires et bureaux, de plus faible gabarit et revêtu de brique, tient lieu d'entrée principale. On attribue à Ernest Cormier la conception des ailes principales de la minoterie. (Luce Lafontaine architectes, *Le silo sous l'enseigne*, mémoire présenté à l'OCPM)



Le silo Rozon est bâti en béton armé 1922 par l'ingénieur N. Bowman pour la Dominion Lindseed Oil. Il est construit sur le coursier n° 2 comprenant bassin de récupération, trois turbines et canal d'évacuation et faisait partie d'un complexe de quatre édifices.



John S. Metcalf, ingénieur

Né à Sherbrooke en 1847 et décédé à Chicago en 1912. Il fonde sa première compagnie à Chicago en 1887. Il incorpore la John S. Metcalf Company aux États-Unis en 1901 tandis que l'incorporation canadienne en 1907 se réalise sous le nom de Metcalf Engineering Limited qui reprend en 1910 le nom de la compagnie américaine. La compagnie opère à travers le monde et possède d'autres bureaux à Vancouver, Londres, Buenos Aires et Melbourne. Elle est responsable de la construction de la plupart des silos du port de Montréal (1,2,3,5), du système de galeries de convoyeurs aériens pour le transbordement du grain et des basculeurs de wagons pour le déchargement des trains.



Ernest Cormier, ingénieur et architecte

Né à Montréal en 1885 et décédé dans la même ville en 1980. Après des études en génie civil à Montréal, il va parfaire sa formation en France. De retour à Montréal en 1918, il fonde son agence et conçoit plusieurs bâtiments publics : l'école des Beaux-Arts de Montréal avec Jean-Omer Marchand, le campus de l'Université de Montréal en 1924, la Cour suprême du Canada en 1939. Il est membre de l'équipe internationale d'architectes concepteurs du siège de l'ONU à New York en 1947. Il est aussi professeur d'architecture et de génie et s'implique dans plusieurs associations professionnelles. Il devient fellow de l'Institut royal d'architecture du Canada en 1930. Membre de l'Académie royale des arts du Canada en 1931. En 1974, il est nommé officier de l'Ordre du Canada.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE



Photo : Fahey et Associés, 2020



Photo : Ville de Montréal, 2020

La valeur paysagère urbaine de la pointe du Moulin repose sur :

La monumentalité, la visibilité et la lisibilité de ses composantes les plus significatives depuis plusieurs lieux dans la ville, leur conférant un rôle de point de repère, notamment :

- les vues sur le silo cadrées par le bâti des rues du faubourg des Récollets, par fragments, avec un effet de théâtralité qui suscite la curiosité ;
- les vues cadrées sur l'enseigne Five Roses surmontant le bâtiment principal de la minoterie ADM, depuis le boulevard Robert-Bourassa ;
- les vues saisissantes sur l'ouverture formée par les silos de la minoterie ADM à la manière d'un gigantesque portail, dans l'axe de la rue Mill ;
- les vues structurantes sur l'ensemble de la pointe du Moulin perçue comme un ensemble compact depuis la promenade de la Commune et le quai Alexandra, ces vues étant bonifiées par les reflets sur l'eau et l'équilibre entre les volumes sculpturaux des silos et le front bâti du Vieux-Montréal ;
- les vues en séquence sur les composantes de la pointe du Moulin révélées par des cadrages successifs sur la minoterie ADM, sur l'élévateur à grain n° 5 et ses silos, les galeries aériennes et convoyeurs, ainsi que le silo Rozon, depuis le parcours courbe de la rue de la Commune Ouest ;
- la vue d'ensemble sur la linéarité horizontale du front bâti du canal de Lachine dans lequel la pointe du Moulin vient s'inscrire, vue qui révèle finalement des massifs bâtis distincts au bassin Peel.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- prédominance dans le paysage de l'élévateur à grain n° 5 et ses silos, incluant leurs équipements mécaniques extérieurs (cyclones, dépoussierage)
- galeries aériennes et convoyeurs
- tours marines
- béton et parements métalliques avec leur patine
- silo Rozon
- bâtiments principaux de la minoterie ADM et ses silos
- enseigne Five Roses et tour du silo n° 5 comme principaux marqueurs verticaux d'un paysage linéaire
- portail formé par les silos d'ADM de part et d'autre de la rue Mill
- tracé de la rue Mill



Photo : Ville de Montréal, 2019

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE (suite)



Les diagonales légères et aériennes des équipements du port et des convoyeurs. Photo : Fahey et Associés, 2020



La massivité des silos de béton. Photo : Fahey et Associés, 2020



La végétation au pied du silo numéro 5. Photo : IMTL.org, 2011

La valeur paysagère urbaine de la pointe du Moulin repose aussi sur :

Sa participation à la création de parcours d'entrée de ville significatifs, qui contribuent à l'identité de Montréal, notamment :

- les vues lointaines depuis le pont Victoria et le pont Samuel-de-Champlain, où ses composantes bâties s'intègrent harmonieusement à l'avant-plan du profil de Montréal caractérisé par les massifs du centre des affaires et de la montagne ;
- les vues dynamiques depuis l'autoroute Bonaventure qui présente une séquence visuelle rapide de différents éléments de la minoterie ADM, permettant de percevoir le dynamisme angulaire des structures des convoyeurs et la verticalité massive des silos, avec leur étonnante et grandiose ouverture au niveau de la rue Mill ;
- les vues depuis le pont de la Concorde et la Cité-du-Havre qui présentent un parcours où les composantes bâties de la pointe du Moulin s'inscrivent dans une linéarité massive en prolongement du faubourg des Récollets et du Vieux-Montréal.

La richesse de l'expérience paysagère offerte par le lieu tel que perçu à une certaine distance, notamment :

- l'effet de pittoresque issu du contraste entre les gigantesques structures de béton et de métal en ruine et la végétation leur servant d'écrin ;
- le caractère massif du silo n° 5 qui s'élève comme une péninsule ou une proue de navire au dessus des bassins du Vieux-Port ;
- la variété et la richesse des effets de lumière dramatique sur toutes les parties du silo n° 5, qui offre son flanc ouest aux couleurs chaudes du soleil de fin de journée ;
- sa qualité de paysage en mouvement, en raison des éléments changeants qu'on y retrouve (bateaux, train) ;
- la participation de l'enseigne Five Roses au paysage nocturne de Montréal.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- volumétrie linéaire horizontale du silo n° 5, telle que perçue à grande distance dans le profil urbain
- formes verticales massives des silos de la minoterie ADM
- lignes dynamiques des galeries aériennes et convoyeurs
- texture robuste des éléments bâtis
- végétation au pied de l'élévateur à grain n° 5
- relation visuelle entre le silo n° 5, le bassin du Vieux-Port et le canal de Lachine
- composantes mécaniques et surfaces aux textures variées du flanc ouest du silo n° 5
- certains éléments mobiles sur la pointe du Moulin, tels que les trains ou les bateaux
- prédominance dans le paysage de l'enseigne lumineuse Five Roses

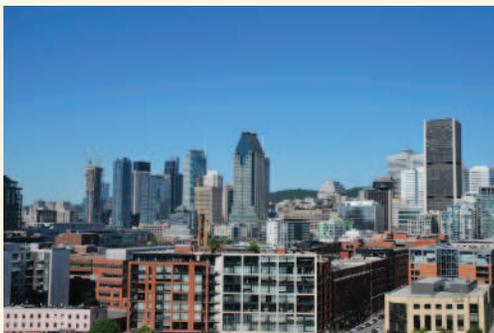
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE (suite)



L'impression d'être dominé par un paysage hors d'échelle.
Photo : Ville de Montréal, 2020



Les vues potentielles depuis les bâtiments réhabilités sont spectaculaires. Photo : Ville de Montréal, 2020

La valeur paysagère urbaine de la pointe du Moulin repose aussi sur :

La richesse de l'expérience paysagère offerte par le lieu lorsqu'on y accède, entre autres :

- l'expérience d'un paysage colossal, hors d'échelle, à proximité des silos, autant pour l'automobiliste de la rue Mill que pour l'utilisateur de la piste polyvalente ou le piéton ;
- la forte perception des contrastes entre les pleins et les vides, les verticales et les horizontales, les volumes massifs puissants et les structures linéaires et aériennes légères ;
- la qualité des vues sur l'environnement urbain et portuaire environnant depuis plusieurs endroits sur la pointe du Moulin ;
- les environnements sonores contrastés et parfois étonnants.

Ses relations visuelles et fonctionnelles avec d'autres éléments majeurs du contexte qui le situent dans une géographie plus vaste, notamment :

- son emplacement stratégique à la jonction entre le fleuve navigable ouvert sur l'océan et le cœur du continent nord-américain accessible par le réseau ferroviaire ou par le réseau de voies navigables ;
- sa forme de pointe allongée et étroite qui offre des percées visuelles transversales vers les plans d'eau de part et d'autre, du côté du port comme du côté du canal de Lachine ;
- sa qualité de paysage culturel industriel, en lien avec l'histoire du canal de Lachine et des quartiers du Sud-Ouest, particulièrement de Pointe-Saint-Charles ;
- sa localisation en retrait des zones habitées de la ville, mais suffisamment près pour que ses bâtiments fassent partie du paysage visuel familier des montréalais.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- verticalité des structures massives répétées
- champ visuel ouvert sur les plans d'eau d'une part, et bloqué par les mégas-structures d'autre part
- portail formé par les silos d'ADM de part et d'autre de la rue Mill et le tracé de la rue Mill
- vues sur le centre-ville depuis la piste polyvalente longeant le canal
- vues spectaculaires sur le Vieux-Montréal et le Vieux-Port depuis l'extrémité nord de la pointe
- l'atmosphère calme offerte par l'isolement de l'extrémité nord de la pointe
- bruit de la chute d'eau à proximité du déversoir n° 2.
- bruit du passage des trains et des activités du port et d'ADM
- point de vue depuis les étages supérieurs et le toit du silo n° 5
- ouvertures visuelles transversales entre les bâtiments permettant de comprendre la géographie du lieu
- déversoir n° 2
- configuration linéaire enserrée entre le canal et le port
- relations visuelles et physiques avec le canal de Lachine, le fleuve, le quai Bickerdike, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et le faubourg des Récollets

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR HISTORIQUE



L'axe de la rue Mill et le silo Rozon. Photo : Ville de Montréal, 2020



Plusieurs composantes fonctionnelles : les tours marines, les convoyeurs, les silos et les voies ferrées. Photo : Ville de Montréal, 2020



La base des silos de métal construits en 1903-1906 . Photo, Ville de Montréal, 2020

La valeur historique de la pointe du Moulin repose sur :

L'ancienneté et la continuité de l'usage agro-alimentaire du site qui débute dès le 18^e siècle avec les moulins à vents construits par les Sulpiciens et qui se poursuit toujours avec la minoterie ADM.

Son importance en tant que complexe agro-industriel et portuaire associé au programme d'expansion de la Commission du Havre qui positionne Montréal comme le plus grand port céréalier au monde dans les années 1920, en misant sur sa position stratégique à la tête du réseau des voies navigables.

Sa qualité de composante majeure du corridor industriel du canal de Lachine qui témoigne des différentes phases d'industrialisation de Montréal et du pays. En effet, c'est sur ce site qu'apparaît pour une première fois, en 1846, un complexe industriel recourant à cette échelle à l'énergie hydraulique. Ce premier complexe hydraulique contribue grandement à faire du canal de Lachine le berceau de l'industrie manufacturière canadienne.

L'éloquence remarquable de ce site-machine en raison de la pérennité de la plupart des composantes du système fonctionnel, autant pour les bâtiment et infrastructures visibles que les vestiges archéologiques.

L'importance des entreprises du blé et de la farine qui se sont implantées sur ce site, notamment la minoterie Ogilvie à partir de 1886, une entreprise qui deviendra la plus importante meunerie de l'empire britannique au début du 20^e siècle.

Son lien avec la compagnie ferroviaire du Grand Tronc (1852-1923), à la tête d'un réseau ferroviaire canadien à l'échelle continentale, qui fait construire un premier élévateur à grain en 1903-1906, aujourd'hui la partie la plus ancienne du silo n° 5, pour recevoir le blé de l'ouest du pays en attente d'expédition vers l'Europe.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- traces potentielles des moulins à vent et de l'ancien rivage
- tracé de la rue Mill
- vestiges d'industries telles que la Royal Mills, la City Mills, la Lindeed Oil, la St Lawrence Engine Works
- pertuis et turbines des différents lots hydrauliques
- traces du lotissement hydraulique
- vestiges de l'ancien Black Bridge
- bollards et équipements d'amarrage
- déversoirs numéros 1 et 2
- voies ferrées
- minoterie ADM
- silos Rozon
- galeries et convoyeurs aériens
- tours marines
- élévateur à grains n°5 incluant les divers équipements mécaniques en place;
- lignes de distributions et sous-station électriques
- fonctions industrielles agro-alimentaires

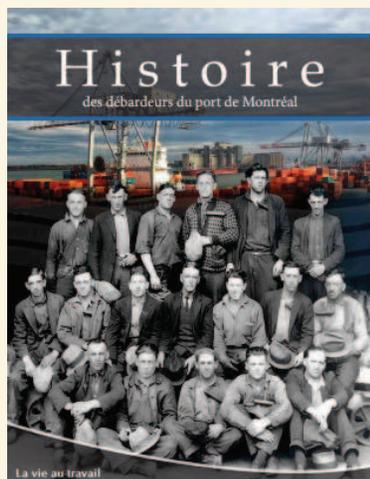
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR HISTORIQUE (suite)



Machinerie à l'intérieur du silo n° 5. Photo : Ville de Montréal, 2019



Source : MARTEL, Étienne. *Histoire des débardeurs du port de Montréal*. Atelier d'histoire des débardeurs du port de Montréal, UQAM, 2016. 31 pages.

La valeur historique de la pointe du Moulin repose également sur :

Sa représentativité de l'histoire de plusieurs domaines d'intervention du génie civil, soient : structure, géotechnique, hydraulique, transport.

La rareté de la typologie des silos élévateurs qui disparaissent peu à peu du paysage montréalais et d'autres villes canadiennes.

L'éloquence du site sur l'histoire des savoir-faire manuels, des techniques nécessaires à son fonctionnement, ainsi que sa représentativité de l'histoire des travailleurs des quartiers avoisinants.

Le caractère innovateur des infrastructures et procédés de transbordement, d'entreposage et de transport implantés sur le site, certains ayant fait figure de prototype, notamment l'élévateur B.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- machines et outils
- témoignages d'anciens travailleurs

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR CONCEPTUELLE ET TECHNOLOGIQUE



L'ensemble formé par les trois parties du silo n° 5 et le canal de Lachine. Photo : Ville de Montréal, 2020



Expressivité des matériaux. Photo : Ville de Montréal, 2020



Pavillon du Canada, 1937. Source : Mémoire des Montréalais

La valeur conceptuelle et technologique de la pointe du Moulin repose sur :

Son caractère de site-machine, un lieu unique dont les caractéristiques découlent directement des fonctions de production d'énergie hydraulique, de fabrication manufacturière, de transbordement, d'entreposage et de transport maritime et ferroviaire, chaque élément étant en interrelation avec les autres, sans superflu, sans ornement, à la manière d'une gigantesque machine.

La connectivité physique des composantes, la plupart étant toujours en place, ce qui permet de comprendre la chaîne opérationnelle de l'industrie jusqu'aux marchés et démontrer les technologies propres à une époque, autant pour les machines que pour les bâtiments.

La notoriété des concepteurs de certaines constructions tels que John S. Metcalf, ingénieur de renommée mondiale chargé de la conception de l'élévateur n° 5 bâti en 1903-1906 et de l'annexe en 1923-1924, la firme C.D. Howe qui bâtit l'élévateur B-1 en 1957-1959, Ernest Cormier, ingénieur et architecte de renommée pan-canadienne, concepteur des ailes principales de la minoterie ADM vers 1941-1945.

La qualité de conception et les qualités plastiques uniques des composantes bâties : des formes simples répétées tirant parti de l'expressivité des matériaux.

La reconnaissance internationale du caractère innovant de l'architecture des silos qui tranche par rapport aux précédents silos en bois. Cette modernité motive le choix d'en reprendre les formes pour le pavillon du Canada à l'exposition universelle des arts et techniques de Paris en 1937 et retient l'attention des architectes européens Walter Gropius et Le Corbusier.

La notoriété de Robert Roussil, artiste de renommée internationale, concepteur de la sculpture Fonte Modulaire réalisée en 1974 et installée à l'extrémité de la Pointe du Moulin en 1994 par la Société du Vieux-Port de Montréal.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- les éléments fonctionnels extérieurs et intérieurs du site : notamment les quais, rails, tours marines, galeries aériennes et convoyeurs, appareils de levée et de pesée, silos de divers types, dépoussiéreurs et cyclones, sous-station électrique, lignes de distribution électrique et machines
- vestiges des système hydraulique, canaux d'aménées, turbines, déversoirs
- infrastructures portuaires et ferroviaires
- sculpture Fonte Modulaire
- béton, brique et métal utilisés de manière rationnelle générant des formes uniques d'une grande expressivité et témoins de plusieurs époques de réalisation

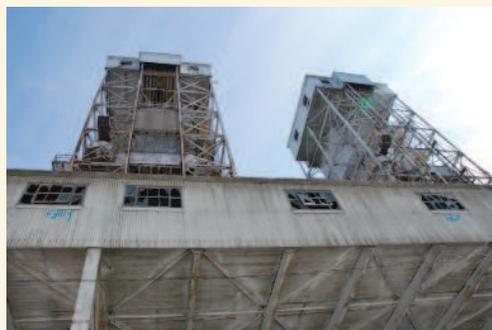
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR D'USAGE



La minoterie ADM, toujours en activité aujourd'hui. Photo : Ville de Montréal, 2020



Les tours marines, un maillon important de la chaîne opérationnelle. Photo : Ville de Montréal, 2020

La valeur d'usage de la pointe du Moulin repose sur :

La continuité de l'usage agro-alimentaire du site, depuis le régime français jusqu'à aujourd'hui, ce qui résulte en de nombreux vestiges bâtiments et équipements de différentes époques et une minoterie encore en activité.

La qualité de lecture de la chaîne opérationnelle du site machine rendue possible par la subsistance de la plupart de ses composantes fonctionnelles, permettant bien plus que d'évoquer l'histoire du site, mais bien d'en apprécier l'authenticité.

Son statut d'espace multimodal regroupant dans un même lieu stratégique plusieurs moyens de transport : par voie maritime, ferroviaire ou par camion.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- usage industriel actuel
- ensemble des composantes bâties et technologiques du silo n° 5 permettant de comprendre l'intégralité de la chaîne opérationnelle
- minoterie ADM
- voies ferrées et infrastructures portuaires

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

VALEUR SYMBOLIQUE



L'enseigne emblématique Five Roses, un point de repère.
Photo : Ville de Montréal, 2020.



Windmill Point, Montréal. Ernst Neumann, 1946. Musée
McCord M2003.116.17

La valeur symbolique de la pointe du Moulin repose sur :

Sa reconnaissance patrimoniale comme élément majeur du canal de Lachine, lieu de commémoration de l'industrie manufacturière au Canada.

Sa valeur d'emblème, de jour comme de nuit, qui témoigne de l'âge d'or de Montréal comme lieu-clé du commerce mondial du blé.

Son caractère mystérieux et insolite. Perçu comme distant et secret de part sa nature industrielle, il reste surtout méconnu.

Un enchaînement d'actions illustrant un attachement de la population à ce site et ses composantes, ainsi qu'une capacité de la société montréalaise de débattre et d'explorer par une diversité de moyens une plus grande reconnaissance de ce patrimoine industriel.

Sa valeur d'icône en raison des images diffusées sur Internet, dans des ouvrages tant académiques que grand public ainsi que dans des guides touristiques. Tout ceci contribue à en faire un symbole de Montréal à travers le monde.

Sa représentation dans la production artistique de peintres montréalais et québécois comme Ernest Neumann et Adrien Hébert.

Sa représentation dans des éléments de culture populaire.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- désignation du complexe manufacturier du canal de Lachine en 1997
- activités publiques, productions artistiques et publications entourant la sauvegarde du silo n° 5 et le maintien de l'enseigne Five Roses
- caractéristiques formelles qui en font un lieu reconnaissable
- accès au site (seuils) qui permettent de ressentir qu'on entre dans un lieu singulier

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA POINTE DU MOULIN

Arrondissement de Ville-Marie

DÉMARCHE

Cet énoncé répond à une initiative du Service de l'urbanisme et de la mobilité pour l'évaluation de l'intérêt patrimonial de ce site, dans le cadre de la planification détaillée du secteur Bridge-Bonaventure.

Il se base sur la consultation d'un dossier documentaire 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 d'une visite des lieux effectuées le 12 mars 2020.

RÉFÉRENCE

Dossier documentaire contenant des extraits de :

- Patri-Arch. *Secteurs Pointe-du-Moulin et bassin Wellington. Considérations patrimoniales*. CIMA, 17 mai 2011.
- Fahey et Associés. CIMA+. *Analyses urbaines et techniques des secteurs Pointe-du-Moulin et Bassin Wellington, Montréal, QC Volet A --Rapport final*. Société immobilière du Canada CLS limitée, 16 novembre 2011.
- Fahey et Associés. *Pointe-du-Moulin : étude de caractérisation des vues*. Société immobilière du Canada, 23 mars 2020.
- CIVILITI + Lafontaine & Soucy. *Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge Wellington. Rapport final et annexes*. Mai 2017.
- Desjardins, Pauline. *Le Vieux-Port de Montréal*. Les Éditions de l'Homme, 2007.
- Hallé, Jacqueline. *Analyse architecturale : Élévateur no 5 - Port de Montréal*. Rapport 95-87. Patrimoine canadien.
- Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. *Énoncé de valeur patrimoniale Élévateur n° 5*. 21 octobre 1996.
- MBrodeur Consultant inc. *Inventaire patrimoine et archéologie - Nouveau Havre de Montréal Secteurs : Pointe-du-Moulin, rue des Irlandais et Bassin Wellington. Volume 2 : Fiches descriptives*. Société immobilière du Canada, octobre 2010.
- Parcs Canada. *Énoncé d'intégrité commémorative : Lieu historique national du Canal-de-Lachine*. Mars 1997.

GROUPE DE TRAVAIL

Dinu Bumbaru, directeur des politiques, Héritage Montréal

Anne-Marie Dufour, architecte, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal

Brian Fahey, président, Fahey et Associés

Alain Gelly, historien, Direction de l'archéologie et de l'histoire, Direction générale des affaires autochtones et du patrimoine culturel, Parcs Canada

Marie-Geneviève Lavergne, archéologue, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal

Olivier Légaré, conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et de la mobilité, Arrondissement de Ville-Marie, Ville de Montréal

Alexandra Lemarcis, secrétaire du conseil d'administration, Association québécoise du patrimoine industriel

Sylvain Lenoir, conseiller en aménagement, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal

Pierre-Marc Mongeau, vice-président immobilier Québec, Société immobilière de Montréal et Vieux-Port de Montréal

Observateur : Mark Elsworthy, conseiller en aménagement et en patrimoine, Ministère de la Culture et des communications du Québec, Direction du patrimoine

RÉDACTRICE

Anne-Marie Dufour, architecte, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal