

BULLETIN

Aqpi

VOLUME 18 • NUMÉRO 1
PRINTEMPS 2007

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

UNE ÉCONOMIE SUR SES RAILS :

LA CONTRIBUTION DU « 6000 SAINT-DENIS »
AU DÉVELOPPEMENT DU NORD DE MONTRÉAL

JOSÉE LAPLACE

ÉTUDIANTE À LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES DE L'UQAM,
JEUNE CHERCHEURE ASSOCIÉE À LA CHAIRE DE RECHERCHE DU
CANADA EN PATRIMOINE URBAIN ET À L'INSTITUT DU PATRIMOINE



PARADOXE PATRIMONIAL : LE PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE ET LE VILLAGE DE LONGUE-POINTE

EVE-LYNE CAYOUILLE-ASHBY

ÉTUDIANTE À LA MAÎTRISE EN MUSÉOLOGIE
DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL,
MEMBRE DU COMITÉ RESPONSABLE DE L'EXPOSITION
LE PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE,
UNE ŒUVRE MODERNE SUR LES TRACES DU PASSÉ



LA PREMIÈRE MANUFACTURE DE COTON A EXISTÉ À CHAMBLY ENTRE 1841 ET 1849

PAUL-HENRI HUDON

HISTORIEN, VICE-PRÉSIDENT
DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA SEIGNEURIE DE CHAMBLY



**BULLETIN
VOLUME 18, NUMÉRO 1**

AQPI — PRINTEMPS 2007

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL (Aqpi)BULLETIN
VOLUME 18, NUMÉRO 1
Aqpi — PRINTEMPS 2007ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL
2050, RUE AMHERST
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2L 3L8
TÉLÉPHONE : 514.528.8444
TÉLÉCOPIEUR : 514.528.8686
COURRIEL : INFO@AQPI.QC.CA
INTERNET : WWW.AQPI.QC.CACOORDONNATRICE DU BULLETIN
MARIE-JOSÉE LEMAIRE-CAPLETTECOLLABORATEURS
EVE-LYNE CAYOUILLE-ASHBY
SOPHIE CHARBONNEAU
NICOLE DORION
PAUL-HENRI HUDON
JOSÉE LAPLACE
LISE NOÉLCONCEPTION ET RÉALISATION GRAPHIQUE
MAGENTA DESIGN
WWW.MAGENTA-D.COMTIRAGE : 300
DÉPÔT LÉGAL, DEUXIÈME TRIMESTRE 2007 ISSN1 188 3812LES OPINIONS ÉMISES DANS LE BULLETIN DE L'AQPI
N'ENGAGENT QUE LA RESPONSABILITÉ DES AUTEURS.LES MEMBRES DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE L'AQPI
MATHIEU ARSENAULT
RENÉ BINETTE
NICOLE DORION
JULIE DUCHESNE
NATALIE MORRISSETTE
LISE NOÉL
JULIE TALBOT
MICHEL VALLÉE**SOMMAIRE****03 LE MOT DE LA COORDONNATRICE**
MARIE-JOSÉE LEMAIRE-CAPLETTE**04 UNE ÉCONOMIE SUR SES RAILS :
LA CONTRIBUTION DU « 6000 SAINT-DENIS »
AU DÉVELOPPEMENT DU NORD DE MONTRÉAL**
JOSÉE LAPLACE**09 PARADOXE PATRIMONIAL :
LE PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE
ET LE VILLAGE DE LONGUE-POINTE**
EVE-LYNE CAYOUILLE-ASHBY**12 LA PREMIÈRE MANUFACTURE DE COTON
A EXISTÉ À CHAMBLY
ENTRE 1841 ET 1849**
PAUL-HENRI HUDON

VOTRE ASSOCIATION :

**16 PATRIMOINE INDUSTRIEL DE SOREL-TRACY,
ACTIVITÉ LE 28 AVRIL****17 REMERCIEMENTS À LA CHARGÉE DE PROJET
SOPHIE CHARBONNEAU****17 VOYAGE D'ÉTUDE À LOWELL
ET À LAWRENCE REPORTÉ****17 EXPERTS EN PATRIMOINE INDUSTRIEL RECHERCHÉS****LE MOT
DE LA COORDONNATRICE**

MARIE-JOSÉE LEMAIRE-CAPLETTE, COORDONNATRICE, AQPI

**NOUVELLE VAGUE D'ÉNERGIE
À L'AQPI !**

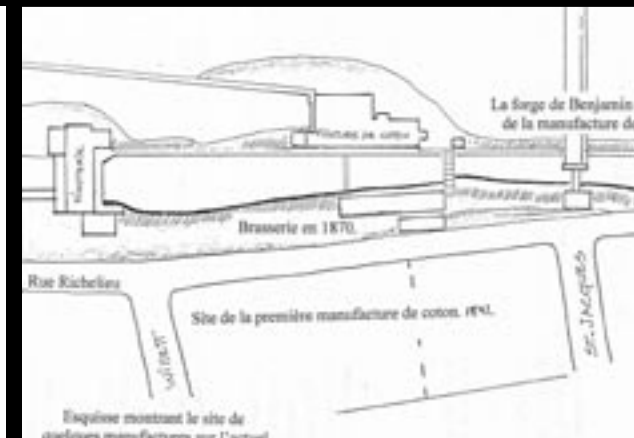
La mise en place d'un poste de chargée de projet pour l'association a permis de déterminer les orientations et les besoins de l'Aqpi. À la lumière de ces informations, le conseil d'administration a décidé que l'Aqpi prendrait un virage axé sur la communication et c'est pourquoi, entre autres, j'ai le plaisir d'entrer en poste. Diplômée en communication et étudiante à la maîtrise en muséologie, c'est un pur bonheur de découvrir et de prendre part aux nombreux projets. J'ai la chance d'arriver à un moment où l'association est en pleine effervescence et où les idées ne manquent pas au sein des membres du dynamique CA. J'espère que vous profiterez aussi de cette vague pour vous impliquer dans votre association par la participation aux activités, aux conférences, au congrès, au bulletin, etc.

LAISSEZ-VOUS TRANSPORTER ...

Pour l'édition du printemps, le Bulletin se penche entre autres sur le transport et ses dérivés et vous propose l'itinéraire suivant :

- Premier arrêt à Montréal, au 6000 Saint-Denis, lieu stratégique pour la desserte de tramways
- Deuxième arrêt à Longue-Pointe avec la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
- Détour à Chambly avec l'histoire de la première manufacture de coton au Québec
- Itinéraire qui sera parsemé de toutes sortes de petites découvertes...

Bonne balade !

Marie-Josée Lemaire-Caplette
514. 528. 8444
info@aqpi.qc.ca

UNE ÉCONOMIE SUR SES RAILS :

LA CONTRIBUTION DU « 6000 SAINT-DENIS » AU DÉVELOPPEMENT DU NORD DE MONTRÉAL

JOSÉE LAPLACE, ÉTUDIANTE À LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES DE L'UQAM,
JEUNE CHERCHEURE ASSOCIÉE À LA CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA EN PATRIMOINE URBAIN
ET À L'INSTITUT DU PATRIMOINE

UN MILIEU HOSPITALIER ?

Le secteur connu comme le « 6000 Saint-Denis » a joué un rôle moteur considérable dans le développement de ce qu'on appelait à Montréal au début du XX^e siècle, le « Nord » et qui correspond à peu près aux quartiers de la Petite-Patrie et de Villieray que l'on connaît aujourd'hui. C'est celui-là même où l'on prévoyait faire table rase, il y a quelques années, afin d'y ériger le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). L'impulsion de deux innovations technologiques, le rail et l'électricité, sont au cœur de cette évolution qui a conduit à l'implantation d'installations industrielles et de transport d'importance dans ce quadrilatère, formé par les rues Saint-Denis, De Bellechasse et le boulevard Saint-Laurent, au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

Ce territoire, aussi identifié comme le « secteur Bellechasse » par l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, dont une partie importante est en friche depuis plus de 30 ans et que plusieurs considèrent comme une plaie urbaine, voir « un Tchernobyl montréalais »¹, abrite toujours un certain nombre de bâtiments datant des premiers aménagements. Plusieurs ont été démolis au fil du temps lors de la construction du viaduc Van Horne. Nous allons ici dresser un bref portrait des bâtiments que ce site a pu accueillir et voir disparaître.²

QUELQUES REPÈRES HISTORIQUES

À l'ouest du secteur alors compris dans les limites de Saint-Louis-de-Mile-End, la compagnie *Montreal Park and Island Railway*, qui se partage une partie du réseau de tramway avec la *Montreal Street Railway*³, construit une première remise sur la rue Saint-Dominique (vers 1893), à l'usage de son circuit vers le Sault-aux-Récollets - non loin de la gare du Mile-End tout juste située de l'autre côté de la voie ferrée. Ce tramway, empruntait la rue Saint-Dominique jusqu'à la rue Isabeau (actuelle rue Jean-Talon), pour ensuite longer en partie la rue Lajeunesse et poursuivre vers le nord, jusqu'au bout de l'Île. Il s'agissait du fameux tramway *Millen*,



LE BÂTIMENT DES TRANSFORMATEURS, RUE DE BELLECHASSE, EN RECONSTRUCTION
(APRÈS CE QUI SEMBLE VRAISEMBLABLEMENT UN INCENDIE), 1916.
ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2-916-066



ÉDIFICE COCA COLA, 200 RUE DE BELLECHASSE, HIVER 2005.
PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE

dont les voitures « hybrides » pouvaient emprunter tout autant les voies du chemin de fer⁴.

L'ouverture de la rue Saint-Denis vers le nord, en 1895, s'accompagne d'une intense activité immobilière, et la fondation de la paroisse Saint-Édouard (1895) concrétise le peuplement de cette zone. Dès 1899, la *Montreal Street Railway* y installe ses premières remises, au sud de l'avenue De Fleurimont (actuel boulevard Rosemont) et acquiert quelques années plus tard (1904) un ensemble de lots, entre le boulevard Rosemont (avenue De Fleurimont) et la rue De Bellechasse (rue Comte)⁵. Sur cet emplacement furent érigées toutes les infrastructures nécessaires à la desserte en tramways des quartiers du nord de la ville : la sous-station électrique (qui fournissait le courant au réseau), le bâtiment des transformateurs contigu, le *frog shop* (où l'on fabrique les croisements de voies, appelés *frogs*) et les grandes remises qui servaient aussi à la réparation et à l'entretien des voitures du tram. Cette installation coïncide avec la construction le long de la voie ferrée, de l'usine de la compagnie *Eugène Phillips Electrical Works*, entreprise de Providence au Rhode Island, spécialisée dans la fabrication de câbles de cuivre. Il y avait, à n'en pas douter, complémentarité entre ces deux secteurs d'activité. Ce ne sera pas la seule industrie à s'implanter dans le secteur puisque plusieurs compagnies s'y installent, profitant d'un accès au chemin de fer : le moulin à bois Villeneuve (vers 1907), la Brasserie Frontenac (1912), la fabrique de pâtes Catelli (1911, côté nord de la rue De Bellechasse), Coca Cola (1929).

Les installations de la *Montreal Street Railway* (devenue *Montreal Tramway Cie* en 1911 et Commission de transport de Montréal en 1951) se transformeront peu à peu pour accommoder la transition à l'autobus (en passant par le *trolley bus*), jusqu'à l'arrêt complet du tramway en 1959. On construit le garage Bellechasse (pouvant abriter 65 autobus) en 1941, afin de répondre à la demande accrue en transport en commun, dû à la contribution de Montréal à l'effort de guerre. On convertit aussi peu à peu les remises de tramways en garages pour les autobus. De grands garages sont construits en 1958. La sous-station Saint-Denis sera démolie autour de 1980.

Au moment de la construction du viaduc reliant le boulevard Rosemont à la rue Van-Horne en 1971, les anciennes remises font place à des installations modernistes et tous les bâtiments de l'ancienne Brasserie Frontenac (alors Carling) sont aussi détruits. La Ville de Montréal prévoit y ériger des fondeuses à neige⁶.



INTÉRIEUR DES GARAGES ADJACENTS À L'ÉDIFICE COCA COLA, PRINTEMPS 2005.
PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE



AMÉNAGEMENT DE POSTES D'ESSENCE.
LES REMISES DU TRAMWAY SONT ADAPTÉES AUX EXIGENCES DE L'AUTOBUS.
REMISES SAINT-DENIS SUD, 1952.
ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2-952-050



VUE AÉRIENNE DU SECTEUR (VERS L'EST) EN 1956.
À L'AVANT-PLAN À DROITE, LA BRASSERIE FRONTENAC (CARLING'S) ET LA PHILLIPS RELIÉES AU CHEMIN DE FER ; AU CENTRE DE L'IMAGE, LES REMISES DE TRAMWAY NORD ET SUD ; AU CENTRE À GAUCHE, L'ANCIEN HÔPITAL SAINTE-JUSTINE, RUE SAINT-DENIS, ET LA SOUS-STATION SAINT-DENIS, AU COIN DES RUES HENRI-JULIEN ET DE BELLECHASSE.
ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2-956-012

¹ Alain Perron, « Encore le CHUM », Journal de Rosemont Petite-Patrie, 9 mars 2005.

² On peut se référer à : J. Laplace, « De garages et autres objets urbains singuliers : Patrimoine dans l'indifférence, le '6000 Saint-Denis' à Montréal », in Martin Drouin (dir.) (2006). *Patrimoine et patrimonialisation: du Québec et d'ailleurs*, Québec : MultiMondes, p. 79 à 95. Cet article présente les résultats d'une recherche plus détaillée réalisée au printemps 2005. Une évaluation patrimoniale fut également réalisée dans le contexte de l'implantation du CHUM sur ce site: L'étude de Louis Brillant, avril 2002, *Évaluation patrimoniale pour certains bâtiments sur le site du CHUM*, groupe SNC Lavalin et partenaires, Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), 57 p. et annexes.

³ À cette époque, quatre compagnies se partagent le marché. En 1901, la *Montreal Street Railway* acquiert la *Montreal Park & Island Railway*. Les compagnies de transport encore existantes en 1911, seront fusionnées dans ce qui deviendra la *Montreal Tramway Company*. Le transport en commun devient sous la responsabilité d'une corporation publique en 1951.

⁴ La *Montreal Park and Island Railway* se spécialisait dans la desserte de « zones de villégiature » en périphérie de l'Île. Voir à ce propos, Pharand, Jacques, 1997, *À la belle époque des tramways, Un voyage nostalgique dans le passé*, Montréal, Les éditions de l'Homme, p. 72-73.

⁵ Acte de vente #26422 entre *St-Denis Land Cie* et *Montreal Street Railway Cie*, archives de la STM, dossier (S1/4.3.5). C'est en fait cet îlot, celui du Centre de transport Saint-Denis de la STM, qui constitue le « 6000 Saint-Denis », situé entre Henri-Julien et Saint-Denis.

⁶ *Guide du Nord*, 14 décembre 1971.



INTÉRIEUR DE LA REMISE SAINT-DOMINIQUE, PRINTEMPS 2005.
DÉMOLIE EN 2006.
PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE

REMISE SAINT-DOMINIQUE, 2005.
DÉMOLIE EN 2006.
PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE

TERRITOIRE EN MUTATION

On constate la dynamique spatiale et économique qui est mobilisée dans ce secteur et qui concourt au développement des quartiers périphériques. Après son électrification, le tramway, « support technologique de l'étalement urbain »⁷, connaît un essor considérable, ayant donné un élan sans précédent à l'urbanisation des quartiers périphériques. Les entreprises s'insérant dans le cordon industriel relié à la voie ferrée étaient aussi d'importants employeurs (tout comme la société de transport, d'ailleurs) pour les habitants des quartiers avoisinants, que l'on dit déjà fort peuplé en 1915⁸. On peut aussi souligner la contribution de Villeneuve et Cie à la construction de quartiers entiers de Montréal, cette entreprise ayant fourni de nombreux chantiers en matériaux. Quelques-unes de ces entreprises étaient, en outre, impliquées dans la vie sociale du quartier (par des ligues sportives, etc.). Ainsi, la Brasserie Frontenac qui fabrique les labels *Dawes*, *Dow*, *Boswell* et la « célèbre » *Frontenac White Cap*, est-elle « la première brasserie du Canada à installer un poste émetteur dans son propre immeuble et ce fut elle aussi qui la première se servit de la radio comme moyen publicitaire. Un de ses programmes « *Radio-Encyclopédie Frontenac* » fut, nous croyons, le premier « quiz » à être radiodiffusé par des Canadiens au Canada »⁹.

Le secteur connaît par la suite un déclin, marqué par la délocalisation d'entreprises manufacturières et le passage à des modes de transport à base de combustible fossile. Cela se traduit, sur le plan spatial, par l'abandon relatif de plusieurs installations et plusieurs îlots laissés vacants depuis les années 1970, qui en font un secteur à peu près oublié de la population locale.

UN LEGS APPRÉCIABLE

À l'heure actuelle, plusieurs de ces bâtiments sont toujours en place, la plupart ayant subi des altérations et des adaptations à d'autres usages. L'usine *Phillips*, présentement propriété de la compagnie *Kaba Ilco*, sert à la fabrication et au traitement de quincaillerie de meubles par injec-

tion de zinc, activité (fort polluante) qui utilise des procédés tout à fait différents de ceux pour lesquels l'usine avait été construite. L'architecture et l'implantation longiligne de cette dernière époque d'ailleurs encore aujourd'hui les filatures de la Nouvelle-Angleterre (*daylight factories*), puisque la fabrication de fils électriques avait recours à des procédés apparentés à ceux de l'industrie textile.

Le moulin à bois Villeneuve fut converti en quincaillerie en 1973, mais l'entreprise exerce toujours ses activités de « cour à bois ». La stabilité de cette entreprise est fragile compte tenu de la concurrence actuelle. Ce lieu possède toujours une présence unique et colorée dans le paysage montréalais, dernière cour à bois indépendante de cette envergure, lui conférant un caractère quelque peu anachronique dans la ville actuelle, évoquant un contexte « pré-urbain ».

Les bâtiments de la compagnie Coca-Cola sont achetés par la Ville de Montréal en 1973. Partiellement converti en bureaux et en entrepôt à l'usage de divers services de la Ville (Prévention des incendies, Service des parcs), l'immeuble principal, conçu par un architecte de renom, Kenneth G. Rea, conserve toutefois plusieurs de ses éléments d'origine et présente une facture élégante sur la rue De Bellechasse.

Il subsiste encore quelques vestiges de l'époque du tramway sur les emplacements dédiés au transport en commun. Le bâtiment des transformateurs et le *frog shop* en sont deux exemples. Le bâtiment des transformateurs est dans un état de quasi-abandon qui fait craindre pour son maintien. Ce bâtiment possède une valeur d'exemplarité unique en rapport au fonctionnement du tramway. Sa conservation exigerait donc une intervention rapide. Le *frog shop* (6060 rue Saint-Denis) est dans un bon état de conservation et sert présentement de bureau et à des activités liées à la prévention des incendies à la STM. La composition du bâtiment rappelle celle de petites gares. Le garage Bellechasse est également en relativement bon état et a connu peu d'altérations. Il possède une présence sur rue et une modénature intéressantes. Les grands garages datant de 1958 et 1971 présentent une



L'ANCIENNE USINE PHILLIPS (KABA ILCO) LONGEANT LA VOIE FERRÉE, PRINTEMPS 2005.
PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE



LA « COUR À BOIS » VILLENEUVE, 2 RUE DE BELLECHASSE, PRINTEMPS 2005. PHOTOGRAPHIE DE JOSÉE LAPLACE



CONSTRUCTION DU GARAGE BELLECHASSE EN 1941. À L'ARRIÈRE-PLAN, LES BÂTIMENTS DE LA BRASSERIE FRONTENAC. ON APERÇOIT AUSSI DES IMMEUBLES RÉSIDENTIELS, DÉMOLIS AU DÉBUT DES ANNÉES 1960. ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2-941-042



L'ARRIÈRE DE LA SOUS-STATION SAINT-DENIS, 1917. À DROITE AYANT FAÇADE RUE DE BELLECHASSE, LE BÂTIMENT DES TRANSFORMATEURS, FRAÎCHEMENT RECONSTRUIT. ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2-917-029

autre échelle et un intérêt architectural mitigé qui rend leur adaptation plus contraignante advenant le départ de la STM de ce site.

Les bâtiments issus du transport en commun, souvent œuvres d'ingénieurs, relèvent d'un répertoire architectural rationaliste et possèdent des qualités structurelles indéniables étant conçus pour répondre à des normes de sécurité élevées. D'autre part, une certaine unité architecturale se dégage de l'ensemble et leurs volumes en font des espaces polyvalents qui pourraient s'adapter à des usages multiples. Il faut noter également que presque toutes les infrastructures reliées au tramway dans les différents quartiers de la ville sont disparues à l'heure actuelle. Il ne subsiste, à peu de choses près, que les installations du Centre de transport Mont-Royal, qu'on envisage aussi de remplacer par autre chose.

On peut regretter la disparition récente de la remise Saint-Dominique, durant l'hiver 2006, dans l'indifférence la plus complète. Il s'agissait du bâtiment le plus ancien du secteur (112 ans), peut-être le plus intéressant pour sa valeur didactique et dont l'échelle relativement modeste aurait pu réalistement permettre un projet d'interprétation et de réaffectation à l'usage de la communauté. Il serait raisonnable d'en restituer au moins le périmètre en quelque chose de significatif pour le quartier.

POUR UN AVENIR FONDÉ SUR UNE RÉAPPROPRIATION DU SENS DE L'HISTOIRE

Il est clair que ce secteur connaît des pressions pour le développement comme tous les espaces résiduels situés en bordure de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il est d'ailleurs identifié « secteur d'intervention particulière » par l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie. Il existe un déficit d'espaces à construire dans l'arrondissement afin de combler des besoins tant en habitation, qu'en espaces verts, en lieux de culture ou d'emploi.

⁷ Linteau, Paul-André, 2000, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, p. 192.

⁸ La Presse, 31 mars 1915, cité dans Brillant, *op. cit.* p. 16.

⁹ Anonyme, 1949, « Elle revient après une absence de sept ans », publicité de la compagnie, *Revue N.B.L.*, décembre.

On ignore, cependant, s'il s'agit de sa succursale de la rue De Gaspé.

Or, ce secteur, malgré les ruptures importantes qu'il a connues, tant en termes spatial que structurel, possède toujours une identité propre. La persistance de lieux emblématiques de l'époque industrielle impose de considérer ceux-ci tant pour leur valeur mémorielle que pour leur caractère architectural. Les conditions de leur maintien sur le site semblent fragiles et certains bâtiments présentent un état de détérioration ou de contamination qui n'agit pas en leur faveur. Le peu d'intérêt dans la communauté, hormis des interventions régulières d'artistes qui trouvent une inspiration dans ce paysage urbain inédit, fait craindre pour l'inscription des interventions futures dans une continuité historique. D'autant plus que ce site est aussi à l'échelle des « grandes surfaces ».

Pourtant, il y aurait un potentiel à réaménager ce secteur en s'appuyant sur son bâti existant, tout en l'inscrivant dans sa contemporanéité. L'ampleur du site et des bâtiments pourrait permettre d'accueillir une mixité de projets et d'usages pouvant combler une partie des besoins de l'arrondissement. Il pourrait aussi permettre de créer une certaine centralité dans le quartier Petite-Patrie, déficitaire en équipements culturels, tels une bibliothèque et des espaces d'exposition et de diffusion artistiques. Un projet de Maison de la culture pour l'ouest de l'arrondissement est d'ailleurs à l'étude. L'implication de la population locale au processus de planification serait importante pour favoriser un développement qui fasse sens pour le quartier. Il faudrait réfléchir au développement futur en tenant compte des innovations technologiques actuelles qui sont aussi décisives que celles d'il y a un siècle et qui permettent, par exemple, la réutilisation d'anciens bâtiments de l'industrie textile situés à proximité, aux fins de la « nouvelle économie du savoir »¹⁰. Il convient surtout de réfléchir à l'évolution du transport ferroviaire, à l'heure où l'on parle du retour du tramway dans les rues de Montréal.

On peut se référer à l'article: « De garages et autres objets urbains singuliers : Patrimoine dans l'indifférence, le '6000 Saint-Denis' à Montréal », Josée Laplace in Martin Drouin (dir.). *Patrimoine et patrimonialisation : du Québec et d'ailleurs*, Québec : MultiMondes, 2006, p. 79 à 95.

Cet article présente les résultats d'une recherche plus détaillée réalisée au printemps 2005. Une évaluation patrimoniale fut également réalisée dans le contexte de l'implantation du CHUM sur ce site : L'étude de Louis Brillant, avril 2002, *Évaluation patrimoniale pour certains bâtiments sur le site du CHUM*, groupe SNC Lavalin et partenaires, Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), 57 p. et annexes. ■

¹⁰ Notons, par exemple, la localisation de la compagnie de multimédia *Ubisoft* dans le secteur Saint-Viateur/Casgrain, bien qu'elle ne soit pas un modèle en matière d'intervention sur le patrimoine, notamment en ce qui touche l'édifice Peck.

PUBLICATION

VICTORIANVILLE, DE FORÊT VIERGE À VILLE, 1837-1890

Denis St-Pierre vient de publier le premier volume d'une série de deux intitulé *Victorianville, de forêt vierge à ville, 1837-1890* qui couvre la période allant de 1837 à 1869. Pour son premier livre *Les débuts industriels de Victorianville*, il avait utilisé un plan de la ville datant de 1906. Cette fois-ci, en plus des cartes et d'actes notariés, monsieur St-Pierre a pris plaisir à fouiller des notes d'arpenteurs-géomètres écrites au 19^e siècle, comme il exerce lui-même cette profession.

On peut consulter le livre et le disque compact aux bibliothèques Charles-Edouard Mailhot et Alcide-Fleury de Victorianville. Ce volume en couleurs et sa version électronique sont en vente aux coûts respectifs de 90 \$ et de 10 \$ le jeudi après-midi au local de la Société d'histoire et de généalogie de Victorianville chez les Frères du Sacré-Cœur au 905, boulevard des Bois-Francs sud.

SAINT-PIERRE, Denis, *Victorianville, de forêt vierge à ville*, 2006.

THÈSE

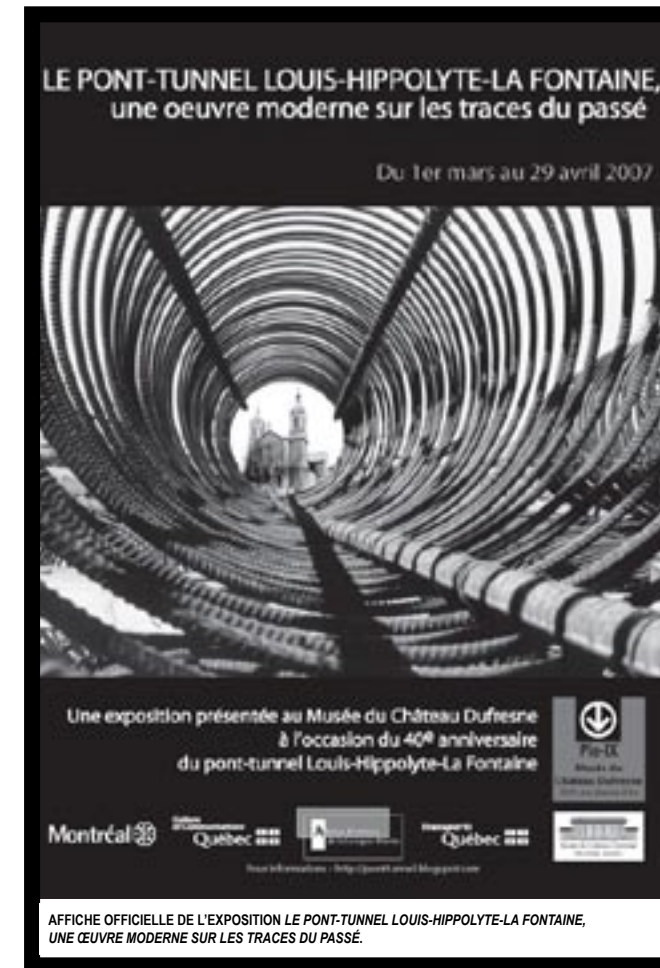
PRODUCTION, CONSOMMATION ET ESTHÉTIQUE DES OBJETS DOMESTIQUES EN FONTE

La thèse *Production, consommation et esthétique des objets domestiques en fonte au Québec au début du XX^e siècle* porte sur la place des objets domestiques dans la production, leur marché et le rôle de l'esthétique comme stratégie de mise en marché à partir de l'étude de trois fonderies artisanales : *St-Anselme, Bernier & Bernier et Bélanger*.

BAILLARGEON, Lisa, *Production, consommation et esthétique des objets domestiques en fonte au Québec au début du XX^e siècle. Le cas de trois fonderies rurales*, Thèse de doctorat en histoire, Université du Québec à Montréal, 2006, 338 p.

PARADOXE PATRIMONIAL : LE PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE ET LE VILLAGE DE LONGUE-POINTE

EVE-LYNE CAYOUILLE-ASHBY, ÉTUDIANTE À LA MAÎTRISE EN MUSÉOLOGIE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, MEMBRE DU COMITÉ RESPONSABLE DE L'EXPOSITION *LE PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE, UNE ŒUVRE MODERNE SUR LES TRACES DU PASSÉ*¹



Le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine a fêté ses quarante ans le 11 mars dernier. Afin de souligner cet événement important tout en le situant dans son contexte, l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe a conçu une exposition qui retrace l'histoire du quartier Mercier, anciennement appelé Longue-Pointe, depuis le Régime français jusqu'à la fin des années 1960. *Le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, une œuvre moderne sur les traces du passé*, présentée au Musée du Château Dufresne du 1^{er} mars au 29 avril 2007, propose une réflexion critique sur cette construction ainsi que sur ses impacts sur le territoire. Cet article s'appuie sur les recherches effectuées par l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe au cours des dernières années.

¹ En plus des deux commissaires, Marie-Hélène Foisy et Philippe Dugas, ce comité est aussi formé de Chantal Marien. L'exposition est présentée au Musée du Château Dufresne du 1^{er} mars au 29 avril 2007.

Si personne ne doute aujourd'hui de l'importance du pont-tunnel pour le développement de l'est de Montréal et de la Rive-Sud, son apparition coïncide toutefois avec la destruction du village de Longue-Pointe. De ce fait, ce que certains considèrent aujourd'hui comme un patrimoine industriel constitue plutôt, pour d'autres, la destruction d'un patrimoine villageois plusieurs fois centenaire. C'est d'ailleurs ce que les anciens résidents de Longue-Pointe ont confié à l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe, au cours d'entrevues réalisées pour ses recherches. Mais voyons d'abord le contexte dans lequel cet ouvrage remarquable a vu le jour.

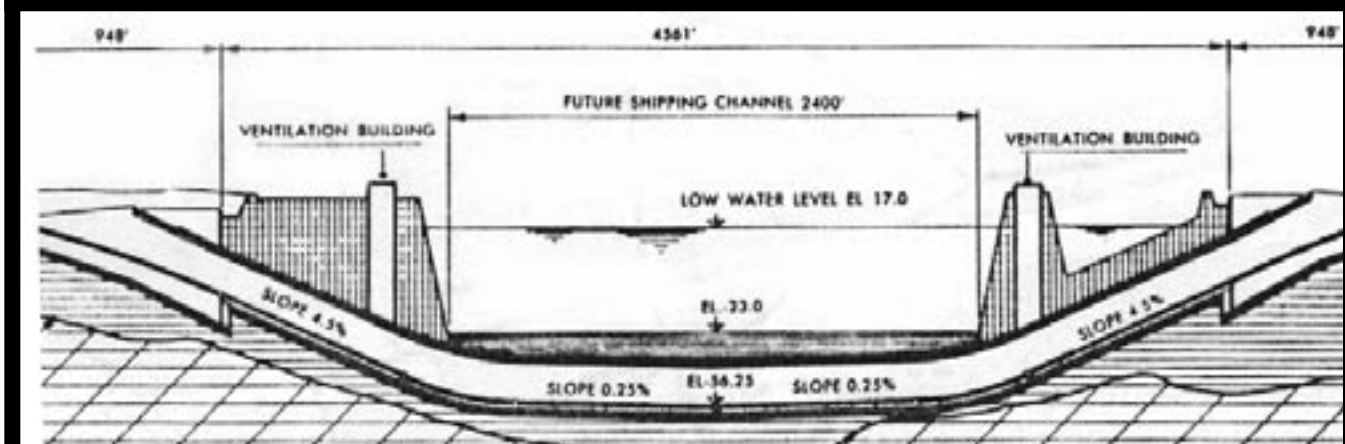
PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE

La construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine s'inscrit dans le contexte des grands changements sociaux et économiques propres à la Révolution tranquille. En effet, dès les années 1950, les infrastructures routières de l'île de Montréal étant surchargées par l'arrivée massive de l'automobile amorcée au début du siècle, le gouvernement québécois se voit dans l'obligation de remédier au problème. Il entreprend alors la construction de nombreuses infrastructures routières dont l'échangeur Turcot, l'autoroute Décarie et le boulevard Métropolitain, pour ne citer que ces quelques exemples. L'expansion urbaine et industrielle continue toutefois sa course vers l'est de Montréal et la Rive-Sud. Il devient donc essentiel d'améliorer l'accès à ce secteur en développant le réseau routier.

À plus grande échelle, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine est en fait un tronçon de la section québécoise de la route Transcanadienne. Ce projet national, promulgué par la loi fédérale de 1949 et entériné par le gouvernement provincial du Québec en 1960, vise à relier l'ensemble du territoire canadien. Il faut alors définir le tracé de la partie québécoise de la Transcanadienne. L'est de Montréal est alors désigné comme point stratégique pour relier l'île à la Rive-Sud. Reste cependant à déterminer l'emplacement exact et le type de structure approprié.

Deux tracés sont envisagés : un premier reliant Pointe-aux-Trembles à Varennes et le second reliant Longue-Pointe à Boucherville. Le second tracé est retenu pour diverses raisons, bien qu'il implique nécessairement la destruction du noyau villageois de Longue-Pointe.

L'idée de tunnel reliant Montréal à la Rive-Sud n'est pas nouvelle dans les années 1960. Déjà à la fin du 19^e siècle, un projet de tunnel qui permettrait aux piétons et aux chevaux de traverser le St-Laurent est présent dans l'esprit de certains visionnaires. Cette option est donc envisagée et confrontée à un second type de structure : le pont. En raison de plusieurs facteurs dont l'activité maritime, la variation du débit d'eau et le caractère particulier des berges, les ingénieurs optent pour le pont-tunnel.

DÉTAIL DU TERRITOIRE DE LA LONGUE-POINTE, 1176-1841.
ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBECDOSSIER DE PRESSE DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE, DESSIN TECHNIQUE DE 1967.
COLLECTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

C'est le 17 mai 1962 que la décision de construire un pont-tunnel est officialisée par le gouvernement de Jean Lesage. Les firmes d'ingénieurs *Brett & Ouellett, Lalonde & Valois* et *Per Hall & Associés*, qui seront éventuellement intégrées à *SNC-Lavalin*, se voient confier la réalisation du projet et c'est Armand Couture qui en est le principal concepteur. Les travaux se déroulent sur cinq ans et emploient plus de 600 ouvriers.

La technologie employée pour sa conception est tout à fait novatrice à l'époque et son efficacité n'a toujours pas été remise en question à ce jour. Inspiré d'une technologie danoise, le tunnel, composé de sept éléments de béton précontraint, a d'abord été construit en cale-sèche pour être ensuite remorqué sur place et immergé. Ce tunnel comporte trois sections majeures dont deux voies de circulation à sens unique et un couloir central permettant une éventuelle évacuation. Deux tours de ventilation, érigées sur la rive montréalaise, permettent d'évacuer l'air vicié.

Cet ouvrage remarquable de l'ingénierie québécoise nous permet, depuis 1967, d'atteindre la Rive-Sud de Montréal en quelques minutes. Aujourd'hui, personne n'oserait douter de son utilité et le nombre impressionnant d'automobilistes qui l'empruntent chaque jour témoigne de sa nécessité. Son emplacement même semble correspondre à la logique de ce territoire qui a constitué, dès les débuts de son occupation humaine, un lieu de passage important. Cependant, à la lumière des recherches effectuées par l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe, on ne peut se contenter de considérer la question sous un angle unique.

LE VILLAGE DE LONGUE-POINTE

La paroisse Saint-François-d'Assise de la Longue-Pointe, fondée en 1724 à l'emplacement actuel du pont-tunnel, constitue un des plus anciens îlots de peuplement de l'île de Montréal. La population qui y réside, vit

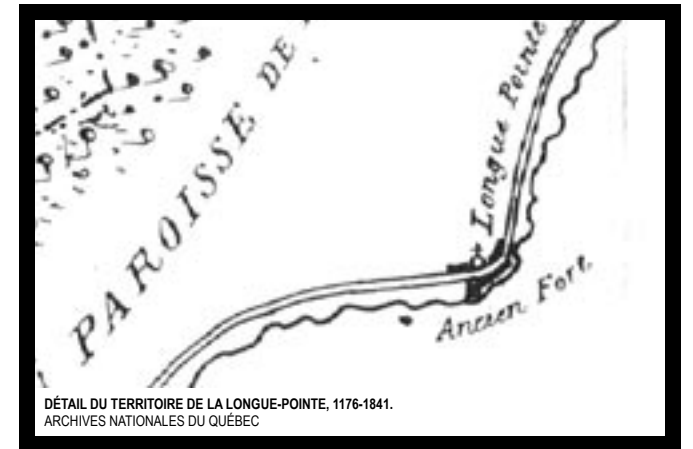
principalement de l'agriculture et bénéficie des ressources du fleuve. À la fin du 19^e siècle, le village traverse une phase d'urbanisation pendant laquelle le territoire a naturellement été aménagé autour de l'église paroissiale. La paroisse, devenue officiellement la ville de Longue-Pointe en 1907, est ensuite annexée à Montréal en 1910.

Jusque dans les années 1960, et malgré les récents développements, les résidents de Longue-Pointe évoluent dans un mode de vie agricole et rural. La perte est d'autant plus importante, au moment de la destruction du noyau villageois, puisque celui-ci constitue le centre de leur vie sociale.

En 1963, 300 familles sont expropriées. L'église Saint-François-d'Assise de la Longue-Pointe, la troisième à être érigée à ce même endroit depuis la première chapelle construite vers 1720, est démolie au début de 1964. Les témoignages recueillis auprès des résidents font état d'une grande sensation de perte : c'est tout un mode de vie qui est maintenant chose du passé.

L'actuel quartier Mercier souffre manifestement de l'absence d'un aménagement du territoire cohérent. Il est bien difficile d'en discerner le cœur, aujourd'hui remplacé par cette coupure évidente que constitue le pont-tunnel. Quoi qu'il en soit, la nécessité de cette infrastructure routière n'est plus à débattre et tel n'est pas l'objet de cet article. Notre réflexion se situe plutôt au plan de l'identité patrimoniale de ce territoire. Car il apparaît clairement, suite à cette analyse toutefois sommaire, que l'identité du quartier Mercier s'articule aujourd'hui autour d'une triade de mémoires. D'une part, les anciens ont connu une vie villageoise centrée autour de l'église paroissiale et des rues avoisinantes et ont bénéficié de l'accès au fleuve. Certains d'entre eux ressentent toujours la peine causée par la perte de ce mode de vie, de ce patrimoine villageois traditionnel. D'un autre côté, les plus jeunes ont grandi tout près du pont-tunnel, dans un quartier au paysage modelé par cet ouvrage moderne aujourd'hui considéré comme un élément important du patrimoine industriel québécois et n'ont qu'une vague connaissance de ce qui y préexistait.

Ce qui nous amène à constater qu'un troisième type de patrimoine peut combler, en partie, le vide causé par la construction du pont-tunnel. Il s'agit de la mémoire collective, ce patrimoine immatériel qui prend forme dans les récits des anciens et qui permet aux nouvelles générations de concevoir leur quartier différemment. Le quartier Mercier n'est donc plus, à leurs yeux, que la limite est de la ville de Montréal, que la fin de la ligne de métro. C'est aussi un lieu symbolique marqué par des siècles d'occupation du territoire, par l'histoire de ses premiers occupants, autochtones, français et anglais, par les changements entraînés par l'industrialisation et l'urbanisation de Montréal et, finalement, par la Révolution tranquille. C'est précisément cette mémoire que nous espérons faire revivre à l'occasion du 40^e anniversaire de la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Car c'est en elle que réside l'identité réelle du quartier Mercier. ■

DÉTAIL DU TERRITOIRE DE LA LONGUE-POINTE, 1176-1841.
ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBECÉGLISE SAINT-FRANÇOIS-D'ASSISE DE LA LONGUE-POINTE EN DÉMOLITION, FÉVRIER 1964.
COLLECTION DE LA FABRIQUE DE LA PAROISSE SAINT-FRANÇOIS-D'ASSISEVUE DE FACE DES TOURS DE VENTILATION, DÉCEMBRE 1966.
COLLECTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

LA PREMIÈRE MANUFACTURE DE COTON

A EXISTÉ À CHAMBLY ENTRE 1841 ET 1849

PAUL-HENRI HUDON, HISTORIEN,
VICE-PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA SEIGNEURIE DE CHAMBLY



L'historien Kesteman écrit que Sherbrooke possède la première filature de coton en 1844. « La *Sherbrooke Cotton Factory* est la première manufacture de coton à être créée au Canada. À l'été de 1844, un capital de 25 000 \$ est souscrit », écrit-il dans son histoire de Sherbrooke. Pourtant, on note que Chambly se dote d'une manufacture de coton dès 1841¹.

Au recensement de Chambly en 1842, on peut lire cette description de la manufacture de coton : « *A cotton batting-mill and one manufacture of fonction matched both moved by water power* ». Il y a aussi un moulin à scie, deux fulling mills (moulins à foulon), deux moulins à carder et une distillerie.

Un historien complète cette description : « *Initially, the Chambly mill only produced cotton bats, but by 1846, it was producing 800 yards of cloth per day. The Sherbrooke Mill, with 1000 or 1200 spindles, produced about 1000 yards of cloth per day. Nothing is known on the subsequent history of the Chambly mill, but the Sherbrooke mill operated successfully until it burned about 1854* »².

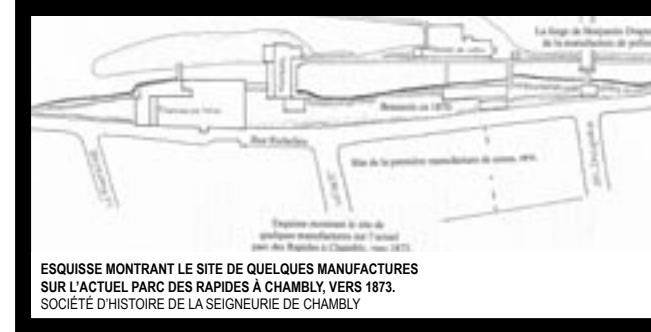
opérer une « factorie de coton » à Chambly avant 1846. Mills y investit une mise de fonds de 1 700 livres (cours actuel), Richard Brock Hatt et Thomas Clark Hatt fournissent chacun 500 livres. Pour ce, « ils ont hypothéqué le terrain contenant 150 pieds de front par 100 pieds de profond, tenant devant au chemin qui conduit au moulin, derrière et d'un côté au domaine de la seigneurie, d'autre côté à un terrain de la succession de William Yule, avec la factorie de coton (sic), l'arbre de fer qui traverse le chemin et le pont et la dame ». Les mises de fonds des Hatt sont constituées par la valeur du terrain, le pouvoir d'eau qui la fait mouvoir et une somme d'argent³.

En 1846, Thomas Clark Hatt et Richard Brock Hatt, baillent au nom de Thomas Richard Mills, « qui ratifiera à son retour d'Angleterre », à John Henry Lord, marchand de Boston, et à Jonas Philipp Lee, manufacturier de Sherbrooke, Canada, un lot au Canton pour une période de cinq ans, contenant 150 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, borné au chemin le long du rapide ; en arrière et des deux côtés au domaine de la seigneurie de Chambly, avec toute la manufacture de coton, la machinerie

Un vent d'optimisme souffle sur 1843. Les journaux de Montréal prévoient un développement manufacturier important, particulièrement du coton. Les journalistes citent le *Plattsburg Republican* : « Une association de personnes du Massachusetts vient de se former et a examiné une place à Chambly pour y établir une manufacture de coton sur une grande échelle... La rivière Chambly sur une distance de deux milles, la déclivité est de soixante et dix pieds et la rivière à cet endroit n'a que six cents pieds de largeur. L'espace est tel qu'on peut y placer cinquante moulins. Chambly est donc appelé à devenir une place tout à fait manufacturière »⁴.

LES PIONNIERS DU COTON

Effectivement, Thomas Richard Mills, Richard Brock Hatt et Thomas Clark Hatt⁴ s'associent pour



et le pouvoir d'eau, à condition de se pourvoir du nombre de machines suffisantes et de respecter les règles d'assurance pour le feu. Cette location est conclue pour le prix de 350 livres⁵.

En 1849, les héritiers Hatt vendent à Philo Letitia Ash, à John Yule et à Joseph Braithwaite, syndics et exécuteurs testamentaires des biens de feu William Yule, « un terrain où se trouvait une manufacture de coton au Canton... » avec le pouvoir d'eau, la bâtisse où se trouve la roue à l'eau et tous les accessoires qui se trouvent à la dite manufacture. Ce terrain est connu comme le lot 26 du cadastre officiel de Chambly⁷.

CHAMBLY FILE UN MAUVAIS COTON

En 1841, il semble que Chambly se situe parmi les pionniers de cette industrie. Même avant Sherbrooke, qui se targue d'être la première au Canada. La « factorie de coton » est alimentée par les rapides de Chambly. Ces pouvoirs d'eau alimentent aussi une minoterie voisine, des moulins à foulon et à cardes et le moulin à papier de Louis Perrault, tous situés à Chambly Canton.

Le XIX^e siècle connaît deux entreprises de fabrication de cotonnade à Chambly. Cette première en 1841 et une seconde en 1882 dont nous reparlerons. Son titre de pionnière ne l'avantage pas. Comme à Sherbrooke, les deux entreprises de Chambly œuvrent durant une courte période. Mills retourne en Angleterre vers 1845. Inaugurée vers 1841, la filature aurait cessé sa production vers 1846. Le bâtiment est vendu en 1849 et servira à une manufacture de pelles.

Ce n'est pas la faiblesse de l'industrie du coton qui est en cause, mais plutôt les réalités de l'époque. Il n'est pas question ici d'un coton de mauvaise qualité. Il s'agit de difficultés financières telles que cette industrie ne survit pas. Nous possédons peu d'informations, mais il est possible que les bénéficiaires demeurent inférieurs aux coûts de production.

Comment expliquer l'échec de la « factorie de coton » ? Parmi les causes plausibles, notons les coûts d'approvisionnement élevés dans les années 1840 en raison de son importation du sud des États-Unis et au chemin de fer encore inexistant.

Paul-Henri Hudon s'est mérité plusieurs prix remis par la Fondation Percy W. Foy pour encourager la recherche et la diffusion de l'histoire régionale de la Vallée du Richelieu. Il est l'auteur de diverses publications. ■

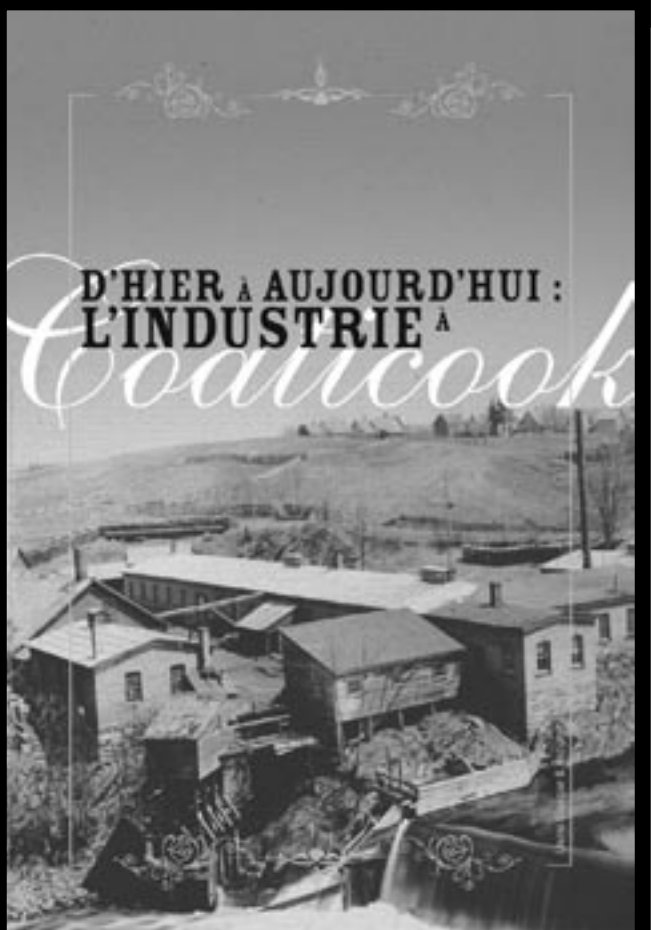
⁶ Notaire Alexis Mercille, 20 mai 1846.

⁷ Longueuil, Bureau de la publicité des droits, no 2497, Vol B-8, page 584, vente enregistrée le 16 août 1849; Notaire Paul Bertrand, 23 avril 1849, no 5204.

GUIDE D'HIER À AUJOURD'HUI : L'INDUSTRIE À COATICOOK

La Ville de Coaticook présente 125 ans d'histoire industrielle à travers un guide d'information et un circuit découverte. Le guide illustré de plus de 25 pages dresse le portrait d'un patrimoine industriel important et diversifié par l'entremise de onze entreprises de Coaticook. Mentionnons entre autres les compagnies *Pioneer Beet Root Sugar*, *Belding Corticelli*, *Tolley Coaticook Cotton...* Assurément, un guide à se procurer !

Pour commander le guide *D'hier à aujourd'hui : l'industrie à Coaticook* (qui est gratuit), adressez-vous à la Ville de Coaticook au 819 849-2721 poste 254 ou shirley.lavertu@ville.coaticook.qc.ca.



COUVERTURE DU GUIDE SUR L'HISTOIRE INDUSTRIELLE DE COATICOOK
QUI ILLUSTRE L'USINE SLEEPER & AKHURST.
VILLE DE COATICOOK

¹ Kesteman, Jean-Pierre, *Histoire de Sherbrooke*, tome 2, *De l'âge de la vapeur à l'ère de l'électricité (1867-1896)*, G. G. C. Éditions, 2001, p. 38.

² McCullough, A.B., *The Primary Textile Industry in Canada History and Heritage*, Environment Canada, 1992, 314 p.

³ *L'Aurore des Canadas*, 11 octobre 1843; *La Minerve*, 9 novembre 1843.

⁴ Les deux frères Hatt, nés au Canada, sont les fils de feu Samuel Hatt, seigneur de Chambly Ouest, Thomas Richard Mills, ex-lieutenant dans le bataillon des *First Dragoon Guards* de Sa Majesté, est leur beau-frère, marié à Emily Hatt.

⁵ Notaire Paul Bertrand, 7 mai 1845; 17 novembre 1846.

CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES

MONTRÉAL À L'ŒIL LANCE SA 29^e ÉDITION
SUR LE THÈME DE MONTRÉAL INDUSTRIEL

THÉMATIQUE

Un formidable patrimoine, legs de la Révolution industrielle, constitué de silos, d'usines, d'entrepôts, de raffineries et de barrages hydro-électriques, façonne le paysage montréalais. Ces tonnes de béton armé, d'acier lourd et d'asphalte à perte de vue, offrent à Montréal un paysage de jungle urbaine, un décor surprenant et idéal pour les aventuriers de la photographie. Un cadre de travail qui inspire plusieurs photographes accomplis.

QUI PEUT PARTICIPER ?

Le concours est ouvert à tous les Montréalais mordus de la photo, peu importe que vous soyez amateurs, professionnels, semi professionnels ou étudiants dans le domaine.

QUAND PARTICIPER ?

Le concours se déroule du 23 avril 2007 au 18 novembre 2007. Les photographies doivent être envoyées au Centre d'histoire de Montréal au : 335, Place d'Youville, Montréal (Québec) H2Y 3T1

COMMENT PARTICIPER ?

Il suffit d'envoyer un maximum de 4 photographies au Centre d'histoire de Montréal. Pour chaque photographie, remplissez et signez obligatoirement un coupon disponible sur Internet au www.montreal.qc.ca/chm

DROITS D'AUTEUR

La signature du coupon qui doit accompagner chaque photographie constitue la cession, à titre gratuit et pour une durée indéterminée, d'une licence d'utilisation et de reproduction permettant à la ville d'utiliser et de reproduire, de quelque façon que ce soit et sur quelque support que ce soit, les photographies soumises dans le cadre de ce concours, ainsi que la garantie par le participant qu'il en est le véritable auteur ou l'usager autorisé. Le nom de l'auteur sera obligatoirement mentionné pour toute utilisation de sa photographie.

ÉVALUATION
DES PHOTOGRAPHIES
ET PRIX PRESTIGIEUX

Participer à ce concours qui en est à sa 29^e édition a sa valeur dans le monde de la photo. Le jury est composé de professionnels de la photographie. À la clef, de nombreux prix d'une valeur de 2 500 \$ et les meilleures photographies seront également exposées au Centre d'histoire de Montréal.

Bonne chance !

CONCOURS

DES LAURÉATS D'ICI
AU CONCOURS NATIONAL ÉCOLOGEZ

Pour la deuxième année, les étudiants d'universités canadiennes, inscrits dans un programme de 1^{er}, 2^e ou 3^e cycle relatif à la conception du bâtiment, ont été invités à participer au concours de conception intégrée de bâtiment écologique d'Équiterre et de l'École de technologie supérieure, *Écologez*, les 24 et 25 février 2007. Ils ont été conviés à transformer un bâtiment de l'ancienne *Brasserie O'Keefe-Dow* de Montréal (situé au coin des rues Peel et Notre-Dame) en un pavillon « vert » de l'École de technologie supérieure (ETS) et ce, en 24 heures. Une cinquantaine d'entre eux ont répondu à l'appel, de

Montréal, Québec, Halifax, Toronto, Waterloo, Winnipeg, Calgary et Vancouver.

L'équipe gagnante de cette deuxième édition est composée de Heather Coffey (environnement, Université McGill), Julien Deschêne et Rose Umobono (tous deux en design de l'environnement, UQAM), Marie-Andrée Pellerin (architecture, Université de Montréal), Maxime Tétrault (génie de la construction, ETS), Francis Pronovost (génie électrique, Université Laval) et Fouad Ahmed-Ouameur (architecture, Université Laval).

RÉAFFECTATION DE BÂTIMENT
UNE SECONDE VIE
POUR LE LIEU
DE CRÉATION DE
LA CHERRY BLOSSOM

L'usine de chocolat *Lowney* situé dans Griffintown, quartier industriel du 19^e siècle à Montréal, a vu ses deux bâtiments transformés en lofts par le promoteur Prével. La phase 3 est en cours, érection d'un nouvel édifice.

Selon Jacques Vincent du Groupe Prével, « Le premier élément à considérer pour un projet de loft est le quartier dans lequel il se trouve. Le deuxième, c'est l'immeuble qu'on choisit. Il doit s'agir d'un immeuble industriel, dans un quartier industriel situé à proximité du centre-ville. »¹.

BREF HISTORIQUE DE LOWNEY

En 1905, l'inventeur de la barre de chocolat emballée Walter M. Lowney fait construire le bâtiment du 169 rue William, lieu de création pendant 50 ans de la célèbre *Cherry Blossom*. Afin d'obtenir davantage d'espace, *Lowney* achète le 350 avenue de l'Inspecteur en 1917. L'édifice correspond aujourd'hui à la phase 2. C'est quarante ans plus tard, en 1957, que la compagnie *Lowney* décide d'acheter une usine à Sherbrooke pour moderniser ses installations. C'est la fin de l'usine de chocolat *Lowney* à Griffintown. Prével acquiert les deux bâtiments en 2003 et c'est en 2005, exactement 100 ans après ses débuts dans le quartier, que les premiers lofts sont prêts.

Fait intéressant, sur le site Internet du promoteur <http://www.prevel.ca/flash.html>, des photographies anciennes de l'usine et des travailleurs sont intégrées.

Il vaut la peine de visiter la phase 1 : <http://www.lelowney.com/francais/histoire.html> et la phase 2 : <http://www.leloft2.com/francais/index.html> puisque les photographies exposées sont différentes. Il est aussi possible de voir les plans et le visuel des bâtiments actuels, après la transformation.



¹ Bergeron, Ulysse, *Lowney-Le « vrai » esprit du loft*, Le Devoir (Montréal), 17 et 18 avril 2004.

SITE INTERNET

L'INSTITUT DE RECHERCHE
SUR L'HISTOIRE
DES CHEMINS DE FER
AU QUÉBEC (IRHCFQ)

L'Institut de recherche sur l'histoire des chemins de fer au Québec a lancé son site Internet en février dernier. La consultation du site permet de découvrir la mission, l'historique, le plan d'action, les services, les publications, l'équipe de direction et les coordonnées de l'Institut. Mais ce qui retiendra davantage l'intérêt des visiteurs, c'est la présentation de la base de données de l'IRHCFQ. Celle-ci présente la méthodologie et les principaux outils de recherche produits par l'Institut. La base de données cartographique et l'index toponymique des lieux ferroviaires du Québec sont particulièrement remarquables. Les plus nostalgiques apprécieront les photographies anciennes présentant divers paysages ferroviaires du Québec.

Pour leurs parts, les internautes apprécieront le volet dédié aux hyperliens du milieu ferroviaire québécois, lequel constitue un bon répertoire pour quiconque désire parfaire ses connaissances sur l'histoire et l'actualité de l'industrie ferroviaire du pays.

Nous vous invitons à le visiter : www.irhcfq.org



TRAINS PRÈS DU MARCHÉ BONSECOURS, SANS DATE.
ALBUMS DE RUES E.-Z. MASSICOTTE, BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC

VOTRE ASSOCIATION

ACTIVITÉ DE L'AQPI : PATRIMOINE INDUSTRIEL DE SOREL-TRACY

LE 28 AVRIL 2007, DE 9 H 30 À 16 H 00

L'Association québécoise pour le patrimoine industriel a le plaisir de vous inviter à une journée d'activités sur le patrimoine industriel de Sorel-Tracy. Visites, animations, rencontres et découvertes sont au programme!

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

- 9 h 30 :** Point de rencontre au 1750 chemin St-Roch à Sorel-Tracy, entrée du Parc industriel Ludger-Simard (N.B. : Transport par vos propres moyens, possibilité de covoiturage)
- 9 h 45 :** Mot de bienvenue par M. Marcel Robert, maire de Sorel-Tracy et vin d'honneur offert par la région de Sorel-Tracy
- 10 h 00 :** Visite commentée de la collection du Musée québécois de la radio (entreposée à l'édifice #69, 2^e et 3^e étage) avec animation par M. Jacques Hamel, président du Musée
- 11 h 00 :** Présentation sur place (photos, diaporama et commentaires) d'une brève histoire de l'évolution de la structure industrielle de Sorel-Tracy (approximativement de 1925 à nos jours) avec animation par M. Robert Beaudry, commissaire industriel adjoint, ex-vice-président de Marine Industries Ltée (MIL) et ex-président des Aciers inoxydables Atlas
- 12 h 00 :** Dîner sur place et assemblée générale annuelle
- 13 h 00 :** Visite guidée, par M. Robert Beaudry, de l'ancien chantier maritime de Marine Industries Ltée, converti en parc industriel
- 14 h 00 :** Déplacement vers l'ancien site de Sorel Industries Ltée (SIL) actuellement occupé et partagé par Fagen (recyclage de métaux) et Les Forges de Sorel (N.B. : Vous vous déplacez par vos propres moyens, environ 15 minutes de voiture.)
- 14 h 30 :** Visite guidée et commentée des Forges de Sorel avec animation par M. Olivar Gravel, maire de Saint-Joseph-de-Sorel et historien
- 16 h 00 :** Fin de l'activité

Au plaisir de vous compter parmi nous!

Renseignements :

Marie-Josée Lemaire-Caplette, coordonnatrice pour l'Aqpi
514 528-8444 • info @ aqpi.qc.ca



ÉQUIPEMENTS MILITAIRES DE COMMUNICATIONS DE LA 2^e GUERRE MONDIALE.
COLLECTION DU MUSÉE QUÉBÉCOIS DE LA RADIO, PHOTOGRAPHIE DE MARC POULIN



LAMPE D'AMPLIFICATION RF MODÈLE #872F (7,5 KW AM) IDENTIQUE À CE QU'UTILISE
L'ÉMETTEUR ONDES-COURTES DE RADIO-CANADA À CONTRECŒUR À PARTIR DE 1940 POUR
LA DIFFUSION DE MESSAGE EN DIRECTION DE L'EUROPE (REFROIDISSEMENT PAR AIR PULSÉ,
POIDS APPROXIMATIF DE 25 KILOS).

COLLECTION DU MUSÉE QUÉBÉCOIS DE LA RADIO, PHOTOGRAPHIE DE JACQUES HAMEL

VOYAGE D'ÉTUDE
DE L'AQPI : REPORTÉLOWELL, LAWRENCE
ET LE PATRIMOINE INDUSTRIEL
DE LA NOUVELLE-ANGLETERRE

L'Aqpi a le regret d'annoncer que le voyage d'étude à Lowell et Lawrence est reporté à une date indéterminée en raison de la fermeture de l'*American Textile History Museum* qui sera en rénovation durant la période prévue du voyage. À cet imprévu s'ajoute plusieurs impondérables qui rendent impossibles la réalisation du programme envisagé. L'Aqpi préfère donc reporter le voyage à une date ultérieure afin que les participants puissent profiter pleinement de leur séjour.

L'Aqpi travaille actuellement à planifier une programmation hors de l'ordinaire pour ce voyage des plus attendus et vous communiquera les nouvelles informations dès que possible, entre autres lorsque l'*American Textile History Museum* confirmera sa date officielle de réouverture.



CI-DESSUS :
THE BOOTT MILL COMPLEX, CONVERTI AUJOURD'HUI EN MUSÉE, LOWELL, MASSACHUSETTS.

CI-DESSOUS :
VUE DE LOWELL ET DES RIVIÈRES CONCORD ET MERRIMACK.

REMERCIEMENTS
À LA CHARGÉE DE PROJET
SOPHIE CHARBONNEAU
« QUI PREND MARI PREND PAYS »

LISE NOËL, PRÉSIDENTE, AQPI

Notre chargée de projet, Sophie Charbonneau, a déménagé ses pénates à Sherbrooke et ce faisant a cédé sa place à l'Aqpi à une nouvelle recrue, Marie-Josée Lemaire-Caplette.

J'aimerais souligner l'excellent travail de Sophie durant l'été et l'automne 2006. Grâce à son énergie et son enthousiasme, notre activité de découverte des carrières de Laval a été un franc succès. Aussi, à titre de première titulaire du poste, Sophie a travaillé avec acharnement à mettre sur pied le poste et les outils de travail.

Nous lui souhaitons beaucoup de bonheur dans sa nouvelle région d'adoption. Au fond, nous n'avons pas perdu une chargée de projet, mais plutôt trouvé une collaboratrice dans les Cantons-de-l'Est.

Merci Sophie et à bientôt.

Lise Noël

EXPERTS EN PATRIMOINE
INDUSTRIEL RECHERCHÉS

L'Association québécoise pour le patrimoine industriel est régulièrement sollicitée de la part de divers organismes pour obtenir une liste de personnes spécialisées en patrimoine industriel provenant de différentes régions du Québec et de toutes disciplines : histoire, archéologie, ethnologie, architecture, etc.

L'Aqpi a donc décidé de concevoir à nouveau un répertoire de spécialistes en patrimoine industriel. Afin de mieux cerner l'expertise de chacun dans ce domaine spécifique et de pouvoir répondre aux demandes d'éventuels employeurs, l'Aqpi a constitué un formulaire. Pour faire partie du répertoire d'experts, nous vous invitons donc à communiquer avec nous à info@aqpi.qc.ca ou au 514 528-8444. Nous vous transmettrons le formulaire à compléter. Selon les besoins, ces informations seront transmises à des employeurs, organismes, musées, etc., mais ne seront pas divulguées publiquement.

18

DEVENIR MEMBRE DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

La mission de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel est de promouvoir le patrimoine industriel au Québec; sa connaissance, sa conservation, sa mise en valeur.

L'Aqpi intervient auprès :

- du grand public;
- des entreprises et des syndicats;
- des décideurs;
- des intervenants en patrimoine industriel;
- des associations internationales.

L'Aqpi est une association jeune et dynamique. Elle s'intéresse au passé industriel, mais aussi au présent et à l'avenir.

Les partenaires du patrimoine industriel se recrutent dans tous les milieux : les travailleurs, les entreprises, les syndicats, les chercheurs, les universités, les institutions, les associations, l'État.

Les activités de l'Aqpi : le congrès annuel, les visites de terrain, les conférences, les voyages d'études.

Les publications de l'Aqpi : le Bulletin des membres, le répertoire des intervenants en patrimoine industriel, les actes de congrès, la cartographie, la bibliographie, le guide d'archives, le guide d'introduction et d'intervention.

Coût annuel d'adhésion :

- | | |
|--|-------|
| • Membre individuel | 45 \$ |
| • Membre famille (inclus toute personne habitant à la même adresse) | 55 \$ |
| • Organisme à but non lucratif | 55 \$ |
| • Institution et entreprise privée | 95 \$ |

Faites parvenir votre chèque à l'ordre de l'Aqpi :

2050, rue Amherst
Montréal (Québec) H2L 3L8

JE DÉSIRE DEVENIR MEMBRE DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

NOM : _____ PRÉNOM : _____

NOM : _____ PRÉNOM : _____

NOM DE L'ORGANISME : _____

ADRESSE : _____

TÉLÉPHONE : _____

COURRIEL : _____

SITE INTERNET : _____

J'inclus un chèque à l'ordre de l'AQPI, à l'adresse :

2050, rue Amherst, Montréal (Québec) H2L 3L8

Pour couvrir le coût d'adhésion annuel correspondant à la catégorie de membre :

- | | |
|---|-------|
| • Membre individuel | 45 \$ |
| • Membre étudiant ou âge d'or : | 20 \$ |
| • Membre famille (inclus toute personne habitant à la même adresse) | 55 \$ |
| • Organisme à but non lucratif | 55 \$ |
| • Institution et entreprise privée | 95 \$ |

SIGNATURE : _____

VISITEZ LE SITE INTERNET DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL WWW.AQPI.QC.CA

The screenshot shows the website interface for the Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI). At the top, there is a navigation menu with links for 'Aqpi', 'Patrimoine industriel', 'Association québécoise pour le patrimoine industriel', 'Activités', 'Publications', 'Lieux à découvrir', 'Actions et dossiers', and 'Adhésion'. The main content area features a large black and white photograph of an industrial interior with a large gear. Below the image is a text box with the heading 'L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL (Aqpi)' and a paragraph describing the association's mission. To the right of the main image are three smaller article thumbnails with titles like '01 DÉFINITION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL', '03 PROCHAINES ACTIVITÉS', and '06 MANUEL D'INTERVENTION'. The bottom right corner of the screenshot shows the AQPI logo and the full name of the association.

Aqpi

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

PUBLICATIONS

DÉJÀ PARUES À L'AQPI

L'objet industriel : Actes du congrès

Hull, 3- 4 mai 1991,
65 pages, 15 \$

Le répertoire des intervenants en patrimoine industriel

Montréal, 1991,
100 pages. *

Le patrimoine industriel - Une bibliographie

Montréal, 1992,
165 pages, 15 \$

Montréal portuaire et ferroviaire :

Actes du 5^e congrès de l'Aqpi

Montréal, mai 1992,
76 pages, 15 \$

Le patrimoine industriel : Faire découvrir :

Actes du 6^e congrès

Québec, mai 1993,
66 pages, 15 \$

Patrimoine industriel en France : rencontres et découvertes.

Rapport du voyage d'étude en France

effectué en décembre 1993
1994. *

Un patrimoine industriel régional,

Sherbrooke et les Cantons de l'Est : Actes du 7^e congrès de l'Aqpi

Sherbrooke, 1994,
86 pages, 15 \$

Les archives industrielles au Québec, Un guide sommaire

Montréal, 1995,
179 pages, 20 \$

Patrimoine industriel - Outil de développement :

Actes du 8^e congrès de l'Aqpi

Montréal, 12-13 mai 1995.*

Inventaire des sites industriels patrimoniaux au Québec :

Nicole Dorion, ethnologue

1996,
110 pages, 20 \$

Patrimoine industriel et musée de site :

Actes du 9^e congrès de l'Aqpi

Chicoutimi, 30-31 mai 1996,
58 pages, 10 \$

Le patrimoine industriel,

une réalité d'entreprise - La Cité de l'énergie

Actes du 10^e congrès de l'Aqpi

Shawinigan, 30- 31 mai 1997,
88 pages, 15 \$

Le Silo no 5 du port de Montréal - Le passé, l'avenir :

Actes d'une journée d'études

Montréal septembre 1998,
89 pages. *

Industries et paysages miniers des MRC de l'Amiante et du Granit

Actes du 11^e congrès de l'Aqpi

Thetford-Mines, 7-9 mai 1998,
50 pages, 10 \$

Le patrimoine industriel du Suroît : les acteurs se concertent

Actes du 12^e congrès de l'Aqpi

Salaberry-de-Valleyfield, 29, 30 et 1^{er} mai 1999,
59 pages, 10 \$

Découvrir le patrimoine industriel,

guide d'introduction et d'intervention

Brochure produite par l'Aqpi, 2002,
31 pages, 10 \$

Montréal Silo no 5 - Quel avenir- CD-ROM

Renferme les principales études, textes et projets dont a fait l'objet le Silo no 5 depuis les dernières années.

Montréal novembre 2003, 20 \$

Il vous est possible de commander ces publications en un ou plusieurs exemplaires par la poste, au secrétariat de l'Aqpi.

* Ces publications sont uniquement disponibles pour consultation à la Grande bibliothèque ainsi qu'aux Archives et bibliothèques du Canada.

Joindre un chèque au nom de l'Aqpi : montant total de la commande + 3,25 \$ pour couvrir les frais postaux (taxes incluses).

Aqpi
2050 rue Amherst
Montréal (Québec) H2L 3L8