

Étude de la valeur patrimoniale de l'ancienne Canada Malting (5022 Saint-Ambroise) et des deux terrains adjacents (5020 Saint-Ambroise et 5070 Saint-Ambroise)



Janvier 2012

Pour la Société des placements Cadence Inc.

Réalisée par

CONTEXTURE

Atelier de recherche et de création en conservation et design architectural

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	
1.1	Mise en contexte	1
1.2	Présentation du rédacteur	2
1.3	Description de la méthodologie	2
1.4	Principales sources	3
2.	IDENTIFICATION	
2.1	Identification du site et des bâtiments à l'étude	4
2.2	Reconnaisances et statuts	5
3.	ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL	
3.1	Valeur documentaire	
3.1.1	Bref historique de la vocation de l'édifice et de la cie.	9
3.1.2	Analyse de la valeur historique et documentaire ainsi que de l'ancienneté	12
3.2	Valeur contextuelle	
3.2.1	Évolution du lieu et de son contexte urbain	13
3.2.2	Description actuelle du site et du cadre environnant	31
3.2.3	Point d'intérêt	33
3.2.4	Analyse de la valeur contextuelle	35
3.3	Valeur architecturale	
3.3.1	Description de l'objet d'étude (5020 rue Saint-Ambroise)	36
3.3.2	Description de l'objet d'étude (5070 rue Saint-Ambroise)	37
3.3.3	Description de l'objet d'étude (5022 rue Saint-Ambroise)	40
3.3.4	Degré d'authenticité	65
3.3.3	Concepteurs et leurs œuvres	68
3.3.4	Production courante et comparables	72
3.3.5	Analyse de la valeur architecturale	82
4.	SYNTHÈSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE ET CONCLUSION	84
5.	ANNEXES	
5.1	Bibliographie, sources et annexes	85

1. INTRODUCTION

1.1 Mise en contexte

Un projet de développement immobilier est proposé sur le site de l'ancienne Canada Malting et sur les deux terrains y attenants de part et d'autre. La réalisation de ce projet exigerait la démolition de certains édifices ou sections d'édifices.

Les conseillers en aménagement de l'arrondissement du Sud-Ouest ont donc exigé au promoteur la réalisation d'une étude de la valeur patrimoniale des édifices portant aujourd'hui les adresses 5020, 5022 et 5070 rue Saint-Ambroise.



Photo aérienne illustrant le secteur dans lequel se retrouve les terrains et édifices à l'étude
Navigateur urbain

1.2 Présentation du rédacteur

L'atelier CONTEXTURE a réalisé plusieurs études de valeurs patrimoniales depuis 5 ans. Au cours de sa carrière de spécialiste en conservation architecturale, Eric Millette, de l'atelier CONTEXTURE, a participé à de nombreuses études de ce type et a ainsi acquis une expérience notable dans ce champ d'expertise.

Par ailleurs, Eric Millette a aussi récemment été impliqué dans plusieurs projets de réfection et de restauration d'édifices industriels en maçonnerie. Cela lui a permis d'analyser certains beaux exemples d'architecture de ce genre et ainsi parfaire sa compréhension de cette typologie particulière. Il a aussi eu l'opportunité d'analyser la valeur patrimoniale de certains édifices en bordure de l'autoroute Bonaventure pour la Société du Havre de Montréal et celle des hangars de tôle du Quai Alexandra du Vieux-Port de Montréal par le passé.

Eric Millette, a effectué l'analyse et la rédaction du rapport. Natacha Boucher, historienne de l'art et proche collaboratrice, a effectué la recherche dans les archives et différents centres de documentation.

1.3 Description de la méthodologie

Les arrondissements de la Ville de Montréal évaluent les projets de redéveloppement de sites, exigeant certaines démolitions, qui lui sont présentés sur la base de critères prédéterminés et à la lumière de la valeur patrimoniale octroyée aux immeubles qu'elle détermine à partir de l'étude de la valeur patrimoniale effectuée suivant les termes de référence établis.

Elle a établi en 2002 une procédure d'étude de projet pour les édifices historiques dont on pressent l'intérêt patrimonial. Elle a ainsi déterminé des termes de référence pour la réalisation d'études patrimoniales.

Cette étude a donc été rédigée suivant la procédure, établie par la Ville de Montréal, pour les édifices historiques dont on pressent l'intérêt patrimonial et s'appuie sur les termes de références proposés. La méthodologie de l'étude a aussi été adaptée pour répondre au document intitulé "L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu, Guide d'application du processus d'évaluation menant à la formulation d'un énoncé d'intérêt patrimonial – Notions, principes et boîtes à outils" produit par la Direction de la culture et du patrimoine et de la toponymie.

L'étude porte sur les installations de l'ancienne Canada Malting et sur les terrains et édifices de part et d'autre qui bordent immédiatement son site.

1.4 Principales sources

Dans le but d'établir les bases de ce texte, de développer et d'illustrer cette étude, en plus de la bibliographie jointe au point 5.1 **Bibliographie, sources et annexes**, les sources suivantes ont été consultées :

Arrondissement Le Sud-Ouest

- > Division des permis et inspections :
 - Comptoir de services des permis

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

- > Catalogue de la bibliothèque [Iris]
- > Collections en ligne :
 - Album de rues E. -Z. Massicotte
 - Annuaires Lovell | Montréal et de sa banlieue
 - Cartes et plans
 - Cartes postales
 - Revue d'un autre siècle
- > Pistard / Archives

Canada Maltage Compagnie Ltée/United Malt Holdings | 205/6, rue Riverside

- > Claude Franche : 514.935.1133 [3227]

Centre Canadien d'Architecture :

- > Catalogue de la bibliothèque
- > Collection en ligne

Héritage Montréal

- > Centre de documentation / Demande de recherche
- > www.heritagemontreal.org

Images Montréal [imtl.org]

Le portail des pompiers de Montréal | www.pompiermontreal.com

Musée McCord

- > Collection en ligne : Archives photographiques Notman

Musée des sciences et de la technologie du Canada

- > <http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/index.cfm>

Parcs Canada | 200, boulevard René Lévesque Ouest, Tour Ouest, 6^{ème} étage,

- > Sébastien Bachmann, Gestionnaire des ressources culturelles : 514.496.5384, sebastien.bachmann@pc.gc.ca

Société Historique de Saint-Henri

- > 521, Place Saint-Henri : 514.933.1318

Université McGill :

- > Catalogue de la Bibliothèque [Muse]
- > Walter Hitschfeld Geographic Information Centre | 805 Sherbrooke Street West, 5^{ème} étage [Burnside Hall]
- > En ligne :
 - Canadian Architect and Builder | <http://digital.library.mcgill.ca/cab/>
 - John Bland Canadian Architecture Collection | <http://cac.mcgill.ca/home/cover.htm>
 - Ramsay Traquair The Architectural Heritage of Québec | <http://cac.mcgill.ca/traquair/>
 - Industrial Architecture of Montreal | <http://digital.library.mcgill.ca/industrial/>

Université de Montréal :

- > Catalogue des bibliothèques
- > Département de géographie | 520, Chemin de la Côte-Sainte-Catherine, local 305 [Anne Hackier]

Université du Québec à Montréal [UQAM]:

- > Catalogue des bibliothèques

Ville de Montréal :

- > Conseil du Patrimoine de Montréal, Centre de documentation | 303, rue Notre-Dame Est
- > Division de la gestion des documents et archives | 275, rue Notre-Dame Est, R134
- > Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Centre de doc. | 303, Notre-Dame Est, bureau 5100
- > Collections en ligne :
 - De la campagne à la ville : le Québec de 1910 à 1950 [Vu par Edgar Gariépy]
 - Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal
 - Les grandes rues de Montréal
 - Montréal, 500 ans d'histoire en archives
 - Montréal, Municipalité et Métropole 1920-1960
 - Portail Sud-Ouest
 - Répertoire historique des toponymes

Biographical Dictionary of Architects in Canada 1800-1950 | <http://www.dictionaryofarchitectsincanada.org/>
L'Encyclopédie Canadienne | www.thecanadianencyclopedia.com

Il faut ajouter aussi, tous les ouvrages notés à la bibliographie de l'étude.

Il est aussi important de souligner qu'une visite complète des édifices a été effectuée. Nous tenons d'ailleurs à remercier particulièrement les propriétaires de ceux-ci pour nous avoir donné cette permission et nous avoir accompagnés.

Cependant, il doit être mentionné que certains espaces n'ont pas été visités pour des raisons de sécurité et d'impossibilité d'accès. L'intérieur des silos, zone partiellement inondée, n'a par exemple pas été visitée.

2. IDENTIFICATION

2.1 Identification du site à l'étude

Dimension totale des lots réunis : ± 21 500 mètres carrés

Adresse civique : 5020, 5052, 5070, rue Saint-Ambroise
Montréal, Québec
H4C 2G1

Adresse originelle¹ : **5020, rue Saint-ambroise** [Laroque Transport]
En 1961, apparaît pour la première fois dans le Lovell la compagnie, ainsi que son adresse, Laroque transport².

¹ Sauf si indiqué autrement, ces informations sont prises des *Annuaire Lovell*, la recherche a été effectuée jusqu'en 1965-6.

² Notons qu'à cet emplacement [500, Saint-Ambroise puis 5000, Saint-Ambroise] existait une compagnie au nom de Bremner Alex Ltd de 1915-6 à 1940. En 1941, elle passe de l'autre côté de la rue au 5001, St-Ambroise. Dorénavant, le 5000 n'apparaît plus comme adresse.

5052, rue Saint-Ambroise [Canada Malting],

En 1906-7 apparaît pour la première fois dans l'annuaire Lovell, sans adresse, entre le 307 et 308 Saint-Ambroise la « Canada Malting Co. », précédé du nom « C D MacFarland »³. En 1907-8 et 1908-9 « Canada Malting Co. » est inscrit au 445 Saint-Ambroise⁴. En 1909-10 et 1910-11 « Canada Malting Co. C D MacFarland mgr » est inscrit au 512. De 1911-12 à 1928-29 au 512, Saint-Ambroise avec seulement « Canada Malting Co. » À partir de 1930, l'adresse change à nouveau pour le 5022 Saint-Ambroise. En 1982, elle apparaît dans le « Répertoire⁵ » de la CUM avec le numéro 5052. Toutefois, en 1995, le numéro 5022, est utilisé dans *l'Inventaire et évaluation des ressources culturelles*⁶. La date exacte du passage de 5022 à 5052 nous est impossible à déterminer définitivement.

5070, rue Saint-Ambroise [Standard Chemical]:

En 1907-8 apparaît au 522 la Standard Chemical Co Ltd⁷
 En 1914-5 l'adresse change pour le 524⁸
 En 1916-17 le nom change à Standard Chemical Iron & Lumber Co of Canada Ltd jusqu'en 1923-4 puis après inscrit comme Standard Chemical Co Ltd
 En 1929-30 la Standard Chemical Co Ltd passe à l'adresse 5070, rue Saint-Ambroise⁹

Période de construction :	5020 Saint-Ambroise Laroque Transport : +/- 1961 5022 Saint-Ambroise Canada Malting : 1905 5070 Saint-Ambroise Standard Chemical Co Ltd : +/-1907
Architecte* :	Davide Jerome Spence ¹⁰ [Bâtiment de la malterie datant de 1905] Otto Lue(bm)ert [Bâtiment de la malterie datant de 1950]
Ingénieurs* :	John S. Metcalf Co. Ltd [Silos de béton de 1930] Barnett and Record Company [Minneapolis Minnesota, USA] [Silos de terra-cotta de 1905]
Entrepreneur* :	Barnett and Record Company [Minneapolis Minnesota, USA] [Silos de terra-cotta de 1905]

*Pour les bâtiments du 5020 et 5070, cette information nous est inconnue

³ Mentionnons qu'en 1904-5 Canada Malting Co. apparaît dans la section « Places in the neighborhood of Montréal outside city limits » sous « St-Henri, City of » dans la liste des « important industries ». Elle apparaît aussi en 1905-6 dans le « Alphabetical Directory » comme Canada Malting Co Ltd(sic?) avec « George Bailey mgr » indiquant comme adresse « Saint-Ambroise and St-Remi ».

⁴ Notons que l'entrée indique que la compagnie est située à l'est de la rue Saint-Rémi au lieu d'à l'ouest, ce qui est erroné...

⁵ CUM, p92

⁶ ARCHÉMI, p1

⁷ Entre 1907-8 et 1908-9 au 520 : Decarie Jos, Fils, brick mnfrs, puis vacant entre 1909-10 et 1910-11, puis disparaît en 1911-12.

⁸ En 1914-5 apparaît au 516 la Marx Rawolle of Can Ltd, jusqu'en 1927-8, puis en 1928-9 le 516 est vacant. Puis, apparaît à la même adresse que la Standard Chemical Co Ltd : Maxwell E J Co Ltd, puis en 1929-30 la compagnie passe au 5080.

⁹ De 1952 à 1959 apparaît à la même adresse la Dominion Tar & Chemical Company Ltd, de 1953 à 1957 s'ajoute la Stone & Webster Can Co Ltd.

¹⁰ Ce bâtiment est attribué à D. J. Spence uniquement dans les publications, par exemple dans le « Répertoire... Architecture industrielle » en page 93. Toutefois, comme à ce moment il est associé avec Samuel Arnold Finley, il est vraisemblable de stipuler que le bâtiment de la Canada Malting Company devrait être attribué à Finley and Spence.

Usages :	5020 Saint-Ambroise	Compagnie de transport
	5052 Saint-Ambroise	Usine de conversion de l'orge en malt; entreposage en vrac.
	5070 Saint-Ambroise	Produits chimiques
Principales transformations :	5022 Saint-Ambroise	
	Agrandissements :	
	+/- 1930 ajout de 18 silos de béton	
	+/- 1950 construction d'une 2 ^{ème} malterie	
	[1969 construction d'une nouvelle malterie et de nouveaux silos par la Canada Maltage (Malting) sur un autre site, à l'entrée du Quai Bickerdike]	
Topographie :	Terrain plat	
Végétation :	Friche	

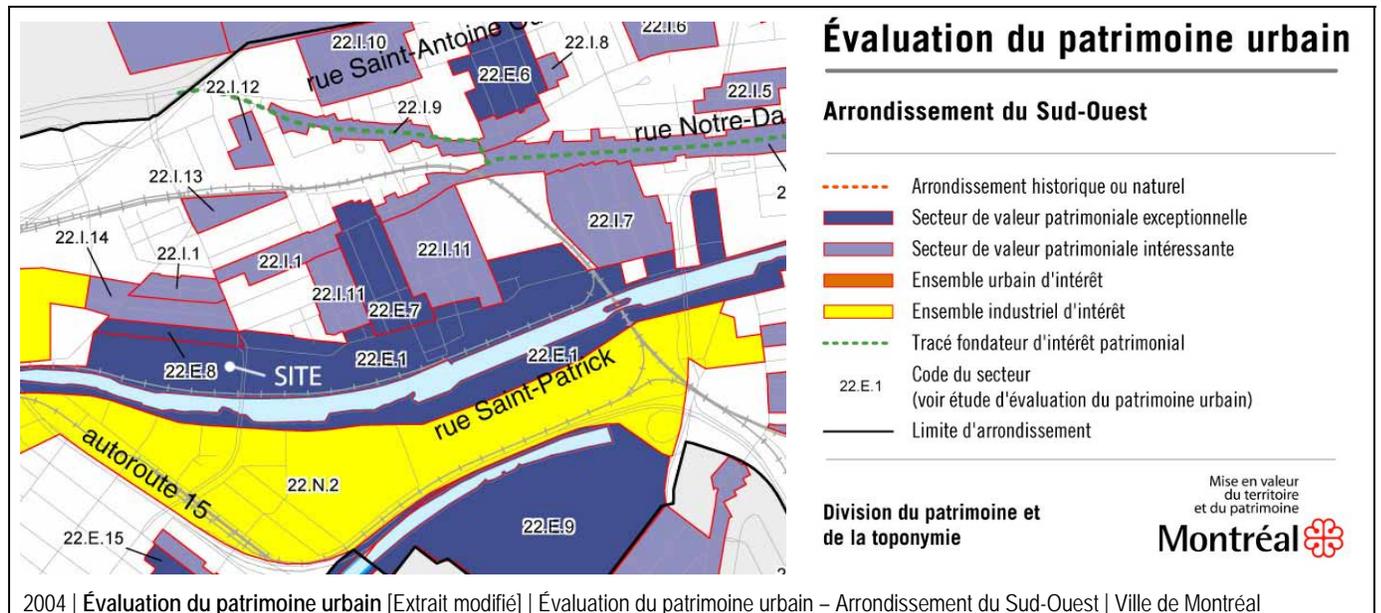
Les édifices à l'étude sont situés dans la ville de Montréal dans l'arrondissement du Sud-Ouest, territoire composé de : deux anciens quartiers de Montréal, Sainte-Anne (Griffintown) et Saint-Joseph; ainsi que de cinq anciennes municipalités autonomes, Saint-Henri, Sainte-Cunégonde (Petite-Bourgogne), Saint-Gabriel (Pointe-Saint-Charles), Côte-Saint-Paul et Ville Émard. Ils s'inscrivent sur trois lots ayant une superficie totale, respectivement d'est en ouest, de : 1519 m.c., 12498 m.c. et 7494 m.c., et ayant adresse sur la rue Saint-Ambroise. Les trois lots et leurs bâtiments sont délimités par le canal Lachine au sud [mentionnons, entre les deux, la piste cyclable sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc devenue le Canadien National]; un lot industriel où y est érigé le bâtiment de la Brasserie McAuslen et son Centre Saint-Ambroise (salle multifonctionnelle locative) à l'ouest; la rue Saint-Ambroise bordée de lots résidentiels et un lot commercial (Grosvenor Automobiles – débosselage & peinture) au nord; puis, le tunnel Saint-Rémi à l'est.

2.2 Reconnaissance et statut

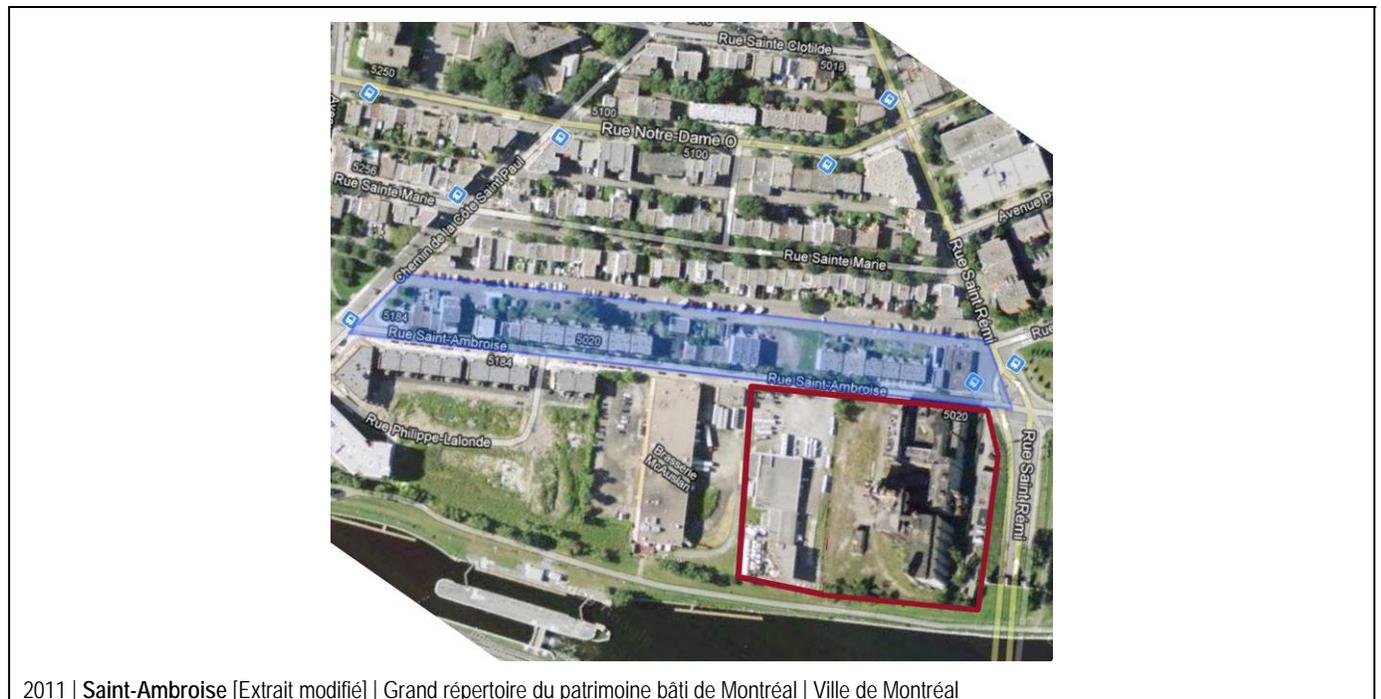
En 1982, la Canada Malting Co Ltd avait été retenue par la Communauté urbaine de Montréal (CUM) pour faire partie de leur *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal* portant sur les édifices industriels¹¹. Puis, en 1995, ce même bâtiment recevait un pointage de 73, sur un maximum possible de 90 lors de son recensement au sein de l'*Inventaire et évaluation des ressources culturelles – canal de Lachine* effectué par Archémie pour Parcs Canada.

Selon le plan d'urbanisme présentement en vigueur à l'arrondissement du Sud-Ouest, l'ancien bâtiment de la Canada Malting Co Ltd figure sur la liste des *immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle*. De plus, selon la carte « Évaluation du patrimoine urbain » du même plan, les sites à l'étude se retrouvent au sein d'un *secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle*, et en face du secteur *Saint-Ambroise* [22.E.8]. Ce dernier fait référence aux logements ouvriers situés du côté nord de la rue portant le même nom. Toutefois, selon ce que nous pouvons observer, les maisons d'origines ne figurent plus à cet endroit.

¹¹ *Répertoire d'architecture traditionnelle ... , Architecture Industrielle*, p92-3

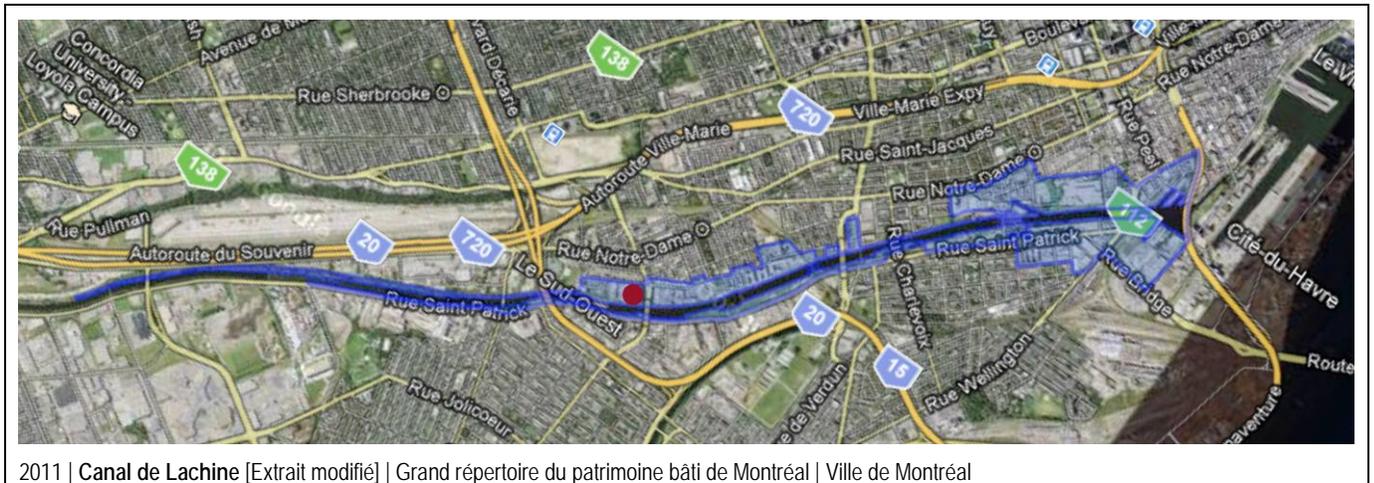


Secteur 22.E. 8 / Saint-Ambroise. Selon le plan d'urbanisme de l'arrondissement, l'intérêt pour ce site est attribuable à l'implantation distinctive d'habitations de petite taille¹². De plus, notons le gabarit de la ruelle entre les rues Saint-Ambroise et Sainte-Marie, soit deux fois la taille normale. Ceci est dû au fait que c'est à cet endroit que c'est opéré la canalisation de la rivière Saint-Pierre¹³.

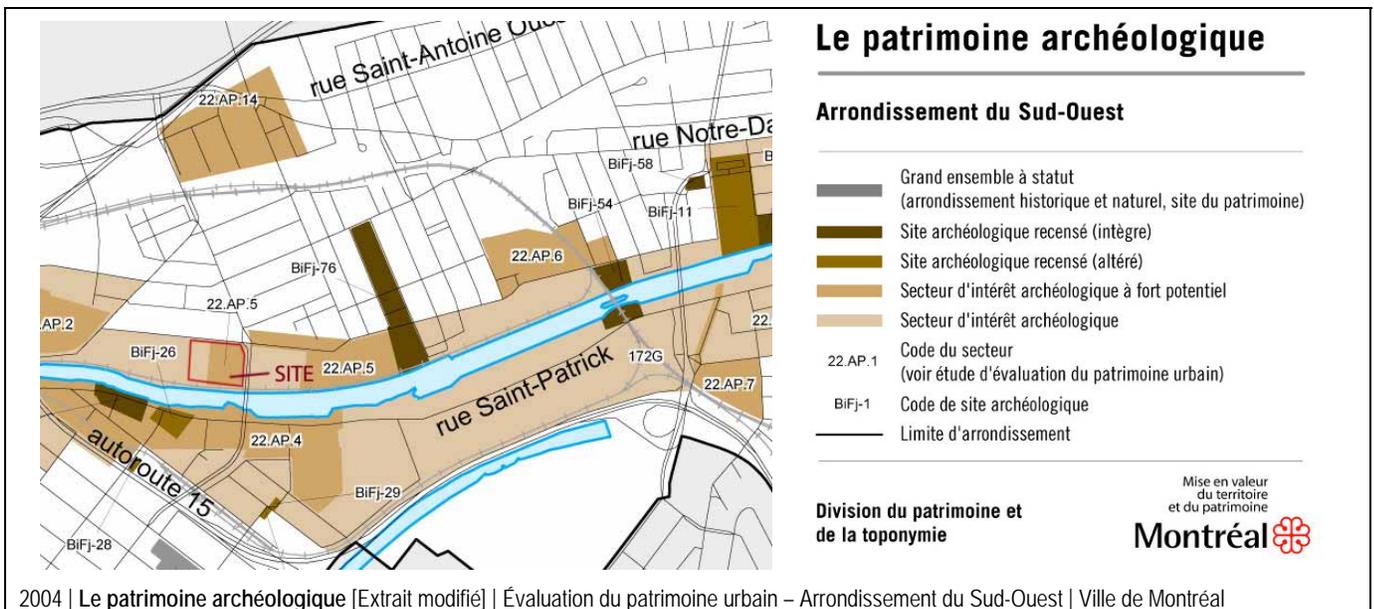


¹² Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest, p35

¹³ Voir la carte de C. E. Goad, *Atlas of the city of Montreal* (1890)



Mentionnons aussi que les lots à l'étude sont connexes au canal de Lachine, et que celui-ci ainsi que les sites qui s'y rattachent sont reconnus comme *site national* par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, leur conférant une certaine reconnaissance au niveau fédéral.



Finalement, selon la carte «Le patrimoine archéologique» du même document, les terrains concernés figureraient en partie au sein d'un *secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel* [22.AP.5]. De ce que nous avons observé, les bâtiments de la Canada Malting Co ainsi que ceux des sites de par et d'autre aurait été les premiers et uniques bâtiments jamais à y être construits; depuis l'arrivée des religieux et des colons français, ce secteur était agricole ou dans la zone du lac Saint-Pierre. Notons aussi que, selon une étude archéologique dirigée par la Ville de Montréal et réalisée par Ethnoscope en 2005¹⁴ d'un site immédiatement en face de celui à l'étude: « L'étude de potentiel a conclu à un faible potentiel archéologique préhistorique, à cause d'une situation en basse altitude, peu avantageuse à la préhistoire.

¹⁴ Étude de potentiel et inventaire archéologiques, rue Saint-Ambroise, Montréal, page i

En outre, l'aire d'étude était dans l'axe de l'ancien lac à la Loutre/lac Saint-Pierre.¹⁵ »; cette conclusion s'appliquerait, par extension, vraisemblablement aux sites qui nous concernent.

3. ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

3.1 Valeur documentaire

3.1.1 Bref historique de la vocation de l'édifice et de la cie.

Le développement des silos (élévateurs à grain) à Montréal et de l'industrie agro-alimentaire le long du canal

Entre la deuxième moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe, Montréal fut l'épicentre industriel du Canada et le canal de Lachine déteint la plus haute concentration d'activités industrielles au pays. Jadis, l'ultime point navigable en raison des rapides, à cette époque Montréal devint une sorte de « plaque tournante¹⁶ » avec ses multiples voies de transport, par exemple celles maritimes qui permettent de pénétrer le continent nord-américain depuis l'océan Atlantique. Les compagnies vinrent s'installer aux abords du canal de Lachine¹⁷ en majeure partie suite à la décision de louer des prises d'eau afin de profiter, par exemple, du potentiel hydraulique¹⁸. Les écluses de Côte-Saint-Paul, celles de Saint-Gabriel, puis le bassin n°2 sont construites de façon à permettre d'exploiter cette énergie¹⁹. Alors, des industries de toutes tailles s'y établissent. Outre la fumée issue de cette concentration de la production industrielle, qui désormais vient obscurcir par exemple l'horizon du Sud-Ouest de l'île surnommé « *Smoke Valley*²⁰ », des édifices démesurés construits pour envelopper les machines en lien avec le commerce céréalier, font contraste au cadre bâti de la vieille ville en supplantant en hauteur la majorité des bâtiments de l'époque. Les convoyeurs tentaculaires aériens et leurs importants volumes cylindriques sont caractéristiques de ces bâtiments industriels. Ces élévateurs, mieux connus par les Montréalais sous le nom de silos, captent même l'attention de l'architecte Franco-Suisse Le Corbusier qui en fait référence dans son œuvre de 1923, *Vers une Architecture*. À cette date, Montréal aurait été le principal port céréalier du monde. La commission du Port de Montréal fait construire le premier élévateur, le n°1, sur l'axe du Boulevard Saint-Laurent, en 1902. John Kenney, ingénieur du Port de Montréal, fait appel à John Metcalf pour l'occasion²¹. Il sera détruit en 1983. Sa structure d'acier fut de forme quadrangulaire. Le deuxième, l'élévateur n°5 au bout de la rue McGill à l'entrée du canal de Lachine construit de 1903 à 1906 aussi en acier et de forme quadrangulaire [agrandi en 1914 [béton], 1924[béton] et 1959[béton]]²², ainsi que le troisième, le n° 2 en face du Marché Bonsecours construit entre 1910 et 1912 toutefois de béton armé et de forme cylindrique, sont l'entreprise des ingénieurs de John S. Metcalf Co Ltd; seul le n°5 a résisté à la démolition, toutefois, il n'est plus en fonction depuis 1995²³. Il illustre bien

¹⁵ *Étude de potentiel et inventaire archéologiques, rue Saint-Ambroise/Opération solidarité 5000 logements*, p i

¹⁶ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p22

¹⁷ Le « Erie Canal » ouvert en 1825, précède celui de Lachine détournant alors le trafic portuaire vers New York en reliant son port aux Grands Lacs. Ceci enleva à Montréal le monopole de la navigation vers l'intérieur du Continent. *Regards sur un paysage industriel – Le canal Lachine*, p10

¹⁸ Notons aussi que le canal servira d' « aqueduc industriel », *Évaluation du patrimoine urbain – Arr. du Sud-Ouest*, p21

¹⁹ *Regards sur un paysage industriel – Le canal Lachine*, p11

²⁰ *À Saint-Henri le cinq septembre*, 2 minutes 10 secondes

²¹ *Vieux-Montréal* [http://vieux.montreal.qc.ca/accueil.htm / Fiche d'un concepteur / John S. Metcalf Company]

²² Société Immobilière du Canada, www.pointedumoulin.ca

²³ www.heritagemontreal.org

l'évolution, par ses nombreux agrandissements, de la forme et des méthodes de constructions utilisées à travers les décennies, où « *le béton armé succède à l'acier et où la forme des silos passe du quadrangulaire au cylindrique puis à l'ondulé*²⁴ ». Finalement, au bout des rues Bourbonnière et Viau, dans l'Est de la ville cette fois-ci, sont respectivement construit, en 1923-4 et 1963, les élévateurs n°3 et n°4 [béton], aussi par les ingénieurs de la John S. Metcalf Co Ltd. Le n°3 a été en partie démoli et est à l'abandon; le n°4 serait le seul toujours actif aujourd'hui. Ces derniers servaient uniquement à l'entreposage et à la manutention du grain. À proximité ou le long du canal de Lachine, des minoteries locales possèdent également des silos d'entreposage : la Ogilvie Flour Mill [Farine Five Rose] et la Robin Hood Multifoods. On y retrouve aussi les anciens silos de la Redpath Sugar Refinery et ceux la Canada Maltage Ltée (même compagnie que Canada Malting) à l'entrée du Quai Bickerdike.

C'est plus à l'ouest, dans l'ancienne municipalité de Saint-Henri, tout juste à l'est de l'écluse de Côte-Saint-Paul, que l'on retrouve les silos de la Canada Malting Company visés dans cette étude. Érigés en 1905²⁵ sur la rue Saint-Ambroise, donc en même temps que le deuxième élévateur, le n°5, était en construction [acier/quadrangulaire], ses silos sont construits de tuiles de terra-cotta. Nous reviendrons plus loin sur le sujet. La Canada Malting y entreposait l'orge provenant de l'Ouest canadien et utilisait sa malterie pour transformer celui-ci en malt, produit vendu en majeure partie aux industries de la bière et de la distillation. Le grain, en provenance de l'Ouest canadien, était acheminé depuis le port de Montréal, empruntant en un premier temps le canal Lachine à l'aide de barges, pour ensuite utiliser la voie ferrée du Grand Tronc [plus tard Le Canadien National]. L'usine bénéficiait de sa propre bretelle de sortie amenant l'orge directement à sa tour élévatrice située au centre du complexe, soit entre les silos et la malterie. Notons que des silos de béton seront construits vers 1930 et qu'une tour marine y étant rattachée donnera aussi accès aux navires. Une seconde malterie, connexe à celle en place, sera elle plus tard érigée aux alentours de 1950. Le complexe eut la vocation d'usine de maltage pendant 75 ans, donc, jusqu'en 1980. Après le départ de la compagnie, les silos des deux complexes conjoints serviront ensuite à l'entreposage en vrac, puis seront éventuellement entièrement abandonnés. Le complexe est présentement laissé aux intempéries et aux vandales.

La Canada Malting fait partie d'un groupe d'installations à vocation industrielle agro-alimentaire relativement présentes aux abords du canal de Lachine. L'une des premières sera la Redpath Sugar Refinery qui s'installe au XIX^e siècle. Un autre important complexe, plus près de la Canada Malting, élira domicile sur la rue Saint-Ambroise au croisement avec la rue Sainte-Marguerite en 1912. La Dominion Flour Mills possédera elle aussi un bon nombre de silos d'entreposage.

Bref historique de la compagnie

La Canada Malting Company est fondée en 1902²⁶ afin de saisir le contrôle de deux compagnies ontariennes. C'est en 1904 que la décision est prise par la compagnie et autorisée par la ville de faire construire une malterie à Montréal [à ce moment, dans la municipalité de Saint-Henri]. En 1905²⁷, la Canada Malting Co s'installe sur la rue Saint-Ambroise, emplacement stratégique sur le canal Lachine [construit 1821-5, agrandi 1843-8 et 1873-85] près de la voie ferrée du Grand Tronc [qui se développe dans le Saint-Henri après 1847²⁸]. C'est la première malterie moderne de la compagnie et elle aurait été considérée comme la plus grande en Amérique du Nord à ce moment. Les malteries précédentes locales devaient être plus sommaires et de plus petite envergure. Son complexe original est constitué d'une usine de maltage et de 11 silos d'entreposage pour l'orge nécessaire à ses activités.

²⁴ Société Immobilière du Canada, www.pointedumoulin.ca

²⁵ *Répertoire d'architecture traditionnelle ... , Architecture Industrielle*, p92-3

²⁶ Selon le site de la compagnie, <http://canadamalting.com/our-company/history>

²⁷ *Répertoire d'architecture traditionnelle ... , Architecture Industrielle*, p93

²⁸ Société Historique de Saint-Henri, <http://www.saint-henri.com/>

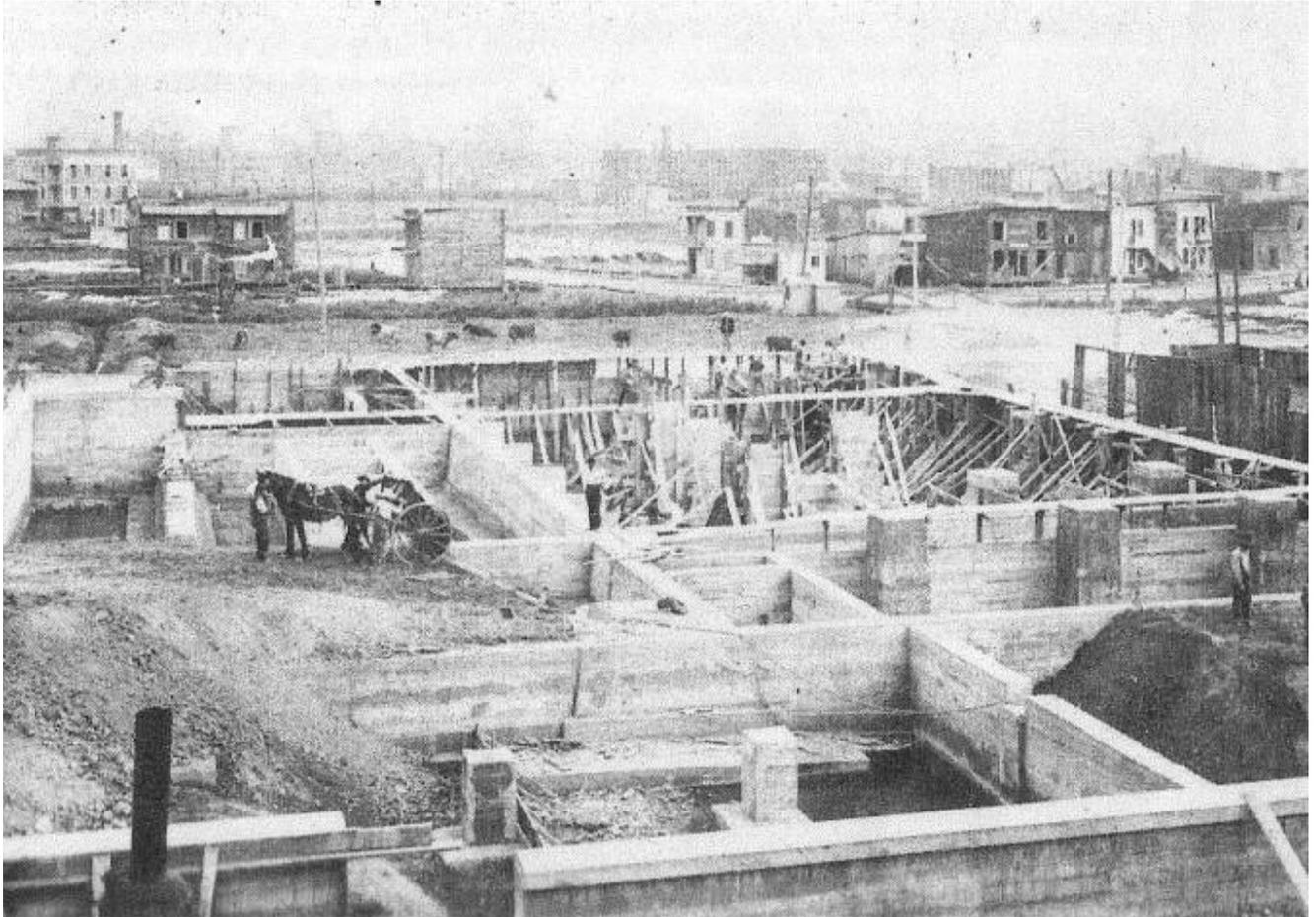


Photo ancienne illustrant la construction de la malterie vers 1904-5
Société d'histoire de Saint-Henri

En 1927, la compagnie obtient une charte fédérale et deux ans plus tard, ses activités résistent à la crise économique mondiale. Mentionnons que déjà dans les années 20, Canada Malting possède des usines de maltage à l'extérieur de Montréal, soit à Toronto, Winnipeg et Calgary²⁹, ce qui lui confère le titre de plus grand producteur de malt au monde. Toutefois, la compagnie n'est pas insensible à la concurrence provenant des malteries américaines. Alors, la politique tarifaire est modifiée ce qui a l'effet souhaité de rétablir un équilibre³⁰. Puis, vers 1930, elle fait construire 18 silos supplémentaires en béton en annexe aux silos de terra-cotta de Saint-Henri. À l'aube de la Deuxième Guerre mondiale, la Canada Malting Company Limited prend de l'expansion et elle est considérée la plus grande compagnie canadienne ainsi que la deuxième plus importante mondialement dans la catégorie *brasseurs, distilleurs et manufacturiers d'aliments*. À Montréal, une seconde malterie est érigée vers 1950 en annexe à celle existante. À près de six décennies d'existence, en 1962, elle s'internationalise et diversifie ses activités puis, transfère son siège social à Toronto. L'ouverture à la navigation du fleuve Saint-Laurent depuis 1956 entraîna éventuellement la fermeture du canal Lachine en 1970³¹. Cependant, l'orge pouvait toujours être acheminé via une bretelle du chemin de fer du Grand Tronc, ainsi que par camion, le port étant situé à moins de

²⁹ *Heritage Impact Assessment – Canada Malting Complexe* [Toronto], p9

³⁰ *Inventaire et évaluation des ressources culturelles – Canal de Lachine, Rapport de Synthèse*, Archémie

³¹ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p25

six kilomètres de l'usine. En 1969, la compagnie avait quand-même fait construire une troisième malterie et des silos, mais cette fois-ci à même le port de Montréal, soit sur la rue Riverside, éliminant la nécessité d'acheminer le produit brut plus loin. Finalement, suite au désir de consolider leurs effectifs, soit au port dans ses installations plus contemporaines, et aussi en partie faisant face à la désuétude des installations initiales qui étaient en partie déjà vacantes depuis au moins 1961, elle quitte et vend le site sur Saint-Ambroise en 1980; seule la malterie sur Riverside demeure en opération aujourd'hui. Dans la dernière décennie, il y avait environ 50 à 55 employés au total³². En 1989, la compagnie déborde des limites du territoire canadien en achetant la Great Western Malting Company aux États-Unis d'Amérique puis, en 1990 la Bairds Malt en Angleterre³³. Finalement, en 1995 ses principaux actionnaires, la Molson Companies Limited et la Labatt Brewing Company Limited, autorisent sa vente à la filiale Canadienne de ConAgra en consortium avec la compagnie Sud Africaine Tiger Brands^{34, 35}.

3.1.2 Analyse de la valeur historique et documentaire ainsi que de l'ancienneté

5022 Saint-Ambroise

Au niveau historique et documentaire, la Canada Malting, instaurée en 1902 est devenue au cours des années l'une des plus, si ce n'est, la plus importante malterie au monde. Ces premières installations à Montréal sont considérées comme formant l'une des premières malteries modernes, et dès le départ, elle est même considérée comme la plus importante malterie d'Amérique du Nord. La Canada Malting possédera aussi des complexes de transformation du malt importantes ailleurs au Canada dont à Toronto. Le malt canadien étant aussi très réputé internationalement, il est certain que cette entreprise a historiquement été très importante.

Cependant au niveau du quartier, son rôle nous est apparu comme ayant peu d'importance. Cette immense machine dédiée au maltage accueillait relativement peu de travailleurs comparativement aux autres industries. Il est certain que malgré tout, son complexe a toujours été considéré comme un point de repère dans le quartier possédant les installations les plus massives et hautes de Saint-Henri, et ce tant à partir du canal que des rues avoisinantes. Encore aujourd'hui, la tour élévatrice d'origine domine le ciel du secteur.

La Canada Malting est cependant associée à la présence historique d'industries agro-alimentaires le long du canal. Ses cylindriques silos avant-gardistes pour l'époque, confectionnés en tuiles de terra-cotta, dominent rapidement la section ouest de Saint-Henri.

Au niveau de l'ancienneté, il ne s'agit pas du plus vieux complexe industriel du quartier puisque plusieurs édifices bordaient déjà le canal dans ce secteur et ce dès 1880. Son apparition s'inscrit dans la progression de l'industrialisation des abords du canal de Lachine vers l'ouest. Le développement à l'ouest de la petite rivière Saint-Pierre attend le prolongement du chemin de fer du Grand Tronc. D'ailleurs le lien qu'entretiendra la Canada Malting avec le canal de Lachine est relativement limité. On ne retrouve pas de bassins sur le site et les premiers silos sont construits relativement loin du canal. Ce n'est qu'en 1930, lors de la construction des silos en béton qu'on retrouve un accès au canal par le biais d'une grue maritime.

³² Entrevue avec Claude Franche, Superviseur de la production.

³³ Selon le site de la compagnie, <http://canadamalting.com/our-company/history>

³⁴ Selon le site de la compagnie, <http://canadamalting.com/our-company/history>

³⁵ Sauf indications contraires, toute information factuelle provient de l'*Inventaire et évaluation des ressources culturelles – Canal de Lachine*, par Archémie

5020 Saint-Ambroise et du 5070 Saint-Ambroise.

Les installations de la Brenntag (5070 Saint-Ambroise) et de Jules-Henri Couvreur (5020 Saint-Ambroise) ne possèdent pas de valeur historique puisqu'en majorité apparues vers les années 1960. Seul le petit trapèze de briques, complètement dénaturé architecturalement, situé près du canal, possède une certaine ancienneté puisque bâti à l'époque où la Standard Chemical vient s'installer soit vers 1907. À cette époque la Standard Chemical possède un complexe de faible hauteur mais presque aussi large que la Canada Malting. Aujourd'hui même leurs anciens bureaux ont été détruits pour faire place à des espaces de stationnement.

3.2 Valeur contextuelle

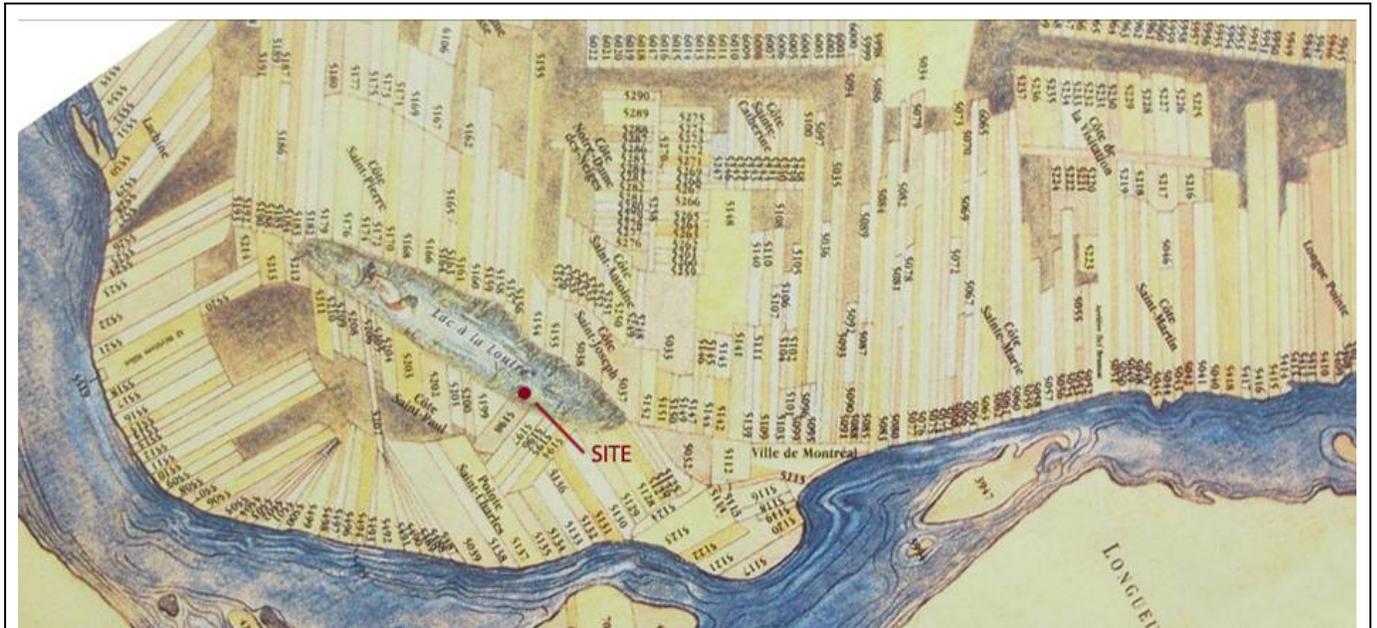
3.2.1 Évolution du lieu et de son contexte urbain

Bref historique de l'évolution du quartier

	<p>Les bâtiments à l'étude figurent à l'arrondissement connu sous le nom « Le Sud-Ouest » qui regroupe plusieurs anciens quartiers de Montréal ainsi que d'anciennes municipalités. Nous ferons un survol de l'arrondissement, toutefois nous nous concentrerons sur l'ancienne municipalité, devenue quartier après 20 ans, Saint-Henri où se situent les sites à l'étude. Celui-ci est délimité par le chemin de la côte Saint-Paul à l'ouest, le canal Lachine au sud, l'avenue Atwater à l'est puis par une limite virtuelle située à mi-chemin entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Saint-Antoine Ouest au nord.</p>
<p>2009 Arrondissement du Sud-Ouest [extrait modifié] www.ville.montreal.qc.ca/sud-ouest Montréal</p>	

Dès le XVII^e siècle, le territoire qui est aujourd'hui compris dans l'arrondissement du Sud-Ouest est exploité par les différents acteurs qui possèdent les terres, soit les communautés religieuses telles : les Sulpiciens [moulins, Domaine Saint-Gabriel], les Hospitalières de Saint-Joseph [Hôtel-Dieu, fief Nazareth], les Dames de la Congrégation Notre-Dame [établis à Pointe-Saint-Charles], les Sœurs Grises [propriétaires du fief Saint-Joseph], ainsi que des colons³⁶. Au cours du XVIII^e siècle, ces terres se verront concédées à dives acteurs séculiers.

³⁶ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p21

XVIIIe siècle | CIÉQ³⁷ | L'archipel de Montréal au XVIIIe siècle [extrait modifié] | Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal

Les principaux tracés fondateurs du secteur Sud-Ouest sont : le Upper Lachine Road (ancien chemin du coteau Saint-Pierre (XVIIe), aujourd'hui la rue Saint-Jacques), le Middle Lachine Road (ancien chemin de la Côte-Saint-Paul (XVIIIe), porte aujourd'hui le même nom) et le Lower Lachine Road (ancien chemin de la Côte-Lachine (XVIIe), aujourd'hui rue Wellington), de leurs anciens noms³⁸.

Mentionnons que dans la première moitié du XIXe siècle, à l'exception de petits noyaux épars, l'ouest de l'île est une vaste banlieue agricole sillonnée par la rivière Saint-Pierre et inondée au printemps par le lac à la Loutre³⁹ [notons que sur les cartes subséquentes le tracé de cette rivière, aussi désignée Saint-Pierre, diverge de carte en carte, fort probablement en raison des moyens cartographiques disponibles]. Remarquons vers 1780⁴⁰, les messieurs Lenoir, dit Rolland, profitent de la présence d'un ruisseau tributaire de la rivière Saint-Pierre, le ruisseau Glen, pour y établir une tannerie; l'eau en abondance étant essentielle pour tanner les peaux⁴¹. Alors, à la jonction du ruisseau Glen et la Upper Lachine Road, naît un petit village qui portera plus tard le nom de « Tanneries des Rolland » ou « Saint-Henri-des-Tanneries» (Tannery West pour les anglophones), tout juste au nord du site à l'étude. À l'époque, cet endroit est un relais important entre Montréal et Lachine⁴².

³⁷ Centre interuniversitaire d'études Québécoises

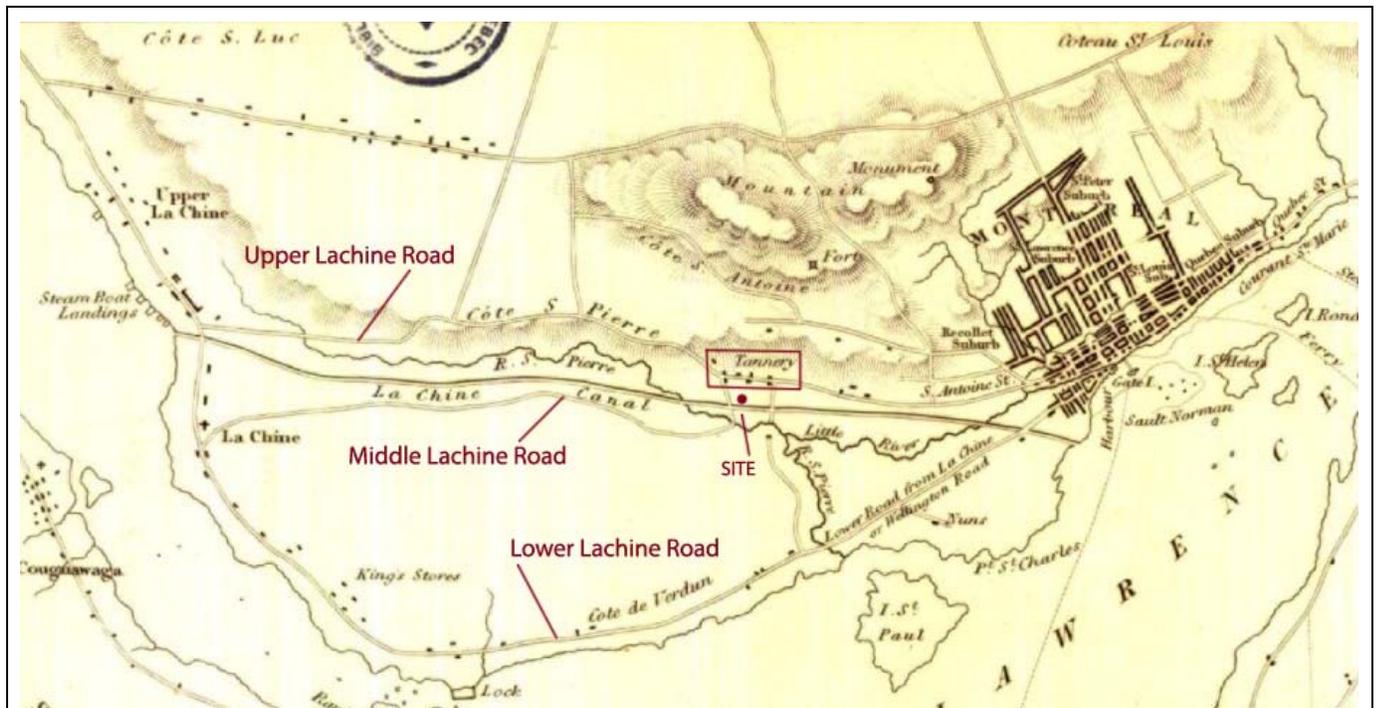
³⁸ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p25 et p29

³⁹ *Aménagement et mise en valeur ... / Étude de potentiel archéologique...*, p5

⁴⁰ Benoît, Michèle; Gratton, Roger, p4

⁴¹ Société Historique de Saint-Henri, <http://www.saint-henri.com/>

⁴² Desjardins, Pauline, p54



1830 | James Wyld | Map of the Harbour city and environs of Montreal [extrait modifié] | Mc. Gregors British America

Toutefois, en 1825, la population de la future municipalité de Saint-Henri est constituée d'environ 250 agriculteurs, 160 artisans du cuir, et 30 hôteliers/aubergistes⁴³, illustrant toujours une réalité bucolique. De même pour Côte-Saint-Pierre et Côte-Saint-Pierre, comme le démontre une carte⁴⁴ de l'abbé François Vachon de Belmont, les terres de part et d'autre du lac Saint-Pierre, qui sont déjà concédées en 1702, demeureront rural jusqu'au milieu du XIX^e siècle⁴⁵. Similairement, pour le Faubourg Sainte-Catherine ou Griffintown, on observe bien ce passage de la possession des terres du domaine religieux au domaine séculier privé. Le fief Nazareth, concédé à Jeanne Mance en 1654 afin de retirer des revenus agricoles pour nourrir les pauvres, passe aux mains de Thomas McCord qui obtient un bail emphytéotique. Celui-ci sera loti en 1790 par Mary Griffin, épouse de Robert [tous deux d'origine Irlandaise], mais ne se verra véritablement occupé qu'à partir des années 1820 pour la construction du canal⁴⁶.

Alors le Saint-Henri, à cheval entre le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle, c'est-à-dire celui qui verra l'époque des tanneries remplacée par l'ère des usines et des manufactures et celui qui verra ses artisans disparaître pour faire place à des ouvriers; est sans conteste un quartier issu de conjonctures économiques précises : le travail industriel et le canal de Lachine. Pour ce qui est du canal, l'idée originelle date de l'époque des Sulpiciens au XVII^e siècle. La France, pays d'origine de ces colonisateurs, est en plein développement de canaux dès le début de ce siècle. Par exemple, le canal de Briare est construit entre 1604 et 1642, puis le canal du Midi (ou du Languedoc), qui rejoint la Méditerranée à l'Atlantique, est construit entre 1666 et 1681⁴⁷. Alors, en 1680, Monsieur François Dollier de Casson, Supérieur des Sulpiciens à Montréal, présente une première requête énonçant deux motifs pour la creusée d'un canal; le premier de ceux-ci convoite l'amélioration du transport maritime; le second, le développement de l'énergie hydraulique. Les Sulpiciens financent donc deux tronçons : le premier nommé, « canal

⁴³ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p64

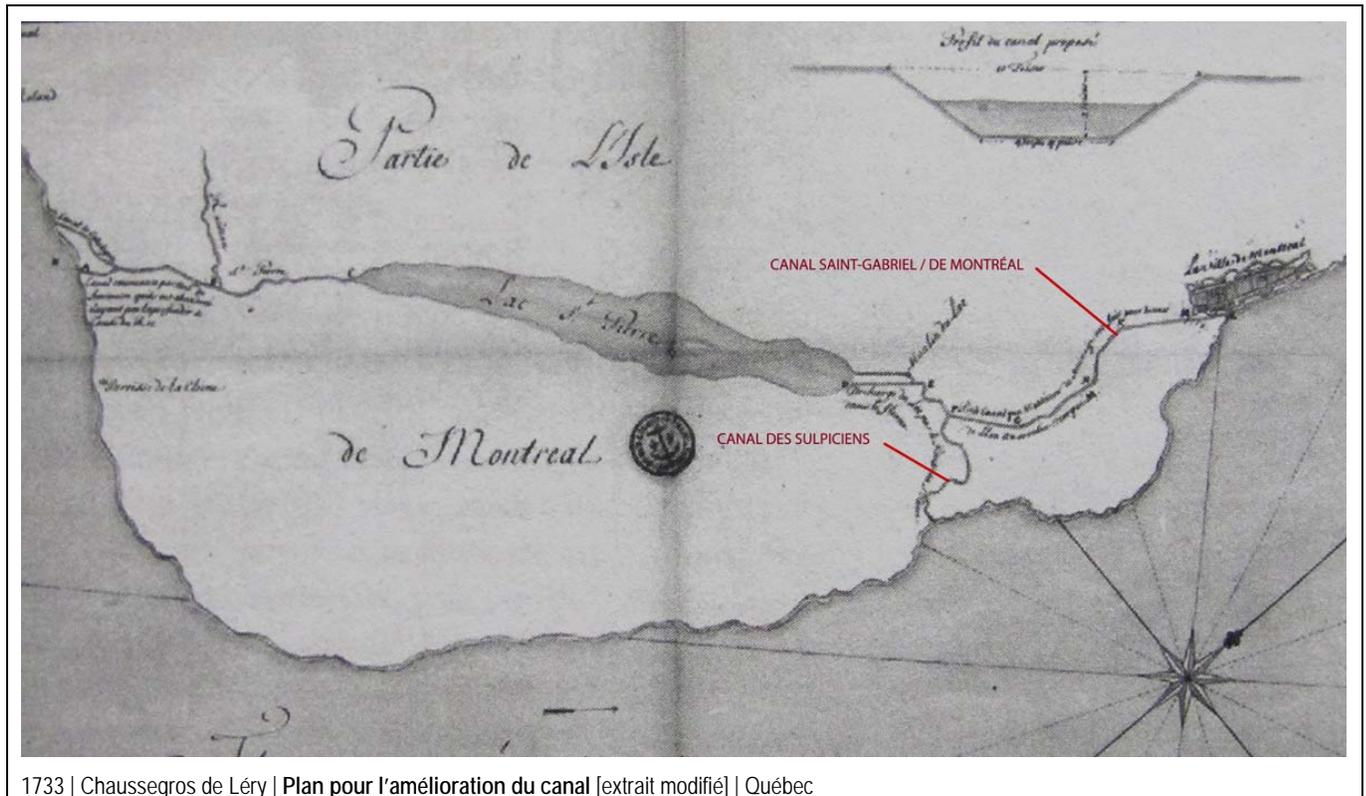
⁴⁴ Voir : Bibliothèque et Archives nationales du Québec / Collections en lignes / Cartes et plans

⁴⁵ Desjardins, Pauline, p55

⁴⁶ Desjardins, Pauline, p53-4

⁴⁷ Desjardins, Pauline, p43-4

des Sulpiciens », est entamé en 1689 d'après un tracé de Dollier de Casson mais stoppé en raison d'une attaque iroquoise⁴⁸. Les travaux reprennent en 1701 avec cette fois-ci un deuxième tracé de Gédéon de Catalogne. Finalement, le successeur de Dollier de Casson, l'abbé de Belmont, complète entre 1714 et 1716 ce canal. Le deuxième canal, nommé « Saint-Gabriel ou de Montréal », aurait été creusé quelque part entre 1711 et 1733. Celui-ci ne sert pas à la navigation, il alimente à l'aide d'énergie hydraulique deux ou trois moulins. Un changement toponymique s'opère à travers des décennies et ce tronçon deviendra connu sous le nom de petite rivière Saint-Pierre⁴⁹.



1733 | Chaussegros de Léry | Plan pour l'amélioration du canal [extrait modifié] | Québec

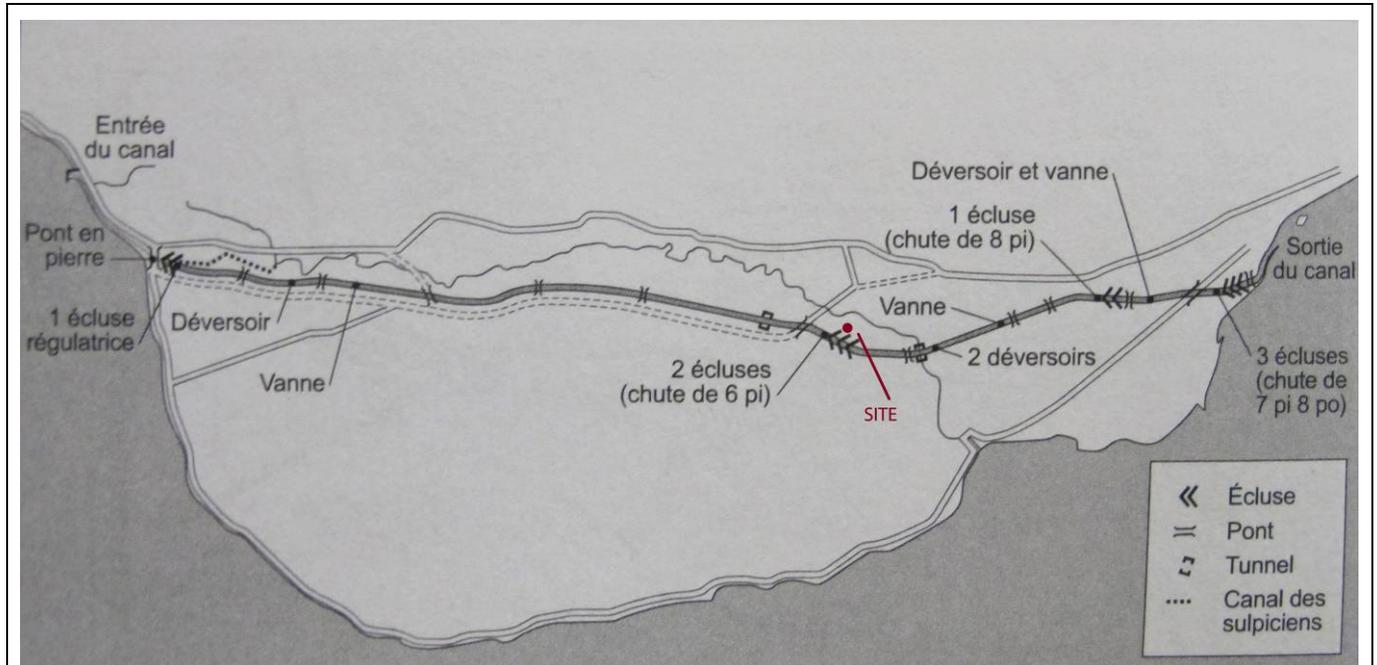
Cependant, le canal, dans son envergure contemporaine, naît sous des circonstances entièrement autres. En 1763, la colonie passe d'une juridiction française à une anglaise. En 1783, les États-Unis d'Amérique surgissent en tant que pays indépendant. Puis, la guerre de 1812 entre ce dernier et la colonie maintenant britannique sensibilise les militaires au « talon d'Achille » que représentent les rapides de Lachine. En même temps, le temps du canoë et du portage adéquat pour le transport des peaux est révolu, de nouveaux besoins modernes nécessitent du transport adapté aux nouvelles marchandises comme le bois, le blé et la potasse. Ainsi, en 1796, John Richardson [marchand de Montréal] avait déposé un premier projet de loi pour la creusée d'un canal à l'Assemblée législative du Bas-Canada, mais sans succès. C'est en 1815 que Sir. George Prévost réussit à faire adopter un projet de loi en proposant de s'associer au gouvernement impérial pour sa réalisation. Alors en 1818⁵⁰, le capitaine Romilly est mandaté pour préparer un trajet, un devis et une estimation de coûts. Cependant, les marchands de Montréal s'impatientent et fondent une société privée en 1819 et mandatent Thomas Burnett [Ingénieur britannique] pour établir leur propre trajet, devis et estimation des coûts. Toutefois, ils ne rassemblent pas les fonds nécessaires au projet et ce sera le gouvernement du Bas-Canda qui s'en chargera en retenant toujours les services de Burnett. La construction durera officiellement trois ans; l'inauguration des travaux ayant lieu le 17 juillet 1821; l'ouverture

⁴⁸ Desjardins, Pauline, p44-5-6

⁴⁹ Desjardins, Pauline, 47-8-9

⁵⁰ Mentionnons que le canal Érié aux États-Unis d'Amérique reliant le port de New York [via la rivière Hudson] au lac Érié est mis en chantier en 1817. Cela a pour effet de détourner certaines des activités portuaires, de Montréal vers New York.

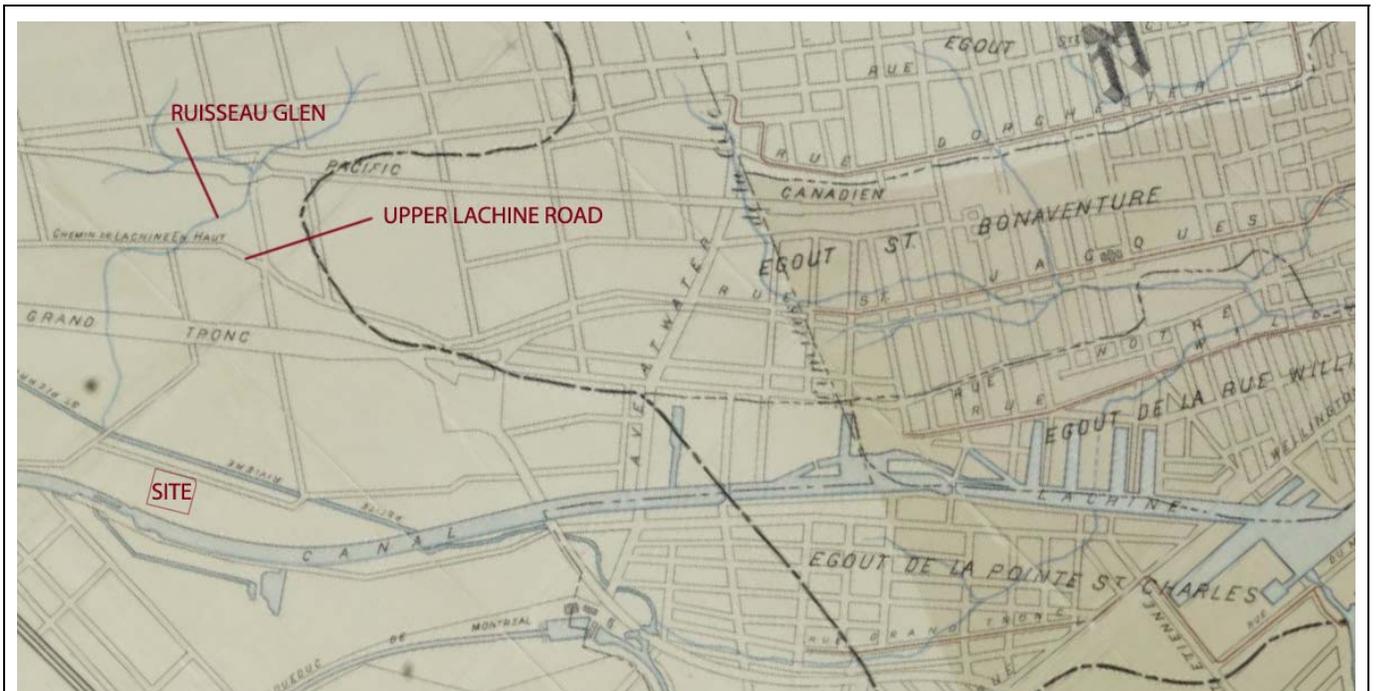
officielle le 24 août 1824. Les travaux toutefois ne se terminent réellement qu'en 1826. Peu de vestiges de ce canal subsistent, sauf : une partie de mur à Lachine, une section de canal enterrée à Saint-Gabriel ainsi qu'un alignement de mur à Montréal⁵¹.



1825 | Pauline Desjardins [selon Gibbs] | Le canal tel que réalisé en 1825 avec l'emplacement des écluses, des déversoirs et des vannes | 2006

Sur cette carte nous pouvons observer que l'arrivée du canal Lachine a pour conséquence de circonscrire une portion du territoire de Saint-Henri. Les sites à l'étude semblent enclavés par le canal Lachine au sud, la rivière Saint-Pierre à l'est et au nord, puis le chemin de la côte Saint-Paul à l'ouest. Les cartes suivantes exprimeront plus sur les possibles conséquences de cette réalité.

⁵¹ Desjardins, Pauline, p59-62



1871 | Perceval Walter St-George | Plan démontrant la superficie du drainage naturel de la cité de Montréal [extrait modifié] | Montréal : Bureau de l'inspecteur de la cité | 1897

Sur cette carte nous pouvons observer le ruisseau Glen à la croisé de la Upper Lachine Road, où naît Saint-Henri des Tanneries. Le métier de tanneur est saisonnier, se pratiquant à l'automne, après les boucheries, lorsque les agriculteurs apportent leurs peaux d'animaux. Celles-ci sont trempées et rincées à reprise, nécessitant une quantité importante d'eau. L'hydrographie de la région se présente alors comme un lieu idéal. En 1850, l'industrie montréalaise de la chaussure se mécanise. Toutefois, le tannage demeure artisanal; les tanneurs répondent difficilement à la demande. En 1859, l'américain Edward V. Moseley sera le premier à instaurer, non loin en bordure du canal, le tannage du cuir à la machine [Mosely Shoe Leather Co]. L'approvisionnement en eau régulière grâce au canal et une main-d'oeuvre expérimenté venant du secteur lui permet d'opérer avec succès jusqu'en 1911, lorsque la compagnie ferme en raison de la concurrence américaine. Une deuxième tannerie fut en opération à partir de 1871, celle de Thomas Ecroyd, mais ferma avant celle de Mosely. Seule la Montreal Carriage and Leather Co, établie en 1882 par A. Stevenson, opère après 1911, soit jusque dans les années 1930⁵².

Une augmentation du gabarit du canal est autorisée la même année qu'un acte du gouvernement britannique impose l'union politique entre le Haut et le Bas-Canada formant le Canada-Uni, soit 1841. En réponse au dragage du fleuve Saint-Laurent afin de permettre les bateaux à plus grand tonnage ainsi que pour profiter de l'exploitation des surplus d'eau à des fins énergétiques, de 1843 à 1848 la largeur et la profondeur du canal sont doublées. L'eau du canal peut autant servir au processus de production industrielle que pour son potentiel d'énergie hydraulique. Comme le développement industriel est basé sur une forte mécanisation, les besoins en énergie sont énormes. À l'époque, deux technologies se font la lutte : la machine à vapeur qui utilise le charbon et la turbine qui fonctionne grâce à l'énergie hydraulique. Cependant, peu importe le type de technologie choisi, le canal demeure stratégique à la fois en raison de son accès facile aux arrivages de charbon ainsi qu'à la possibilité d'y louer⁵³ les surplus d'eau⁵⁴. D'ailleurs, dans le contexte d'une compétition industrielle avec la ville de

⁵² Desloges, p133

⁵³ Mentionnons que l'écluse numéro 4 à Côte-Saint-Paul est l'une des concentrations de lots hydrauliques avec une puissance potentielle de 1714 chevaux. Desjardins, Pauline, p84

⁵⁴ Notons qu'en 1955, six industries dans le corridor du canal utilisent toujours l'énergie hydraulique p81.

Sainte-Cunégonde [ville à l'est de l'avenue Atwater], les élus de la toute nouvelle municipalité de Saint-Henri (1875) adoptent une politique d'exemptions d'impôts dans l'intérêt des industriels afin qu'ils s'y installent⁵⁵. Le canal que nous connaissons aujourd'hui date de son second agrandissement entre 1874-1883/5 qui augmente à la fois le gabarit du canal et ses écluses, toujours en raison de l'évolution du transport maritime⁵⁶.

Appendice – Industries localisées sur les bords du canal et établies au XIX^e siècle

Groupe d'industries	Nom de la Compagnie	Secteur
1800-1840 Phase préindustrielle et commerciale		
Aliments et breuvages	Glenora Mill et Hall Engineering	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
1840-1879 Première phase d'industrialisation du canal		
Aliments et breuvages	Redpath Sugar Refinery	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Aliments et breuvages	Mount Royal Rice Mills Ltd et coursier d'alimentation	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation principal	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Énergie hydraulique	Canal de fuite (nord)	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation (John Converse C ^o)	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Énergie hydraulique	Canal de fuite (sud)	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 13	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 12	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 11	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 10	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 9	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canaux d'alimentation 7 et 8	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canaux d'alimentation 5 et 6	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canaux d'alimentation 3 et 4	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 2	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Énergie hydraulique	Canal d'alimentation 1	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Matériel de transport	Chantier maritime Augustin Cantin	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits du fer et de l'acier	Stelco	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits du fer et de l'acier	Eagle Foundry	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Produits du fer et de l'acier	Frothingham & Workman et coursiers d'alimentation	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits textiles (sauf l'habillement)	The Montreal Blanket	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Matériel de transport	Cale sèche de Tate	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
1879-1896 Phase de restructuration économique		
Aliments et breuvages	Cartons recyclés de Montréal	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Matériel de transport	Caledonian Iron Works	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits chimiques	Swing Paint	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits du fer et de l'acier	Dominion Bridge Co. Ltd	Secteur 2 - Rockfield
Produits du fer et de l'acier	Stelfil	Secteur 2 - Rockfield
Produits du fer et de l'acier	Clark Bell Factory	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits en cuir	Robin & Sadler Co.	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits textiles (sauf l'habillement)	Merchants Manufacturing Co.	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits textiles (sauf l'habillement)	Dominion Wadding Co.	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits textiles (sauf l'habillement)	Canada Jute Co. Ltd	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits textiles (sauf l'habillement)	Belding Corticelli	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne

Liste des industries... | *L'Organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX^e siècle*, p103 | Pauline Desjardins | 2006

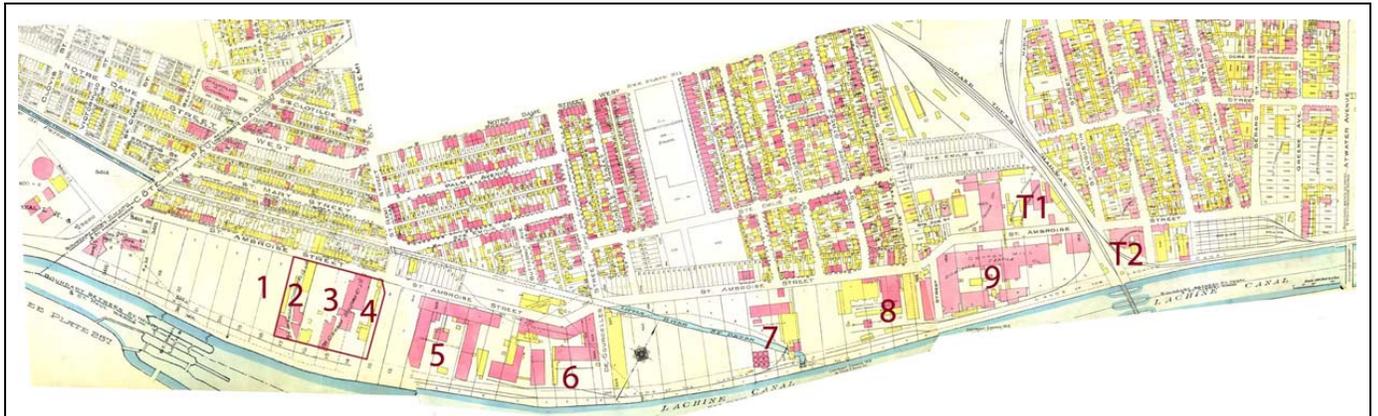
⁵⁵ *Aménagement et mise en valeur ... / Étude de potentiel archéologique...*, p5

⁵⁶ Desjardins, Pauline, p77-81

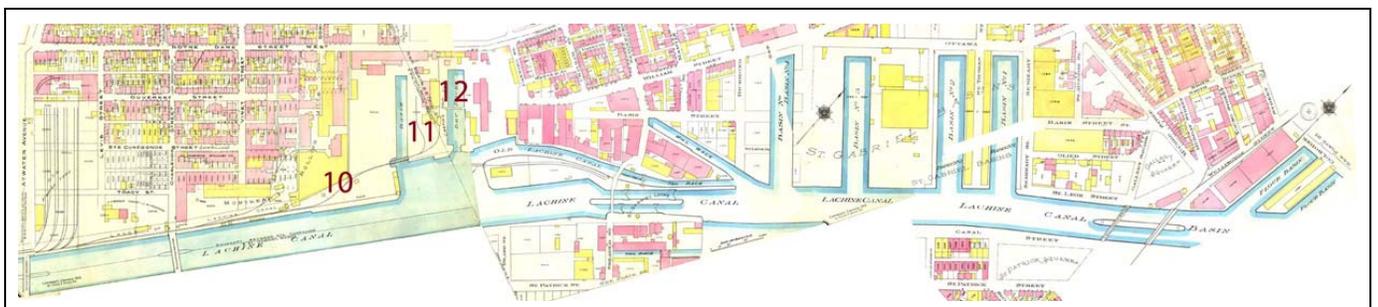
Appendice – Liste des industries localisées sur les bords du canal et établies au XIX^e siècle (suite)

Groupe d'industries	Nom de la Compagnie	Secteur
1896-1920 L'ère des grandes entreprises		
Aliments et breuvages	Canada Malting Co. Ltd	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Aliments et breuvages	Robin Hood	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Aliments et breuvages	Canada Packers Ltd	Secteur 6 - Le Vieux-Port de Montréal
Appareils électriques	Allis Chalmers Bullock Ltd	Secteur 2 - Rockfield
Appareils électriques	Northern Electric and Manufacturing Co.	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Appareils électriques	Northern Electric Co. Ltd	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Industries manufacturières diverses	Simmons Ltd	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Matériel de transport	Canadian Car & Foundry Co. Ltd (Dominion plant)	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Matériel de transport	Canadian Car & Foundry Co. Ltd (Turcot Plant)	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Matériel de transport	Canadian Switch & Spring Co.	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits chimiques	Buildings Products Limited	Secteur 2 - Rockfield
Produits chimiques	Standard Chemical Co. Of Toronto Ltd	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits chimiques	Liquid Carbonic Canadian Corp.	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits chimiques	Colgate and Co. Ltd (vers 1921– vers 1935)	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits chimiques	Sherwin-Williams Co. of Canada Ltd	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits du fer et de l'acier	Peacock Bros Ltd	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Produits du fer et de l'acier	Sidbec-Dosco	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Produits du fer et de l'acier	Jos Robb Co. Ltd	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Produits du fer et de l'acier	Crane Co. Ltd	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits du fer et de l'acier	Canada Axe & Harvest Tool Co.	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits raffinés du pétrole et du charbon	Sun Oil	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits raffinés du pétrole et du charbon	Imperial Oil Co. Limited	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul
Produits textiles (sauf l'habillement)	Mount Royal Spinning Wool Co. Ltd	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Produits textiles (sauf l'habillement)	Canadian Bag Co.	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Produits textiles (sauf l'habillement)	Consumers Cordage Co. Ltd	Secteur 5 - Pointe Saint-Charles / Petite Bourgogne
Service public	Montreal Light, Heat & Power Co.	Secteur 3 - Ville Saint-Pierre / LaSalle
Vêtements	Globe Hat Warehouse Co.	Secteur 4 - Saint-Henri / Côte Saint-Paul

Liste des industries... | *L'Organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX^e siècle*, p104 | Pauline Desjardins | 2006



1912 | Charles E. Goad Co | Atlas of the City of Montreal and Vicinity - Planches 251/206/207/208 [extrait modifié] | Charles E. Goad Co, Civil Eng.



1912 | Charles E. Goad Co | Atlas of the City of Montreal and Vicinity - Planches 251/206/207/208 [extrait modifié] | Charles E. Goad Co, Civil Eng.

À l'est du Chemin de la Côte-Saint-Paul

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 Maxwell E. J. Ltd [Bois] | c1928 |
| 2 Standard Chemical | c1902-6 |
| 3 Canada Malting Company | 1905 |
| 4 Alex Bremner – Builders Materials | c1915-6 à c1940 Puis Laroque Transport c1961 |

À l'est de la Rue Saint-Rémi/Tunnel Saint-Rémi

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 5 Colonial Bleaching and Printing | c1903-4 [devient Dominion Textile 1904] |
| 6 Alaska Feather and Down | c1903 [devient Simmons Ltd 1920] |

À l'est de la Rue de Courcelles [ancienne avenue Sainte-Élisabeth du Portugal]

- | | |
|-------------------------|--|
| 7 Dominion Flour Mills | c1912 à c19xx |
| 8 Hodgson Iron and Tube | 1889 [devient Montreal Rolling Mills c1906; Steel Co 1911] |

À l'est de la Rue Saint-Ferdinand

- | | |
|---|------------------------------|
| 9 Merchants Manufacturing Co | 1880 [Dominion Textile 1904] |
| T1 Montreal Carriage and Leather Company – Tanneurs | 1882 à c1930's |

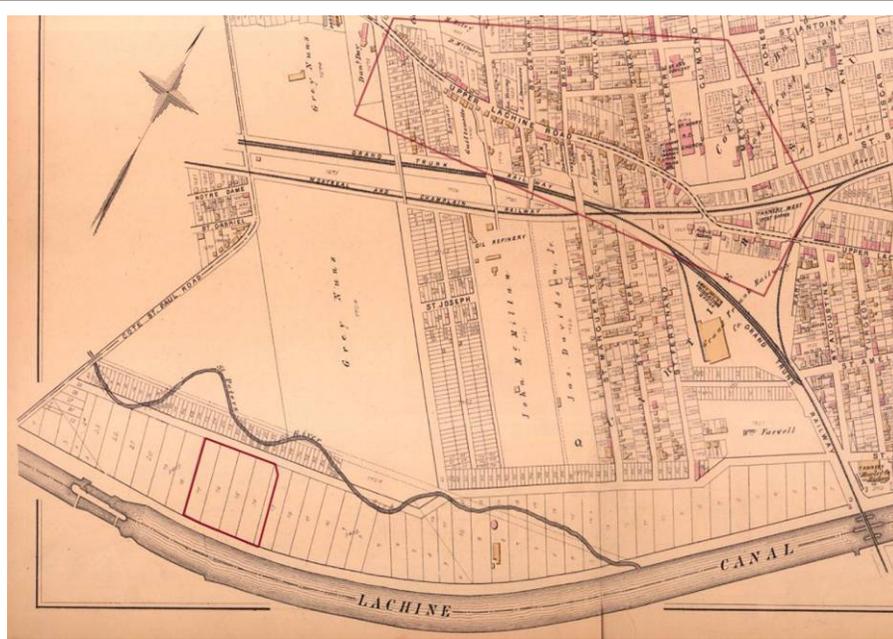
À l'est du tronçon du Grand Tronc [Nord/Sud]

- | | | |
|-----------------------------|-------------|--|
| T2 Mosely Shoe & Leather Co | 1859 à 1911 | Puis Dominion Cartridge Co/CIL 1912 à 1922 |
| | | Puis Colgate and Co Ltd 1922 à 1935 |

À l'est de l'Avenue Atwater

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 10 Montreal Rolling Mills | 1868 [devient Steel Co 1911] |
| 11 Saint-Lawrence Flour Mill | 1911 [devient Minoterie Robin Hood] |
| 12 Canada Marine Works [Augustin cantin] | 1846 [devient Robin Hood Multifoods] |

La croissance industrielle le long du canal Lachine, mais surtout l'ampleur de ses industries que ce soit au niveau de leur énorme consommation d'énergie, leur machinerie moderne, ou leurs nouvelles structures et processus de travail, représentent une toute nouvelle ère manufacturière. Aussi, la localisation de ses entreprises à l'extérieur du centre, à l'ouest, leur confère leur propre réalité⁵⁷. Jadis agricole et artisanal, le sud-ouest de l'île devient le berceau de l'industrialisation au Canada⁵⁸.



1879 | Henry Whitmer Hopkins | *Atlas of the City and Island of Montreal – Planche 78* [extrait modifié] | Provincial Surveying and Pub. Co.

Remarquons que le seul bâtiment érigé dans le territoire délimité par le canal Lachine, la rivière Saint-Pierre et le chemin de la côte Saint-Paul est une « Ice House », petit bâtiment en ossature de bois, fort probablement d'un seul étage.

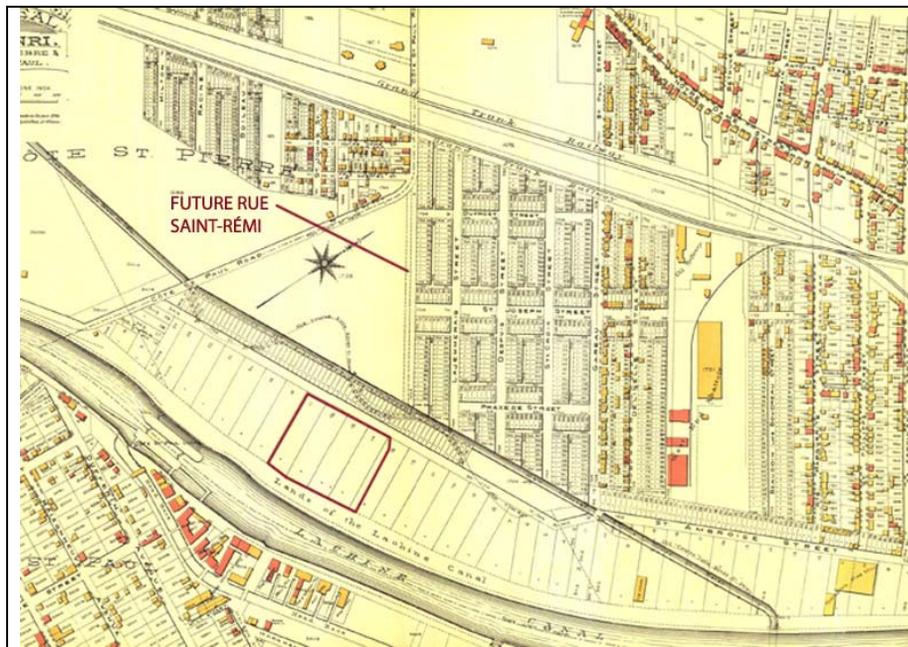
Alors, l'ouverture du canal de Lachine ainsi que l'industrialisation de ses abords finiront par faire glisser vers cette artère de transport l'ancien pôle économique [encadré en haut à droite sur la carte de 1879], mené par l'industrie du cuir, au profit des nouvelles industries [voir les listes précédentes], qui s'y installent à la fin du XIXe siècle.

Cette arrivée d'usines demandera une quantité importante de main-d'œuvre. Une première vague de construction à grande échelle surviendra alors entre 1890 et 1915⁵⁹ pour accommoder cette circonstance. Par exemple, un développement domiciliaire apparaît lorsque Philippe Turcot lotit sa terre et ouvre les rues Sainte-Marguerite et Saint-Philippe, noyau originel du « village Sainte-Marguerite », plus tard intégré à Saint-Henri. Suivra aussi le lotissement d'une terre appartenant aux Sœurs Grises à l'est de l'éventuelle rue Saint-Rémi. Les deux développements mentionnés plus haut se situent au nord de la rue Saint-Ambroise, au sud; attenant au canal sont loti des terrains de plus grandes superficies pour accommoder les industries.

⁵⁷ Lewis, Robert, p127-8

⁵⁸ *Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest*, p26

⁵⁹ *Analyse du Macro-inventaire...*, p5



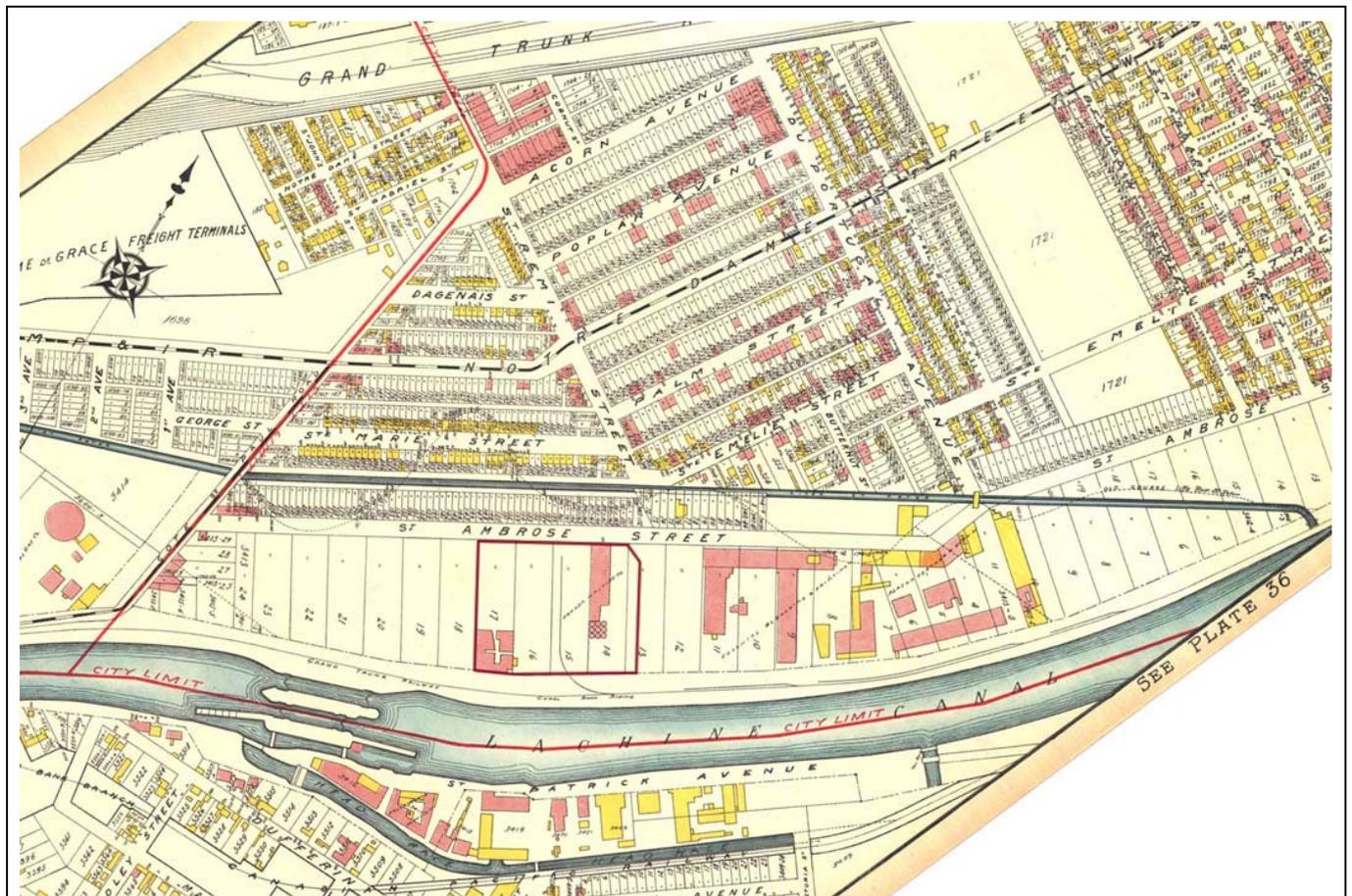
De façon générale, des habitations « types » sont construites par des entrepreneurs, souvent en série et aux logements superposés, contigus et plutôt modestes⁶⁰, faisant contraste aux industries, qui elles sont d'une ampleur remarquable. Donc dans le secteur immédiat, où s'implantera la Canada Malting quelques années plus tard, on retrouve déjà des résidences ouvrières.

La population de Saint-Henri est majoritairement d'origine canadienne-française⁶¹.

1890 | Charles Edward Goad | Atlas of the City of Montreal – Planche 61 [extrait modifié] | Chas. E. Goad, Civil Engineer

⁶⁰ *Analyse du Macro-inventaire...*, p8

⁶¹ Lewis, Robert, p122



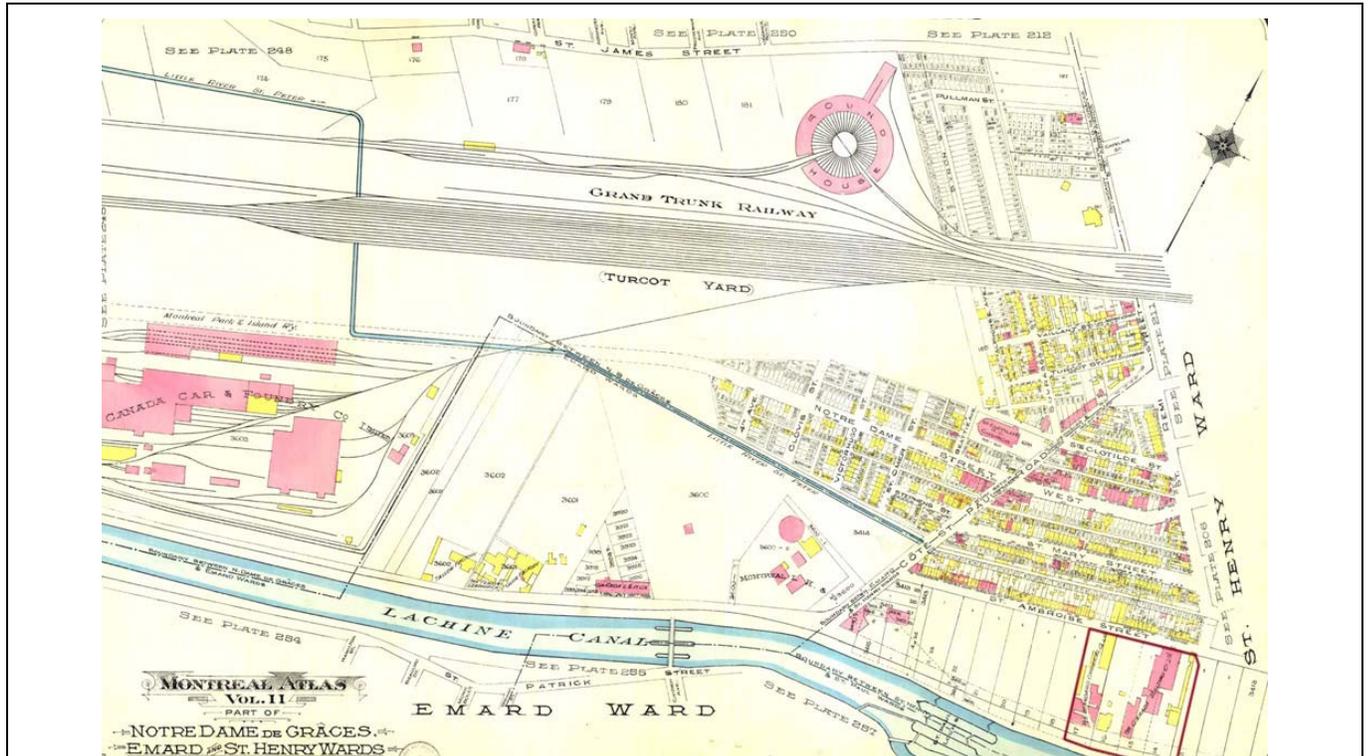
1907 | Adolphe Rodrigue Pinsonneault | *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard* [extrait modifié] | The Atlas Publishing Co. Ltd

Sur la carte de 1907, nous pouvons observer que le lotissement prévu pour le secteur entre la rue du Portugal et la rue Saint-Rémi diffère de l'orientation originale [voir sur la carte de 1890]; la prolongation de la rue Notre-Dame dans ce secteur en est sûrement la cause. D'ailleurs, les habitants du quartier auront accès au service de Tramways à partir de cette rue. Aussi, si nous nous fions aux cartes de 1879, 1890 et 1907, cela nécessita plusieurs années pour canaliser la rivière Saint-Pierre. À ses débuts, la canalisation se fit à ciel ouvert, mais en raison d'odeurs nauséabondes, le tout fut mis sous terre entre 1907 et 1912. Cette canalisation de la rivière explique la largeur inhabituelle de la ruelle entre la rue Saint-Ambroise et la rue Sainte-Marie; aujourd'hui, entre le chemin de la Côte-Saint-Paul et la rue Saint-Rémi, y est planifié un parc linéaire.

Remarquons que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc prolonge seulement, entre 1890 et 1907, sa voie ferrée le long du côté nord du canal vers l'ouest. D'ailleurs, la Canada Malting, qui s'installe en 1905, possède sa propre bretelle pouvant lui acheminer, à même son site, à la fois le grain nécessaire à sa production de malt, provenant du port, ainsi que le charbon qui l'alimente en énergie [pour sa machinerie ainsi que son chauffage].

Nous apercevons également l'écluse de Côte-Saint-Paul, où se concentrent des lots à énergie hydraulique, avec un bras excavé par le secteur privé pour desservir leurs besoins. Il est intéressant de remarquer que les habitations, de part et d'autre de la rue Sainte-Marie, sont d'ossature de bois et fort probablement que d'un seul étage, au plus deux [indiqué par la couleur jaune sur la carte]. Mentionnons aussi que le tracé du chemin de la Côte-Saint-Paul, un tracé approximativement nord-sud qui dévie de plus de 45 degrés par rapport aux autres, crée un triangle dans la trame urbaine au nord des sites à l'étude. L'exiguïté du secteur, en partie enclavé par la rivière Saint-Pierre canalisée [en 1907, toujours à ciel ouvert] et le chemin de la Côte Saint-Paul qui agit comme frontière ouest de Saint-Henri pourrait expliquer, en partie, pourquoi il tarde relativement à se développer.

La population de Saint-Henri a passé d'environ 5000 habitants en 1875 lorsque le village fut incorporé, à 13500 en 1876 seulement un an plus tard; puis, de 19000 habitants en 1900 à 21299 en 1901, pour en faire la troisième plus grande municipalité au Québec⁶². Toutefois, le coût de développer les infrastructures de la nouvelle municipalité deviendra un fardeau incommensurable et celle-ci s'annexera à Montréal le 30 octobre 1905⁶³.



1912 | Charles Edward Goad Co. | *Atlas of the City of Montreal and Vicinity* [extrait modifié] | Charles E. Goad Co., Civil Engineers

Sur la carte de 1912 nous pouvons finalement apprécier l'étendue des installations des deux acteurs majeurs des sites à l'étude, soit la Standard Chemical Co et Canada Malting Co. On y aperçoit aussi la première incarnation du site qui accueillera plus tard la malterie de 1950, par la compagnie Alex Bremner Ltd Builders Supplies. Aussi pouvons-nous voir qu'avant de disparaître complètement sous terre le lac et la rivière Saint-Pierre sont réduits à un minuscule égout collecteur. Toujours à découvert du côté de Ville Émard et de Notre-Dame-de-Grâce, à Saint-Henri le tout est maintenant enfoui.

Cette nouvelle ère industrielle aura eu un impact significatif sur son environnement bâti [infrastructures, habitations, industries]. D'ailleurs, au premier quart du XXe siècle, la majeure partie de l'habitation ainsi que du territoire sont construits⁶⁴. Cette nouvelle ère engendrera également une transformation au niveau de sa structure socio-économique. Par exemple, Saint-Henri, ancien village d'artisans du cuir, deviendra le quartier ouvrier de référence [voir : Gabrielle Roy (auteure), Hubert Aquin (cinéaste), etc.]. La formation d'une nouvelle classe ouvrière s'opère et par conséquent un changement dans la conception du travail survient. Un passage de fait des obligations seigneuriales [basé sur le principe des engagés et des

⁶² Annuaire Lovell / *Places in the neighborhood of Montreal outside city limits* [selon la date]

⁶³ Société Historique de Saint-Henri, <http://www.saint-henri.com/>

⁶⁴ *Industrial Architecture of Montreal* [Introduction] <http://digital.library.mcgill.ca/industrial/>

corvées] à celui du travailleur salarié doté d'un revenu permettant de payer des besoins de base comme sa nourriture et son logement puis d'être payé en argent au lieu d'en bons échangeable seulement dans le commerce ou l'industrie où il travaille⁶⁵.



1931 | J.E. Choquette [Service d'urbanisme] | Plan d'utilisation du sol, planches 44-68/69/70 [extraits modifiés] | Montréal

Entre 1912 et 1931, nous voyons apparaître qu'une seule nouvelle industrie le long de la rue Saint-Ambroise entre la rue Saint-Rémi et le chemin Côte-Saint-Paul : E.J. Maxwell Ltd (c1928), lui aussi commerçant de matériaux comme Bremner Ltd. connexe aux sites à l'étude. Puis, si nous comparons les cartes de 1931 et 1949, en 18 ans, peu de changement survient en ce qui concerne les industries. Du côté nord, remarquons qu'aucun bâtiment sur le site dans l'axe de la rue Saint-Rémi, et futur emplacement du tunnel du même nom, n'est construit depuis son lotissement [ce qui n'est pas le cas du côté sud du canal].

Sur la carte de 1931, on constate pour la première fois la présence des silos en béton de la Canada Malting construits en annexe à ceux de 1905.

⁶⁵ Desjardins, Pauline, P82-3



1949 | Service d'urbanisme | Plan d'utilisation du sol, planches 44-68/72, 48-68/72 [extraits modifiés] | Montréal



Le canal de Lachine fut le premier à couper le territoire du Sud-Ouest, toutefois successivement d'autres types de voies viendront le sectionner d'avantage. Les chemins de fer s'installent à partir de 1847 comme la section du Grand Tronc au nord de la rue Saint-Antoine. Divers tunnels, dont celui adjacent à notre site, le tunnel Saint-Rémi, ou ceux de l'avenue Atwater et de la rue Wellington, sont construits dans les années 50 et viennent modifier le tissu urbain environnant.

Sur la vue aérienne de 1950, on constate aussi la construction de la malterie moderne en béton. Celle-ci a nécessité l'achat terrain précédemment occupé par Bremner Ltd et la démolition de ses installations. Fait étrange, l'extrémité ouest de l'enclave formée par la rivière et le chemin de la Côte-Saint-Paul demeura peu développé et ce jusqu'à aujourd'hui. Pourtant, on y voit un petit édifice attribué à Cunningham & Wells dès 1907 mais le reste des terrains seront occupés par de l'entreposage éparse. D'ailleurs sur une des cartes, on y retrouve l'appellation "cour de bric à brac".



1962 | Photographie aérienne - Ligne 7 Feuille 298 [extrait modifié] | Photographic Surveys Ltd

1971 | Photographie aérienne - Feuille 56 [extrait modifié] | Photographic Surveys Inc.

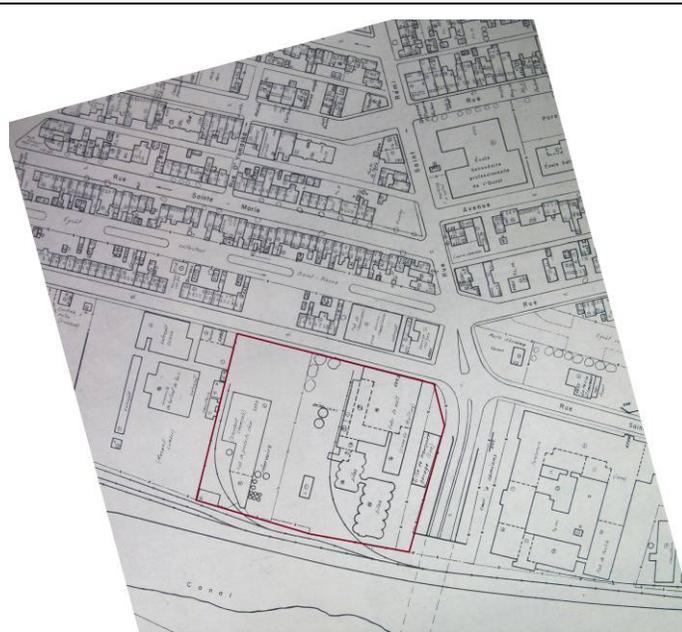
C'est dans la période entre les années 1950 et 1960 que sont démolis plusieurs sections de bâtiments appartenant aux installations originales de la Standard Chemical. Les deux entrepôts rectangulaires contemporains que l'on voit en avant-plan aujourd'hui sont aussi construits à cette époque. L'édifice de un étage en briques dédié aux bureaux, à l'époque de la construction des installations originales et donnant directement sur la rue Saint-Ambroise est lui démolie entre 1962 et 1971 pour laisser place à un large et profond stationnement en façade.

Dans la même période, soit en 1961 est construit sur un terrain ayant demeuré libre jusqu'à ce moment, le bâtiment de l'entreprise de transport-Laroque aujourd'hui abritant Jules & Henri couvreur Ltée.

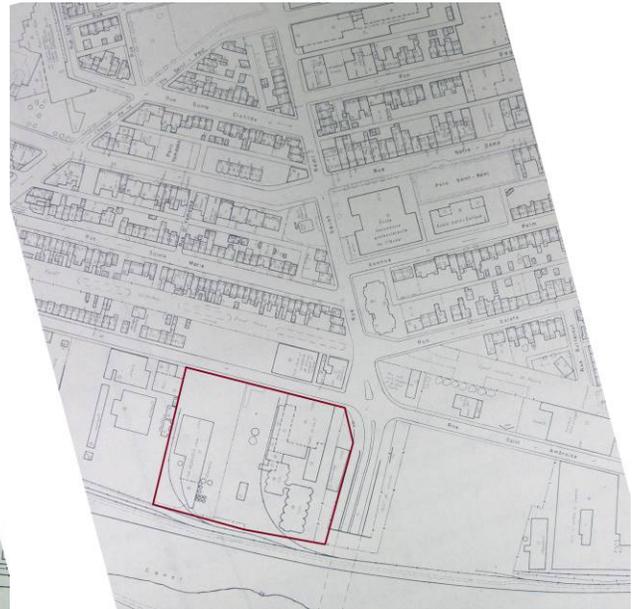
Déjà, entre 1929-1969, l'arrondissement Sud-Ouest fait face à l'exode des ses entreprises manufacturières vers des parcs industriels plus modernes. Des usines sont abandonnées sans qu'il n'y en aille d'autres pour les remplacer, le parc immobilier est désuet; le chômage chronique s'installe⁶⁶.

Le tissu urbain est particulièrement affecté par la venue de autoroute Ville-Marie, le long de la falaise Saint-Jacques, qui longe le tracé du chemin de fer et contraint d'avantage les résidents. Ça va sans dire que l'érection de l'échangeur Turcot exercera aussi un impact, comme plusieurs habitations seront rasées pour y faire place. Se vaste ensemble routier détourne presque entièrement le trafic automobile, ce qui affecte certainement la vivacité du quartier.

⁶⁶ Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest, p25



1977 | Service de l'hab. et de l'urb. | **Utilisation du sol – Plan no. 224-25** [extrait modifié] | Ville de Montréal



1987 | Service de l'hab. et de l'urb. | **Utilisation du sol – Plan no. 224-25** [extrait modifié] | Ville de Montréal



2002 | Service des travaux publics et de l'environnement | **Cartographie numérique - 31H05-010-3533/3633** [extrait modifié] | Ville de Montréal

La Colonial Bleaching and Printing/Dominion Textile est déjà disparue en 1987 et nous savons que la Canada Malting déménage en 1980, ces installations étant prêtes depuis 1969 sur le Quai Bickerdike. Les silos de la Canada Malting seront cependant utilisés par un nouveau propriétaire qui y conserve des denrées pendant quelques années avant d'abandonner complètement le site.

Sur la carte de 2002, on aperçoit la démolition progressive des habitations côté Nord de la rue Saint-Ambroise et celle des installations de la E.J. Maxwell Lumber directement à l'ouest du site à l'étude. Seule la section de deux étages dédiée aux bureaux sera conservée.

3.2.2 Description actuelle du site et du cadre environnant

Le terrain sur lequel est implanté l'ancienne Canada Malting est relativement plat. La malterie datant de 1905, tout comme celle datant de 1950 font front directement sur la rue Saint-Ambroise, à alignement zéro. Elles dégagent cependant des terrains relativement vagues de part et d'autre. Du côté est, la bande de terrain est relativement mince et on y retrouve un ancien accès à des structures de transbordement du grain pour les camions. Du côté ouest cependant, l'espace libre est plus grand étant équivalent à un ancien lot. C'est de ce côté qu'on retrouve la présence de traces de sections de l'ancienne bretelle du chemin de fer qui pénétrait dans le site. On y retrouve aussi quelques petits monticules qui camouflent d'anciens équipements de manutention et de transport, de même que des réservoirs. Le terrain apparaît aujourd'hui comme un terrain vague sans aménagement quelconque.



Silos de la Canada Malting à partir de la rive sud du canal de Lachine.
E.Millette



Terrain vague latéral avec traces d'anciens équipements
E.Millette

Dans la section arrière, près du canal, on retrouve aussi un volume en béton coulé d'un étage ayant servi de pompe à eau, dernier témoin d'une série d'équipements qui se trouvaient dans cette section du site jusque dans les années 1950.

Derrière les malteries, on retrouve les silos d'entreposage. Les silos en terracotta ont été construits en retrait par rapport au canal de Lachine puisque la section du terrain près du canal était occupée par le tracé en courbe de la bretelle du chemin de fer qui devait tourner de 90 degrés pour pénétrer profondément dans le site. Les autres silos, construits plus tard, seront eux construits plus près du chemin de fer n'étant pas embêtés par la bretelle d'accès dans le coin est.

L'ancienne Standard Chemical, aujourd'hui Brenntag, possède elle aussi une section de terrain relativement droite. Une grande aire de stationnement et de chargement asphaltée occupe toute la section est et avant du terrain, donnant sur la rue Saint-Ambroise. Les édifices industriels sont implantés en recul par rapport à la rue Saint-Ambroise, soit près de la ligne de lot à l'ouest et ils s'étendent jusqu'au canal. Des réservoirs extérieurs sont installés derrière les édifices, près du canal. D'autres réservoirs sur remorques sont stationnés dans les aires asphaltées.

Puisque les voies de transport importantes telles que le chemin de fer et le canal étaient situées à l'arrière, il est normal que les édifices et équipements fonctionnels et techniques s'y retrouvent principalement. Les parties administratives originales étaient elles situées le long de la rue Saint-Ambroise. Dans le cas de la Standard Chemical, cet édifice a été démoli dans les années 1960 et c'est pourquoi on retrouve une profonde marge de recul à l'avant du terrain.

Directement à l'ouest de l'ancienne Standard Chemical, on retrouve les installations de la brasserie Mc Auslan. Elle possède une industrie principale de deux étages et elle intègre l'édifice conservé des anciens bureaux de la cie E.J.Maxwell Ltd. qui s'était implantée en 1928. Derrière la brasserie, le secteur immédiat est une zone en grande mutation. Des unités résidentielles sont construites partout. Des gabarits de trois étages font face à la rue Saint-Ambroise alors que des gabarits plus hauts de 6 étages bordent le canal. Un peu plus à l'est, on a même récemment créé de nouvelles rues dans les profonds terrains qui bordaient le canal pour développer plus en profondeur. De l'autre côté de la Canada Malting, soit à l'est, la petite entreprise de réfection de couverture, sise au 5020 de la rue Saint-Ambroise, possède un terrain très mince en largeur mais qui s'étend jusqu'au canal en profondeur, tout comme les deux autres sites à l'étude. Même si la section de terrain occupée est plate, il demeure que l'excavation du tunnel Saint-Rémi en 1950 a créé un escarpement abrupte à sa frontière est. L'avant du terrain, tout comme l'arrière, est occupé par une aire de stationnement non-asphaltée.



Terrain escarpé à l'est du 5020 Saint-Ambroise
E.Millette



Aires de stationnement et/ou d'entreposage devant et à côté des édifices sis
au 5070 Saint-Ambroise.
E.Millette

De l'autre côté de la rue Saint-Ambroise, on retrouve des unités résidentielles relativement récentes de trois étages. Un petit garage occupe le coin nord-ouest de l'intersection entre la rue Saint-Rémi et la rue Saint-Ambroise. Derrière ces jeunes constructions, on retrouve majoritairement des constructions de 2 étages correspondant à d'anciennes habitations ouvrières. Il est intéressant de souligner que dû aux petits gabarits des constructions de ce secteur, la vue sur le Mont-Royal, qui est relativement près, est facilité.



Constructions résidentielles de 3 étages et de 2 étages derrière, devant les sites à l'étude
E.Millette



Constructions résidentielles de 4 et 6 étages dans le secteur en développement à l'ouest du secteur à l'étude.
E.Millette

3.2.3 Point d'intérêt

Nous n'avons pas été mesure de trouver de lien particulier entre le secteur résidentiel immédiat et les installations de la Canada Malting, secteur qui d'ailleurs était déjà en développement lorsque celle-ci s'installe. Aucun sentiment d'appartenance ou d'attachement du secteur à l'entreprise ou même d'association de l'entreprise au noyau de ce secteur de Saint-Henri n'a été relaté.

Il est difficile de croire qu'il y aie existé un quelconque attachement de la part de la population locale en regard de l'édifice qui était une propriété privée. De plus contrairement à plusieurs manufactures de l'époque, l'immense installation n'exigeait pas énormément de main-d'œuvre puisque l'espace était principalement occupé par des réservoirs, des cuves et des silos. Nous n'avons donc pas pu dénoter une appartenance locale particulière qui se serait développée au cours des années.

Le bâtiment a probablement obtenu plus de visibilité et de notoriété depuis qu'il a été investi par l'éclairagiste Axel Morgenthaler entre la mi-mai et la mi-juin 1995. L'organisme Quartier Éphémère présente à ce moment un projet pour la mise en valeur de ruines urbaines, "Osbolescence", une installation lumineuse des anciens silos du Canada Maltage, par Axel

Morgenthaler. La hauteur de l'édifice permet à l'oeuvre d'être vue de loin. Depuis, plusieurs graffiteurs et photographes "extrêmes" s'amuse à pénétrer à l'intérieur des installations de l'ancienne Canada Malting pour y laisser leur trace.

De par leur taille et leur emplacement, les installations de la Canada Malting figurent comme un élément signal important. Les tours élévatoires et surtout celle en briques originale, d'une hauteur équivalente à 12 étages, et surmontée d'un cabanon en tôle dominant tout le quartier. Seules quelques anciennes cheminées, et plus loin, la tour du marché Atwater y font une pâle compétition.

À partir du canal, il est certain que le complexe se démarque et est devenu un point visuel d'intérêt et ce surtout à cause des silos en terracotta, uniques le long du canal. Cependant, c'est le jumelage avec les silos en béton et l'absence historique de hautes structures dans ce secteur à l'extrémité ouest de l'ancienne de Saint-Henri qui confèrent aux silos et aussi aux tours élévatoires de la Canada Malting leur importante prestance.

Dans l'ouvrage du CCA intitulé "Regards sur un paysage industriel, le canal de Lachine", Louise Désy arrive à la même conclusion.

"C'est ainsi que, privés de repères visuels, les volumes de l'édifice de la Canada Malting à l'est de l'écluse de Côte-Saint-Paul paraissent amplifiés; la structure est traitée comme une masse imposante et monumentale révélée par la douce luminosité d'un matin d'avril. L'objet représenté semble absorber, envahir l'espace. Cette manipulation de la réalité par la fabrication d'ambiguïtés visuelles révèle, non pas une volonté d'interférence, mais bien un désir de particulariser l'édifice et de forcer l'observation d'éléments qui pourraient passer inaperçus dans un cadrage traditionnel."⁶⁷



Vue de la tour élévatoire de la Canada Malting à partir d'une rue avoisinante E.Millette



Vue vers l'est à partir des silos. E.Millette

⁶⁷ CCA, Regards sur un paysage industriel, le canal de Lachine, P.24

3.2.4 Analyse de la valeur contextuelle

5022 Saint-Ambroise

Au niveau contextuel, comme aussi mentionné au niveau historique, outre qu'avec le chemin de fer, la Canada Malting entretiendra des liens limités avec son environnement immédiat. Elle ne possède pas de bassins liés au canal ou de liens avec les écluses et elle n'utilise pas le canal de Lachine pour son potentiel d'énergie hydraulique. L'entreprise, comme toutes les autres de Saint-Henri, bénéficiera néanmoins d'une exemption d'impôts.

Son implantation est cependant liée au prolongement du chemin de fer du Grand Tronc dans l'ouest de Saint-Henri qui lui est essentiel pour le transport de grains d'orge, du malt et du charbon. L'implantation de la Canada Malting n'apparaîtra donc pas comme un élément générateur puisque c'est celle-ci qui attend que les infrastructures ferroviaires soient disponibles avant de s'installer. On retrouve même déjà au nord des résidences ouvrières alors que juste à l'est la Colonial Bleaching and priniting s'était déjà installée en 1903.

Isolée actuellement des autres grandes installations qui longent le canal par le tunnel Saint-Rémi et sa rampe d'accès, elle l'était aussi historiquement par passage de la rivière Saint-Pierre.

Aujourd'hui toujours présentes au sein d'un quartier en profonde transformation depuis quelques années, les installations de la Canada Malting détonnent de par leurs gabarits. Mais on se doit d'avouer que dans le secteur en sorte délimité par l'ancienne rivière Saint-Pierre et le chemin de la Côte-Saint-Paul, il n'y a jamais eu de constructions de grandes tailles pouvant rivaliser avec les installations de la Canada Malting. Ce contexte a probablement toujours accentué l'aspect monumental des silos de la Canada Malting qui sont en fait de taille relativement régulière si comparés aux autres silos montréalais. Il est certain que dans le cas de la tour élévatrice, le fait de retrouver une vertigineuse masse de briques qui fend le ciel sur l'équivalent de 12 étages est très particulier et c'est pourquoi cette tour et son petit cabanon de tôle agit comme point de repère et d'intérêt visuel dans le quartier.

Il est très intéressant urbanistiquement, que le complexe possède toujours une présence forte sur la rue Saint-Ambroise. Cependant, la massivité et le manque d'articulation que possède la malterie de 1950 s'harmonise peu avec l'environnement et apparaît toujours comme un geste brutal à une intersection peu développée où l'on a jamais retrouvé de bâtiments de gros gabarits. La malterie datant de 1905, par ses différents volumes, montre elle une transition de gabarits vers le canal respectueuse de son contexte.

On se doit d'avouer que l'aménagement actuel du terrain n'est pas très soigné, étant à l'abandon. L'un de ces éléments structurant, soit la bretelle de chemin de fer est aujourd'hui disparue.

5020 Saint-Ambroise et 5070 Saint-Ambroise.

Au niveau contextuel, les constructions contemporaines de Jules & Henri Couvreur Ltée et de la Brenntag qui sont de petites tailles, sont aujourd'hui implantées en retrait par rapport à la rue, laissant des aires de stationnement en marge avant et latérales. Même si leur petits gabarits s'harmonisent avec celui du secteur, il demeure que le traitement de leurs façades et de leur terrains manque de présence urbaine et n'apporte rien de positif au quartier. Le petit trapèze de briques de trois étages de l'ancienne Standard Chemical n'apparaît lui que comme une incongruité.

3.3 Valeur architecturale

3.3.1 Description de l'objet d'étude (5020 rue Saint-Ambroise)

La construction qui aurait été réalisée en 1961 pour l'entreprise Larocque-Transport est assez rudimentaire. L'édifice rectangulaire est relativement étroit. En façade, on retrouve une porte positionnée à environ 7 pieds de haut, accessible par un escalier métallique, une fenêtre et une haute porte de garage. Derrière la porte, on retrouve un petit bureau aménagé en mezzanine. Sous celui-ci on retrouve de l'espace pour entreposer des outils qui est accessible par l'espace dédié au stationnement des camions positionné longitudinalement derrière la haute porte de garage. Derrière le long rectangle de blocs de béton abritant aujourd'hui une entreprise de réfection de couvertures, on retrouve un autre garage mais celui-ci encore plus étroit. D'ailleurs seule une porte de garage compose la façade arrière. Ce garage est uniquement accessible par l'arrière et est occupé par un réparateur automobile.



Façade principale de l'entreprise Jules & Henri couvresseurs Ltée
E.Millette



Façade latérale ouest de l'entreprise Jules & Henri couvresseurs Ltée
E.Millette

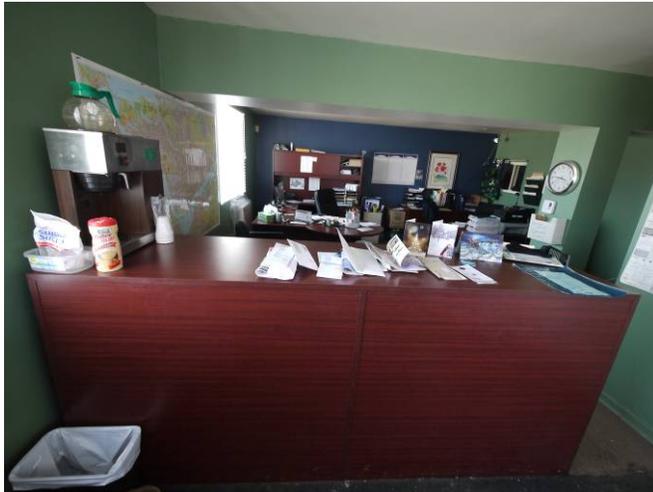
La façade avant et la façade arrière sont recouvertes de crépis cimentaire alors que les latérales sont en blocs de béton exposés mais peints.

La façade est ne comporte que de petits fenêtres hautes. Cette face donne sur l'escarpement créé par la rampe d'accès au tunnel Saint-Rémi. De l'autre côté, la façade ouest elle comporte un mur aveugle. Des tronçons de pièces de métal sectionnées sont visibles en partie haute du mur de blocs de béton peints. Anciennement construit pour une compagnie de transport, une marquise, dont il ne reste que les sections de poutres, devait s'extentionner jusqu'à la ligne de lot pour protéger les véhicules des intempéries en 1961.

On retrouve comme fini mural, des panneaux de gypse, en majorité non-peints, sauf dans la section bureau en mezzanine, et de l'isolant en natte. À quelques endroits on perçoit aussi les blocs de béton de l'enveloppe extérieure. Tout l'aménagement intérieur et les divers cloisons sont de factures récentes et d'allures relativement contemporaine et modeste.

Selon ce qui a été vu sur place la charpente du toit serait en acier et elle s'appuierait sur les murs en blocs de béton latéraux.

Tout comme dans le cas des installations de la compagnie Brenntag, il est difficile de percevoir quelconque intérêt architectural dans cette construction abritant aujourd'hui Jules & Henri couvreurs Ltée.



Intérieur du bureau aménagé en mezzanine
E.Millette



Intérieur du garage principal
E.Millette

3.3.2 Description de l'objet d'étude (5070 rue Saint-Ambroise)

Les installations actuelles de l'ancienne Standard Chemical se composent aujourd'hui de deux larges édifices rectangulaires de blocs de bétons peints de un étage et d'un volume de trois étages en forme de trapèze, résultat du passage d'une ancienne bretelle d'accès au chemin de fer.

Ces constructions différentes sont toutes contiguës et connectées entre elles à l'intérieur. Le seul volume d'origine est la section de briques donnant sur le canal, les autres sections et constructions ayant été démolies et remplacées au cours des années. Un autre volume original, en briques de un étage, qui lui avait présence sur la rue Saint-Ambroise, était dédié au bureau. Il disparaît lui au début des années 1970 pour laisser place à un stationnement. Les sections avant, présentes aujourd'hui et plus contemporaines apparaissent sur les cartes aériennes entre les années 1950 et 1960.



Façade principale de la cie Brenntag
E.Millette



Façade latérale de la cie Brenntag illustrant les trois volumes qui forment le complexe industriel
E.Millette

La façade principale comporte 2 portes de garage et une porte piétonne associées à un quai de chargement/déchargement et une haute porte de garage de plain pied avec le stationnement. L'entrée principale de l'édifice unifié s'effectue par un petit escalier métallique aménagé sur la façade est, dans le coin nord-est de l'édifice. Une simple porte métallique sans regard vitré, perce le volume de bloc de béton. Derrière cette porte, on retrouve un mince corridor donnant accès à une série de petits espaces de bureaux logés en façade et à l'aire de travail et d'entreposage derrière. On ne distingue pas de principes de composition ou de symétrie dans le traitement des façades de l'édifice. Il montre plutôt les traits d'une construction purement fonctionnelle sans aucune intention architecturale ou même esthétique.

Les espaces d'entreposage et de mélange sont caractérisés par grands espaces ouverts qui sont séparés entre eux par des portes coupe-feu. On retrouve une structure de béton dans les deux premières sections de l'aire d'entreposage. Seul le dernier volume, celui original comporte plus qu'un niveau. Ses 3 niveaux sont accessibles via un escalier logé dans un coin. Encore une fois, on y retrouve principalement que des espaces d'entreposage et des réservoirs de produits chimiques.

Les ouvertures d'origine de cette section d'édifice en briques, qui fait face au canal, devaient animer un peu ses façades mais elles ont été obturées à l'aide de briques d'argile. De nouvelles ouvertures créées au cours des années pour satisfaire des besoins changeants. L'édifice a aussi de toute évidence été tronqué en hauteur au cours des années. Les traces de peinture de l'ancienne appellation de la cie, soit Standard Chemical Co., demeurant sur la brique du mur est se trouvent trop près du niveau du solin de toit. Cela laisse croire que le bâtiment était plus haut à l'époque pour dégager cet affichage et qu'un parapet de brique devait couronner l'édifice.

Une structure de béton intérieure, difficile à associer à une construction d'avant 1907 et l'obturation de toutes les ouvertures d'origine laissent croire que seul l'enveloppe de briques a été conservée et que peut être même les niveaux intérieurs ont été modifiés.

Des réservoirs fixes et des remorques sont positionnés ici et là sur le terrain.



Façade latérale est du volume original de la Standard Chemical Co. Ltée.
E.Millette



Façades du volume original de la Standard Chemical Co. Ltée. telles que vue à
partir du canal
E.Millette



Intérieur de la première section du bâtiment, vue vers la rue
E.Millette



Intérieur de la première section du bâtiment, vue vers les autres sections
E.Millette



Second étage de la section originale de l'ancienne Standard Chemical E.Millette



Rez-de-chaussée de la section originale de l'ancienne Standard Chemical E.Millette

3.3.3 Description de l'objet d'étude (5022 rue Saint-Ambroise)

Implantation et volumétries générales

Les deux édifices servant au maltage, soit la malterie de 1905 et celle de 1950, sont alignés sur la rue Saint-Ambroise. La malterie datant de 1905 est plus articulée exprimant mieux les différentes étapes du procédé de maltage et les différentes fonctions dédiées aux sections. La Malterie de 1950 est elle plus massive et uniforme.

Les deux malteries sont mitoyennes pour faciliter la connexion entre les deux bâtiments et les circulations. De part et d'autre des édifices, on retrouve des espaces dégagés rendre possible le chargement et le déchargement véhiculaire et un accès au chemin de fer du côté ouest.

Les silos en terra-cotta d'une volumétrie similaire au volume dédié aux séchoirs datant de 1905, sont liés par le biais de la tour élévatrice et du volume dédié à l'emballage à la malterie. Les silos de béton ne sont eux liés au complexe que par des convoyeurs aériens et sont implantés à proximité du canal pouvant tirer profit que la bretelle d'accès du chemin de fer ne fait que débiter à cet endroit. Cette implantation en quinconce par rapport aux silos de terra-cotta est en partie responsable de la monumentalité conférée à l'ensemble donnant l'impression d'un nombre plus nombreux de silos que réellement. De toute, les silos de béton, qui sont complètement détachés de la malterie de 1950, n'auront aucun lien avec celle-ci construite plus tard juste derrière.

Sur la carte de 1912, on voit un grand volume de un étage dédié à l'entreposage et divers équipements extérieurs au bout du site soit près du canal, identifié comme "mostly vacant" dès 1930. De cela reste qu'une petite section en béton abritant une pompe à eau.

Dans le cas des installations datant de 1905, on peut déceler une progression des gabarits vers le centre du site ayant comme point culminant la tour élévatrice de briques. Les silos de bétons et la section dédiée aux séchoirs de la malterie en béton sont aussi d'une hauteur similaire, cependant la progression à partir de la rue Saint-Ambroise est moins marquante montrant un volume plus monolithique qu'articulé.



Caractérisation générale des bâtiments					
Bâtiment	Année de construction	Hauteur en mètres	Équivalence en nombre d'étages	Matériaux (Structure, Revêtement extérieur, Revêtement intérieur)	Usage Original
1a	1905	13	2+1	Hourdis de terra-cotta + béton, Brique, Plâtre	Bloc administratif
1b	1905	15,5	4	Acier + béton & hourdis de terra-cotta + béton, Brique, Brique	Germoir de l'orge
1c	1905	23	6	Acier + béton, Brique, Brique & terra-cotta + plâtre	Silos de trempage de l'orge
1d	1905	9	2	Fonte + acier + hourdis de terra-cotta + béton, Brique, Brique & terra-cotta + crépi	Chaudière - production vapeur
1e	1905	10	2,5	Acier + béton & hourdis de terra-cotta + béton, Brique, Gypse + brique	Quai de réception, entrepôt charbon
1f	1905	29	7	Acier + béton & hourdis de terra-cotta + béton, Brique, Brique & enduit de ciment	Séchoir du malt
1g	1905	49	12	Acier + béton, Brique, Brique	Tour élévateur
1h	1905	33	8	Terra-cotta + acier & hourdis de terra-cotta + béton, Tuiles de terra-cotta, Blocs de terra-cotta	Silos d'entreposage
1i	1905	21	5	Acier + béton & bois, Brique, Brique	Tour de chargement
1j	1905	N/A	N/A	Inconnu	Moulin (démoli)
2a	1930-1950	N/A	N/A	Acier + béton, Tôle ondulée d'acier, aucun	Abri de machineries complémentaires
2b	1931 ou après	33	8	Béton, Béton, Béton	Silos d'entreposage
2c	1931 ou après	5	1	Béton, Béton, Béton	Moulin, pompe à eau
2d	1930-1960	21	5	Acier + béton, Brique, Brique	Tour de manutention
3a	1961 ou avant	20	5	Béton, Béton, Béton	ventilation et équipements
3b	1961 ou avant	16,5	4	Béton + acier, Béton, Béton	Germination de l'orge
3c	1961 ou avant	24	6	Acier + béton & acier, Béton, Béton	Trempage (niveau haul) + Germination de l'orge (dem niveau 4b)
3d	1961 ou avant	26	6,5	Béton, Béton, Béton	Escalier et tour de manutention
3e	1961 ou avant	25	6	Béton, Béton, Béton	Séchage du malt
3f	1961 ou avant	N/A	N/A	Acier, Acier, Acier	Réservoir d'huile lourde (démoli)

Carte illustrant les différentes phases de construction
Groupe Cardinal Hardy 2008

Tableau relatant les différentes phases de construction et leurs fonctions
Groupe Cardinal Hardy 2008

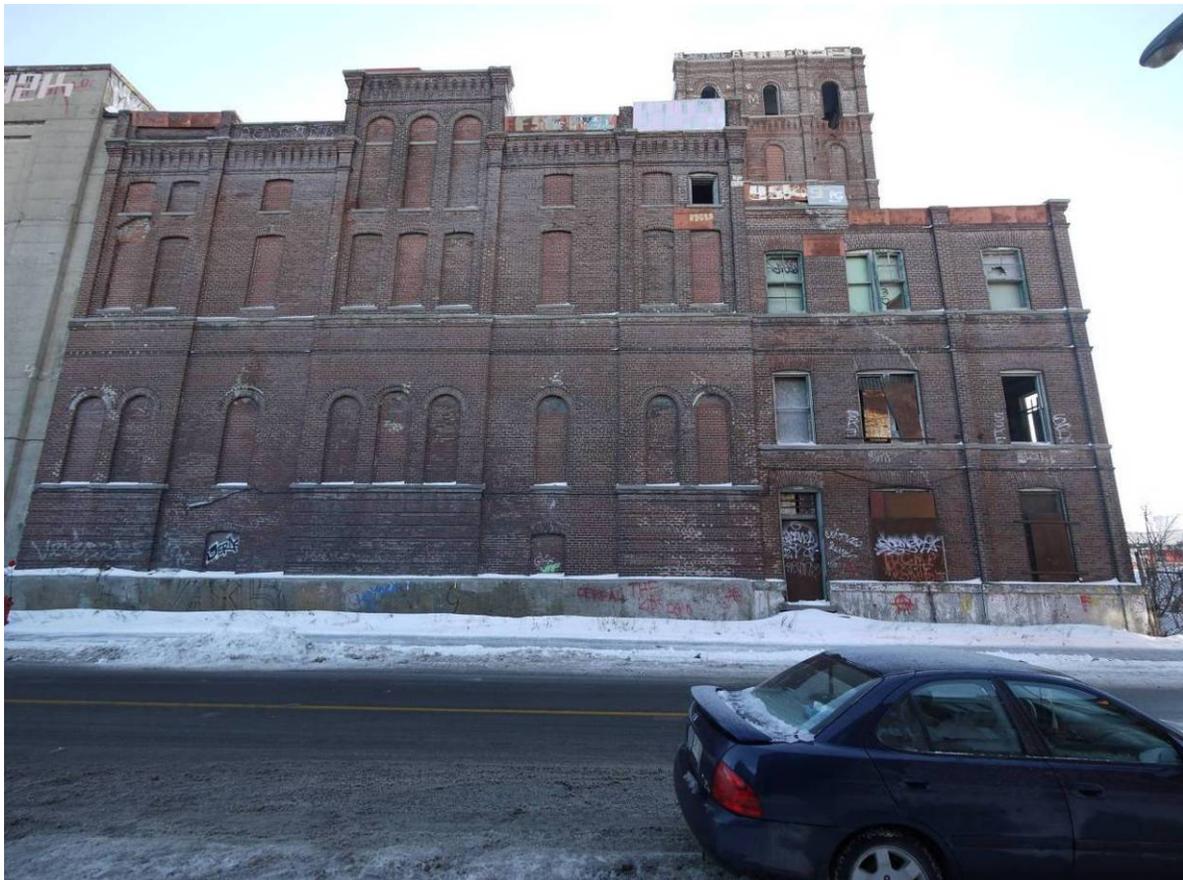
Puisque la Canada Malting est un large complexe comportant des annexes et constructions de différentes époques, il serait ici plus judicieux, dans la section traitant de l'architecture, de traiter ces différentes structures, soit la malterie de 1905, celle de 1950, les silos de 1905 et les silos de 1930 séparément. Dans le cas de la malterie de 1905, nous nous affairerons même à décrire architecturalement les différents volumes du bâtiment, qui la forme car ils sont traités différemment et sont associés à une fonction particulière dans le processus du maltage au sein de la Canada Malting.

3.3.3.1 Malterie datant de 1905

Composition des façades et volumétrie des différentes sections de bâtiment

(Section avant, coin nord-ouest, bureaux)

Cette section peu profonde de 3 étages, percée de trois rangées de fenêtres était réservée aux bureaux. L'entrée principale du complexe de la Canada Malting s'y trouve aussi, même si très discrète. En fait l'entrée n'est pas marquée par un vestibule, une marquise ou un traitement particulier de la façade. Il ne s'agit que d'une porte simple, aujourd'hui placardée de tôles métalliques, comportant un imposte et accessible par un escalier en béton coulé de 3 marches. Cette porte simple est alignée avec les fenêtres des deux autres étages supérieurs. Outre des rangs de briques en projection surmontés d'une pierre calcaire taillée qui constituent des allèges et des bandeaux continus, marquant les délimitations entre les étages, le traitement de cette section de façade principale demeure simple. La brique est installée en panerresse et comporte des boutisses à tous les 6 rangs. Une section de briques appareillées en encorbellement forme la corniche supérieure et des pilastres délimitent certaines baies de fenestration. Les anciennes fenêtres à guillotines en bois étaient surmontées d'arcs surbaissés composés de briques en soldat. Ce volume de trois étages est presque aussi profond que large. D'ailleurs, le traitement architectural de la façade latérale ouest de cette section n'est qu'une extension du traitement visible sur la façade principale et possède aussi trois baies de fenêtres en largeur.



Façade principale de la malterie de 1905 donnant sur la rue Saint-Ambroise
E.Millette



Vue des différentes sections du complexe de la Canada Malting à partir de la rue Saint-Ambroise
E.Millette

(Section avant centrale, germoir)

Malgré de fausses ouvertures, cette section composant aussi la façade d'origine principale montre beaucoup plus d'efforts dans son ouvrage de maçonnerie que la section plus à l'ouest comportant l'entrée principale.

Cette section apparaissant comme centrale puisque symétrique dans son traitement architecturale et bordée de part d'autre par la section administrative et la malterie datant de 1950 et possède une hauteur équivalente à 4 étages.

Des niveaux y sont aussi démarqués à l'aide de briques en encorbellement et de bandeaux en pierre mais ceux-ci ne sont pas alignés avec ceux de la section dédiée à l'administration. De toute façon, ce traitement n'est que décoratif à cet endroit puisque derrière la façade de briques aveugle, on retrouve un espace ouvert utilisé comme large gaine de ventilation alimentant les espaces dédiés à la germination aménagés dans cette section du bâtiment. C'est pourquoi cette section de façade ne possède pas de fenêtres et que les ouvertures en briques étaient, et ce dès la construction originale, obturées par des briques.

Cette section de la façade originale possède une certaine hiérarchie dans son traitement. Le basilaire montre la partie supérieure du mur de fondation et un traitement de briques où on regroupe 4 rangs en projection pour simuler un aspect massif, généralement produit par l'utilisation de pierre calcaire à ce type d'endroit à cette époque. Ce premier niveau, équivalent à deux niveaux de la section des bureaux en hauteur, est complété par une série de hautes et minces ouvertures de fausses fenêtres couronnées d'arcs plein cintre. Les ouvertures des deux niveaux supérieurs, comportent elles, des arcs surbaissés à l'exception de la baie centrale, plus haute qui elle reprend les arcs plein cintre qui pourraient conférer des allures néo-romanes à l'édifice. Comme dans le cas de la majorité des édifices industriels de l'époque, on puise des archétypes décoratifs au langage classique pour égayer les façades de ces structures qui étaient vouées à des rôles principalement techniques et fonctionnels.

La corniche qui couronne ce volume est beaucoup plus articulée et développée. Certains rangs de briques en encorbellement qui se succèdent forment, avec des retraits ponctuels, des motifs simulant des créneaux.

Cette section de façade de briques traitée avec symétrie comporte 5 baies en largeur qui se détachent par des avancés correspondant à un rang de briques par rapport au plan principal de la façade. Accentuant cet effet, la section centrale qui comporte trois fausses ouvertures en largeur possède un parapet plus haut qui camoufle les toitures à bassins derrière. On n'y retrouve pas de chaînages d'angle mais des pilastres animent cette façade principale et marque les coins.

Étrangement, le fait que la section comportant l'entrée principale soit construite en retrait d'un rang de briques, qu'elle soit asymétrique et qu'elle possède un traitement plus modeste pourrait laisser croire que cette section a été ajoutée à la section centrale alors qu'elle est bel et bien d'origine.



Façade ouest des installations datant de 1905 illustrant aussi les différentes sections, soit les bureaux, le séchoir, le volume dédié à l'emballage, la tour élévatrice et les silos de terra-cotta.

E.Millette

(Section directement derrière la section dédiée aux bureaux, séchoir)

Faisant toujours partie intégrante de la malterie datant de 1905, étant positionnée juste derrière la section de trois étages, cette section de même largeur mais d'une hauteur équivalente à 7 étages abritait les espaces dédiés au séchage du malt.

Dans sa partie supérieure, cette section reprend le type d'ornementation que l'on retrouve sur la section centrale en comportant cependant moins d'ouvertures, mais toujours des fausses obturées par de la briques. Tout comme dans le cas du volume abritant les allées de germination, ce volume dédié au séchage du malt, le "kiln", ne nécessite pas de réelles ouvertures devant les équipements. Les quatre premiers niveaux sont sobres dans leur traitement puisqu'en arrière-plan du volume administratif. Ils montrent des fausses fenêtres avec arcs surbaissés alors que les trois derniers niveaux possèdent des fenêtres avec arcs plein cintre. À partir du 5^{ème} niveau, on retrouve aussi des bandeaux continus qui marquent les différents niveaux. Cependant, c'est une corniche aussi articulée que celle visible sur la section de façade centrale qui délimite le dernier étage du reste du volume. Ce dernier étage possède aussi de véritables ouvertures où l'on peut croire qu'à l'époque, on retrouvait des fenêtres à guillotines avec cadres en bois.

Un petit volume, en retrait par rapport à la rue, et seulement d'un étage juxtaposé à la salle réservée au four "kiln" se trouve aussi sur la façade ouest. Ce volume, qui longeait la bretelle de la voie ferrée, comportait des quais de réception et d'entreposage du charbon. Le chemin de fer permettait aussi la livraison du charbon pour la fournaise de chauffage de l'édifice et pour alimenter le four de séchage du malt.

(Section centrale directement derrière le germoir, dédiée au trempage de l'orge "steeping")

Cette section visible uniquement de l'arrière possède 2 étages de plus que le volume dédié à la germination. Ce volume abrite des cuves où on laissait l'orge tremper avant de l'envoyer à la germination.

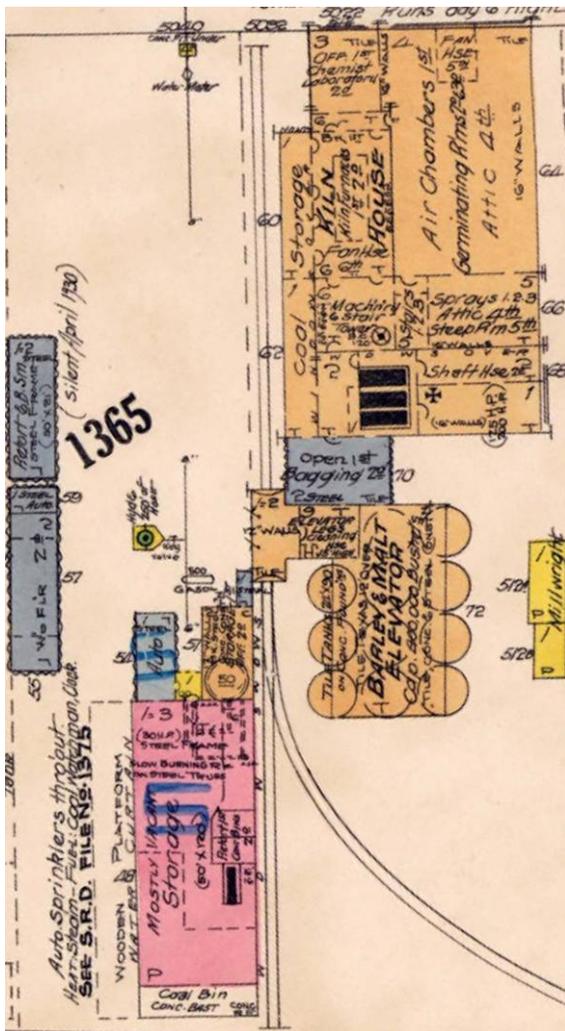
L'arrière de ce volume correspond exactement à l'arrière de la section dédiée au séchage donc ils forment tout deux la façade continue en briques arrière. Ce mur arrière en brique ne possède pas de traitement particulier mais montre de véritables fenêtres.

Derrière ce grand volume en briques rectangulaire, que forment les 4 sections de hauteur différentes, correspondant à la malterie datant de 1905, on retrouve deux basses structures de un étage en briques abritant la fournaise et la salle des machines.

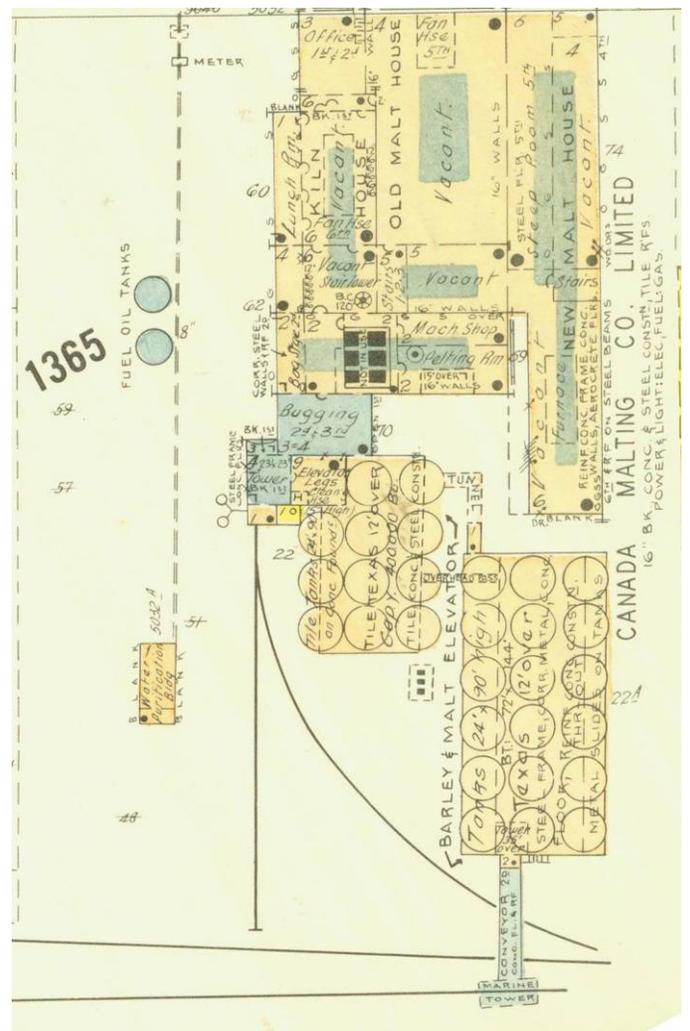
Organisation intérieure

À l'intérieur de la malterie, l'organisation spatiale est relativement simple car on passe généralement d'une grande pièce dédiée à une fonction du processus de maltage à une autre directement, sans retrouvé de corridors. Des escaliers de service en acier aménagés ponctuellement donnent accès aux différents niveaux.

Le seul endroit où cela diffère quelque peu se trouve dans la section réservée aux bureaux. On entre dans l'édifice par la sobre entrée principale à partir d'un escalier en béton extérieur de quelques marches. Derrière, on retrouve un mince vestibule dans lequel est aménagé un escalier en fonte où les volées distribuent les trois étages. Des portes du côté ouest de l'escalier donnent accès aux espaces administratifs et aux laboratoires du troisième étage. De l'autre côté, la porte du rez-de-chaussée mène à un petit escalier descendant qui donne accès à la chambre de traitement de l'air, "air chamber".



Carte datant de 1930 illustrant les différentes sections des édifices
1930 | Underwriter's Survey Bureau Ltd | Insurance Plan of the City of Montreal - Sheet 179 Vol. IV [extrait modifié] | Montréal



Carte datant de 1961 illustrant les différentes sections des édifices
1961 | Underwriter's Survey Bureau Ltd | Insurance Plan of the City of Montreal - Sheet 179 Vol. IV [extrait modifié] | Montréal

Malheureusement, il nous a été impossible de retrouver les dessins d'origine ou quelconque plans d'une époque qui nous aurait permis de décrire l'organisation intérieure avec plus de précision.

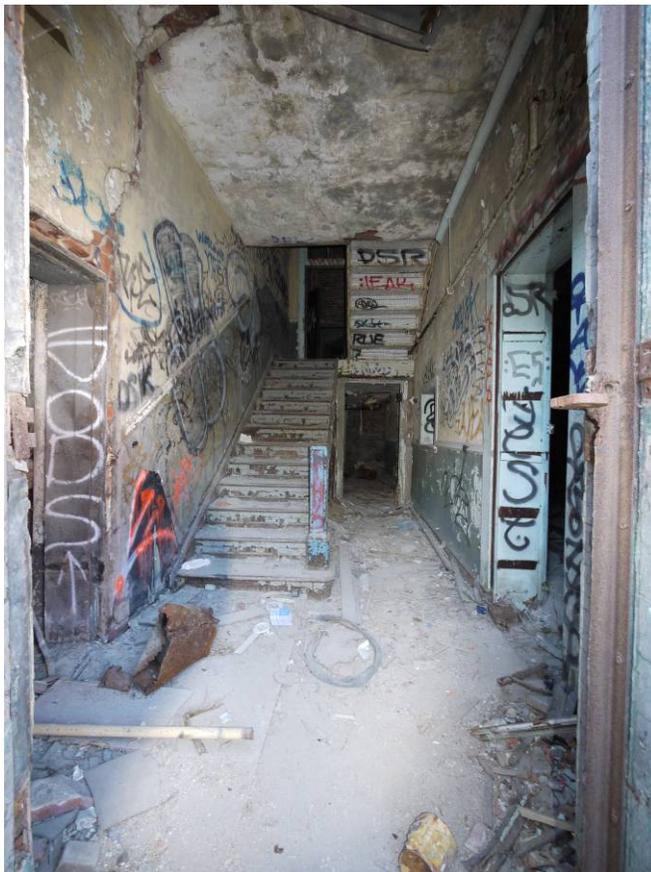
Avant de débiter la description intérieure des édifices considérés comme les malteries, soit celle de 1905 et celle de 1950, il pourrait être pertinent de décrire le processus du maltage puisqu'on peut à un certain point considéré les deux édifices, outre la petite section dédiée aux bureaux, comme d'immenses machines dans lesquelles quelques humains circulaient.

Le processus comporte trois étapes principales, soit le trempage, la germination et le séchage. Des salles dédiées à ces trois étapes occupent donc la majorité des espaces des deux malteries.

Le grain d'orge arrive des Prairies par train. On le transborde dans la malterie par le biais de la grue élévatrice et on le nettoie pour lui enlever ses impuretés. Par la suite, on le noie dans des cuves d'eau pour environ 2 jours. Cette étape, le trempage, "steeping", permet à l'orge d'absorber l'eau, de "respirer" et de rejeter le CO₂.

Par la suite, l'orge est transféré dans les compartiments de germination, de larges allées où un courant d'air humide et frais constant crée le parfait environnement pour la germination. Des équipements rotatifs tournent l'orge pendant la germination pour que l'air pénètre et circule. Biochimiquement, en un peu moins d'une semaine, l'orge est donc transformé en "malt vert". L'amené d'air à des conditions particulières est essentielle tout au long du processus, c'est pourquoi l'on retrouve autant d'espaces dédiés à la ventilation et au traitement de l'air dans la malterie qui peut être considérée comme une immense machine. Au bout des longues allées de germination on retrouve les puits d'entrée et d'extraction de l'air, qui eux sont connectés avec la chambre d'air située en-dessous.

De manière à stopper la germination et le développement de la plante, on doit rapidement transféré le "malt vert" vers le séchage. Le "kiln" qui opère comme un four à convection force l'air chaud à travers le "malt vert" de manière à le sécher et le rôtir pour stopper la réaction biochimique. On sépare le grain de la plumule apparue pendant la germination et on empaquette le malt pour l'envoyer vers un brasseur ou un distilleur.



Escalier intérieur à l'entrée
E.Millette



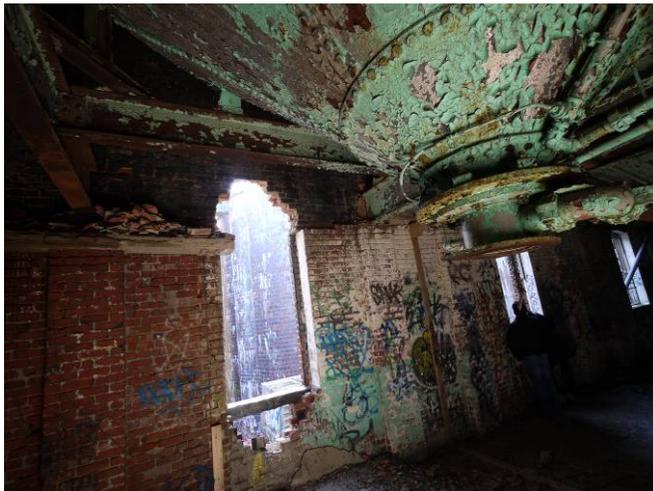
Pièce dédiée au laboratoire, 3^{ème} étage dans la section administrative
E.Millette



Intérieur du volume dédié à la germination
E.Millette



Intérieur de l'espace technique réservé à la ventilation, derrière la façade de la section centrale de la malterie de 1905
E.Millette



Intérieur du volume dédié au trempage, vue vers l'arrière
E.Millette



Intérieur du volume dédié au trempage, vue vers l'avant
E.Millette

Dans la malterie datant de 1905, la chambre de germination se trouve dans la section centrale, soit derrière la section de façade aveugle. Derrière le mur de façade, on retrouve les cavités puits pour la ventilation. C'est pourquoi, il n'y a pas de fenêtres dans cette façade. D'ailleurs, tant pour le séchage que la germination, les fenêtres ne sont pas souhaitables. Les puits de ventilation sont connectés à la chambre d'air située en-dessous, où l'air est maintenu à la température voulue. Au-dessus du puits de ventilation aménagé en façade, on retrouve au dernier étage, les vestiges d'une roue en bois qui devait être liée aux systèmes de ventilation primitifs responsables pour la circulation de l'air. Dans la grande salle de germination de la malterie de 1905, on retrouve de grands compartiments de germination en acier recouverts de ciment avec des colonnes

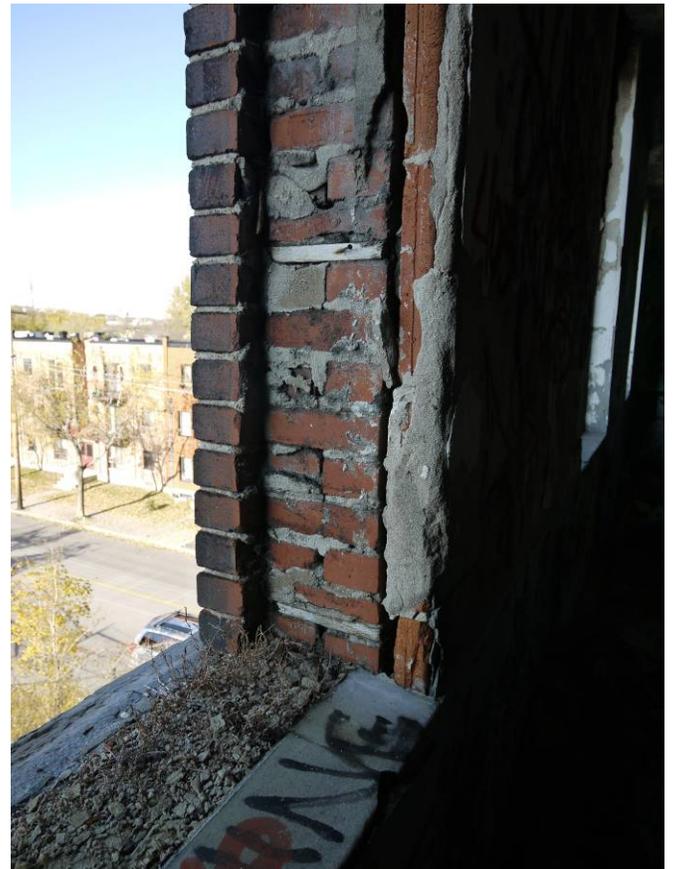
d'acier entre ceux-ci. Derrière ces grandes salles, on retrouvait les espaces dédiés au trempage et leur grands réservoirs en acier. Cette section est logiquement plus haute et plus près de la tour élévatrice, étant située sur la façade arrière.

Le volume abritant la dernière étape du processus était aussi situé à l'arrière. Le séchage s'effectue dans le haut volume situé derrière la section administrative. On peut d'ailleurs y accéder par une porte située au fond des bureaux. Le four "kiln" était situé au rez-de-chaussée et les séchoirs étaient installés dans le haut volume au-dessus.

Il est à noter que plusieurs équipements ont disparus au cours des années et que seuls des supports et trous au plancher sont perceptibles aujourd'hui dans cette section qui était d'ailleurs identifiée comme vacante sur un plan de 1961.



Intérieur du volume dédié au séchage, dernier niveau
E.Millette



Composition des murs extérieurs
E.Millette



Intérieur du volume dédié au séchage, dernier niveau dans le coin sud-ouest
E.Millette



Intérieur du volume dédié au séchage du malt, premier niveau
E.Millette

Finis intérieurs

Nous avons été en mesure d'identifier des traces de finis intérieurs et d'éléments de décor seulement dans la première section, plus à l'ouest de la malterie datant de 1905.

Dans la section administrative, des cloisons intermédiaires en bois séparaient les différents bureaux. Les cloisons principales étaient cependant confectionnées en bloc de terra-cotta. Les murs extérieurs des deux premiers étages comportaient des lambris de panneautage de bois dans leur partie basse alors que les sections supérieures étaient recouvertes de plâtre sur treillis métallique. Dans les sections de murs extérieurs où l'on ne retrouvait pas de lambris, on retrouvait des tuiles de terra-cotta minces de type "speed tile" sur lesquelles un crépi cimentaire était appliqué et ce par-dessus la brique des murs.

Les plafonds de plâtre de ces espaces comportaient des corniches moulurées avec de motifs de type dentillons. Le plâtre était lié aux blocs de terra-cotta insérées entre des éléments en acier formant la structure des planchers. Au dernier niveau, soit là où on retrouvait les laboratoires, les finis muraux du grand espace ouvert sont limités au crépi cimentaire.

Un autre endroit, autre que la section dédiée aux bureaux, comportait un certain décor. Le four, "Kiln", tout en brique peinte possédait des portes et fausses portes avec des cadres et moulures profilées décoratives en fonte. Peut-être que cette section de l'édifice, à proximité avec la section administrative, soit juste derrière, abritait aussi des locaux dédiés à différentes fonctions au niveau du rez-de-chaussée ?

Pour le reste des espaces techniques, on ne retrouve pas de finis intérieurs ou d'ornementation de quelconque sorte. Seuls les chapes et crépis cimentaires des planchers plafonds de même que les briques et tuiles de terra-cotta font office de fini intérieur.



Vue des restes des anciens finis intérieurs de la section administrative
E.Millette

Structure et composition des murs extérieurs

La malterie de 1905 est assise sur des fondations en béton. La majorité des murs extérieurs font 12" d'épaisseur, soit l'équivalent de trois rangs de briques. À quelques endroits, comme dans le cas du mur latéral, aujourd'hui mitoyen avec la malterie de 1950, on retrouverait des murs de 4 rangs d'épaisseur pour reprendre les charges provenant des poutres supportant des équipements. De la même façon, le mur du fond, à l'arrière de la malterie où l'on retrouve les cuves de trempage, possède des surépaisseurs ponctuelles, soit des pilastres, sur sa face intérieure.

Selon l'étude "Le Groupe Solrock Sogevem associés experts conseils ltée Berli-Dev Inc., Évaluation des l'état physique du complexe industriel désaffecté sis au 5022 rue Saint-Ambroise Novembre 2011", les murs en briques extérieurs seraient bel et bien porteurs. Il nous a d'ailleurs été impossible de percevoir quelque présence de colonnes d'acier dans les murs extérieurs des installations datant de 1905. Seules des colonnes d'acier disposées au centre de certains espaces servaient à reporter les charges ponctuellement.

Se basant encore sur des indices visuels perçus lors de la visite des lieux, le rang de brique extérieur ne serait lié à la masse de briques que par des clés ponctuelles, soit les briques positionnées comme des boutisses. Il agirait plus comme un parement alors que les deux rangs intérieurs confectionnés de briques de remplissage prendraient les charges reportées aux murs par les poutres d'acier qui elles pénètrent dans la masse de brique intérieure.

Les planchers sont composés de hourdis de blocs de terra-cotta insérés entre des poutrelles d'acier. Des blocs de terra-cotta sont coincés entre les poutres en acier. Ce système confère une meilleure résistance au feu aux planchers même si les poutres d'acier demeurent toujours assujetties à la torsion et à la déformation lors d'un incendie comme certains exemples l'illustrent à travers l'édifice.

Quelques sections de toit, sont aussi confectionnées avec ce système reprenant en forme de voute cependant. On retrouve aussi d'autres sections de toit comportant de légères charpentes de bois.

3.3.3.2 Silos datant de 1905

(Tour élévatrice et volume dédié à l'empaquetage)

C'est par le biais du bâtiment de deux étages de structure d'acier et recouvert de tôles, dédié à l'empaquetage, que s'effectue le lien entre la malterie de 1905 et les silos de terra-cotta. Cette section est même complètement ouvert sur sa face est.

La tour élévatrice, juxtaposée au volume dédié à l'empaquetage, est positionnée à l'emplacement où on aurait logiquement pressenti un 12ième silo. Elle s'imbrique donc parmi les silos de terra-cotta.

Malgré sa minceur, elle possède aussi des pilastres qui marquent d'ailleurs ses coins. Son dernier étage est séparé du reste de son volume par une corniche composée de briques en encorbellement et possède de véritables fenêtres couronnées d'arcs plein cintre. Cette tour élévatrice d'origine, qui possède une hauteur qu'on pourrait considérer équivalente à 12 étages, illustre un langage architectural comparable à celui de la section centrale de la façade principale. L'effet est ici plus impressionnant car la tour est relativement mince et très élancée.

De toute évidence on utilise le chemin de fer comme moyen de transport du grain au début des activités de la cie. et c'est par le biais de cette tour élévatrice, située derrière les silos en terra-cotta et le long du tracé de la bretelle du chemin de fer qui pénétrait sur le site, qu'on alimente la malterie de 1905.

Devant, la tour, une structure d'acier équivalente à 8 étages de hauteur qui est assise sur deux murs de briques chapeaute l'ancien quai de chargement et de déchargement du grain.

Une autre section métallique, plus basse et plus contemporaine, dédouble cette structure ayant permis le chargement à l'intérieur de camions et remorques



Silos en terra-cotta et leur galerie supérieure
E.Millette

(Silos en terra-cotta)

Les silos de terra-cotta font 22 pieds de diamètre et 90 pieds de hauteur. Ils sont dégagés devant le canal puisque la tour élévatrice se trouvait sur le côté, à l'arrière pour être en mesure de transborder le grain de l'intérieur des wagons de train vers les silos.

Les silos de tuiles de terra-cotta pourpres forment un volume équivalent à 7 étages, soit étant équivalent à la section de la malterie en briques vis-à-vis dédiée au séchage du malt mais séparée par la tour élévatrice. Les silos comportent des fondations en béton et sont couronnés de deux rangs de blocs de terra-cotta profilés créant une corniche.



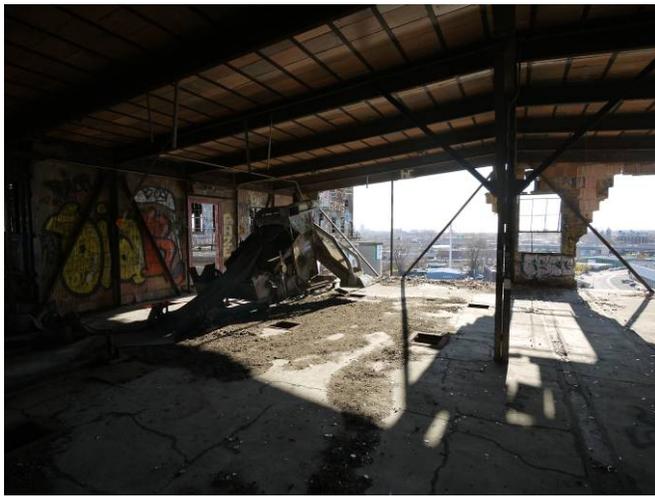
Silos en terra-cotta, vue latérale ouest
E.Millette

À l'époque, l'orge est donc stocké dans ces hauts cylindres composés d'un rang d'épais blocs de terra-cotta alvéolés. Les modules qui confèrent une esthétique particulière aux silos sont liés ensemble à l'aide de ceintures d'acier et de mortier. Cette technologie de construction, partiellement en vogue pendant environ une décennie, conférait aux silos une résistance

au feu et une certaine isolation au froid. Elle sera d'ailleurs abordée plus en détail dans la section de cette étude traitant de la *Production courante et comparables*.

À ces silos, on doit aussi ajouter un étage supérieur correspondant à la galerie abritant les convoyeurs. Cette galerie qui s'appuie sur le milieu des silos des rangs extérieurs est aussi confectionnée de tuiles de terra-cotta. Ces murs extérieurs sont cependant doublés par une légère structure intérieure d'acier. La façade de la galerie donnant vers le canal presque est complètement détruite à l'exception du pourtour d'une fenêtre.

Une passerelle relie les silos de terra-cotta originaux aux silos de béton construits en 1930. Il est intéressant de souligner que cette passerelle aura un rôle important puisque les silos en béton seront uniquement liés au reste du complexe par celle-ci, à l'exception d'un petit tunnel qui relie aussi les deux sections de silos.



Intérieur de la galerie des silos en terra-cotta, vue vers le sud
E.Millette



Intérieur de la galerie des silos en terra-cotta, vue vers le nord
E.Millette

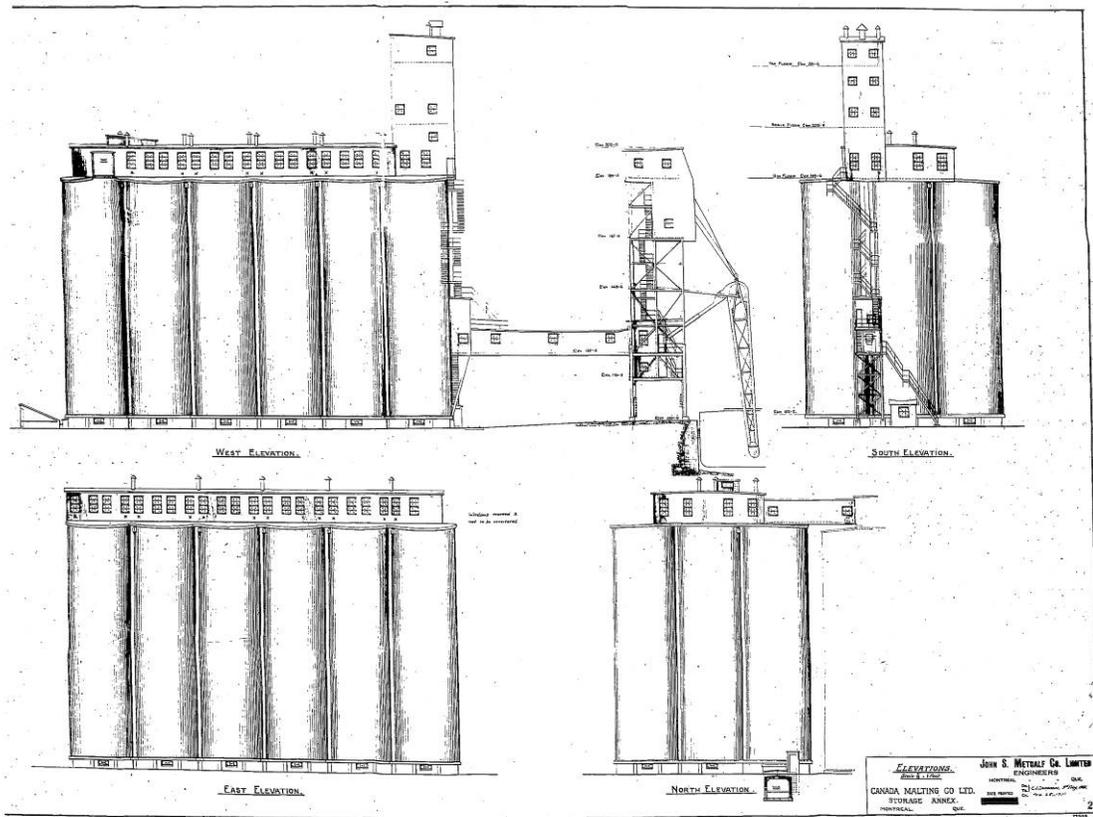


Juxtaposition des silos en béton aux silos en terra-cotta, vue de l'autre côté du canal de Lachine
E.Millette

3.3.3.3 Silos datant de 1930

En 1930, on construit une série de 18 silos de béton en annexe aux silos de terra-cotta. D'une hauteur et d'un diamètre similaire aux cylindres des silos en terra-cotta, ces silos sont aussi recouverts d'une longue galerie abritant le système de convoyeurs. Seules une mince bande plus épaisse, qui les couronne, et une surépaisseur à leur base les anime. Le béton lisse leur confère un aspect plastique minimaliste.

Ces silos sont implantés en quinconce par rapport aux silos de terra-cotta permettant à ces nouveaux de s'approcher du canal. Dans ce cas, ils possèdent une tour élévatrice située au-dessus de leur galerie, en plein centre de la façade donnant sur le canal. Cette tour élévatrice recouverte de tôles ondulées, tout comme la galerie, possède une hauteur un peu inférieure à celle de briques. Cependant dû à son positionnement près du canal, elle était liée à une grue maritime d'acier qui



Élévations des silos de 1930 illustrant l'ancienne grue marine métallique
Division des Permis et Inspections, Ville de Montréal



Vue de la galerie des silos en béton, vue vers le sud
E.Millette



Vue de l'intérieur de la galerie des silos en béton, vue vers le nord
E.Millette

3.3.3.4 Malterie datant de 1950

Implantation et volumétrie générale

Tout comme dans le cas de la malterie de 1905, cette annexe construite en béton est implantée devant le trottoir sans marge de recul. La section avant de ce volume d'une hauteur équivalente à 5 étages, suit la subtile progression d'échelle dictée originalement par les deux sections de façade de la malterie de 1905.

Cependant son traitement architectural et son aspect monolithique lui confèrent une toute autre identité. Dans ce cas, le mur aveugle requis ne montre pas de fausses ouvertures ou de fausses démarcations de niveaux. La façade de béton coulé en place ne possède aucune ouverture et ne montre que trois légers retraits formant des panneaux faisant toute la hauteur de la façade comme agrémentation.



Dessin original de la Malterie de 1950
Service des Permis, Ville de Montréal

La façade est de ce volume, qui est traitée en continuité avec le reste de l'édifice qui se prolonge profondément sur le site, ne montre pas beaucoup plus d'effort de composition. On retrouve encore le même type de panneaux en retrait, qui une fois juxtaposés en grande quantité, peuvent aussi évoqués la présence de pilastres. Le cinquième étage est cependant percé de larges fenêtres rectangulaires à cadre en acier typiques des édifices industriels de la première moitié du XXIème siècle sur cette façade. C'est aussi dans cette section avant que le retrouve le germoir tout comme dans le cas de la malterie de 1905.



Vue de la malterie de 1950 à partir de l'intersection des rues Saint-Rémi et Saint-Ambroise
E.Millette

Un sixième étage, construit en retrait par rapport à la façade donnant sur la rue Saint-Ambroise et la façade est, abrite les installations liées au trempage. Cet étage fait toute la profondeur de cette première section plus basse qui est en fait alignée à l'arrière avec le mur du fond de la malterie datant de 1905.

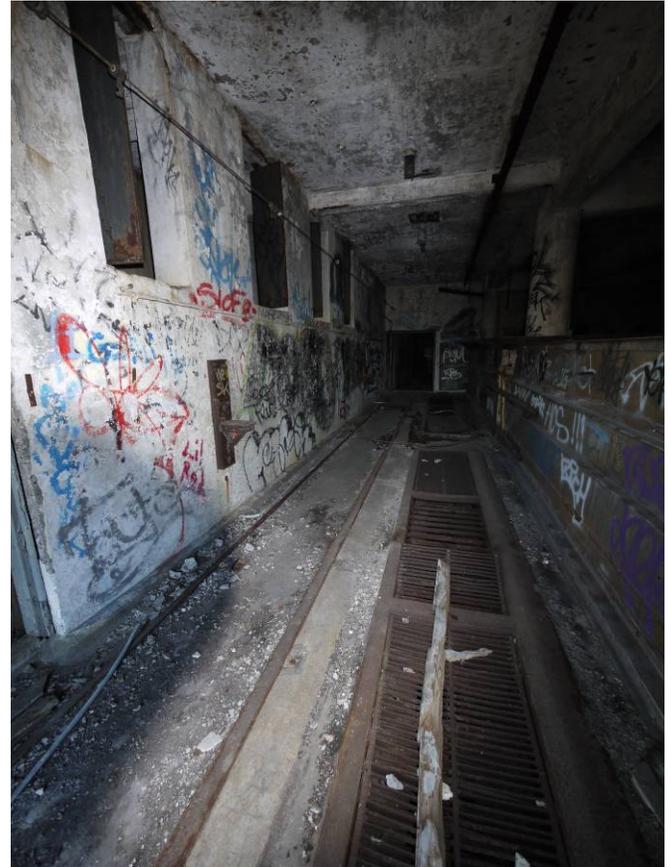
C'est dans cette section en retrait, presque impossible de percevoir de la rue, qu'on exécute le trempage de l'orge "Sprays et Steep room".

Puisque les silos de béton sont construits plus près du canal que ceux en terra-cotta, l'espace libre permet à la malterie de 1950 d'être plus profonde. C'est donc dans cette section plus au sud que l'on retrouve le volume dédié au séchage du malt. Ce volume toujours en béton coulé possède une hauteur équivalente à 8 étages et possède le même type de traitement de façade que la section dédiée à la germination juste devant. Une baie traitée comme un espace de manutention, avec portes à tous les niveaux et poutre de levage extérieure, effectue la transition entre les deux sections qui forment quand même un ensemble uni et monolithique.

La façade est du complexe de la Canada Malting est donc occupée par la profonde malterie de 1950 et par les silos datant de 1930 qui ne sont étrangement pas liés à la malterie. La façade de béton coulé de la malterie n'est animée que par une série de fenêtres industrielles à cadres en acier aux derniers niveaux et par la présence de pilastres et encadrements en béton épaississant les murs ponctuellement pouvant lui conférer une légère allégeance au langage "Streamline" en vogue à l'époque de sa construction.



Gerموir de la malterie de 1950
E.Millette



Puits de ventilation connectés au "gerموir" de la malterie de 1950
E.Millette

Organisation et finis intérieurs

Tout comme dans le cas de la malterie de 1905, la première travée derrière la façade est occupée pour les équipements liés à la ventilation. Une chambre emmagasinant et pré-traitant l'air est située au niveau inférieur et alimente cette section car la température devait être toujours contrôlée dans les allées de germination. Les longues cuves de béton avec rails d'acier occupent la salle de germination. L'accès principal à cette pièce, tout comme à l'entière malterie de 1950 s'effectue par le biais de portes percées dans le mur mitoyen de briques de la malterie de 1905. Les niveaux y sont donc alignés.

Encore une fois, de grands espaces ouverts sont dédiés aux différentes fonctions. Tel que déjà mentionné, le 6^{ème} étage de la section avant abritait les cuves de trempage alors que le haut volume arrière était réservé au séchage du malt. Un escalier de service, liant les différents niveaux, est aussi positionné derrière la façade est, soit vis-à-vis la baie dédiée à la manutention.



Cuves provenant du volume dédié au trempage dans la malterie de 1950, vue vers le mur mitoyen en briques appartenant à la malterie de 1905
E.Millette



Équipements de ventilation positionnés dans la section avant de la malterie de 1950
E.Millette

Structure et composition de l'enveloppe

L'épais béton coulé en place formant l'enveloppe et la structure est aussi visible à l'intérieur agissant comme fini intérieur. Des colonnes rectangulaires en béton parsèment aussi l'espace là où des charges doivent être reportées. Les cuves de trempage en acier sont cependant supportées par un réseau de poutres en acier, tout comme dans la malterie originale.

Les planchers et toitures sont aussi confectionnés en béton. Les murs en béton coulé de la malterie font presque un pied d'épaisseur à certains endroits.

3.3.4 Degré d'authenticité

5022 Saint-Ambroise

Outre quelques ajouts effectués au cours des années pour des raisons fonctionnelles, les 4 constructions qui forment l'ancienne Canada Malting sont demeurées presque inchangées au cours des années. La volumétrie des silos et des malteries sont identiques.

Même les sections de cadres des fenêtres complètement détruites laissent croire qu'elles étaient toujours d'origine avant que l'édifice soit laissé à l'abandon.

Les principaux ajouts identifiés sont des structures et équipements recouverts de tôles qui ont été annexés de part et d'autre du complexe pour favoriser le chargement du malt à l'intérieur de camions et remorques.

Quelques structures secondaires de services ont cependant disparues sur le site. Un regroupement de structures de ce type implanté près du canal, apparu entre 1907 et 1912 est déjà démolie en 1961. La bretelle de chemin de fer, toujours en place sur une photo datant de 1976 est aujourd'hui disparue tout comme la grue maritime près elle du canal. Il est ici important de souligner la part de la grue maritime qui était liée aux silos en béton conférait un lien intéressant au complexe avec le canal de Lachine.

Nous n'avons pas non plus retrouvé de mentions de campagnes de travaux de modification, d'entretien ou de réfection qui auraient été effectuées au cours des années. Seuls les deux agrandissements, considérés tous deux comme des annexes selon les dessins retrouvés sont notoires.



Photo des silos de la Canada Malting juste avant son abandon par la cie en 1976

Communauté urbaine de Montréal



Photo des silos de la Canada Malting juste après leur abandon prise en 1985 CCA

Les enveloppes extérieures et les façades montrent une grande authenticité et possèdent toujours la majorité de leurs archétypes leur conférant leur caractère d'origine. Cependant leur mauvais état, lié à l'absence d'entretien, a affecté grandement l'intégrité de certaines structures et ouvrages.

Suite aux multiples infiltrations de neige et d'eau à l'intérieur des masses de maçonnerie, certaines sections se sont dégradées dans la masse au point de s'affaisser. Des sections de parapet, de corniches et les coins et sections supérieures de certains volumes sont même déjà manquantes. La perte sections de toitures et des fenêtres n'a pas aidé.

Dans le cas des silos en terra-cotta, les faces extérieures éclatées et disparues des tuiles jurent avec les tuiles encore intactes. La proportion de tuiles endommagées est sans cesse grandissante à remarquer les différentes photos prises au cours des années. Malheureusement le bloc de terra-cotta est un matériau qui résiste difficilement au vieillissement et aux cycles de gel/dégel que nous connaissons à Montréal. Comme tout ouvrage de maçonnerie extérieur utilisant des modules liés ensemble à l'aide de mortier, le point faible de ce type d'assemblage est dans les jonctions entre les modules, soit les joints qui nécessitent un suivi constant. La photo prise par le CCA est 1992 pour leur publication montre beaucoup plus d'uniformité dans le fini des silos en terra-cotta. Les tuiles endommagées affectent malheureusement l'aspect de masses pures et lisses générales des silos car au lieu d'y retrouver une tuile qui reflète la lumière, on retrouve un vide et une ombre à cet emplacement.

Nous dénotons aussi, en général, une quantité effarante de graffitis sur tous les ouvrages de maçonnerie aujourd'hui.

Il est certain que plusieurs équipements techniques ont été changés ou ont disparus au cours des années. Certaines grandes pièces vides de la malterie de 1905 en font foi. D'ailleurs, toutes les sections techniques liées au processus du maltage de l'ancienne malterie sont annotées comme vacantes sur la carte de 1961. Cependant, la tour élévatrice, les silos de terra-cotta, le volume dédié à l'emballage semblaient toujours être utilisés à cette époque pour desservir les équipements plus récents en béton. Que des traces des anciens finis intérieurs d'intérêt sont perceptibles vu l'état délabré.



État actuel des faces des silos en terra-cotta
E.Millette



Tuiles de terra-cotta au sol
E.Millette



État actuel de la corniche des silos en terra-cotta
E.Millette



État actuel des ouvrages de maçonnerie de la malterie de 1905
E.Millette

5020 Saint-Ambroise

Dans le cas de cet édifice de construction, probablement modeste, dès le départ à l'époque, il est difficile de juger de l'authenticité. Le seul indice de modification que nous possédons est la disparition d'une probable marquise latérale qui s'étendait jusqu'à la ligne de lot latérale du côté de la Canada Malting. Le reste de l'immeuble pourrait bien avoir été construit de cette manière.

5070 Saint-Ambroise

Dans ce cas, la majorité des bâtiments originaux ont été remplacés changeant grandement l'aspect du site et du complexe. La seule section de bâtiment datant de 1907 demeure la section en briques près du canal. Cette section a cependant été dénaturée par le passage d'une jadis bretelle de chemin de fer, par la démolition probable de la section supérieure de son parapet et par l'obturation de toutes ses ouvertures originelles. La structure de béton intérieure aperçue laisse aussi songeur sur l'authenticité des espaces intérieurs.

3.3.5 Concepteurs et leurs œuvres

Architecte : David Jerome Spence

David Jerome Spence a conçu la malterie datant de 1905 de la Canada Malting. Étrangement, son nom ne figure pas souvent aux côtés des grands architectes Montréalais et pourtant sa carrière a non seulement été des plus prolifiques durant un peu plus de 50 ans, mais maintes de ses bâtiments sont encore aujourd'hui de bons exemples architecturaux. D'ailleurs, plusieurs de ses œuvres figurent, par exemple, dans les « répertoires »⁶⁸ de la CUM et sont citées comme étant d'intérêt patrimonial dans divers arrondissements de la Ville de Montréal.

	<p>Né en 1873 à Louisville Kentucky aux États-Unis d'Amérique, David Jerome Spence reçoit son diplôme de la Massachusetts Institute of Technology, « MIT », à Cambridge (Boston) en 1896. Ensuite, il fera un séjour à Paris où il étudiera possiblement avec des maîtres à l'école des Beaux-Arts comme l'avaient fait, d'ailleurs, d'autres étudiants américains avant lui tels : Louis Sullivan, Richard Morris Hunt et Henri Hobson Richardson. À son retour, il pratiqua brièvement à Boston, selon ce qu'il mentionne dans son curriculum vitae du 14 mai, 1935⁶⁹, chez Chapman & Fraser ainsi que Ball & Dabney.</p> <p>Son premier contact avec le Québec aurait été en lien avec la Shawinigan Water & Power Company formée par J. E. Alfred, originaire de Boston. Selon le même CV, il</p>
--	--

⁶⁸ *Répertoire d'architecture traditionnelle ... , Architecture Industrielle*, p92-3

⁶⁹ *Cathcart Armoury, Victoria Rifles Armoury, Montréal : D.J. Spence, architect*, p16



Plaque commémorative | Hôtel de Ville de Montréal | photo : Natacha Boucher

aurait conçu les plans de la « Town of Saint-Onge », celle qui est devenue Shawinigan Falls. Peu importe si c'est ce projet qui l'amena au Québec, il arriva à Montréal circa 1900 et fut admis à l'A.A.P.Q. en 1901. À cette époque, non seulement n'y avait-il aucune école d'architecture au Canada [les architectes au Québec devaient effectuer une longue cléricature sanctionnée par des examens de l'A.A.P.Q.]. Cependant, les architectes circulaient librement entre les États-Unis et le Canada, ce qui déplut particulièrement les architectes locaux. Notons que lors de son inscription à l'A.A.P.Q., Spence indique qu'il pratique aux côtés de Samuel Arnold Finley, Montréalais de naissance.

Cette association marquera la première étape de sa carrière.⁷⁰

La pratique conjointe de Spence et Samuel Arnold Finley (1873-1933) durera de 1901 à 1912⁷¹, période durant laquelle ils produisent une panoplie de bâtiment aux différents programmes. Par exemple, des bureaux d'entreprises tel le bâtiment de la Guardian Fire and Life Insurance (1902) et celui de la Metropolitan Bank (1904); des édifices institutionnels comme le Strathcona Hall (1904-5) et le Royal Highlanders of Canada Armoury (1909); des appartements dont les Grosvenor Apartments (1904) et les Linton Apartments (1907). Ils conçoivent aussi quelques bâtiments industriels. Mentionnons que l'usine Gault Brothers du marché au foin aurait été leur premier projet en 1901⁷². Aussi, ils produisent la Mont-Royal Spinning Wool Company Limited (1908) près de la Canada Malting. Fait étrange, la construction de celle-ci en 1905 n'est aujourd'hui attribuée qu'à Spence⁷³. Selon une entrevue⁷⁴ menée par Robert Lemire pour le CCA auprès de Frederick David Mathias [son dernier associé] en 1981, Spence aurait été la « tête » dans leur association et Finley, d'une famille proéminente de Montréal, aurait eu les contacts. Toutefois, le comportement de Finley envers leur fonds commun aurait été la raison derrière leur dissociation.

⁷⁰ Sauf où indiqué, toute information factuelle dans ce paragraphe provient de *D.J. Spence : vertical file / Esquisse biographique*

⁷¹ *Seagram Building, Montreal : heritage study for Seagram Canada*, p11

⁷² *D.J. Spence : vertical file / Esquisse Biographique*, p40

⁷³ *Répertoire d'architecture traditionnelle ..., Architecture Industrielle*, p92-3

⁷⁴ *D.J. Spence : vertical file*

Sa réputation établie, Spence continua seul sa pratique sous le nom de D. Jerome [ou D.J.] Spence Architect de 1913 à 1934. La Première Guerre mondiale mobilisa l'architecte à partir de 1914 qui s'y intégra en tant que membre de la Royal Canadian Field Artillery et des Royal Canadian Hussards [Spence reçut sa citoyenneté canadienne en 1906⁷⁵]. Toutefois avant son départ, il fit entre autre le design de deux bâtiments commerciaux de grande envergure, soit le Unity Building (1913) et le Scroggie Departement Store (1913) connu aujourd'hui sous le toponyme « Belgo » et d'un autre bâtiment de plus petite échelles soit la caserne de pompier n° 3 sur la rue Ottawa au coin de la rue Young (1913-4)⁷⁶. À son retour, il eut d'importants projets telle la Roman Catholic High School (1921) aujourd'hui l'I.N.R.S. et fit partie de l'équipe qui s'occupa de la reconstruction de l'Hôtel de Ville suite à l'incendie de 1922. Aussi, il dessine l'édifice Insurance Exchange (1923-4) qui à l'époque est considéré comme l'un des plus grands immeubles à bureau au Canada⁷⁷. De plus, il semble avoir entretenu une bonne relation avec la famille Bronfman, car, suite à son design du bâtiment de la Seagram Company Ltd (1928) sur la rue Peel, non seulement fut-il mandaté pour son agrandissement quelques années plus tard, mais il dessinera également des résidences pour Sam et Allan⁷⁸. Durant cette période solo, il est de même l'auteur de la Canadian Car & Foundry Co (1930), le Bain public Hogan (1931-2) et le Manège militaire de Cathcart/Victoria Rifles Armoury (1933), entre autres.

Il s'associe finalement à Frederick David Mathias (1913-1997) en 1937. Comme Spence, il est diplômé de la Massachussets Institute of Technology, « MIT », à Cambridge (Boston), sauf exactement 40 ans plus tard en 1936⁷⁹. Entre 1940 et 1945, il rejoint les Forces armées canadiennes et quitte Montréal pour l'Italie. Spence s'associe durant son absence à Tom Burge et pratique sous « Spence, Mathias & Burges ». Au retour de Mathias, Burge quitte peu après; Mathias se dissocie de Spence vers 1952. Durand cette période, soulignerons la réalisation des Tower Appartments (1937) sur la rue Côte-Saint-Luc et du Philips Square Building (1948-9) au centre-ville.

Sans contredit, Spence participa à intégrer au tissu urbain de Montréal une variété de bâtiments. Il contribua aussi à l'environnement bâti à l'extérieur de la ville via des projets à Grand Mère, Trois-Rivières, Valleyfield, Sainte-Dorothé, etc. au Québec; puis à Hamilton et Toronto en Ontario.

Il semble aussi s'être bien inséré dans la communauté Montréalaise, exposant régulièrement pour la Montreal Art Association et en étant membres de jury pour des concours d'architecture. Son entrée dans l'obituaire du *The Gazette*⁸⁰, nous informe qu'il reçoit la médaille du Mérite de l'Institut Royale d'Architecture du Canada [I.R.A.C.] en 1952, qu'il est un des membres fondateurs du *Engineers Club of Montreal*, et est « fellow » de l'I.R.A.C..

⁷⁵ D.J. Spence : vertical file / *Esquisse Biographique*, annexe

⁷⁶ *Le portail des Pompiers de Montréal* [Historique]

⁷⁷ *Vieux Montréal* [Fiche d'un bâtiment]

Seagram Building, Montreal : heritage study for Seagram Canada, p11

⁷⁹ D.J. Spence : vertical file / *Entrevue de Robert Lemire*

⁸⁰ *The Gazette*. March 25th 1955, p37

Ingénieur : John S. Metcalf



John S. Metcalf a conçu les silos de béton de la Canada Malting. Il est né en 1847 à Sherbrooke (Québec). Il entreprend du travail à Indianapolis en 1870 où il construit notamment le « Elevator A » y servant également de « surveillant » jusqu'en 1881⁸¹. Il déménage ensuite à Chicago (Michigan, É.-U.-A.), puis en 1887 il y fonde sa première compagnie; il l'incorpore en 1901 sous le nom de John S. Metcalf Co. Suivra, en 1907, son incorporation au Canada sous le nom de Metcalf Engineering Limited, pour finalement reprendre en 1910 celui de John S. Metcalf Co. Sa compagnie a également tenue des bureaux à Vancouver, Buenos Aires et Melbourne.

Il laisse derrière lui, entre autres, un héritage significatif à Montréal, ayant contribué à l'évolution des techniques de construction des élévateurs à grain, incluant : le système des galeries de convoyeurs aériens entre les silos et bateaux puis les basculeurs de wagon ferroviaires dans les silos afin de décharger le grain. Sa contribution aidera à faire de Montréal le plus grand port céréalier en Amérique du Nord au début du XXe siècle. Sa compagnie est d'ailleurs responsable de la majorité des élévateurs du port montréalais (No1, 2, 3, 5), ainsi que celui du bâtiment à l'étude.

Il meurt en 1912 à Evanston, banlieue de Chicago.⁸²

Barnett & Record Company [USA]

Barnett & Record sont considérées comme les entrepreneurs-ingénieurs ayant conçus et réalisés les silos de terra-cotta de la Canada Malting selon un brevet de E.V. Johnson. Fondée en 1885 par Louis Barnett et James Record à Minneapolis au Minnesota, la compagnie se spécialise dans la construction de silos à grains en tuiles de terra-cotta. Les silos à grain, au Canada comme aux États-Unis d'Amérique, furent originellement construits en bois, matériel inflammable et au prix grimant. Donc, dans les années 1890, s'entame l'exploration de nouveaux matériaux à l'épreuve du feu : l'acier, la brique, le terra-cotta et le béton. Durant ces mêmes années, Ernest V. Johnson brevète un système de construction à l'aide de tuiles de terra-cotta creuses, Johnson-Record Patent Fire-Proof Tile Bins; la compagnie Barnett & Record construira plusieurs de ce type de silos. Certains seront construits selon un plan rectangulaire, mais la plupart furent cylindriques. La particularité de ceux de la Barnett & Record Co, fut qu'ils utilisent l'espace entre les silos pour l'entreposage en les joignant par des murs intermédiaires. Cette méthode de construction innovatrice que développa cette compagnie eut une incidence sur la construction des silos de béton armé.⁸³

⁸¹ *American Colossus : The Grain Elevator 1843-1943*, p223-4

⁸² Tous les informations, sauf indication contraires, sont tirés de *Vieux-Montréal*

⁸³ *Buffalo Architecture and History* [A History of Buffalo's Grain Elevators], <http://www.buffaloah.com/>

3.3.6 Production courante et comparables

5020 Saint-Ambroise et 5070 Saint-Ambroise

Puisque les édifices de Jule & Henri couvreurs Itée et de Brenntag comportent peu d'intérêt ou de particularité architecturales, nous n'avons pas cru nécessaire de les comparer à d'autres constructions purement techniques du même type qui sont très fréquentes à Montréal et partout à cette époque. Il est donc facile d'avancer qu'une multitude de meilleurs exemples architecturaux d'édifices industriels furent bâtis à cette même période.

Il peut être cependant pertinent de mentionner que le petit trapèze de briques original de la cie Standard Chemical, au fond des installations de la Brenntag est apparu dans les mêmes années que la construction des premières installations de la Canada Malting.

Ce petit volume grandement dénaturé au cours des années ne comporte plus de caractéristiques valables qui pourraient être comparées à la production de bâtiments industriels de l'époque.

5022 Saint-Ambroise (Malterie construite en 1905)

De manière à bien comparer les installations de la Canada Malting à d'autres du même type, il est important de traiter les divers constructions datant de différentes époques séparément.

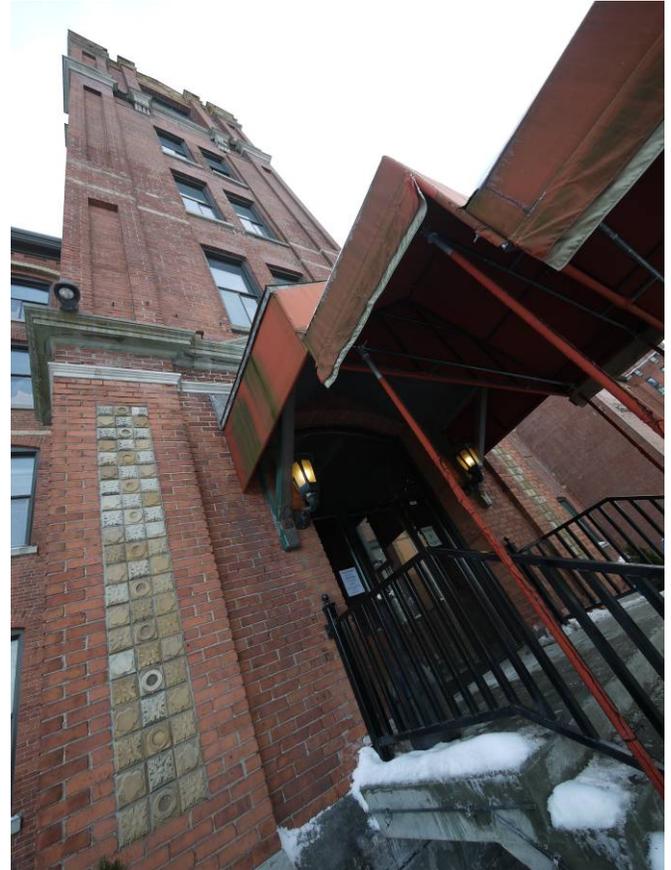
L'ancienne malterie construite en 1905 ne figure pas comme l'un des premiers édifices industriels du quartier, s'implantant suivant la progression constante du développement de l'est vers l'ouest dans Saint-Henri.

Au niveau de sa typologie industrielle, elle pourrait être est comparée à la production courante dans Saint-Henri et aux alentours. On pourrait penser à la Belding, Paul & Company dont certaines sections sont contruites entre 1884, 1893 et 1913 cependant, un bel exemple de construction industrielle dans le même quartier est sans aucun doute l'ancien Merchants Manufacturing Co. qui s'installe en 1880. Il semblerait même que l'ajout de 1898 aurait été dessiné par Spence, lui-même. Cet édifice montre une rythmique et une régularité dans son traitement architectural qui en font un bon témoin de son époque. Sa généreuse fenestration, pour l'époque, et son ouvrage de maçonnerie soigné sont remarquables. Même si non-nécessaire à sa fonction, il demeure que la Canada Malting ne peut être considérée comme illustrant un bel exercice de fenestration. Le Château Saint-Ambroise, de son appellation actuelle, montre aussi un ouvrage de maçonnerie plus détaillé montrant l'intégration de briques de différentes couleurs et de pierres sculptées décoratives.

Un des éléments qui est très intéressant dans cet exemple et qui détonne avec la Canada Malting est sans aucun doute le traitement des entrées. Elles sont ici marquées par des tours proéminentes abritant les escaliers possédant de délicates marquises de structures en bois.



Château Saint-Ambroise
E.Millette



Château Saint-Ambroise
E.Millette

Finley & Spence réalisent aussi deux édifices industriels en briques dans Griffintown vers 1900 et 1901. Tous deux possèdent des ouvrages de maçonnerie très soignés et des entrées principales bien affranchies. Le Gault Brothers Company, aujourd'hui intégré dans le projet résidentiel Lowneys, sur la rue de l'inspecteur est d'ailleurs cité dans le répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté Urbaine de Montréal; Architecture Industrielle comme possédant un détail de corniche que la Canada Malting reprendrait quelques années plus tard. En fait le deux édifices de Griffintown possèdent ce type de détail en encorbellement mais en plus élaboré se terminant par des arcs plein cintre.

Le Andrew Frederick Gault Co. lui sis au 351 Duke, possède une entrée marquée par une ouverture couronnée d'un large arc plein cintre avec clé de voute en pierre et surmontée d'écussons et motifs. Le traitement du basilaire avec de larges bandeaux de briques en projection pour simuler la pierre, est ici continué pour intégrer le couronnement des fenêtres de tout le basilaire traité différemment. Le fait marquant, encore une fois, est que ces édifices possèdent des entrées beaucoup plus intéressantes que la Canada Malting et montrent un effort de symétrie plus constant.



Andrew Frederick Gault Co.
E.Millette



Gault Brothers Company
E.Millette

Spence est reconnu pour avoir réalisé des édifices architecturalement très intéressants. Notons le Unity Building, "monument historique classé" au provincial, l'édifice Belgo, le théâtre Imperial et les appartements Linton. Plusieurs casernes militaires et de pompier casernes illustrent aussi son talent certain la composition d'ouvrages de maçonnerie très soignés.



Théâtre Impérial
E.Millette



Caserne de pompier no.21 sur la rue Mills
E.Millette

Au niveau technologique, on ne dénote pas dans la construction de la première malterie de la Canada Malting d'intention d'employer des méthodes de construction particulières ou révolutionnaires. Il est d'ailleurs surprenant de ne pas retrouver de poteaux d'acier dans la construction des murs extérieurs. Pourtant dès 1895, on retrouve des édifices construits à l'aide

charpente d'acier à Montréal. Spence opte, en 1905, pour des murs de maçonnerie massive pour prendre les charges des planchers et toitures. Peut-être que puisqu'il n'y avait pas de nécessité de fournir le plus de fenestration possible à l'édifice, il opte pour ce type de construction traditionnel.

En 1912, il aura cependant d'autres intérêts concevant l'édifice industriel Unity Building pour lequel il utilisera une charpente d'acier et de béton armé ce qui lui permet de fournir de larges baies de fenêtres à cet édifice qui est aujourd'hui considéré comme un "monument historique classé".



Unity Building
E.Millette



Édifice Belgo
E.Millette

Au niveau de sa vocation précise, soit une malterie, déjà dès sa construction, la Canada Malting est considérée comme l'une des premières malteries modernes en Amérique du Nord. Il y existait avant probablement de petites malteries plus artisanales qui fournissaient les brasseurs mais peu de traces de celles-ci subsistent. Nous pouvons cependant comparer le traitement des façades aveugles à celle de brasseurs ou de distilleurs de Montréal. Les façades de briques de l'ancienne Dow construite en 1924-25 montrent un traitement plus épuré, normal pour l'époque, où l'on retrouve aussi de fausses fenêtres obturées de briques.



Les Appartements Linton
E.Millette



Ancienne brasserie Dow sur la rue Notre-Dame
E.Millette

Bref historique de l'évolution des technologies de construction des silos

Depuis 1885 dans le port de Montréal, on construit des hangars rectangulaires en acier et en bois pour entreposer le grain. John S. Metcalf, ingénieur qui aura un rôle primordial dans le développement de Montréal, reçoit le mandat pour concevoir l'élévateur B (silo n° 5). En 1906, il construit celui-ci en acier. Cette technologie est toujours aux prises avec des problèmes évidents liés à la capacité limitée de stockage mais surtout à leur combustibilité.

Pourtant, plus de 10 ans plus tôt, soit en 1895, E.V. Johnson brevète un système de construction qui pourrait répondre à ces problèmes. Une technologie de construction de silos en tuiles de terra-cotta est brevetée 1895 par E.J. Johnson à Minneapolis. Chaque tuile droite alvéolée mesure 12" par 12" et possède des rainures pour y insérer des ceintures d'acier et favoriser un assemblage qui lorsque positionnées l'une contre l'autre forme un cercle continu, un silo. Ce sont des ceintures d'acier de 2" insérées dans les rainures qui gardent les tuiles ensemble et leur permettent de résister aux charges latérales exercées par le grain. La rainure est par la suite remplie de mortier pour unir le tout et protéger la ceinture d'acier.

La compagnie Barnett-Record de Minneapolis débute ses expérimentations avec ce système en 1899. Les premiers silos en tuiles de terra-cotta n'apparaîtront cependant que vers 1900. Après avoir été testé à maintes reprises, on construit le premier silo en terra-cotta pour le North Western Fuel Company's Dock No. 1 à West Superior, Wisconsin (1900, 1902).

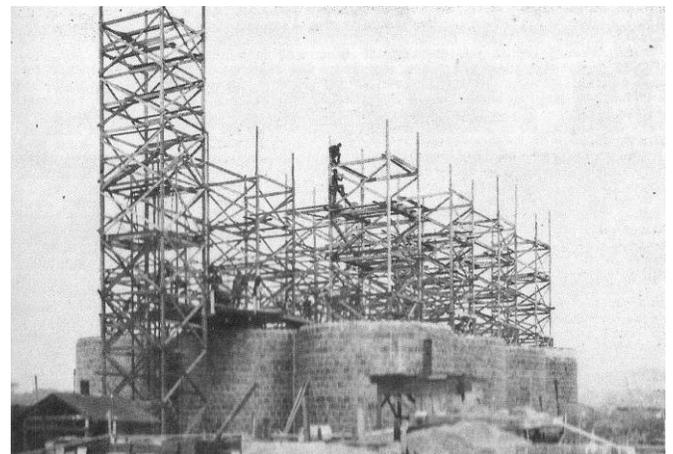
Selon les archives de Barnett-Record, plusieurs exemples auraient été construits au Canada et aux États-Unis. 9 silos de 80 pieds de haut et de 20 pieds de diamètre auraient aussi été érigés à Buffalo en 1903. Cependant il nous a été impossible de trouver de photos de ceux-ci. Puis, dans leur propre ville à Minneapolis, pour la North Star Malting Company, ils construisent d'autres silos en terra-cotta en 1906-1907.

"For a short period - barely a decade - the developed Johnson system must have been highly acceptable to the trade, for a very large number were built and still stand in their naturally handsome brown-to-purple, salt-glazed color range, a familiar part of the urban scenery of the elevator districts of cities from the Midwest up into Canada and across to the East Coast."⁸⁴

Les premiers silos canadiens construits à avoir utilisé cette technologie seraient les silos de la Canadian Northern Railroad à Port Arthur qui relient les élévateurs "A" and "B". Barnett & Record Company érigent ces silos dès 1904 pour relier des silos en acier précédemment conçus par John S. Metcalf en 1903.



Silos de terra-cotta de Port-Arthur
Web



Construction Canada Malting
Société d'histoire de Saint-Henri

À Montréal, dans les mêmes années où l'on construit l'élévateur B en acier, la cie Canada Malting décide de mandater Barnett & Record Company pour leur construire des silos en terra-cotta pour leur toute nouvelle malterie moderne qu'ils implantent dans Saint-Henri, aux abords du canal de Lachine.

Selon nos recherches, les silos en tuiles de terra-cotta de l'ancienne Canada Malting seraient les seuls silos extérieurs de ce type encore debout au Canada. Cependant, il existe d'autres exemples aux États-Unis. On y retrouve encore plusieurs exemples en milieu rural. Cependant l'exemple le plus remarquable et impressionnant est sans aucun doute le silo de l'ancienne Pillsbury Mill à Minneapolis, soit d'où origine la compagnie Barnett-Record qui a aussi réalisée les silos de Montréal.

⁸⁴ Banham, Reyner, A Concrete Atlantis, P.134

Ces silos de terra-cotta sont construits en 1910 et le complexe est considéré comme le plus grand moulin à farine (flour mill) au monde au moment de sa construction. Les 25 silos cylindriques sont un peu plus hauts que ceux de Montréal mais ils sont surtout chapeautés par une autre structure rectangulaire couverte de blocs de terra-cotta équivalente à 5 étages. Son nombre de silos, plus du double qu'à Montréal et sa hauteur, confère à cet ensemble un aspect monumental inégalé.



Pillsbury Mill "A" elevator
Site internet de la cie. Emporis



Anciens silos en béton de la Canada Malting à Toronto. La malterie a été démolie en 2010.
Web

Puisqu'on considérait que les dernières trouvailles en matière de technologie de construction des silos n'étaient pas entièrement satisfaisantes, la recherche pour trouver une méthode de construction durable and économique pour bâtir des élévateurs à grain se continua au début du XXIème siècle. L'arrivée de l'utilisation du béton armé à ce moment, qui devint le matériau standard, répondit aux attentes et permis de stocker des quantités de grains encore plus importantes à l'intérieur de réservoirs cylindriques et surtout de réduire les coûts de construction et d'entretien.

En 1913, soit à peine une décennie après le début de l'utilisation de la technologie employant les tuiles de terra-cotta pour la construction des silos, The Historic American Engineering Record mentionne en parlant des silos de terra-cotta que " were already considered obsolete by 1913". Cette technologie est donc rapidement supplantée par les silos en béton armé.

Un très bon exemple de cette révolution technologique est la construction du premier agrandissement du silo no.5 qui sera la première utilisation du béton armé à Montréal. John S. Metclaf termine les silos en béton armé en 1914.

D'ailleurs, lorsque la cie Canada Malting désire augmenter sa capacité d'entreposage à la fin des années 1920, elle se retourne vers John S. Metcalf pour lui commander 18 silos en béton armé qui seront annexés à ses silos en terra-cotta à l'aide de convoyeurs aériens. Elle avait fait de même pour ses installations de Toronto en 1928.

Toujours selon l'historien de l'architecture, Reyner Banham, "the tile-bin system represented "an intermediary between the primitive phase of cylindrical bin construction and the classic concrete phase that was to ensue so soon after."

La technologie de construction à l'aide de tuiles de terra-cotta représente un jalon important car elle offrait une résistance au feu et la possibilité d'utiliser une forme cylindrique.

Il est ici cependant important de souligné qu'une autre technologie, très peu connue, employant des briques d'argile avec un système de liaison en fer avait permis, et ce dès 1869, de réaliser des réservoirs de forme cylindriques. George H. Johnson, père de E.V. Johnson, celui qui breveta plus tard le système de tuiles de terra-cotta, construisit le Plympton Elevator de Buffalo avec ce système en briques. Il fut démoli en 1902. Il semblerait que le système de liaison des briques montrait certaines problématiques de pérennité et d'entretien.

Silos construits en 1905

Dans le précédent chapitre, nous nous sommes efforcé de bien positionner la technologie de construction des silos de terra-cotta datant de 1905 dans l'échelle-temps. Cette technologie transitionnelle sera la première à reprendre l'utilisation de la forme ronde et permettre la résistance au feu. Celle-ci comportait cependant des problèmes liés aux coûts de construction et d'entretien importants.

La Canada Malting innove en choisissant de construire des silos en terra-cotta alors que John S. Metcalf construit toujours des structures métalliques à Montréal à cette époque. Mais avait-il déjà entendu parlé des problèmes de pérennité des silos en tuiles de terra-cotta ?

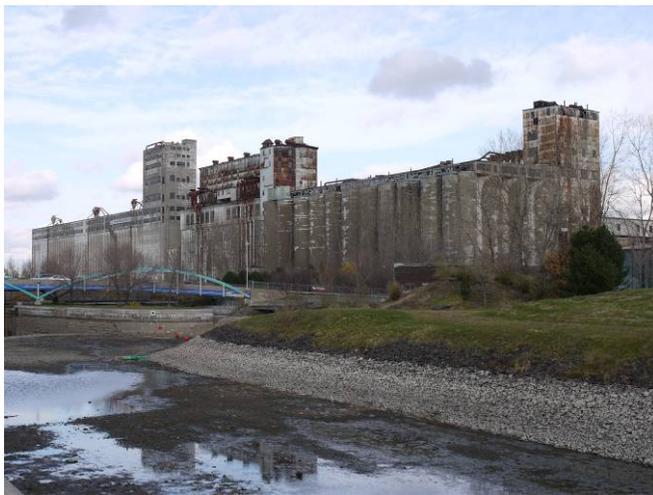
Au moment de leur construction, les silos de terra-cotta de la Canada Malting ne sont pas les premiers au Canada, car nous avons trouvé des traces de l'utilisation de cette technologie à Port-Arthur. Cependant, selon nos recherches ils seraient les seuls encore existants au pays. Dû à la rareté de l'emploi de leur technologie de construction et de sa brève popularité, il est difficile de comparer les silos de terra-cotta de la Canada Malting à d'autres car ils sont aujourd'hui uniques au Canada.

Cependant, il existe toujours les silos de la Pillsbury Mill à Minneapolis. Cette construction est plus monumentale que celle de Montréal mais les silos en tant que tel sont approximativement de la même dimension puisque leur construction devait être basée sur les mêmes paramètres dictés par le brevet.

Silos construits vers 1930

En ce qui concerne les silos en béton, ils sont comparables à tous ceux que l'on retrouve le long du canal de Lachine et dans le Vieux-Port de Montréal. Ceux de l'agrandissement du Silo no.5, ceux de la Redpath Refinery, ceux de la Five Rose et ceux de Robin Hood en sont tous des exemples valables. Ceux de la Canada Malting n'ont rien de particulier et emploient une technologie très fréquente à cette époque. John S. Metcalf utilise cette technologie dès 1913 pour l'agrandissement du silo no.5. Les silos de la Canada Malting à Toronto seront aussi construits en béton en 1928.

La série de silos de béton de la Canada Malting ne représente pas l'ensemble le plus petit, ni le plus grand de Montréal. Le silo no.5 possède des silos cylindriques en béton armé plus vieux, plus hauts et plus nombreux et leur position dans la ville leur confère une prestance et une monumentalité incomparable. Le Silo no.5 compte 206 silos comparativement aux 29 de la Canada Malting.



Silo no.5
E.Millette



Silos de la Five Rose aux abords du bassin Peel donnant accès au canal de Lachine
E.Millette



Anciens silos de la RedPath Sugar Refinery le long du canal de Lachine
E.Millette



Plus récentes installations de la Canada Malting (Maltage) à l'entrée du Quai Bickerdike datant de 1969 et liés au complexe du silo no.5
E.Millette

Malterie construite vers 1950

Tel que déjà mentionné dans la section portant sur la malterie datant de 1905, il existe peu d'exemple de malterie à Montréal. En ce qui concerne son type architectural, il est certain que les constructions techniques confectionnées en béton coulé de cette dimension sont relativement rares. Il est donc difficile de comparer la malterie datant de 1950 à d'autres constructions outre qu'à des élévateurs à grain.

3.3.7 Analyse de la valeur architecturale

5022 Saint-Ambroise

Au niveau architectural, il est toujours plus pertinent de traiter séparément les différentes sections du complexe de la Canada Malting.

L'ancienne malterie datant de 1905 montre une volumétrie intéressante, adaptée à ses fonctions et relativement bien harmonisée au site. L'absence totale de traitement de l'entrée demeure un questionnement alors que les efforts déployés pour agrémenter la section centrale de la façade principale, complètement aveugle, peuvent être considérés comme particuliers.

Davide Jerome Spence possède une certaine réputation en tant qu'architecte pour sa production architecturale de qualité. Cependant c'est plus avec des édifices comme le Théâtre Impérial, le Belgo ou même le Unity Building qu'il a acquis cette renommée. L'édifice de la malterie de la Canada Malting ne représente pas une de ses grandes réalisations même si il y exhibe un peu de son talent pour les ouvrages de maçonnerie. Même comparée à des édifices industriels construits plus tôt dans le quartier ou dans les environs, il demeure que la malterie datant de 1905 montre des moyens et des intentions de composition architecturale limitées.

Les silos en terra-cotta sont un des rares exemples de taille importante, toujours existant, d'une technologie de construction transitionnelle qui a été en vigueur en fait pendant seulement un peu plus d'une décennie. Leur forme ronde, avant-gardiste pour l'époque, et le fini pourpre, parfois réfléchissant, des tuiles de terra-cotta leur confèrent une allure unique. Cependant celle-ci est mise gravement en péril par la dégradation avancée des tuiles toujours en progression qui affecte particulièrement l'aspect lisse, uniforme et plastique général des cylindres.

La tour élévatrice en briques d'origine qui leur est annexée possède elle aussi une certaine forme d'unicité de par son positionnement, sa hauteur et sa matérialité. De plus, il s'agit probablement de la partie du complexe qui possède l'ouvrage de maçonnerie le plus soigné.

De leur côté, les silos en béton ne représentent pas un exemple d'un avancement technologique particulier. Depuis bon nombre d'années on construit des silos en béton armé dans le Vieux-Port de Montréal et même le long du canal de Lachine. Cependant, même si leur nombre n'est pas impressionnant, leur implantation à proximité du canal de Lachine leur confère une grande visibilité et leur présence contribue à renforcer à un certain point le caractère monumental de cette section du site que les silos de terra-cotta tentaient de définir.

La malterie de 1950 est massive et très peu articulée. Sa volumétrie et son architecture ne font que répondre aux exigences techniques de la compagnie à cette époque. Il est difficile de trouver des qualités architecturales à ce long volume monolithique qui possède une facture qu'on peut considérer comme brutale.

Au niveau du degré d'authenticité des installations de la Canada Malting, on remarque que outre le fait que les constructions soient à l'abandon depuis près de 30 ans et que leur état est détérioré considérablement, nous sommes, à peu de chose près, toujours en présence d'un complexe industriel qui montre les mêmes caractéristiques qu'en 1950, date de construction du dernier agrandissement. La perte la plus importante est sans contredit celle de la grue maritime qui conférait à la Canada Malting un lien plus important avec le canal à partir de 1930. Plusieurs équipements intérieurs, entrant dans le processus du maltage, ont aussi été retirés dans la malterie de 1905 qui était considérée comme vacante dans les années 1960.

Mais il est certain que l'état physique des ouvrages de briques et de tuiles de terra-cotta est particulièrement affecté due à la fragilité de leur appareillage comportant un grand nombre de joints de mortiers qui nécessitent généralement un entretien régulier. D'importantes sections de murs et de parapets sont manquantes et un grand nombre de tuiles de terra-cotta sont éclatées et deviennent une nuisance esthétique pour les silos qui perdent peu à peu leur teinte unique et leur homogénéité.

5020 Saint-Ambroise et du 5070 Saint-Ambroise.

Architecturalement, les modestes constructions confectionnées principalement en blocs de béton, montrent des traitements de façade banals voir inintéressants. Aucune trace de leur architecte-concepteur n'a été trouvée et on se doit d'avouer que dans les deux cas, les préoccupations architecturales étaient presque nulles les constructions ne suffisant qu'aux besoins dictés par leur fonction. C'est souvent le cas pour les édifices industriels construits à cette époque.

4. SYNTHÈSE DES VALEURS PATRIMONIALES ET CONCLUSION

En somme, suite à notre analyse, nous croyons que certaines constructions et installations de la Canada Malting possèdent une certaine valeur patrimoniale alors que d'autres ne représentent rien de particulier et peuvent figurer comme de simples traces du passé, ne possédant qu'un intérêt documentaire tout comme les constructions qui siègent aux adresses 5020 et 5070 de la rue Saint-Ambroise d'ailleurs.

L'ancienne malterie datant de 1905, qu'on doit associer au succès historique de la Canada Malting, possède certaines qualités architecturales indéniables, surtout au niveau de sa volumétrie articulée et de son ouvrage de maçonnerie. Cependant lorsque comparée à d'autres édifices du même architecte ou de la même période, on se doit d'avouer qu'il ne s'agit pas du plus développé ou plus intéressant exemple de construction industrielle, grandement en raison qu'il s'agissait d'une énorme machine qui ne nécessitait pas de lien avec l'extérieur. La section centrale de la façade principale, volontairement aveugle, représente malgré tout un certain intérêt de par sa nature "théâtrale" et un traitement plus soigné qu'ailleurs.

L'ancienne haute tour élévatrice, qui demeura en fonction jusqu'à la fin des opérations de la Canada Malting, et qui reprend le même type de traitement dans son ouvrage de briques, présente un intérêt en tant que point de repère particulier dans le ciel. De par sa position stratégique dans le complexe, au centre, elle fait figure de symbole d'un complexe historiquement important qui était lié intimement au chemin de fer.

Les silos de terra-cotta représentent un rare exemple, toujours existant, d'une technologie transitionnelle, révolutionnaire et avant-gardiste pour l'époque, mais qui montrait de sérieux problèmes d'entretien et qui limita son utilisation à seulement une décennie. Architecturalement, les différentes teintes et les reflets qui sont produits par les modules individuels de terra-cotta, toujours en état, confèrent une valeur esthétique unique aux silos. Celle-ci est cependant gravement mise en danger par la progressive détérioration des tuiles.

Nous ne considérons pas que les sections confectionnées en béton ne possèdent de valeur historique puisqu'ils apparaissent à un moment où la compagnie a déjà acquise ses notes de noblesse. Ils ne font partie que de l'évolution normale de la compagnie. Au niveau contextuel, on se doit d'avouer que la malterie de 1950 montre peu d'harmonisation avec son environnement immédiat et ce même lors de sa construction qui s'effectue au même moment que le creusage du tunnel Saint-Rémi. Les silos en béton cependant, de par leur position en avancée par rapport aux silos en terra-cotta viennent renforcer l'effet de monumentalité visible à partir du canal débuté par les 11 silos de terra-cotta dans un secteur enclavé où historiquement ils ont toujours dominés le paysage sans compétition visuelle. La perte de leur grue maritime rend leur lien avec le canal plus difficile à lire aujourd'hui. Au niveau architectural, les deux constructions en béton possèdent peu d'attrait esthétique si ce n'est que leur aspect plastique et épuré. Elles sont aussi construites à un moment où la technologie du béton est déjà bien établie.

5. BIBLIOGRAPHIE SOURCES ET ANNEXES

5.1 Bibliographie

ARCHÉMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles, canal de Lachine – Rapport de synthèse*, Parcs Canada, 1995

BANHAM, Reyner : *A Concrete Atlantis : U.S. Industrial building and European modern Architecture, 1900-1925*, MIT Press, Cambridge, 1986.

BENOÎT, Michèle; Gratton, Roger, *Pignon sur rue : les quartiers de Montréal*, Guérin littérature, Montréal, 1991

BERGERON, Claude, *Index des périodiques d'architecture canadiens 1940-1980. Québec*. Presses de l'Université Laval, 1986.

Brown, William J., *American Colossus : The Grain Elevator 1843-1943*, Colossal Books, 2009

CCA, *Regards sur un paysage industriel : Le Canal de Lachine*, Centre Canadien d'Architecture, Montréal, 1992

CHÉNIER, Rémi. *Montréal, une ville d'histoire. Guide patrimonial*, Parcs Canada, Centre de services du Québec, 2004

CUM, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, Architecture industrielle*, Montréal, 1983

DESJARDINS, Pauline, *L'Organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIXe siècle*, Archéologiques Collection Mémoires de recherche 3 [AAQ], 2006

DESLOGES, Yvon, Alain Gelly, *Le canal de Lachine : Du tumult des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*, Les éditions du Septentrion [en collaboration avec Parcs Canada], 2002

Groupe Cardinal Hardy, *Étude de potentiel du site de la Canada Malting Co. Et des lots adjacents, arrondissement du Sud-Ouest*, Montréal, Février 2008.

Groupe Solrock Sogevem associés experts conseils ltée Berli-Dev Inc., *Évaluation des l'état physique du complexe industriel désaffecté sis au 5022 rue Saint-Ambroise*, Montréal, Novembre 2011.

Historica Research Limited, *Heritage Impact Assessment : Canada Malting Complexe, Former Canada Malting Co., 5 Bathurst Street* (Toronto, Ont.), 2007 [http://www.toronto.ca/mallingsilos/pdf/heritage_impact_assessment.pdf]

LEWIS, Robert, *Manufacturing Montreal : the making of an industrial landscape, 1850 to 1930*, John Hopkins University Press, Baltimore, 2000

LINTEAU, Paul-André. *Brève Histoire de Montréal*, Boréal, Montréal, 2006.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Boréal, Montréal, 2000.

MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais* (3e édition), Éditions du Méridien, Montréal, 1994

Parcs Canada, *Énoncé d'intégrité commémorative – Lieu historique national du Canal-de-Lachine*, Parcs Canada, 1997

Parcs Canada, *Orientations d'intégration et de conservation architecturale* [document préliminaire], Parcs Canada, 2011

Ville de Montréal (Dir), Ethnoscope Inc.(Réal), *Aménagement et mise en valeur du domaine public municipal aux abords du canal de Lachine / Étude de potentiel archéologique / Pôle Cartier – Secteur de la rue Saint-Ambroise*, décembre 2000 [18062]

Ville de Montréal (Dir), Ethnoscope Inc.(Réal), *Étude de potentiel et inventaire archéologiques, rue Saint-Ambroise / Opération solidarité 5000 logements, Montréal*, MTL03-23-1 [13760], 2005

Documentaire [Film]

Aquin, Hubert, *À Saint-Henri le cinq septembre*, Office National du Film du Canada [ONF], 41m 41s