

Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine

pour
Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
Bureau du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal

Archemi/Maître d'Oeuvre de l'histoire/Luce Lafontaine/SACL

Mars 2008

*«A change that fleets beyond this iron world
And touches those that made it.»*



Ville de Montréal

Service du développement
économique et urbain

Direction de l'étude pour la Ville de Montréal

Isabelle Dumas, Directrice
Julie Boivin, architecte,
François Bélanger, archéologue
Bureau du patrimoine et de la toponymie
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Ont participé à cette étude

Pauline Desjardins, Phd, Archemi inc.
Gisèle Piédalue, chargée de projet, pour Archemi inc.

Jean Belisle, historien de l'architecture, Maître d'œuvre de l'histoire inc.
Michelle Guitard, historienne, pour Maître d'œuvre de l'histoire inc.

Luce Lafontaine, architecte

François Véronneau, archéologue, Société d'Archéomatique Chronogramme-Lauverbec
(SACL)
Pierre LaRue, cartographe pour SACL

Mars 2008

Photo page couverture : Murale peinte à l'intérieur de l'édifice d'administration de Jenkins, démolé en 2006

Citation tirée de : Shearwood, Mrs E.P., Mary H., *A Dominion which spans the Dominion* [Lachine, ca 1936]

Dédicace

Cet ouvrage est dédié à la mémoire de Nicole Cloutier, historienne de l'architecture, décédée en septembre 2006, et de Claire Mousseau, archéologue, décédée en août 2006. Leur savoir et leur passion pour la préservation du patrimoine ont inspiré notre réflexion et sont gravés dans les pages qui suivent.

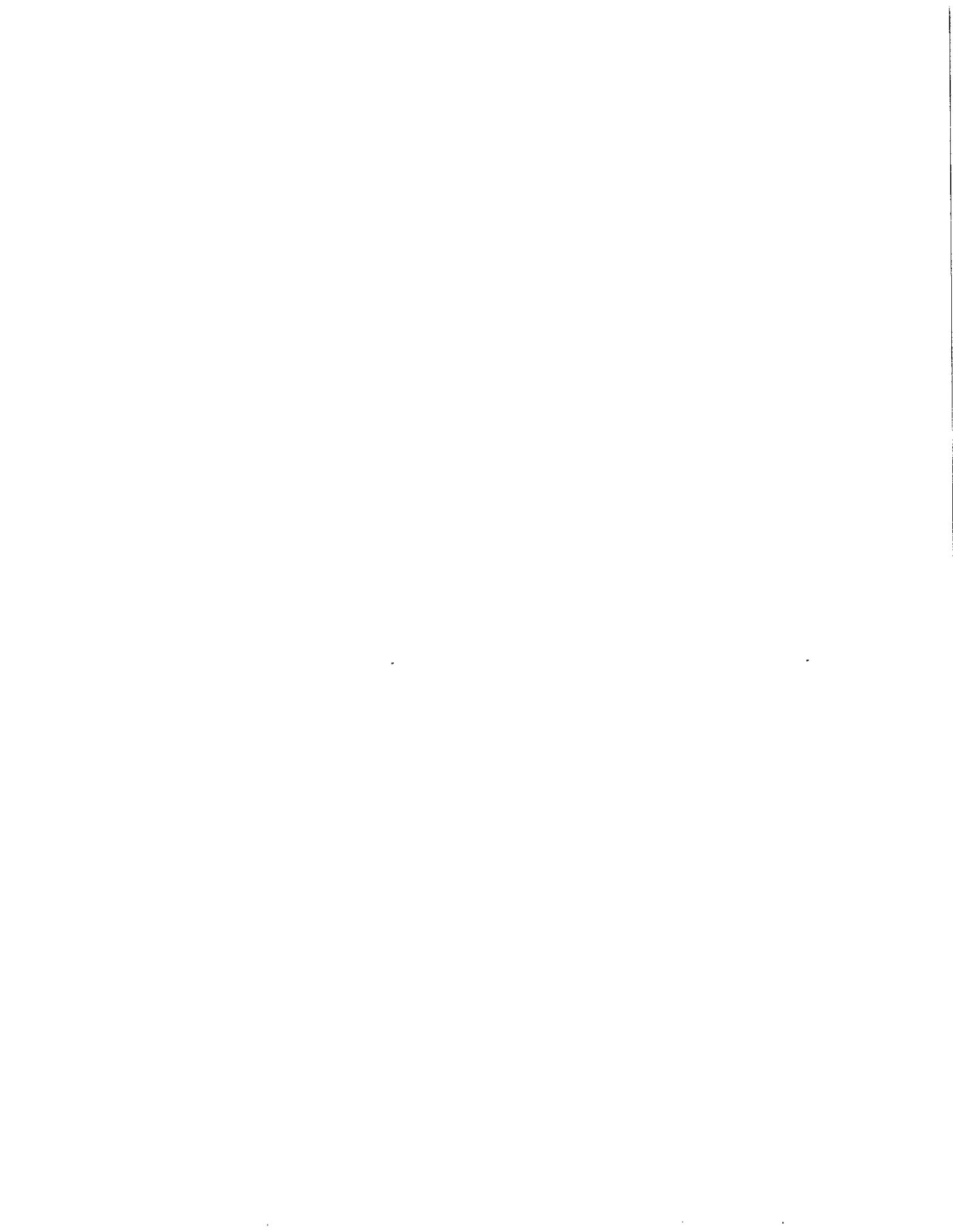


Table des matières

Table des matières.....	i
Liste des illustrations.....	iv
Remerciements.....	vii
1. Introduction.....	1
2. La méthodologie.....	3
2.1 La recherche historique.....	4
2.2 La recherche archéologique.....	5
2.3 La recherche architecturale.....	6
2.4 L'aménagement du territoire.....	6
3. Historique de l'occupation du territoire à l'étude.....	9
3.1 Les premières tentatives de canalisation.....	9
3.2 Les premières voies terrestres.....	9
3.3 Les premiers noyaux de peuplement.....	10
3.4 Lachine après la construction du canal de Lachine.....	10
3.4.1 Une phase de restructuration économique.....	11
3.4.2 L'ère des grandes entreprises.....	12
3.4.3 Une économie fluctuante.....	13
3.4.4 Une période de prospérité et de transition: 1945-1970.....	14
3.4.5 La fermeture du canal de Lachine.....	14
4. Description du secteur à l'étude.....	21
4.1 Localisation.....	21
4.2 La vocation industrielle.....	21
4.3 La paléohistoire.....	23
4.4 Les routes terrestres et les constructions qui s'y jouxtent.....	23
4.5 Le canal des Sulpiciens.....	24
4.6 Les voies ferrées.....	24
5. Les principes de conservation.....	25
5.1 Les critères d'évaluation.....	25
5.1.1 Intérêt historique.....	25
5.1.2 Intérêt architectural.....	25
5.1.3 Intérêt urbanistique.....	26
5.2 Les valeurs de témoignage.....	26
5.3 Les principes de conservation.....	27
5.3.1 L'intégrité.....	27
5.3.2 La protection.....	28
5.3.3 La réhabilitation.....	28
5.3.4 La réversibilité.....	29
5.3.5 L'interprétation.....	29
6. Le patrimoine significatif.....	31
6.1 Les éléments significatifs du paysage.....	31
6.2 La lecture des sites industriels.....	33
6.3 Le patrimoine industriel significatif.....	35

6.3.1 Dominion Bridge.....	36
6.3.1.1 Le patrimoine significatif.....	36
6.3.2 Stelfil.....	44
6.3.2.1 Le patrimoine significatif.....	44
6.3.2.2 La partie ouest.....	45
6.3.2.3 La partie est.....	51
6.3.3 Allis-Chalmers Bullock.....	53
6.3.3.1 Le patrimoine significatif.....	53
6.3.4 Jenkins.....	58
6.3.5 Le patrimoine significatif.....	58
7. Les orientations en mise en valeur.....	59
7.1 Les objectifs et les orientations générales de la mise en valeur.....	59
7.1.1 Les objectifs et les orientations spécifiques à Dominion Bridge.....	60
7.1.2 Les objectifs et les orientations spécifiques à Stelfil.....	61
7.1.3 Les objectifs et les orientations spécifiques à Allis-Chalmers Bullock.....	62
7.1.4 Les objectifs et orientations spécifiques à Jenkins.....	62
7.2 Les pistes fonctionnelles.....	62
7.2.1 Les réseaux de circulation.....	63
7.2.1.1 Le boulevard Saint-Joseph.....	63
7.2.1.2 Le canal des Sulpiciens.....	63
7.2.1.3 Les voies ferrées.....	63
7.2.1.4 Le canal de Lachine.....	63
7.2.2 Les complexes industriels.....	64
7.2.2.1 Dominion Bridge.....	64
7.2.2.2 Stelfil.....	65
7.2.2.3 Allis-Chalmers Bullock.....	65
8. Les recommandations pour la suite des recherches et des analyses.....	67
8.1 Les recommandations au plan de la recherche historique et archéologique.....	67
8.1.1 La préhistoire.....	68
8.1.2 Le canal des Sulpiciens.....	68
8.1.3 Le canal de Lachine.....	68
8.1.4 L'occupation domestique et agricole.....	69
8.1.5 Les premières voies de circulation.....	69
8.1.6 Les petites industries.....	70
8.1.7 Les grandes industries.....	70
8.1.8 La culture matérielle.....	71
8.2 Les recommandations au plan des analyses architecturales et techniques.....	71
9. Le mot de la fin.....	73
10. Bibliographie.....	77
Fonds d'archives.....	77
Publications.....	77
ANNEXES.....	81
Annexe 1.....	83
Méthodologie cartographique.....	
Liste des plans et photos utilisés.....	85
Positionnement des cartes anciennes.....	98
Méthode générale.....	98
Difficultés particulières du positionnement des plans historiques.....	100

Retraçage des cartes anciennes.....	101
Méthode générale	101
Difficultés particulières dans le retraçage.....	101
Compilation historique.....	102
Méthode générale	102
Problèmes particuliers de réalisation du plan de compilation historique.....	103
Annexe 2.....	105
Profil historique des industries	
Bref historique de Dominion Bridge.....	107
Bref historique de Stelfil	108
Bref historique de Allis-Chalmers- Bullock	110
Bref historique de Jenkins.....	111
Annexe 3.....	113
Organigramme des compagnies	
Dominion Bridge.....	115
Stelfil	116
Allis-Chalmers-Bullock-Ltd	117
Annexe 4.....	119
Chronologie des Industries	
Dominion Bridge	121
Stelfil	147
Allis-Chalmers Bullock	161
Annexe 5.....	171
Liste des composantes bâties par périodes, selon le découpage polyphasé	
Annexe 6.....	189
Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est	
Annexe 7.....	199
Tableau synthèse du patrimoine significatif	
Annexe 8.....	207
Schéma des complexes avec numérotation des bâtiments	
Annexe 9.....	213
Plans	213
Plan 1 : Polyphasé (12 feuillets)	
Plan 2 : Patrimoine bâti	
Plan 3 : Patrimoine significatif	
Plan 4 : Patrimoine archéologique	
Plan 5 : Numérotation du bâti	

Liste des illustrations

Figure 1 : Vue aérienne vers le fleuve, montrant les installations de Dominion Bridge, Stelfil et une partie de Allis-Chalmers Bullock, 25 juin 1927. ANC, DBCo, ACC. 1987-1611, boîte 4, file 8, Nég. 2546B.	15
Figure 2 : Vue aérienne vers l'est, 1927. ANC, DBCo, ACC. 1987-161, boîte 4, file 8, loc. 200725573.	16
Figure 3 : Vue aérienne de Dominion Bridge et Stelfil, 25 janvier 1927. ANC, DBCo, Acc. 1987-161, neg. 700-56,	17
Figure 4 : Vue aérienne de Dominion Bridge et Stelco, vers le sud, 1948, photo 2757 Acc. 1987-161, boîte 6, dossier 7.....	18
Figure 5 : Vue aérienne des complexes usiniers de Lachine Est en 1948. ANC, DBCo, 2757B, Acc. 1976-72, Album, loc. 2000797299.	19
Figure 6 : Vue aérienne des complexes de Lachine Est, juillet 1957. ANC, DBCo, Acc. 1976-072, boîte 20742, env. 4105. Photo : Laurentide Flying School.....	20
Figure 7 : Extrait du rapport d'évaluation du patrimoine de l'arrondissement de Lachine. Ville de Montréal 2005.....	35
Figure 8 : Bâtiment no 29, Dominion Bridge. Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.029.7	37
Figure 9 : Chaufferie et salle de construction des machines, Dominion Bridge, déc. 1944. ANC, DBCo, F1406, Acc 1976-72, Album, loc. 2000797299.	38
Figure 10 : Premier édifice d'administration de Dominion Bridge, 1884. ANC, DBCo, Acc. 1987-161, boîte 26, dossier 12, loc. 2000725790.	38
Figure 11 : Atelier le long du boulevard Saint-Joseph en construction, circa 1905. ANC, DBCo, ACC. 1987-161, file 6.....	39
Figure 12 : Le bloc administratif de Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.001.c.1.....	40
Figure 13 : Signe de la compagnie sur un des édifices à Lachine. Photo Pauline Desjardins, 5 décembre 2006.	40
Figure 14 : Bâtiment no 104, Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.104.2.....	41
Figure 15 : Sous les ponts roulants le long du boulevard Saint-Joseph, Dominion Bridge, déc, 1944. ANC, DBCo, F1408, Acc. 1976-72, Album, loc. 2000797299.	42
Figure 16 : Déplacement de matériel sur rail, 1920. Acc. 1987-161, photo 115. Album 5203, loc. 2000725795.....	43
Figure 17 : Cour intérieure de la Dominion Bridge, s.d. (début 20e siècle). ANC, DBCo, ACC. 1987-161, file 12.	44
Figure 18 : Intérieur de la tréfillerie. Photo Pauline Desjardins, 5 décembre 2006.	46
Figure 19 : Bâtiment no 2 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.012.2.	47
Figure 20 : Bâtiment no 19 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.019.2.....	47
Figure 21 : Bâtiment no 40 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.040.1.....	48
Figure 22 : Bâtiment no 20 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.020.2.....	49

Figure 23 : Bâtiment no 36 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.036.3.....	49
Figure 24 : Bâtiment no 11 de Stelfil. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.011.5.....	50
Figure 25 : Bâtiment no 71 de Stelfil (Dominion Wire Rope). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.071.2	51
Figure 26 : Bâtiment no 78 de Stelfil (Dominion Wire Rope). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.078.3.	52
Figure 27 : Bâtiment no 74 de Stelfil (Dominion Wire Rope).). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.074.1.	52
Figure 28 : Bâtiment no 4, Allis-Chalmers. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.004.3.....	55
Figure 29 : Bâtiment no 6 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.006.2.	55
Figure 30 : Bâtiment no 3 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.003.2.	56
Figure 31 : Entrée du bâtiment no 5 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.005.2.	57
Figure 32 : Jenkins, avant sa démolition en 2006. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 1.003.1.....	58
Figure 33 : «Artefacts» empilés à l'extérieur du bâtiment no 104 de Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.104.9.....	71
Figure 34 : Le canal des Sulpiciens, Chêze, 1732.....	86
Figure 35 : Fortification Surveys 1867	86
Figure 36 : Plan d'élargissement du canal de Lachine, Pierre Généreux Clément, 1874	87
Figure 37 : Plan sectoriel de Montréal, feuillet 102, Hopkins 1879.....	87
Figure 38 : Plan de la Dominion Bridge, Abbott 1885.....	88
Figure 39 : Plan sectoriel de Montréal, feuillet 53, Pinsoneault 1907	89
Figure 40 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 10, 11, 12 ,15, 18, 20 et 21, Goad 1912.	89
Figure 41 : Dominion Bridge, Lachine Plant, 1917.....	91
Figure 42 : Photos aériennes, Ville de Montréal, 13-3, 13-5 et 12-4 1947.....	92
Figure 43 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 51, 52, 59 et 60. Underwriter's 1959.95	95
Figure 44 : Plans de la Canadian Allis-Chalmers, 1971.....	96
Figure 45 : Plan de la Dominion Bridge, 1985.	97
Figure 46 : Plan de la Stelfil 1996	98

Remerciements

Nous remercions toutes les personnes qui ont si aimablement répondu à nos questions autant au sein des compagnies que des archives. Les informations et les documents qu'ils nous ont fournis ont grandement facilité notre tâche.

1. Introduction

La concentration d'industries le long du Canal de Lachine au cours des 19^e et 20^e siècles est un des principaux facteurs qui a mené à la reconnaissance de ce corridor névralgique en tant que lieu historique national canadien. La revitalisation de la voie d'eau et de ses abords par Parcs Canada et la Ville de Montréal depuis 1998 ont exercé un impact au regard de l'amélioration du milieu urbain adjacent, sans toutefois qu'aucun statut juridique n'assure la protection de son patrimoine. Le développement immobilier énergique qui a conquis la portion est du corridor n'a laissé que quelques enclaves industrielles à l'est du Pont CN-Saint-Henri. Si la portion ouest du corridor du canal conserve encore une vie industrielle active, celle-ci est toutefois fragilisée par la fermeture, l'abandon et la démolition de grands complexes usiniers qui jadis constituaient des moteurs pour le maintien de la spécificité industrielle du corridor. C'est le cas notamment du secteur Est de Lachine, bastion de production du fer et de l'acier, alors que Dominion Bridge n'est plus utilisé dans une fonction industrielle, Jenkins fut démolé pour faire place à un projet d'habitation, et Stelfil et Allis-Chalmers Bullock maintiennent leurs opérations industrielles dans un climat de précarité.

Le démembrement du réseau industriel le long du canal de Lachine, amorcée depuis un certain nombre d'années, atteint aujourd'hui un niveau critique en raison de la perte importante d'industries (plus d'une quinzaine depuis 1995) et des fortes pressions pour récupérer les espaces industriels désaffectés ou vacants et leur attribuer de nouvelles fonctions. Ce processus, comme on peut déjà le constater dans la portion est du corridor, résulte en un confinement des industries opérationnelles et la disparition de témoins marquants de l'histoire industrielle de Montréal. Il devient donc urgent d'établir et d'appliquer des mesures de conservation pour les portions restantes du corridor qui permettront de préserver un paysage industriel cohérent et qui serviront d'encadrement à l'insertion harmonieuse de nouvelles fonctions. C'est le défi auquel fait face les instances municipales.

En 2005, la Ville de Montréal s'est dotée d'une politique sur le patrimoine qui vient formaliser son engagement de protéger le caractère patrimonial du canal de Lachine. Parmi les différentes mesures proposées est celle d'établir, avec les principaux acteurs en matière de développement économique, social, communautaire, récréotouristique et immobilier, une vision concertée du développement de l'ensemble du secteur du canal de Lachine en assurant la continuité historique de certaines fonctions et en encourageant la mixité des usages. (Ville de Montreal 2005a :82). Intimement reliée aux objectifs d'aménagement et de développement de ce corridor est son potentiel touristique et les retombées économiques qui pourraient en découler, un argument probant pour sa mise en valeur. Le pôle de Lachine, l'une des deux portes d'entrée au couloir du canal et de ses abords, s'avère un lieu privilégié pour intégrer un traitement patrimonial au tissu urbain. Cette approche viendrait d'ailleurs renforcer les initiatives de Parcs Canada à cet égard, comme en font foi la restauration du complexe éclusier et les services d'interprétation offerts aux visiteurs. «Dans cette perspective, l'expérience à caractère patrimonial qui sera offerte aux visiteurs au cœur de l'île de Montréal devrait ainsi prendre assise sur la préservation des ressources culturelles d'importance nationale et la découverte de l'histoire du lieu à travers la lecture et l'appréciation du paysage urbain.» (Parcs Canada 2004 :57)

Le présent mandat confié au groupe de travail par le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, comprend l'élaboration d'un document qui statue sur la valeur patrimoniale du secteur Est de l'arrondissement Lachine et qui oriente, dans une optique de réaménagement, la sauvegarde et la mise en valeur des éléments patrimoniaux significatifs connus ou présumés. L'objectif visé par cet exercice est de concevoir un modèle pour la conservation de la mémoire du lieu, basé sur ses activités humaines, ses témoins matériels et son organisation spatiale, et autour duquel pourra s'articuler tout nouvel aménagement. Longtemps considérées par les promoteurs immobiliers comme un camp adverse au développement, les instances vouées à la protection du patrimoine veulent rectifier cette perception en offrant des options concrètes et dynamiques pour allier conservation et aménagement et ainsi offrir aux nouveaux utilisateurs du lieu un mode de vie distinctif, enrichi par son association au passé.

2. La méthodologie

La méthode de travail dans le cadre de ce mandat a été déterminée essentiellement par le but à atteindre, tel que précisé dans le devis de l'étude :

Le présent mandat a pour but d'élaborer un outil de planification et de gestion du secteur à l'étude qui prendra en compte la conservation in situ et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique significatif. Ce document sera fondé sur les analyses diagnostiques des ressources patrimoniales bâties et archéologiques du secteur réalisées précédemment par les firmes Maître d'œuvre de l'Histoire (MOH) et la Société d'archéomatique Chronogramme-Lauverbec (SACL) et proposera des balises qui permettront aux gestionnaires d'orienter les projets d'aménagement du secteur de façon à perpétuer la mémoire industrielle et patrimoniale des lieux. L'outil de planification et de gestion servira également de véhicule de sensibilisation auprès de diverses instances.

Les différentes actions reliées au mandat se résument ainsi :

- analyser l'information recueillie sur les ressources patrimoniales connues et présumées du secteur à l'étude;
- établir une vision de développement axée sur la conservation et la mise en valeur des ressources et des valeurs patrimoniales du secteur;
- identifier les composantes patrimoniales les plus significatives à conserver;
- formuler des objectifs et des recommandations sur la conservation, la protection et la mise en valeur de ces composantes;
- proposer des stratégies et des moyens de conservation, de protection et de mise en valeur des éléments et des aires significatifs;
- fournir des balises pour encadrer l'analyse des projets d'aménagement;
- identifier les recherches supplémentaires nécessaires à la prise de décisions concernant l'aménagement du secteur;
- présenter l'information d'une manière qui en facilitera la diffusion et la consultation, notamment par la production de plans.

Dans ce rapport, nous établirons les critères d'évaluation et les valeurs de témoignage qui serviront de balises pour la conservation des ressources dans une perspective de réaménagement. Nous examinerons globalement l'aire d'étude, puis individuellement chacun des complexes, en précisant les caractéristiques architecturales, historiques ou symboliques qui expriment de façon particulière les valeurs à communiquer. Nous ferons état de l'approche en conservation à privilégier et, dans la mesure du possible, nous ferons des recommandations quant au type de conservation et de mise en valeur qui se prête le mieux à chaque ressource ou groupe de ressources. Une chronologie pour chacun des complexes, qui fait état des données acquises à ce jour, ainsi qu'un descriptif de leur évolution immobilière accompagneront le rapport. L'expression graphique de l'évolution du territoire sera un atout essentiel. La confection de cartes par périodes permettra de voir les rapports entre le bâti existant et le substrat physique ancien, des rapports qui ne s'aperçoivent plus dans certains cas. Les cartes serviront également à illustrer les témoins les plus

significatifs et à proposer un cadre d'aménagement intégré à partir des éléments sélectionnés pour conservation. Les éléments du paysage (chemins, voies ferrées et autres) seront traités en soulignant, lorsque applicable, leur continuité d'un site à l'autre.

Le vieux dicton «une image vaut mille mots» a pris toute son importance lors de la visite des complexes de l'ancien Dominion Bridge et de Stelfil (Mittal), où les observations *in situ* ont grandement contribué à la réflexion sur les composantes patrimoniales à conserver. S'il est regrettable de ne pas avoir pu intégrer Cintube et Allis-Chalmers Bullock, les analyses réalisées auparavant par Maître d'œuvre de l'histoire et SACL fournissent amplement de matière pour cerner les caractéristiques les plus significatives de ces sites.

Les critères ayant servi à l'analyse des complexes de Lachine Est, et le point de départ de cette étude, ont menés à l'identification et à la hiérarchisation des valeurs de témoignage (voir chapitre «Principes de conservation»). Maintes fois exprimées par d'autres chercheurs et aménagistes soucieux de protéger le patrimoine matériel, ces valeurs sont d'ordre historique, fonctionnel, structurel, esthétique et symbolique. De celles-ci, découlent les orientations et les principes de conservation qui serviront à guider les décideurs chargés de structurer l'aménagement futur du territoire puis, à un deuxième niveau, de faire revivre l'histoire de l'habitat et de l'occupation du sol dans toutes ses formes.

Finalement, il faut mentionner l'apport multidisciplinaire dans cette étude, impliquant des spécialistes de l'histoire, de l'archéologie, de l'architecture et de l'aménagement, ce qui contribue à la pertinence et à la cohérence des orientations proposées. Le travail précis réalisé dans chaque discipline au cours du présent mandat est présenté ci-dessous.

2.1 La recherche historique

Il y a eu plusieurs écrits portant sur le canal de Lachine et ses abords depuis le début des années 1970, couvrant à la fois des aspects techniques, environnementaux, sociaux et patrimoniaux. Dans cette dernière catégorie, on se doit de souligner les ouvrages, maintenant célèbres, de Desloges et Gelly (2002) et de Desjardins (Archemi, 1995), desquels sont tirés les récits historiques présentés plus loin. Mais l'approfondissement d'un secteur spécifique, comme celui de Lachine Est, nécessite un raffinement de l'investigation, une exploration des épaisseurs qui se dissimulent sous la pellicule apparente. Si cette exploration a été réalisée en partie par Maître d'œuvre de l'histoire au plan architectural et par SACL au plan du potentiel archéologique, on reconnaissait déjà le besoin de pousser plus avant la recherche historique, à la fois pour répondre à des questions pointues concernant l'occupation progressive du territoire, puis pour bien démontrer toute la "valeur" de ces industries dans l'histoire économique et sociale de Montréal, du Québec et du Canada.

La première étape du projet consistait à réunir la masse documentaire disponible, puis à cibler les éléments pour lesquels un complément d'information serait utile, voire indispensable. Compte tenu du temps disponible, l'enquête historique s'est orientée vers des sources «sûres» qui permettaient de mieux saisir l'évolution physique et corporative du territoire à l'étude.

La recherche historique a été menée principalement aux Archives nationales du Canada, lieu de dépôt d'une partie importante des archives de la Dominion Bridge. L'autre partie des archives de cette compagnie, située dans un des édifices

d'administration du complexe, et celle qui recèle vraisemblablement tous les plans techniques de l'industrie, demeure inaccessible à ce jour. Notons, d'autre part, le volume imposant de documents entreposés aux Archives nationales et dont seulement une infime partie n'a pu être consultée à l'intérieur du temps disponible. Outre les fonds spécifiques à la Dominion Bridge, les photos aériennes et les cartes anciennes ont été privilégiées dans notre démarche.

L'inventaire complet des documents de la Dominion Bridge s'avère sans contredit une des premières démarches à entreprendre dans le cadre d'une mise en valeur de ce complexe et du territoire de Lachine Est. En revanche, la faiblesse de documents portant sur les autres complexes au sein des sources traditionnelles demeure problématique et nécessitera des recherches plus étendues à leur égard. La recherche réalisée, aussi concrète et saisissante soit-elle, met davantage en lumière les lacunes à combler pour bien exprimer toute la valeur historique du secteur, notamment en ce qui concerne l'importance de la production et la contribution humaine.

2.2 La recherche archéologique

Les vestiges archéologiques, pour leur part, sont généralement peu connus au sens concret. La recherche archéologique était et continue à être une analyse théorique, basée essentiellement sur la superposition régressive des cartes et des photographies aériennes du secteur. Si la présence de vestiges peut être raisonnablement présumée à la lumière de l'analyse polyphasée du territoire et à partir de quelques indices visuels, une vérification au sol devra toutefois être réalisée pour connaître leur état et leur localisation réels de même que la faisabilité de les conserver. Ainsi, les propositions de conservation énoncées à leur égard dans le présent document découlent essentiellement de leur valeur historique.

Pour ce qui est des recherches archéologiques à réaliser, advenant l'accessibilité des sites, les propositions faites antérieurement demeurent toujours valides, avec quelques ajouts notables pour localiser les vestiges du canal des Sulpiciens et ceux des constructions qui ont précédé le groupe des quatre (Dominion Bridge, Stelfil, Allis-Chalmers Bullock et Jenkins, voir Annexe 7).

La méthode cartographique, en soi une méthode de recherche et d'interprétation, présente le territoire à différentes époques et révèle ce qui est aujourd'hui disparu. Dans le cas présent, le travail de cartographie comportait un autre volet non négligeable, soit celui d'intégrer la disposition et la numérotation des différents éléments du bâti, réunissant ainsi toutes les informations sur le territoire sous un seul corpus. Finalement, c'est par la cartographie que sont illustrés les témoins matériels et les aménagements à conserver et à mettre en valeur pour l'ensemble du territoire à l'étude.

La cartographie pour le secteur de Lachine Est a été réalisée à partir de cartes et de photos aériennes allant de 1732 à 1996 (Annexe 1). Le plan photogrammétrique actuel de la Ville de Montréal, feuillets 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227, a servi de plan de référence de base. Chaque polyphasé comprend une étape de positionnement des plans historiques fait sur un logiciel de dessin, résultant en la production d'images matricielles de ces plans, puis une étape de retraçage des images en format vectoriel dans Autocad. Les plans sont délimités par un cadre de référence commun préalablement établi (le secteur couvert par l'étude). Les nouvelles données obtenues par le biais de la recherche historique ont permis de

préciser la localisation de certaines constructions présumées, de corriger la distorsion de certains plans anciens, puis même de «trouver» de nouveaux vestiges potentiels. Suivant la compilation de l'évolution territoriale, un plan global, mais schématique, des différents bâtiments et autres entités ayant occupés le secteur a été réalisé.

Divers problèmes ont été rencontrés lors du montage cartographique et il importe de les mentionner afin d'orienter toute recherche future. Outre l'absence d'information cartographique pour une période donnée, les erreurs qui peuvent être présentes dans les plans anciens sont de tous ordres : erreurs topologiques, erreurs d'arpentage, échelles graphiques imprécises, géométrie approximative des constructions, déformation dans la reproduction photographique des sources originales. Le tracé du boulevard Saint-Joseph, un important axe de repère, est très variable d'un plan à l'autre et engendre de nombreuses discordances dans le positionnement des bâtiments limitrophes, particulièrement à son extrémité sud-ouest ou même le plan des Fortification Surveys présente une certaine distorsion. Il est difficile, par conséquent, d'adopter une méthode de correction commune. Généralement, il a fallu procéder au découpage de certains plans historiques, puis au repositionnement des portions individuelles dans le territoire en utilisant les points d'ancrage les plus fiables. L'intérêt de procéder à de tels découpages afin d'améliorer la concordance géométrique entre les plans est cependant mitigé par le risque de perdre de l'information qui réside précisément dans les discordances des plans. Certains plans sont si erronés géométriquement qu'il est toutefois illusoire de s'y fier pour positionner géographiquement des éléments. Leur utilité réside plutôt à confirmer ou non l'existence d'une construction à une époque donnée. Ainsi, le plan global des ressources patrimoniales (Annexe 9) ne doit pas être utilisé comme une carte de localisation précise, mais plutôt comme une compilation de l'ensemble des éléments ayant occupé le secteur à l'étude. Il faut noter, également, que les dates qui y sont inscrites ne sont pas les dates de construction et de démolition des bâtiments mais plutôt celles de leur apparition et disparition sur les plans historiques.

2.3 La recherche architecturale

Comme indiqué en préambule, une bonne partie du travail d'analyse architecturale des complexes de Lachine Est a été réalisée dans le cadre d'un mandat précédent. Dans la présente étude, nous explorons davantage le mode croissance des complexes et la logique d'implantation des bâtiments en lien avec le cheminement de la production et la configuration des sites. Ceci permet de regrouper les témoins matériels faisant partie de la chaîne opérationnelle à différentes périodes et apporte une meilleure compréhension du schéma de développement physique des usines.

2.4 L'aménagement du territoire

L'un des mandats confiés au groupe de travail comprenait la recommandation d'orientations fonctionnelles pour le secteur à l'étude, particulièrement en ce qui a trait aux édifices encore debout, mais désaffectés, et aux espaces vacants. Cette démarche n'a pu être réalisée qu'à la lumière des connaissances actuelles, somme toute assez sommaires, concernant l'état des édifices et du terrain. Ce volet, qui constitue une étude de taille en soi, fait partie des actions futures qui mèneront à l'établissement d'un plan d'aménagement viable. D'autres aspects, notamment la présence de sols contaminés (le risque est élevé, compte tenu du type d'industries) devront également être évalués et viendront certes influencer la nature des

occupations possibles. Ainsi, le présent document demeure essentiellement théorique au chapitre des réutilisations tant que ces études ne seront pas réalisées.

Ce qui ressort de l'analyse réalisée au cours du présent mandat est l'intérêt de traiter les complexes de Lachine Est comme un ensemble, d'abord en raison de leur créneau de production commun, mais aussi du fait de leur proximité physique et du partage des réseaux de transport. Les aménagements proposés dans la présente étude mettent l'accent sur les liens entre les différentes composantes du secteur, tant celles du sous-sol que du bâti et du paysage. Pour les raisons déjà mises de l'avant, l'exercice s'arrête là, mais il faut y voir un cadre de référence qui établit les grandes lignes de toute nouvelle implantation respectueuse du caractère patrimonial du lieu.

3. Historique de l'occupation du territoire à l'étude

Nous, présenterons, dans ce chapitre, les différents courants qui ont déterminé les étapes d'occupation du secteur à l'étude, et notamment ceux qui ont contribué aux activités industrielles. La présence d'une aire industrielle dans la portion est de Lachine Est ni un hasard, ni un soubresaut des volontés politiques. Plutôt, cette présence résulte d'une convergence d'influences géographiques, économiques, technologiques et humaines. L'élément récurrent de cette fresque, celui qui a servi d'instigateur à la création d'un corridor industriel et d'ancrage au développement des industries, est la canalisation.

Les informations suivantes sont tirées, pour la plupart, de la thèse de doctorat de Pauline Desjardins (1999), du rapport synthèse de l'Inventaire des ressources culturelles du canal de Lachine (Archemi, 1995) et du document d'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Lachine (Ville de Montréal, 2005b).

3.1 Les premières tentatives de canalisation

La rivière Saint-Pierre, qui prenait sa source entre les municipalités actuelles de Côte Saint-Luc et de Lachine, sur le flanc ouest du Mont-Royal, fera l'objet, dès le 17^e siècle, d'une suite d'interventions pour en augmenter le débit et contourner les rapides de Lachine (anciennement Sault Saint-Louis), un important obstacle au passage aisé des hommes et des marchandises entre le lac Saint-Louis et Montréal. Financées par les messieurs de Saint-Sulpice, ces interventions comptent parmi les premières tentatives de canalisation destinées à la navigation en Amérique. Toutefois, le canal servit davantage à l'alimentation des moulins à farine en énergie hydraulique qu'à la navigation. Maintes fois recommencé, puis finalement abandonné, ce premier projet de canalisation ne sera terminé qu'au deux tiers, comprenant un premier tronçon (le canal des Sulpiciens) pour relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre du côté de Lachine et un deuxième tronçon, le canal Saint-Gabriel, joignant la rivière Saint-Pierre, près de la décharge du lac, à la Petite rivière qui se jette dans le fleuve à la pointe à Callière. Le tronçon de Lachine est toujours indiqué sur les plans au 19^e siècle et était encore visible par endroits au début du 20^e siècle (Desjardins 1999 : 71-81).

3.2 Les premières voies terrestres

L'impossibilité de franchir les rapides de Lachine et de mener à terme le canal de dérivation forcera l'utilisation d'un réseau de transport routier pour assurer le transbordement de la marchandise entre Montréal et Lachine, lieu d'embarquement vers l'intérieur du pays. Les trois routes qui mènent de Montréal à Lachine sont identifiées, au début du 19^e siècle, en fonction de leur localisation par rapport au fleuve. On aura ainsi le « Lower Lachine Road », le « Middle Lachine Road », également nommé « Chemin de la Côte Saint-Paul », et le « Upper Lachine Road ». Ce dernier, la route principale au début du 19^e siècle, longe la rive gauche de la rivière Saint-Pierre du haut du coteau Saint-Pierre. En 1805, elle deviendra un « chemin à barrière et à péage (turnpike) » (Gravel 1992 : 29) et sera munie de postes de péage dont l'un se trouvait aux portes de Lachine (Desjardins, 1999 : 87, 89, 90 et plan de Jos Rielle, 1874).

L'arrivée, en 1847, du premier chemin de fer de l'île reliant Montréal au quai de Lachine (Montreal Lachine Rwy) permettra le transport des voyageurs et des marchandises vers New York via un lien par bateau à partir du quai de Lachine (Sévigny 1986 : 186). À partir de 1857, la voie Lachine/Montréal sera désignée sous le nom de Montreal and Champlain Railway. La ligne sera intégrée à celle du Grand Tronc en 1873.

Le Grand Tronc, instauré en 1853, assurera, pour sa part, la liaison Montréal/Portland et, dès 1855-1856, la liaison Montréal/Toronto (Desjardins 2007 : 58; Hanna 1993 :38).

Rapidement, les chemins de fer canadiens concurrencent les canaux du Saint-Laurent alors que l'objectif premier vise un support à la desserte pendant leur période de fermeture hivernale (Lafrenière 1983 : 39). En 1859, on procédera à l'inauguration du pont Victoria et les ateliers du Grand Tronc feront naître Pointe Saint-Charles (Sévigny : 97). Le Grand Tronc sera incorporé au Canadien National le 31 janvier 1923 (Hanna 1993 :53).

3.3 Les premiers noyaux de peuplement

La paroisse des Saints-Anges de Lachine sera créée en 1676 par Monseigneur de Laval (Moussette 1978 : 40). « La Chine », où sont établies des familles depuis 1667, demeure une agglomération rurale durant tout le 18^e siècle. Elle s'étire tout au long du lac Saint-Louis depuis les rapides de Lachine jusqu'à la pointe Claire. Les terres y sont divisées, selon la pratique du régime seigneurial au Québec, en étroites bandes de terre ayant front sur le fleuve, du moins pour les premières concessions. Les deuxièmes, vers l'intérieur, vont être délimitées à la rivière Saint-Pierre et deviendront la Côte Saint-Paul. Dès 1731, les terres aux environs de Lachine seront entièrement concédées (Gravel 1992 : 71) et, en 1765, la population de la paroisse comptera 427 habitants (Moussette 1978 : 53).

Le recensement de 1825 montre cependant une très forte augmentation de cette population qui dénombre, en cette année d'ouverture officielle du canal de Lachine, 1405 habitants (Moussette 1978 : 67). Il semble que l'augmentation du trafic commercial entre le Bas et le Haut Canada et la perspective de développement reliée à l'ouverture du canal soient responsables d'une grande partie de cet accroissement. Peu à peu, le centre d'activité de Lachine se déplace près de l'entrée du canal, créant un deuxième noyau villageois : le Haut Lachine, qui jouxte l'aire d'étude (Desjardins 1999 : 103-104).

3.4 Lachine après la construction du canal de Lachine

Suivant l'ouverture du canal, Lachine prendra de plus en plus d'importance, de sorte que l'agglomération deviendra, en 1848, le «Village de Lachine», enclavé dans la Municipalité de la Paroisse de Lachine établie quelques années plus tôt (1845). La construction d'églises de dénomination protestante, en 1831-1832 (St.Stephen's Protestant Episcopal Congregation et St.Andrew's Presbyterian Church), dénote une présence angloprotestante non négligeable dans la population. L'installation à Lachine du Gouverneur de la Hudson's Bay Company, l'année suivante, (dans l'entrepôt d'Alexander McTaggart Gordon) témoigne de l'importance de Lachine dans les activités de commerce et de transport entre le Bas Canada et les territoires plus à l'ouest. En 1872, lorsque Lachine acquiert le statut de ville et se dote de services

d'aqueduc, d'égout et d'éclairage de rues, son développement urbain est nettement en avance sur celui des municipalités voisines.

Le canal de Lachine lui-même subira deux importantes phases de restructuration pendant la deuxième moitié du 19^e siècle. Celles-ci auront des répercussions importantes sur la navigation et l'implantation industrielle. La première phase, entre 1843 et 1848, verra doubler la largeur et la profondeur du canal et offrira aux industries la possibilité d'utiliser les surplus d'eau du canal pour leurs besoins en énergie. La deuxième phase, entre 1874 et 1883, sera surtout reliée à une augmentation du gabarit du canal et des écluses, ce qui aura un impact sur la consolidation de l'industrialisation. Cette dernière période de travaux coïncidera avec le début d'une crise économique mondiale sans précédent qui se terminera vers 1879 (Archemi 1995 :26).

3.4.1 Une phase de restructuration économique

La gravité de cette crise, alliée à la concurrence américaine, amènera le gouvernement canadien à adopter une politique tarifaire plus musclée afin d'encourager le développement de ses industries. L'expansion du marché intérieur et l'extension des infrastructures de transport créeront, à leur tour, les dynamiques nécessaires à l'atteinte d'une stabilité économique. C'est donc au cours de cette période que l'on meublera le couloir industriel du canal de Lachine d'un nouveau réseau ferroviaire afin de desservir les industries qui s'y trouvent.

L'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération marquera le développement des communications est/ouest et la création de la société Canadian Pacific Railway Company (CP) en 1881 (Canadien Pacifique 1990 : 1). C'est à cette époque que le CP construira le pont Saint-Laurent au-dessus du fleuve dans l'actuelle Ville de LaSalle (Couture : 70). La construction de ce pont conduira à la réalisation du pont Rockfield sur le canal de Lachine. La ligne Montréal/Farnham, inaugurée en 1887 sous l'égide du Atlantic and North West Rwy, sera incorporée au CP l'année suivante (Canadien Pacifique 1989 : 7). Le tronçon menant des écluses de Lachine au pont Rockfield figure sur la carte de Pinsoneault de 1907.

Issue de la restructuration de l'économie canadienne, une seconde vague d'industrialisation s'amorcera à Montréal durant les dernières décennies du 19^e siècle, (Linteau 1992: 9) et l'axe industriel du canal de Lachine sera au cœur de cette poussée industrielle. Les nouveaux acteurs de l'industrie du fer et de l'acier, en quête de terrains suffisamment grands pour accommoder une production «horizontale», se ruent sur Lachine. Ce créneau connaîtra une forte progression en raison du développement du marché intérieur, de l'Ouest canadien et des infrastructures ferroviaires. C'est ainsi que la valeur de production de ce groupe, qui se chiffre à 4 millions\$ en 1881, affiche un accroissement brut de 3 380 000\$ dix ans plus tard (Hamelin 1971: 267). Puisque les mouvements économiques et sociaux vont main dans la main, les ouvriers arrivent en grand nombre dans le secteur Est de Lachine pour travailler dans les industries avoisinantes, avec, pour conséquence, la densification des quartiers et leur débordement au-delà de la voie ferrée (Ville de Montréal 2005b : 22).

James Cooper, homme d'affaires influent, verra venir ce mouvement ascendant et installera une tréfilerie (une des premières au pays) près de l'entrée amont du canal entre 1867 et 1874, devenant alors le précurseur du groupe fer et acier dans le secteur. James Cooper est aussi actionnaire dans la compagnie Dominion Bridge, un

producteur d'armatures d'acier qui s'établit près des écluses de Lachine en 1885. Dominion Bridge profitera de cet emplacement pour construire le pont du CP entre Lachine et Kahnawake en 1887. Ce complexe sidérurgique, spécialisé surtout dans la construction de structures de ponts et d'édifices, jouira, pendant plus d'un siècle, d'une renommée, autant à Montréal qu'ailleurs au Québec et au Canada.

Montreal Car Wheel s'installera sur le bord du Upper Lachine Road en 1888, à sa jonction avec la 1^{ière} avenue (Annexe 1, Pinsoneault 1907) La compagnie subira diverses mutations, vendant une partie de ses terrains à Montreal Pipe & Foundry Company en 1897, à Dominion Bridge en 1903, puis le restant de ses actifs à Canadian Iron & Foundry Company qui achètera, la même année, une portion du lot 916 occupée par The Montreal Pipe & Foundry Company. Dominion Bridge deviendra acquéreur de l'ensemble de l'îlot en 1907.

De l'autre côté du Upper Lachine Road, Dominion Barb Wire et Dominion Wire Rope occuperont une place prépondérante dans leur créneau de production respectif. Dominion Barb Wire installera un moulin à tréfiler (Chambers 1903: 218) et deviendra rapidement la plus importante manufacture canadienne de clôtures et de fil de fer (Kilbourn 1960: 70), un créneau qu'elle poursuit encore aujourd'hui. Dominion Wire Rope produira, pour sa part, des câbles de fer (Chambers 1903: 215; Archemi 1995 : 40). Sur le terrain à l'est de ce dernier, James Cooper fabriquera, à partir de 1901, des équipements électriques et des turbines hydrauliques.

3.4.2 L'ère des grandes entreprises

À l'aube du 20^e siècle, le Canada amorcera une vague de prospérité fondée sur le développement ferroviaire, le boom du «blé» et des investissements importants dans le secteur industriel (Linteau 1979: 352). La construction accélérée de chemins de fer élargira le marché canadien, ouvrira de nouveaux marchés à l'exportation pour les industries et stimulera, entre autres, le développement des industries du charbon, du fer et de l'acier et du matériel de transport.

C'est en effet durant cette période qu'on assistera au changement d'échelle des entreprises dominant leurs marchés respectifs, ces dernières passant d'une échelle humaine à une échelle où le point de référence est le matériel de transport. Au début du 20^e siècle, on verra s'implanter, le long du canal, une concentration importante d'industries dans le groupe du fer et de l'acier. Montreal Rolling Mills prendra la tête de ce regroupement, ce qui donnera naissance au géant industriel Steel company of Canada (plus tard Stelco), auquel se joindront la Dominion Barb Wire et la Dominion Wire Manufacturing.

Une caractéristique importante de ce début de siècle sera l'implantation au Canada de filiales d'entreprises américaines chargées de fabriquer un produit particulier. Allis-Chalmers Bullock fait partie de ce mouvement. Ce dernier prendra la relève de Cooper dans la production d'équipements électriques et achètera les installations de ce dernier lors de sa faillite en 1903. On assistera également à l'achat, par des intérêts américains, d'entreprises appartenant à des actionnaires canadiens, par exemple la Dominion Barb Wire. Moins fréquent, la réciproque se produira aussi. C'est alors que la Dominion Barb Wire retournera dans le giron d'intérêts canadiens lors de la formation de la Steel Company of Canada Limited.

Cette période verra, par ailleurs, la poursuite du processus d'urbanisation des terrains en périphérie des usines. C'est ainsi que la Ville de Lachine passera de 3 761 âmes en 1891 à 10 699 en 1911. Ce faisant, elle perpétuera le mouvement d'urbanisation

maintes fois observés autour du canal Lachine, «soit des petites villes fortement industrialisées, avec une population massivement ouvrière» (Linteau 1992: 193) (Archemi 1995 : 41-45).

3.4.3 Une économie fluctuante

Au début des années 1910, la rivalité des impérialismes et des économies (en particulier les progrès de l'Allemagne par rapport à l'Angleterre), la course aux armements et le climat d'incertitude conduisant aux conflits armés de la Première Guerre mondiale entraîneront une dure récession. Si la mise en place de l'économie de guerre amène des temps plus prospères, la fin des hostilités, en tarissant les commandes militaires, rendra la crise de nouveau inévitable. En 1923, l'économie reprendra toutefois une certaine vigueur «avant de voir son rythme de croissance se briser de nouveau sur les récifs de la récession économique de 1929» (Archemi 1995 :46).

Certains pans de la structure industrielle du Québec seront durement touchés par la conjoncture défavorable de la période 1929-1933. C'est ainsi que les entreprises appartenant à l'industrie lourde, tels les produits du fer et de l'acier ou encore celles du matériel de transport roulant, connaîtront des difficultés importantes. Cependant, il faut nuancer ce propos, car certaines entreprises du groupe du fer et de l'acier, comme la Crane ou la Jenkins, profiteront des importants travaux publics effectués par les gouvernements pour connaître des années de «vaches grasses». Cette dernière entreprise fera justement son entrée dans le secteur de Lachine en 1929. La montée de l'industrie du camionnage au cours des années 1920-1930 deviendra également un facteur important dans le choix d'emplacement des industries, autant pour le transport local que inter-provincial. La proximité de la route Montréal-Toronto est un atout pour les industries installées à Lachine.

Vers 1933, l'économie reprendra un certain élan, qui se prolongera jusqu'à la mini-récession de 1938. Le début de la Deuxième Guerre mondiale ne modifiera que légèrement la situation économique du Canada, qui, initialement, s'engagera timidement dans l'effort de guerre. Il faudra attendre la défaite de la France en 1940 pour voir affluer les commandes militaires des Britanniques et assister à la mobilisation d'un vaste programme d'expansion industrielle au Canada pour soutenir l'effort de guerre. Le Canada deviendra alors la seconde nation exportatrice dans le monde. Un grand nombre d'entreprises du canal de Lachine appartenant au groupe d'industries du fer et de l'acier, du matériel de transport, du textile et des produits chimiques seront reconverties en usines de guerre à cette époque (ANC, RG28, Vol. 182; Archemi, 1995 : 48).

En ce qui a trait à l'évolution urbaine, la zone sud-ouest de Montréal conservera ses traits caractéristiques avec sa forte population ouvrière assez pauvre. Par contre, on assistera déjà à une croissance démographique plus faible et même à une chute de population dans les quartiers les plus anciens et les plus délabrés (Linteau 1992: 358). De leur côté, les villes de Lachine et LaSalle connaîtront une croissance rapide en raison notamment de la présence continue d'un grand nombre d'industries sur leurs territoires. C'est ainsi que Lachine passera de 15 404 habitants en 1921 à 20 051 en 1941 (Archemi 1995 : 45-47).

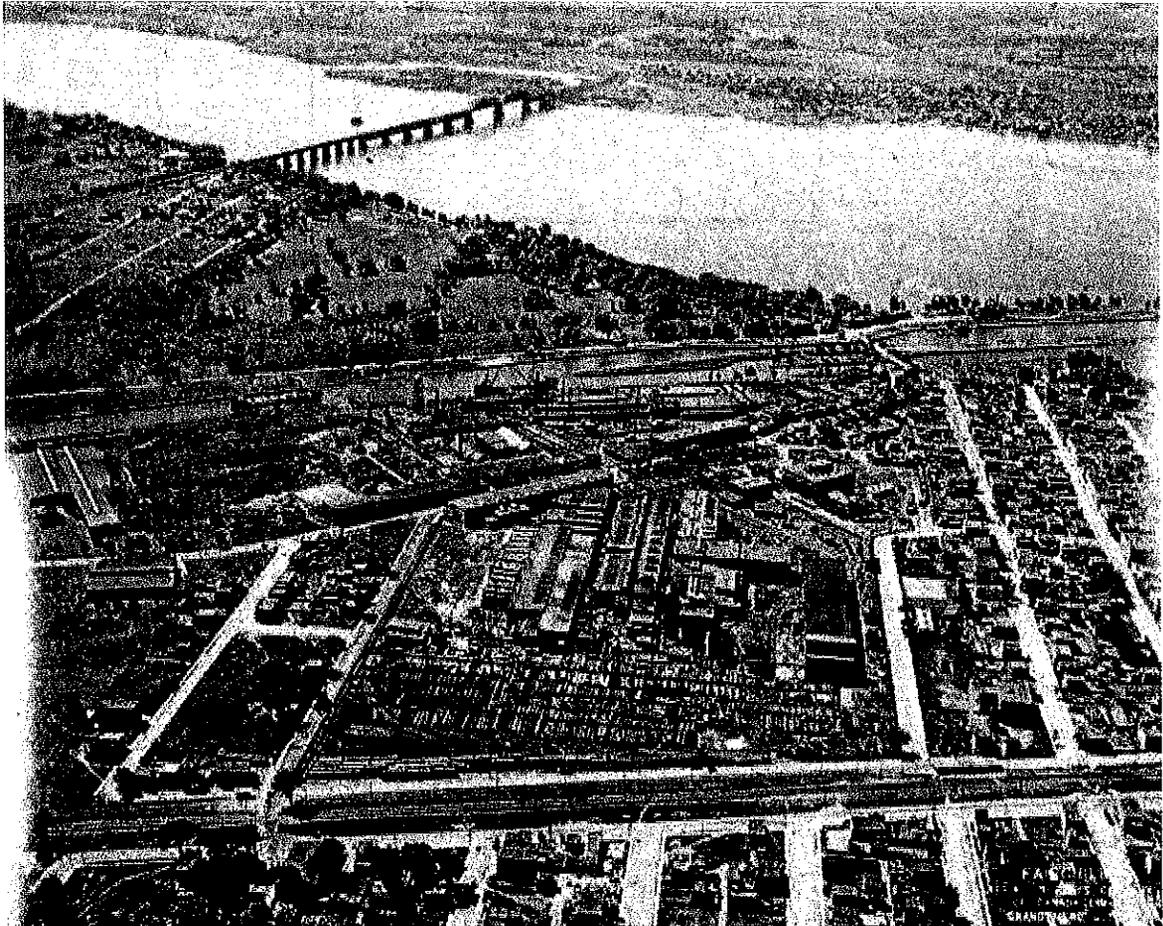
3.4.4 Une période de prospérité et de transition: 1945-1970

Dû aux investissements massifs de l'économie de guerre, Montréal sortira de la Deuxième Guerre mondiale avec une structure industrielle plus forte et une capacité de production plus grande. Le rattrapage des consommateurs, qui ont dû se priver pendant quinze ans, lui évitera une profonde restructuration et lui permettra de poursuivre sur sa lancée. Au cours des années 1950, les entreprises commenceront à automatiser leur production, ce qui leur permettra d'augmenter d'autant leur productivité tout en réduisant leur personnel (Linteau 1989: 11). Le corridor industriel du canal de Lachine, presque complètement occupé, conservera essentiellement la même diversité de production. Désormais, l'implantation ou l'agrandissement de nouvelles usines se réalisera plus difficilement, ce qui n'exclue pas cependant les fermetures et l'introduction de nouveaux joueurs. Le boulevard Métropolitain deviendra, à partir des années 1960, l'épine dorsale d'un nouveau corridor industriel, tributaire du plein impact du camionnage.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 contribuera au déclin économique du corridor industriel du canal, puis de Montréal. Le transbordement obligatoire des marchandises, qui faisait la fortune de Montréal, n'existera plus et le canal de Lachine et les voies ferrées seront délaissés en faveur de ce nouveau concurrent du transport (Archemi 1995 : 49).

3.4.5 La fermeture du canal de Lachine

En 1969, selon un rapport de la firme Montreal Engineering, le canal n'est plus utilisé à des fins de navigation que par trois compagnies qui la bordent, soit la Hebert Lumber Limitée, la LaSalle Coke Co. et la Dominion Bridge Co. Ltd. Par contre, l'utilisation de l'eau à des fins industrielles demeure très élevée (25 millions de gallons d'eau par jour en moyenne et 30 millions dans les périodes de pointe). Plusieurs industries envoient également leurs eaux usées dans le canal, comme c'est le cas des trois industries de Lachine Est qui bordent la voie d'eau. En 1970, le gouvernement procédera à la fermeture officielle du canal de Lachine à la navigation commerciale (Décret en conseil C.P. 1970-526) tout en n'obstruant pas le canal lui-même. Par la suite, le canal de Lachine, sauf la section aval transférée aux Ports nationaux, viendra sous la responsabilité des Travaux publics puis sera finalement transféré à Parcs Canada en 1978. Les industries implantées en bordure du canal tiendront le coup jusqu'à ce que la désuétude de leurs installations les forcent à fermer ou à déménager. Des plus de 400 usines en opération à la fin du 19^e siècle, il en reste moins d'une trentaine — une situation qui nous amène à constater, non sans amertume, que les derniers témoins du berceau de l'industrie canadienne sont en train de nous glisser entre les doigts.



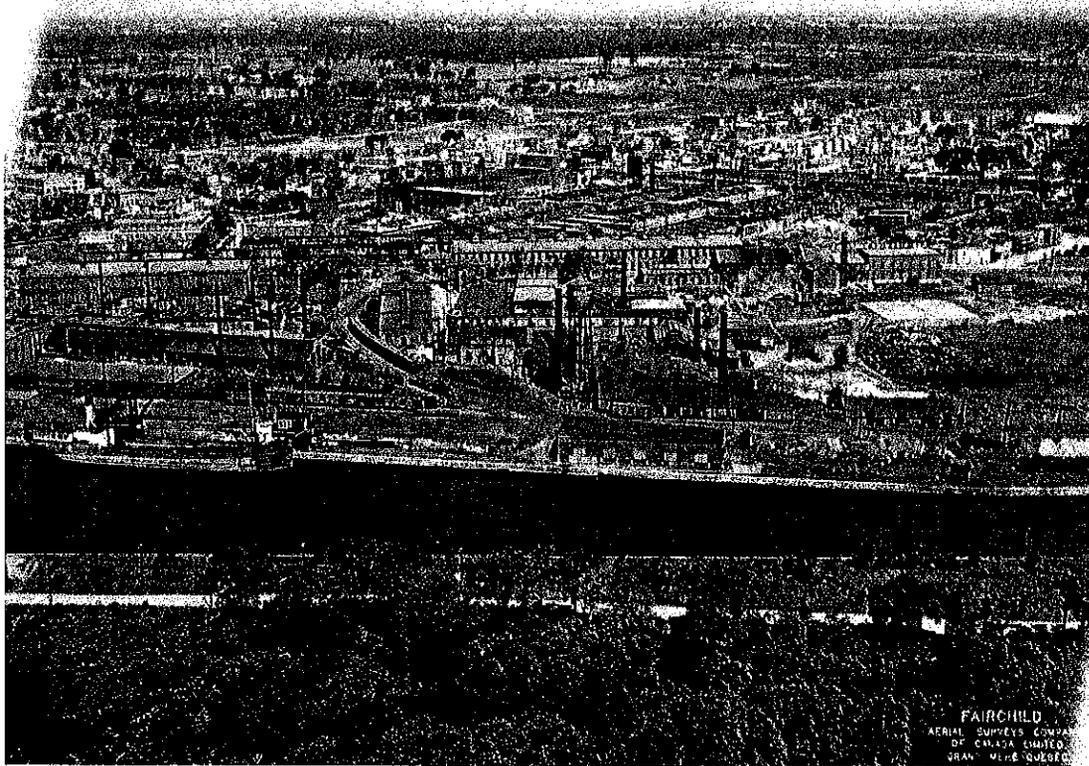
e007152391

Figure 1 : Vue aérienne vers le fleuve, montrant les installations de Dominion Bridge, Stelfil et une partie de Allis-Chalmers Bullock, 25 juin 1927. ANC, DBCo, ACC. 1987-1611, boîte 4, file 8, Nég. 2546B.



e007152385

Figure 2 : Vue aérienne vers l'est, 1927. ANC, DBCo, ACC. 1987-161, boîte 4, file 8, loc. 200725573.



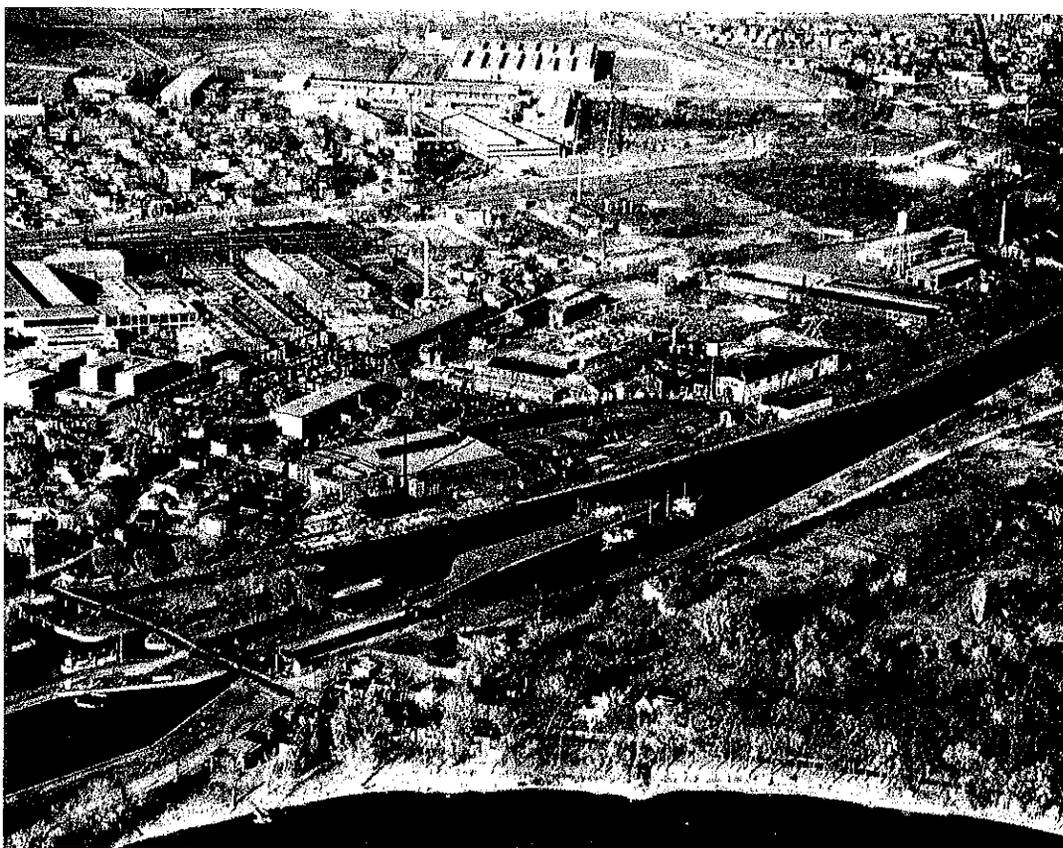
e007152367

Figure 3 : Vue aérienne de Dominion Bridge et Stelfil, 25 janvier 1927. ANC, DBCo, Acc. 1987-161, neg. 700-56,



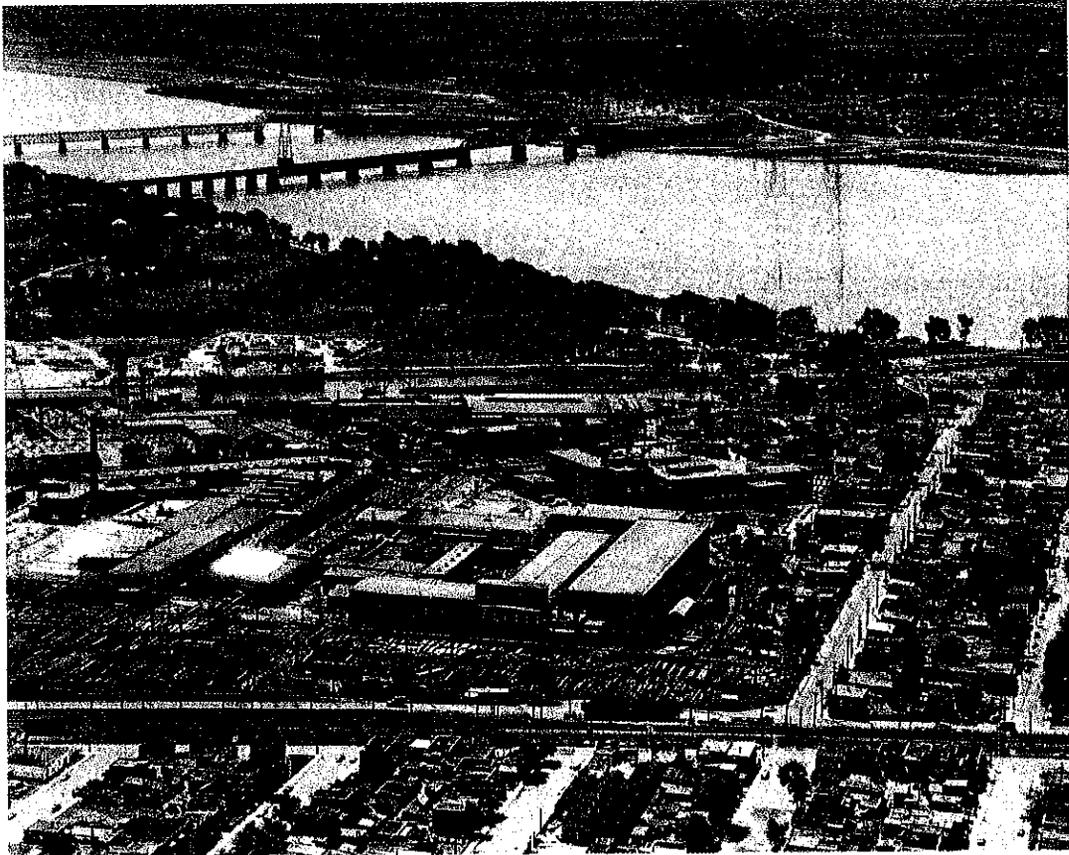
e007914410

Figure 4 : Vue aérienne de Dominion Bridge et Stelco, vers le sud, 1948, photo 2757 Acc. 1987-161, boîte 6, dossier 7.



e007914420

Figure 5 : Vue aérienne des complexes usiniers de Lachine Est en 1948. ANC, DBCo, 2757B, Acc. 1976-72, Album, loc. 2000797299.



e007152360

Figure 6 : Vue aérienne des complexes de Lachine Est, juillet 1957. ANC, DBCo, Acc. 1976-072, boîte 20742, env. 4105. Photo : Laurentide Flying School.

4. Description du secteur à l'étude

Le cadre spatial regroupant les complexes à l'étude est articulé en plusieurs composantes dont certaines sont contemporaines de la période industrielle alors que d'autres remontent à des phases d'occupation plus anciennes. Comme nous le verrons, les influences géographiques qui ont dicté l'emplacement des établissements préindustriels et industriels sont lisibles dans leur implantation. En même temps, nous remarquons une adaptation du bâti au territoire et à la fonction. Si les cartes fournissent des preuves à l'appui de cette réalité, il convient de la refléter dans un plan de conservation et de mise en valeur multidimensionnel qui tire profit des différentes facettes du paysage humanisé.

4.1 Localisation

Le secteur faisant l'objet du présent mandat est situé entre la berge nord du canal de Lachine et la ligne ferroviaire du Canadien National, et entre la rue Victoria, la voie ferrée du Canadien Pacifique et la 1^{ère} avenue du côté est et la 6^{ème} avenue du côté ouest. Cet aire comprend aujourd'hui trois complexes industriels localisés de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph : l'ancien Dominion Bridge (incluant Cintube), Stelfil (aujourd'hui Mittal) et Allis-Chalmers Bullock (le site de Jenkins ayant été complètement démoli en 2006). Tous étaient consacrés à l'origine à la transformation des métaux. Aujourd'hui localisé dans l'arrondissement Lachine, ce secteur faisait partie de la municipalité de Lachine avant son annexion à Montréal.

4.2 La vocation industrielle

La vocation industrielle du secteur, qui a débuté au troisième quart du 19^e siècle, est celle qui a le plus marqué le territoire à l'étude. La construction du canal de Lachine dès 1821, ainsi que les agrandissements de 1843-1848 et de 1874-1883, constituera l'épine dorsale du développement des industries en rive. On assistera, de fait, à la naissance du premier corridor industriel au pays. Suite à l'implantation d'une nouvelle stratégie gouvernementale d'étendre le marché intérieur en élaborant une politique tarifaire préférentielle, le secteur situé au nord-est du complexe éclusier de Lachine verra l'établissement de nouvelles entreprises de grande surface dans le domaine du fer et de l'acier. La disponibilité de terrains de bonnes dimensions, la proximité des réseaux de transport et celle d'une source d'approvisionnement en eau, ainsi que la présence d'industries pouvant fournir certaines pièces localement seront les principaux facteurs dans le choix de ce site.

La première industrie à occuper le secteur appartient à James Cooper. Implanté entre 1867 et 1874 (Annexe 1, Jos Rielle 1874) le complexe se situerait au cœur de l'usine de Stelfil, ce qui en fait le point d'ancrage originel de la vocation industrielle du secteur.

La Dominion Bridge, le plus important constructeur de structures de fer et d'acier au Canada durant une bonne partie du 20^e siècle (plusieurs ouvrages verront jour à Montréal), débutera ses activités de production le long du canal de Lachine en 1885. L'industrie sera suivie de près par la Dominion Barb Wire, la plus importante manufacture canadienne de fil de fer à la fin du 19^e siècle. Dans le même secteur, on retrouve la Montreal Car Wheel qui fabriquera des roues de tramway dès 1888. L'industrie cohabitera avec la Dominion Bridge jusqu'en 1907. Les vestiges de la

Montreal Car Wheel sont vraisemblablement toujours en place à l'angle de la 1^{ère} avenue et du boulevard Saint-Joseph.

Du côté sud du Upper Lachine Road, James Wright vendra, en 1901, les lots 935 et 938 à la James Cooper Manufacturing Co., qui fabriquera des équipements électriques de 1901 jusqu'à sa faillite en 1903. Les vestiges de cette entreprise se situeraient à l'extrémité est du terrain de Allis-Chalmers Bullock.

Au début du 20^e siècle, la Dominion Bridge prendra une expansion importante, alors que la Dominion Barb Wire (devenue Dominion Wire Manufacturing en 1903) sera fusionnée avec la Dominion Wire Rope au sein du géant industriel Steel Co of Canada Ltd. en 1910. Allis-Chalmers Bullock, installé à l'est de Dominion Wire Rope en 1903, poursuivra le même créneau de production que son prédécesseur (James Cooper Manufacturing Co.), soit la fabrication de machines électriques et de turbines hydrauliques. Le dernier acteur du quatuor, Jenkins Canada inc., profitera, pour sa part, des grands travaux de services publics mis en œuvre par le gouvernement durant la récession pour installer, en 1929, une usine de production de vannes et de valves sur l'une des dernières zones vacantes de la portion est de Lachine.

Après la Deuxième Guerre mondiale, le développement du réseau routier et ferroviaire ainsi que l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 amèneront la fermeture définitive du canal en 1973. On assiste alors à un déclin important de la fonction industrielle sur ses rives, la désuétude des équipements et les coûts d'entretien ne justifiant plus les investissements pour assurer la compétitivité des entreprises. Jenkins Canada fermera ses portes en 1991, Allis-Chalmers Canada en 2000 et Dominion Bridge Company en 2003.

Le complexe d'Allis-Chalmers Bullock abrite aujourd'hui divers locataires, alors que la Dominion Bridge a cédé une partie de ses installations (au sud du boulevard Saint-Joseph) à TFC-Cintube, fabriquant de tuyaux d'acier, et sert ponctuellement à la production cinématographique dans sa partie nord. Une partie des archives de la compagnie est logée dans l'édifice d'administration. Seul Stelfil (Dominion Wire joindra Stelfil en 1974) œuvre encore dans son créneau industriel d'origine en fabriquant, sous la raison sociale de Mittal, du fil d'acier galvanisé. Mais, la disparition de quelques grands acteurs ne signifie pas pour autant l'abandon total de la fonction industrielle dans le secteur de Lachine Est. Il suffit de regarder en périphérie de l'aire à l'étude pour constater la présence d'usines de taille telles que celles de GE Hydro¹, Corbec et Cascade, raison de plus pour faire valoir l'important rôle industriel du secteur dans le réaménagement des complexes désaffectés.

L'inventaire du bâti industriel réalisé par Maître d'œuvre de l'histoire en 2006, dénombre 97 constructions, érigés entre 1883 et 1989, sur le terrain à l'étude, dont des ateliers, des entrepôts, des halles, des chaufferies, des édifices administratifs et des ponts-roulants. L'analyse archéologique indique, pour sa part, la présence potentielle d'une quarantaine de bâtiments, constructions et autres ressources aujourd'hui disparus.

Les profils historiques de Dominion Bridge, Stelfil, Allis-Chalmers Bullock et Jenkins, tel que décrits dans les fiches du rapport Archemi (1995), sont présentés à l'annexe

¹ Cette usine fermera ses portes en 2009.

2. Les données concernant l'évolution immobilière des terrains occupés par les trois premières industries², sont présentées sous forme de tableaux (Annexe 3).

4.3 La paléohistoire

D'autres traces d'occupation plus anciennes pourraient avoir subsistées jusqu'à ce jour. Malgré les transformations importantes ultérieures du territoire, on ne peut complètement écarter la possibilité de retrouver dans les zones où le sol naturel d'habitat a été préservé, des éléments de présence humaine datant de l'époque paléohistorique sur les anciennes berges de la petite rivière Saint-Pierre.

4.4 Les routes terrestres et les constructions qui s'y jouxtent

Du 17^e au 19^e siècle, le secteur est traversé à maintes reprises par les commerçants en fourrures se rendant sur le bord du lac Saint-Louis, lieu de transbordement vers et en provenance des Pays d'en Haut. Jusqu'à l'arrivée des industries, les terrains en périphérie de l'agglomération de Lachine abritent essentiellement une fonction agricole. Le Upper Lachine Road est un des axes principaux reliant Montréal à Lachine. Connue aujourd'hui sous le nom de Boulevard Saint-Joseph, cette route constitue également l'axe principal autour duquel se développeront les complexes industriels de Lachine Est. Ce chemin, comme beaucoup d'autres sur l'île de Montréal, sera macadamisé au cours du 19^e siècle. Ses niveaux carrossables anciens sont sans doute présents dans le sous-sol, ce qui permettra d'en extrapoler les anciens niveaux d'occupation des terrains adjacents.

En 1805, la chambre des députés vote une loi qui autorise l'aménagement d'un «chemin à barrière et à péage (turnpike)» entre Montréal et Lachine (Gravel 1992 : 29). Le chemin le plus court passe par le coteau Saint-Pierre ; c'est le Upper Lachine Road qui sera choisi. Des postes à péage étaient positionnés à divers endroits le long de la route. Un de ceux-ci était localisé, selon le plan sectoriel de Jos Rielle de 1874, à la jonction des lots 916 et 922 (ANC, Steel Co DWC, 1900, RL 3327-C). Le système de péage sur les routes et les ponts a été aboli en 1912 par le gouvernement de la province de Québec (Desjardins 1999 : 89).

Selon le plan des Fortification Surveys 1867 (Annexe 1), quelques agglomérations de bâtiments sont construites le long du Upper Lachine Road, notamment à l'est de la 1^{ère} avenue, en bordure du canal des Sulpiciens et dans le triangle formé par le boulevard Saint-Joseph, la rue Saint-Louis et la 6^{ième} avenue. Quoique cette dernière zone se situe en grande partie à l'extérieur de la zone d'étude, quelques constructions débordent sur les terrains occupés aujourd'hui par Cintube et Dominion Bridge. La nature de ces constructions est inconnue, mais leur emplacement suggère une dominante domestique et commerciale. Par ailleurs, la présence d'entrepôts à cet endroit ne serait pas surprenant, étant donné la proximité du canal.

En retrait de la route, sur le site de la Dominion Bridge, se trouvaient également une maison de ferme et une grange. Tout ce bâti, à l'exception de quelques édifices, disparaîtra progressivement avec l'apparition et l'expansion des complexes industriels. Quelques-unes des «maisons» subsisteront toutefois jusqu'en 1947, d'après les photos aériennes de cette période (Figure 4).

² Compte tenu de l'état du site, les terrains occupés autrefois par Jenkins Canada n'ont pas fait l'objet d'une recherche immobilière.

Le plan d'implantation de la Dominion Bridge permet également de constater la présence sur ce site d'une ancienne grille de rues, notamment dans les portions est et ouest. Les 1^{ère} et 2^{ème} avenues, les rues Dominion (il y en a deux), les 3^{ème} et 5^{ème} avenues ainsi que la prolongation de la rue Notre-Dame peuvent encore être lues dans le paysage. Les plans de 1879 (Hopkins), de 1907 (Pinsoneault) et de 1912 (Goad) (Annexe 1) indiquent, par ailleurs, la présence de constructions le long de la 6^{ème} avenue, à sa jonction avec le boulevard Saint-Joseph de même que dans le secteur nord-est du site. La disparition des rues et du bâti correspond aux différents stades de développement du complexe. La seule exception est l'îlot formé par la rue Dominion, la 1^{ère} avenue et l'avenue Georges-V qui conserve, encore aujourd'hui, son caractère résidentiel.

4.5 Le canal des Sulpiciens

Le projet d'excavation du premier canal en Amérique du Nord pour relier le lac Saint-Louis et la petite rivière Saint-Pierre, débuté en 1689 par Dollier de Casson, puis éventuellement abandonné, s'insère également dans ce secteur, comme en témoigne les données cartographiques. Une dépression traversant le bâtiment no .15 de l'usine Stelfil, ainsi que la zone comprise entre le complexe Allis-Chalmers et le boulevard Saint-Joseph méritent d'être investiguées à cet égard. La présence du «canal français», est constatée jusqu'en 1913 (transaction entre Allis-Chalmers Bullock et General Electric, Annexe 4). Le cours d'eau séparait jadis la zone industrielle d'une petite agglomération résidentielle qui occupait les terrains entre le canal et le boulevard Saint-Joseph dès 1867 (plan de Fortification Surveys, Annexe 1).

4.6 Les voies ferrées

L'ancienne emprise du Montreal Lachine Railroad longe, dès 1847, la rue William MacDonald, localisée à l'extrémité nord de l'aire d'étude. Une gare ferroviaire, la Lachine Links Station occupait l'intersection de cette rue avec la 6^{ème} avenue. Si cette ligne est généralement associée au canal de Lachine, son tracé ne longe pas directement la voie d'eau. En effet, l'examen des atlas du Fortification Surveys montre que son parcours, qui était parallèle à celui du Grand Tronc, se situait plus près de la falaise Saint-Jacques, dans la dépression où coulait la rivière Saint-Pierre.

La voie du Grand Tronc, instaurée en 1853 et incorporé au Canadien National en 1923, emprunte un tracé parallèle à celui du Montreal Lachine Railroad. Enclavé entre les rues Victoria et William MacDonald le corridor des voies ferrées au nord de la Dominion Bridge est bordé d'une rangée de peupliers de Lombardie.

La fin du 19^e siècle verra une véritable explosion du réseau ferroviaire le long du canal de Lachine et avec elle, l'émergence des industries reliées au matériel roulant. À partir de 1885, une antenne et des voies industrielles se rattachant au Grand Tronc et au Canadien Pacifique desservent Dominion Bridge, Dominion Barb Wire et Allis-Chalmers Bullock. Avec l'expansion graduelle de ces industries, d'autres voies industrielles s'ajouteront ultérieurement. Plusieurs sections de dessertes ferroviaires qui s'embranchaient autrefois sur les lignes du Grand Tronc et du Canadien Pacifique sont encore apparentes, mais aucune n'est présentement utilisée.

5. Les principes de conservation

5.1 Les critères d'évaluation

Le mouvement de conservation du patrimoine, qui s'est développée au Québec à partir du 19^e siècle (on a qu'à penser aux efforts de Lord Dufferin pour sauvegarder les fortifications de Québec) a donné lieu à différentes lois qui obligent à prendre en considération le patrimoine dans les schémas d'aménagement du territoire (mentionnons la «*Loi relative à la conservation des monuments et des objets d'art ayant un intérêt historique ou artistique*», la «*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*» et la «*Loi sur les biens culturels*»). La structuration et l'application de ces lois ont suscité plusieurs réflexions sur les critères permettant de mesurer l'atteinte des objectifs de conservation du patrimoine. Or, ces objectifs se sont élargies au fil du temps pour prendre en compte toutes les manifestations culturelles de la société québécoise. La citation présentée par P. Desjardins dans le rapport intitulé «*Évaluation du patrimoine industriel*» (Archemi, 2003 :3) exprime bien cette perception élargie de la notion de «patrimoine».

«L'évolution du concept [de patrimoine] a conduit à lui donner des assises élargies et à l'investir de multiples valeurs qui toutes renvoient aux faits culturels de la société. Le patrimoine traduit un rapport de continuité avec le passé, mais par contre sert des usages actuels et exprime des approches et des intérêts qui le sont autant. Aussi, la contribution du patrimoine à l'affermissement du sentiment d'identité et à la charge émotive oblige à établir les interventions de sauvegarde sur des critères explicites qui tiennent compte de la complexité historique liée à l'élargissement de son domaine» (Carreau et Serfaty, 1988 :14).

La Communauté urbaine de Montréal procéda, dans les années 1980, à un inventaire des monuments et des ensembles qui font partie du patrimoine culturel montréalais, en vue d'assurer leur protection. L'architecture industrielle fut prise en compte dans cet inventaire et a mené à l'élaboration de critères d'évaluation spécifiques à ce type d'architecture. Ces critères se rapprochent de ceux utilisés par le Bureau d'Évaluation des Édifices Fédéraux du Patrimoine (BEEFP), présentés ci-dessous, et qui ont servi à l'élaboration des valeurs de témoignage et des principes de conservation élaborés dans le cadre de la présente étude.

5.1.1 Intérêt historique

- Ancienneté absolue, ancienneté relative ou évocation d'une époque révolue;
- Continuité de la fonction : le fait qu'un édifice soit encore utilisé aux fins pour lesquelles il a été construit, préférablement par l'occupant d'origine;
- Importance de l'entreprise dans l'histoire socio-économique du quartier.

5.1.2 Intérêt architectural

- Importance de l'architecture ou de l'édifice en question dans l'oeuvre de l'architecte;
- Valeur didactique : représentativité d'un style répandu à une époque donnée ou originalité du style pour l'époque;

- Plastique architecturale : expression d'une volonté d'esthétique par le style, le décor, la rythmique ou le choix ou l'appareillage du matériau;
- Caractère innovateur d'un matériau ou d'une technique structurale.

5.1.3 Intérêt urbanistique

- Intégration fonctionnelle (zone industrielle du canal de Lachine, par exemple);
- Complémentarité urbaine : développement industriel et résidentiel intégré;
- Intégration visuelle : respect de l'échelle du quartier, alignement de façades, unité de matériau avec les autres bâtiments de l'ensemble;
- Perceptibilité : implantation dégagée qui permet d'apprécier l'architecture du bâtiment;
- Point de repère (Archemi, 2003 :11).

5.2 Les valeurs de témoignage

Les valeurs de témoignage qui caractérisent les sites à l'étude réfèrent non seulement aux états physiques propres à chacun des témoins matériels, mais aussi à leur signification pour la société passée et actuelle et à leur capacité d'évoquer cette signification. Sur ces valeurs repose la détermination de ce qui doit être conservé et mis en valeur.

Alors que la plus haute cote de valeur de témoignage est attribuée à l'importance historique et socio-économique des industries, le deuxième niveau de valeur est accordé aux complexes toujours en opération (toutes chronologies confondues). Dans la première instance, on reconnaît tous les aspects reliés à la spécificité et à la capacité de production, au développement des technologies, au rôle économique des industries dans les marchés nationaux et internationaux et, finalement, à l'impact social de la présence des industries dans la collectivité. Dans la deuxième, la continuité de la fonction est valorisée pour son authenticité et sa capacité d'évocation. Viennent ensuite les éléments les plus anciens encore en place au sein des trois complexes encore debout (Dominion Bridge, Stelfil et Allis-Chalmers Bullock). Visuellement expressifs, leur présence témoigne éloquemment de la naissance de ces géants de l'industrie et de leur durabilité. On y voit, de surcroît, une interrelation et un continuum de mise en valeur pour l'ensemble du secteur qui se doit d'être exploité. Les valeurs de représentativité, de rareté et de spécificité architecturale et esthétique rentrent également en ligne de compte, car on se doit de préserver les témoins qu'on ne verra nulle part ailleurs et ceux qui risquent de devenir les dernières sentinelles de leur espèce. Finalement, les valeurs contextuelles sont prises en considération, tels que l'intégration fonctionnelle et visuelle des bâtiments et des vestiges dans le tissu urbain.

Les recherches historiques et les analyses architecturales et archéologiques réalisées précédemment et en cours du présent mandat ont permis d'identifier, dans l'aire d'étude, les éléments structurels et stylistiques d'importance ainsi que les faits saillants historiques auxquels ils sont associés (Maître d'œuvre de l'histoire 2006 et SACL 2006). Même si plusieurs informations sont manquantes à l'heure actuelle pour amener l'exercice jusqu'à son but ultime, soit celui de concrétiser les actions de conservation pour chacune des composantes, il reste que l'approche de conservation

à privilégier, celle qui donnera voix à toutes les bonnes intentions exprimées dans la Politique sur le patrimoine (Ville de Montréal 2005), peut, cependant, déjà être définie.

5.3 Les principes de conservation

C'est au sens le plus large qu'il faut entendre ici «conservation». Découlant directement des attributs qui en définissent sa valeur de témoignage, la conservation d'un lieu va bien au-delà du simple fait d'en préserver de façon inerte ses témoins immobiliers. Il importe de pouvoir reconnaître les étapes d'évolution du lieu à travers les traces matérielles et d'évoquer les activités humaines sur le territoire. Dans le vocabulaire industriel, il convient d'exprimer la chaîne de production, l'image de marque, les différentes technologies et les courants sociaux qui sont sous-jacents à cet héritage culturel.

De cette perspective élargie sont issus les principes de conservation à respecter au regard des sites industriels de Lachine Est qui permettent d'articuler leurs valeurs. Nous commençons par la notion «d'intégrité», qui en couvre large car elle sert d'assise à tous les autres principes. Citons, à cet égard, la définition d'intégrité commémorative établie dans la *Politique sur les lieux historiques nationaux* de Parcs Canada :

On dit d'un lieu [historique national] qu'il possède une intégrité commémorative lorsque les ressources qui symbolisent ou caractérisent son importance ne sont ni endommagées ni menacées, lorsque les motifs invoqués pour justifier son importance [historique nationale] sont clairement expliqués au public et lorsque ses valeurs patrimoniales sont respectées par tous les décideurs ou intervenants (Parcs Canada 2004 : 19).

5.3.1 L'intégrité

Dans une optique de réaménagement qui privilégie la protection et la valorisation des témoins du passé, on doit, éthiquement, partir de la position de conserver l'ensemble des éléments jugés historiquement significatifs, avant même d'en déterminer la faisabilité au plan technique. Une approche visant «l'intégrité commémorative» dicte, d'autre part, que tout nouvel aménagement soit assujéti à la préservation de l'authenticité du lieu, plutôt que de tenter, à tort et à travers, d'en perpétuer le souvenir dans un carcan trop restrictif ou peu révélateur du tissu du passé. Aucunement, et il faut insister sur ce point, ne doit-on donner carte blanche pour la démolition des ressources qui viennent en conflit avec un concept d'aménagement préétabli.

La meilleure expression du respect de la valeur de témoignage d'un complexe industriel, celle qui préserve le plus son identité et sa nature fondamentale, est le maintien des opérations industrielles en cours, et ce pour la durée viable de l'entreprise. Le maintien d'usage d'une industrie est d'autant plus importante lorsque celle-ci oeuvre toujours dans son groupe de production d'origine, ce qui est le cas pour deux des complexes dans l'aire d'étude, soit Stelfil et Allis-Chalmers Bullock, de même que pour la partie de l'ancien Dominion Bridge utilisée par Cintube. Cette approche présuppose, toutefois, la mise en application de certaines mesures pour assurer l'intégration harmonieuse des industries en opération dans les schémas urbains changeants et ainsi éviter tout conflit entre la fonction industrielle et les nouvelles fonctions.

La notion d'intégrité implique également de pouvoir lire et comprendre le lien entre le témoin conservé et l'ensemble dans lequel il a évolué. Si une partie du lien peut être expliqué par des moyens verbaux ou virtuels, l'intérêt de conserver un amalgame de témoins qui illustre de façon cohérente l'organisation fonctionnelle et spatiale d'un lieu est particulièrement pertinent dans l'architecture industrielle – un domaine où il y a peu de référents dans la vie quotidienne. Dans un même ordre d'idées, il est important de pouvoir faire la connexion entre le site et son entourage et de saisir l'interdépendance des éléments significatifs qui ont contribué à la présence et au développement d'un complexe. Pour le secteur à l'étude, il s'agit d'exprimer, par des liens physiques et visuels, les interrelations entre les industries, le canal de Lachine, les réseaux routiers et ferroviaires et les quartiers limitrophes.

L'intégration harmonieuse de nouvelles constructions dans un ensemble existant est tout aussi importante pour ne pas «noyer» les éléments patrimoniaux et pour tisser des liens entre le nouveau et l'ancien. Le gabarit, la modulation des volumes, les choix d'implantation, le vocabulaire architectural et la matérialité des nouvelles structures devront être pris en considération afin de compléter et de mettre en valeur les éléments conservés. Il en est de même pour tout le mobilier urbain et les aménagements paysagers. Finalement, la cohérence physique entre l'ancien et le nouveau doit respecter un principe fondamental (prôné dans toutes les chartes internationales), soit d'éviter que le nouveau ne devienne un «faux-ancien» qui se confond à l'authentique. La démarcation entre les deux est primordiale pour éviter toute fausse impression de l'évolution historique.

5.3.2 La protection

Toute initiative de conservation doit d'abord assurer la protection et la stabilité des structures patrimoniales à conserver. Cette démarche implique d'établir une stratégie d'intervention pour chacune des structures patrimoniales, après identification de leurs caractéristiques et une évaluation de leur état. D'autre part, des incitatifs auprès des propriétaires pour prévenir la dégradation et l'aliénation des édifices non utilisés (comme ceux de la Dominion Bridge) sont grandement encouragés. Il faut préciser, enfin, que les vestiges archéologiques devront être inclus dans toute analyse éventuelle portant sur l'immobilier. Or, la plupart des vestiges archéologiques du secteur à l'étude n'ont pas encore été mis au jour et leur état est inconnu.

5.3.3 La réhabilitation

En partant des postulats déjà énoncés, il est conséquent de privilégier le recyclage des édifices avant leur démolition. Outre leur intérêt patrimonial ou architectural, d'autres facteurs rentrent toutefois en ligne de compte dans la capacité de réhabilitation d'immeubles : le type de construction (combustible, incombustible), la capacité portante, les dimensions, les interventions nécessaires pour la mise à niveau et la mise aux normes (incluant l'assainissement environnemental) et la détermination des usages compatibles. Nous nous attarderons, dans le présent document, sur le dernier aspect en proposant des axes de recyclage qui mettent en valeur les édifices et les constructions industriels tout en présentant une mixité d'usages harmonieuse. Quoique la réutilisation des édifices suppose des transformations afin de les rendre «habitables», celles-ci doivent être faites, autant que possible, sans en altérer l'ordonnance et le décor. La réhabilitation doit avoir pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques, fonctionnelles et historiques. Il faut envisager, d'autre part, que certaines constructions auront une réutilisation

limitée, mais que leur valeur patrimoniale et leur capacité d'évocation exceptionnelle militent en faveur de leur conservation.

5.3.4 La réversibilité

Intimement liée à la notion de réhabilitation est celle de la réversibilité des nouvelles installations, notamment celles qui recouvrent ou qui cachent des éléments jugés significatifs. Il s'agit, essentiellement, de préserver et de protéger ces témoins matériels, même si ceux-ci sont «camouflés» par un traitement contemporain (par exemple, l'ajout d'une dalle flottante au-dessus d'un vestige archéologique), afin de laisser la porte ouverte à leur exposition à une époque ultérieure.

5.3.5 L'interprétation

L'intégrité commémorative d'un lieu ne peut être atteinte sans la communication de ses valeurs et de ses messages historiques. Les moyens de le réaliser peuvent prendre différentes formes (voir le chapitre sur la mise en valeur), mais deux lignes de conduite s'imposent. La première est d'élaborer des actions de mise en valeur en collaboration avec les propriétaires des sites ainsi qu'avec ceux en périphérie immédiate des sites et la deuxième est de travailler avec les autres intervenants du milieu oeuvrant pour la reconnaissance du corridor industriel patrimonial du canal de Lachine et des autres secteurs patrimoniaux du Vieux Lachine. De cette approche concertée découlera une meilleure appréciation du rôle vital joué par ces industries dans le développement de l'arrondissement et de la Ville et une meilleure structuration de l'offre patrimoniale.

6. Le patrimoine significatif

Comme on l'a brièvement indiqué dans l'Introduction, le coeur de cette étude consiste à identifier les témoins significatifs du secteur Est de Lachine qui expriment le mieux les valeurs patrimoniales matérielles et immatérielles à communiquer et dont la conservation permettrait de transmettre, à travers la métamorphose résultant d'un nouvel aménagement, une image du passé qui est la plus vraie, la plus saisissante et la plus riche d'humanité. Il importe de souligner, cependant, que tous les témoins matériels en place, du plus ancien au plus moderne et du plus grandiose au plus modeste, comportent une pertinence historique (ils sont là pour une raison!). Ainsi, l'analyse que nous avons réalisée se veut à priori une hiérarchisation des ressources connues et présumées qui privilégie le tandem «valeurs patrimoniales et capacités évocatrices», sans pour autant reléguer les autres témoins au pic du démolisseur.

6.1 Les éléments significatifs du paysage

1. le boulevard Saint-Joseph
2. les voies ferrées
3. le canal des Sulpiciens
4. le canal de Lachine

Les plans et les iconographies des 19^e et 20^e siècles sont très explicites concernant l'aménagement progressif du territoire à l'étude. On arrive donc à reconstituer, horizontalement et verticalement, les différentes étapes d'occupation du secteur et à isoler les éléments d'une même époque. Il faut préciser, à cet égard, qu'il est rare qu'un élément apparaisse seul dans le temps. Le plus souvent, il fait partie d'une unité fonctionnelle créée pour répondre à des besoins sociaux, technologiques ou économiques. De là en découle la logique de conserver un regroupement de vestiges qui se «parlent».

De la prise de contact avec l'évolution du lieu par la cartographie est issue également toute la perception de l'organisation des espaces, car c'est là qu'on y voit les rapports entre les transformations du paysage et son humanisation de même que les fils conducteurs qui relient les sites entre eux. Le boulevard Saint-Joseph, anciennement le Upper Lachine Road, constitue la ligne de base de cet aménagement. Il faut voir ce chemin, non comme séparateur, mais comme unificateur des différents aménagements qui s'y étalent de part et d'autre.

Le rapport d'évaluation du patrimoine de l'arrondissement Lachine (Ville de Montréal 2005b : 27) fait état de l'importance de cette route dans le paysage de Lachine.

« Les deux côtés du boulevard Saint-Joseph constituent une unité de paysage exceptionnelle dans laquelle le bâti, la sinuosité de l'ancien chemin et les attributs naturels du site sont indissociables. Sa conservation et sa mise en valeur exigent une réflexion globale qui intègre ces aspects.

Le parcours du tracé fondateur qu'est le boulevard Saint-Joseph permet d'identifier les temps forts du développement du territoire de Lachine. Il regroupe une variété d'immeubles représentatifs d'un grand nombre de courants architecturaux en vogue du XVII^e au XX^e siècle et qui témoignent d'une mixité d'usages. Les fonctions industrielle, résidentielle, commerciale et institutionnelle y sont représentées. C'est

aux abords du boulevard Saint-Joseph que l'on trouve la plus grande concentration d'immeubles d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. »

Les **voies ferrées** constituent un ruban de communication à l'intérieur de chaque complexe ainsi que d'un complexe à l'autre. Qui plus est, ce sont les chemins de fer qui vont générer les formes industrielles que l'on connaît aujourd'hui. Il est encore possible de refaire le circuit ferroviaire originel (Annexe 1 : Dominion Bridge 1885, Pinsoneault 1907), puis celui postérieur à 1912 (Annexe 1, Goad 1912). Le reflet de la dynamique de production dans le pattern ferroviaire vaut principalement pour la Dominion Bridge où l'on voit clairement le réseau de voies de desserte entrer et sortir des halles centrales et relier une suite de bâtiments (Annexe 1 : Dominion Bridge 1885, Pinsoneault 1907 et Goad 1912). Les voies de desserte de la Dominion Wire Manufacturing sont situées de part et d'autre du complexe central, sauf celle qui se rend directement au magasin (bâtiment 72). La voie, autrefois rehaussée, séparait alors les édifices de Dominion Wire et de Dominion Bridge. Dans le cas de Allis-Chalmers Bullock, les voies de service entrent dans les trois bâtiments principaux mais ne ressortent pas vers un autre bâtiment. Contrairement à l'usine de Dominion Bridge, la dynamique de production des complexes côté canal n'est pas amarrée directement aux voies de dessertes. Celles-ci illustrent plutôt le transport des produits finis vers les réseaux ferroviaires principaux.

La cartographie évolutive permet également de distinguer les artères ferroviaires se rattachant au Grand Tronc (Canadien National) de celles reliés au Canadien Pacifique. Le plan de Abbott (Annexe 1, 1885) démontre que le lien se rattachant au GTR dessert Dominion Wire et Dominion Bridge. Ce dernier détient le monopole des liens car elle est la première grande industrie à s'installer dans le secteur. C'est donc elle qui paie pour l'implantation des voies de dessertes principales. Dominion Wire Manufacturing Co (dès 1888) et James Cooper/Allis-Chalmers Bullock (dès 1901) bénéficieront d'un droit de passage sur ces voies de dessertes pour leurs trains de matériaux et de produits finis («car services»), droits que la Dominion Bridge retirera en 1914 (BPD, F35 #276991, voir annexe 4). En 1888, on note qu'une partie du terrain de Allis-Chalmers Bullock (une section du lot 938 qui se rend jusqu'au canal de Lachine) avait été vendue à la Atlantic and North West Company, établi depuis 1887 et précurseur du Canadien Pacifique (voir annexe 4)³. Par conséquent, il a dû y avoir des rails sur ce terrain qui s'embranchaient à la ligne du Canadien Pacifique. Aujourd'hui, seules les voies de dessertes menant des bâtiments à la voie principale du Canadien Pacifique sont toujours visibles. À l'extrémité nord du site, le lien entre les voies de dessertes de Dominion Bridge et du Grand Tronc, a vraisemblablement été conservé dans le tissu archéologique.

Parallèlement à la voie du Grand Tronc, une ligne ferroviaire entre Montréal et Lachine avait été établie dès 1847. La ligne du Montreal & Lachine Railroad permettait le transport des voyageurs et des marchandises vers New York via un lien par bateau à partir du quai de Lachine. En 1873, la ligne sera intégrée à celle du Grand Tronc. Une gare, à la jonction de la rue William MacDonald et de la 6^{ème} avenue, servait de relais entre le train et le bateau. Quoique située tout juste à

³ La vente au Canadien Pacifique a été faite le 28 juillet 1888. La ligne était desservie par la cour de triage Sortin de Ville Saint-Pierre, qui passait par le pont Lachine Rapids (à côté du Pont Mercier) et traversait le territoire de Kahnawake. Cette ligne rejoignait les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Sherbrooke, traversait le Maine et gagnait St John, Nouveau Brunswick. Source : David Hanna, communication personnelle et AQPI, 1993, «Montréal portuaire et ferroviaire, p. 45-46.

l'extérieur de la zone d'étude, cette gare comporte un intérêt particulier dans l'éventualité de la remise en marche d'un lien sur rail entre le Vieux-Port et l'arrondissement Lachine, tel que proposé dans le plan d'urbanisme de Montréal (Ville de Montréal 2005c : 20). La pertinence historique de reprendre l'ancien circuit - un circuit qui traversait la bordure nord du site de la Dominion Bridge - est des plus convaincante, si les infrastructures ferroviaires actives le permettent.

Le **canal des Sulpiciens** occupe une place maîtresse dans ce paysage, traversant, en direction nord-est, depuis le complexe éclusier du canal de Lachine, la portion sud du secteur à l'étude. Sa présence en bordure nord du terrain du complexe de Allis-Chalmers Bullock, est attestée jusqu'en 1913 (voir annexe 4) et une observation récente à l'intérieur du bâtiment no 15 de Stelfil présage son passage également à cet endroit. Ceci donne lieu de croire que son tracé sinueux pourrait facilement être reconstitué à partir du tissu archéologique dans les zones libres de constructions industrielles. Il s'agit, par ailleurs, du seul endroit à Montréal où le canal est demeuré visible aussi longtemps et du seul endroit où il peut être mis en valeur *in situ*.

Finalement, on ne peut ignorer cette autre route de l'histoire qu'est le **canal de Lachine**. Son tracé, qui vient fermer au sud la zone à l'étude, pèse lourdement et magnifiquement sur la géographie du lieu. Les événements politiques, les conjonctures économiques, les progrès technologiques, le développement industriel - tout y est incarné. C'est aussi le canal de Lachine qui a suscité le développement d'un corridor industriel sur ses rives, l'accès à une voie navigable et aux marchés extérieurs étant un des principaux incitatifs (outre l'utilisation d'énergie hydraulique dans sa moitié est). Faute d'espace dans les limites montréalaises, les industries du fer et de l'acier, dont la taille des unités de production à la fin du 19^e siècle nécessite de grands terrains, aménagent à Lachine. Leur proximité de l'entrée amont du canal est voulue en raison de la disponibilité de grandes quantités d'eau nécessaires aux fins industrielles. Ils bénéficient, de surcroît, d'une agglomération urbaine bien implantée et d'une abondante source de main d'œuvre.

6.2 La lecture des sites industriels

L'architecture industrielle «moderne», vue d'un œil non averti, est souvent considérée froide et rigide, alors que tout le contraire est vrai. Il suffit de comprendre la raison d'être de ce «style» architectural pour en apprécier la flexibilité et le fonctionnalisme. Avant de jeter notre regard sur les complexes industriels eux-mêmes, il importe donc de mettre en lumière les paramètres ayant donné naissance à l'évolution des espaces industriels à l'aube du 20^e siècle et qui donnent tout le sens à l'ordre spatial et à la morphologie géométrique constructive qu'on y retrouve aujourd'hui.

De 1850 à 1880, le pays est en pleine révolution industrielle. L'espace usinier élaboré dans la période précédente sera complètement rationalisé, imposant alors certains principes d'organisation et de construction des bâtiments. L'analyse des complexes de Lachine Est sur le plan physique permet de diviser l'organisation spatiale des sites selon un modèle fonctionnel applicable à toute production industrielle. Ainsi, à l'intérieur de chacun des complexes, se trouvent cinq aires nécessaires à leur fonctionnement :

- un réseau d'accès,
- une zone d'entreposage des matières premières,
- une zone de production,

- un lieu d'entreposage des produits finis ou semi-finis
- et, finalement, un endroit désigné pour l'expédition et la distribution.

Une fluidité dans l'attribution des différents espaces de travail, selon les périodes et les produits, est essentielle. Les espaces créés sont donc entièrement ouverts aux opérations de substitution. Ainsi, une surface extérieure servant à l'entreposage ou au transport pourra être transformée rapidement en surface couverte (ou l'inverse). On s'oriente vers un contenant universel, non par la forme du bâti, mais par la logique combinatoire de la structuration de l'espace et de l'adaptabilité des constructions.

Il en résulte un changement fondamental dans l'aspect traditionnel des édifices. On abandonne la construction en maçonnerie des murs extérieurs au profit d'une ossature de poteaux métalliques avec un remplissage léger, rendue possible par la production industrielle de fers profilés. Deux types d'installation sont développés : des bâtiments en nefs juxtaposés et des grandes halles. Ceux-ci présentent les avantages d'une construction érigée rapidement et surtout d'une grande flexibilité, avec un encombrement minimum de la structure porteuse. Les portées des fermes et les hauteurs des toits dépendent de la nature, de la grosseur et du poids des produits à réaliser et de la présence ou non de ponts roulants.

Si cette mobilité est nécessaire afin de rencontrer les besoins d'agrandissement du complexe usinier et la diversification des produits, le mode d'implantation et de croissance des complexes sera cependant subordonné au réseau de transport interne et organisé selon une trame orthogonale. La chaîne de production des industries sera fermement rattachée à la structure de transport interne qui lui est sous-jacente (comme c'est le cas à la Dominion Bridge). Ce qui compte dorénavant, c'est la hiérarchie de circulation des produits et la position relative des constructions sur le réseau de transport.

On utilise trois moyens pour étendre l'espace couvert :

- l'extension d'un bâtiment existant suivant son grand axe, la partie ajoutée ne se distinguant pas du reste,
- la construction de petites halles à une ou à deux nefs, disposés parallèlement et occupant les vides entre les halles existantes,
- la juxtaposition de bâtiments identiques en lignes continues et ininterrompues⁴

La création d'espaces intérieurs homogènes extensibles, et celle de bâtiments interchangeables et combinables par addition traduit une réalité de l'évolution industrielle, soit une spécialisation croissante de la production et de la technologie qui lui est associée.

La transition d'une architecture à murs porteurs vers une construction à ossature légère donnant place à plus de flexibilité est bien représentée dans les complexes de Lachine Est. Les premiers édifices à occuper le terrain, notamment ceux de Stelfil et de Dominion Bridge, sont organisés selon une hiérarchie fonctionnelle. On trouve bien à leur place les hauts fourneaux, les forges et les ateliers d'usinage.

⁴ Les traits caractéristiques des sites industriels au début du 20^e siècle sont inspirés de l'ouvrage de Christian Devillers et de Bernard Huet, *Le Creusot – Naissance et développement d'une ville industrielle 1882-1914*. Collection Millieu, Champ Vallon, 1981.

L'architecture se matérialise par des constructions permanentes qui abritent une organisation traditionnelle du travail. Le matériau de remplissage de choix est la brique. Au début du 20^e siècle cette structuration sera remplacée par une organisation de l'espace et du travail qui recherche l'efficacité et qui planifie la production en fonction de la distribution via un réseau hiérarchisé. C'est alors qu'on observe l'émergence d'une architecture «flexible» qui utilise les nouveaux modes de construction issus des progrès de l'industrie. C'est aussi une architecture qui peut répondre rapidement à de nouveaux besoins économiques et aux fluctuations du marché. Finalement, cette relative flexibilité organisationnelle et structurelle va de paire avec un autre développement important, celui des mutations du processus productif relevant de la mécanisation des opérations de transformation et de transfert.

6.3 Le patrimoine industriel significatif

Le rapport d'évaluation du patrimoine de l'arrondissement de Lachine, publié par la Ville de Montréal en 2005 (Figure 7) classe, à juste titre, le secteur de Lachine Est comme ensemble industriel d'intérêt. La position stratégique de la zone située à l'embouchure amont du canal de Lachine favorise l'implantation d'une fonction industrielle à grande surface à la fin du 19^e siècle, laquelle constitue, jusqu'à la fin des années 1950, un important moteur de développement économique et urbain de Lachine. Ce rôle capital nous amène aujourd'hui à se pencher sur ce qui subsiste et sur ce qui est potentiellement présent en sous-sol sur les sites des quatre grands complexes formant le secteur de Lachine Est, dans le but d'identifier les témoins matériels les plus significatifs et les plus fondamentaux à leur conservation et mise en valeur.

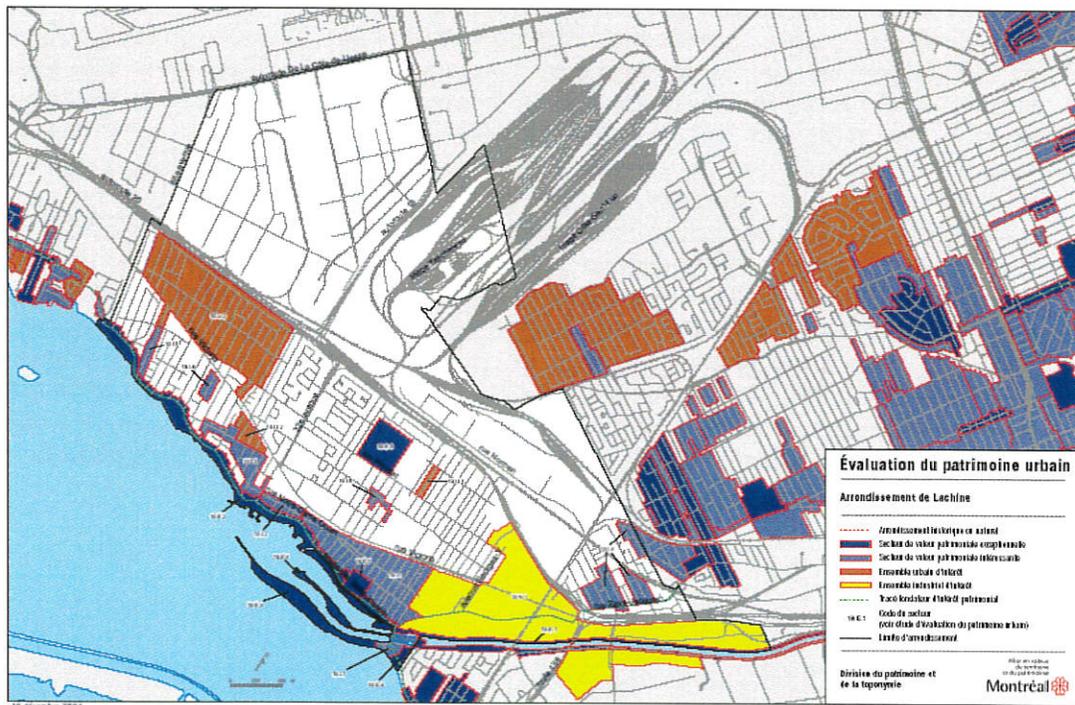


Figure 7 : Extrait du rapport d'évaluation du patrimoine de l'arrondissement de Lachine. Ville de Montréal 2005.

6.3.1 Dominion Bridge

6.3.1.1 Le patrimoine significatif

- 1. la première génération d'industries : les vestiges de Montreal Car Wheel et de Montreal Pipe & Foundry**
- 2. le noyau originel de Dominion Bridge : bâtiment no 29, et les vestiges de la chaufferie, du premier édifice d'administration, du four à chaux à l'angle du bâtiment no 104 et de l'entrepôt sous le bâtiment no 105**
- 3. l'image de marque de la compagnie : bâtiments 1a à 1c et vestiges**
- 4. les bâtiments à valeur architecturale : bâtiments no 104, 107 et 9, 10, 31, 98 et 108**
- 5. les éléments à valeur fonctionnelle : ponts roulants (intérieurs et extérieurs)**
- 6. la trame urbaine traditionnelle**
- 7. le réseau de transport ferroviaire interne rattaché à la chaîne de production et aux lignes principales**
- 8. le premier lien ferroviaire entre Lachine et Montréal : Montreal & Lachine Railroad et le Lachine Links Station**
- 9. les constructions d'intérêt archéologique : les vestiges du bâti ancien le long de la 6^{ième} avenue et à sa jonction avec la rue Saint-Louis**

De loin le plus étendu de l'aire d'étude, le complexe de l'ancienne Dominion Bridge comprend une portion actuellement désaffectée, au nord du boulevard Saint-Joseph, et une portion, au sud, occupée par la compagnie Cintube. Il ne reste que peu de témoins immobiliers du noyau originel du complexe datant de 1885, le plus ancien étant le mur ouest de l'atelier principal (bâtiment no 29) avec ses contreforts qui rappelle ce château fort de l'industrie du fer et de l'acier. Cet édifice, malgré ses transformations plus récentes, a tout pour servir de point focal à un nouvel aménagement, soit un vocabulaire architectural intéressant et un emplacement central par rapport à l'organisation fonctionnelle de l'usine. Comme le dit Maître d'œuvre de l'histoire : «Il y a fort à penser que l'implantation de l'atelier dans la partie sud de la propriété correspond aux exigences du réseau ferré. De cette façon, les trains peuvent accéder au complexe de part et d'autre de l'atelier principal. La construction en 1885 de l'atelier principal (bâtiment 29) va fixer de façon définitive le mode d'implantation de tous les bâtiments qui suivront. De nos jours, et ceci même s'il ne reste qu'un mur de l'atelier de 1885, la totalité des bâtiments répondent à l'axe nord-sud crée à cette époque.» (Maître d'œuvre de l'histoire 2006 :31)



Figure 8 : Bâtiment no 29, Dominion Bridge. Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.029.7

D'autres constructions de l'époque initiale se retrouvent à l'état archéologique : une **chaufferie** au nord-ouest de l'atelier principal, le **premier édifice d'administration** sous les ponts-roulants longeant le boulevard Saint-Joseph, un **four à chaux** à l'angle nord-est du bâtiment 104 et un **entrepôt** dont les vestiges pourraient se retrouver sous le bâtiment 105 occupé par Cintube. Sauf dans le dernier cas, en raison des opérations courantes, des recherches devraient être réalisées, à court terme, pour dégager ces vestiges afin de les protéger dans une perspective de mise en valeur. À ce corpus s'ajoutent les vestiges de la **Montreal Car Wheel** (rachetée par Montreal Pipe & Foundry en 1897), dont les installations ont occupé une partie du lot 916 à l'angle de la 1^{ière} avenue et du boulevard Saint-Joseph, de 1888 à 1905. La recherche archéologique devra permettre de préciser si les fondations de ce complexe sont toujours présentes. Puis, sur ce même site, épousant de près le boulevard, se construit, peu après l'annexion du secteur à la Dominion Bridge, un **atelier** dont la façade vitrée fut surmontée de lucarnes (Figure 11). Il y a donc une concentration de vestiges à cet endroit qui mérite d'être conservé et exploité.



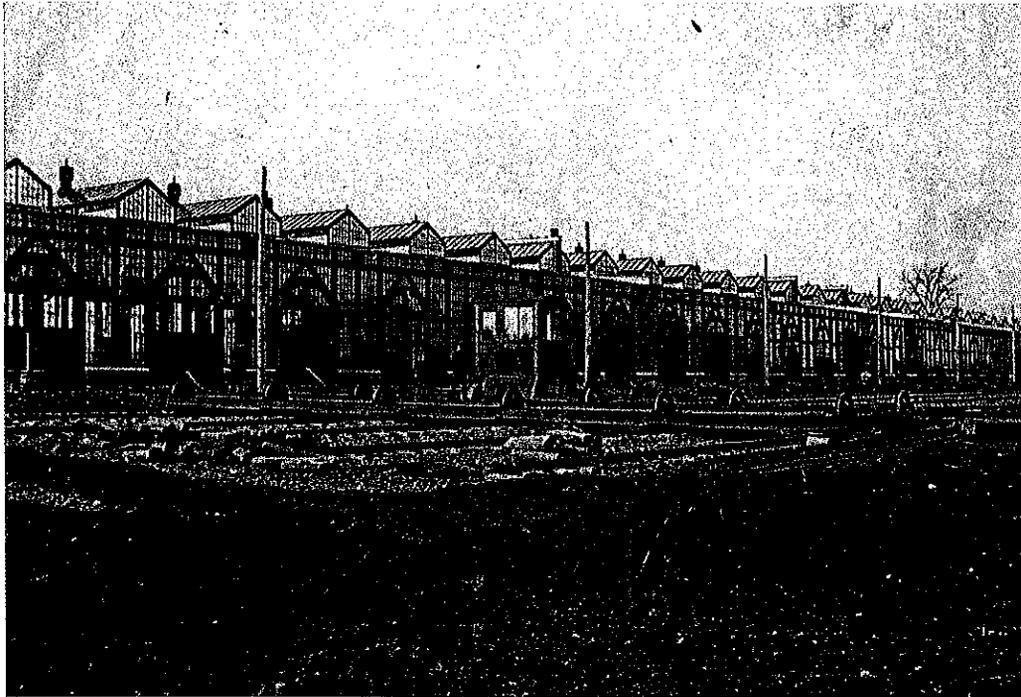
e007914414

Figure 9 : Chaufferie et salle de construction des machines, Dominion Bridge, déc. 1944. ANC, DBCo, F1406, Acc 1976-72, Album, loc. 2000797299.



e007152385

Figure 10 : Premier édifice d'administration de Dominion Bridge, 1884. ANC, DBCo, Acc. 1987-161, boîte 26, dossier 12, loc. 2000725790.



6007152373

Figure 11 : Atelier le long du boulevard Saint-Joseph en construction, circa 1905. ANC, DBCo, ACC. 1987-161, file 6.

En 1909, le premier bâtiment administratif étant devenu trop exigu, la compagnie commande la construction d'un nouveau centre administratif du côté ouest de l'ancienne rue Dominion. Le bâtiment (no 1), initialement en forme de U, est agrandi une première fois en 1929, puis une deuxième fois en 1956, en maintenant toujours son vocabulaire architectural d'origine. Traditionnellement, les **édifices d'administration** symbolisent le prestige et l'importance d'une entreprise, et ceux de la Dominion Bridge n'échappent pas à cette règle. La signification historique et symbolique de la compagnie est représentée sur les façades anciennes existantes qui arborent un style moderniste d'influence Art Déco. De plus, un des édifices de cette unité loge les archives de la compagnie. Malgré la démolition des portions originelles, celles-ci sont vraisemblablement présentes à l'état archéologique. On arrive donc à proposer la conservation des édifices existants dont l'état, soigné à travers les années, demeure bon. Les vestiges archéologiques devront être montrés, mais une restitution volumétrique des constructions originales n'est pas à écarter et contribuerait, de fait, à évoquer le rôle mythique de cette industrie dans l'histoire de Montréal et dont les nombreux témoins sont une partie intrinsèque du tissu urbain : de la croix sur le Mont-royal, aux gratte-ciel (l'hôtel Mount Royal, l'hôtel Reine-Élisabeth, la Banque Royale, la Banque de Commerce, l'édifice du Téléphone, la Sun Life, et bien d'autres), aux générations de ponts qui franchissent les cours d'eau, dont le pont Jacques-Cartier, le pont de Québec et le pont Mercier, sans compter les nouvelles technologies développées par la Dominion Bridge qui ont servi à d'autres secteurs du fer et de l'acier.



Figure 12 : Le bloc administratif de Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.001.c.1



Figure 13 : Signe de la compagnie sur un des édifices à Lachine. Photo Pauline Desjardins, 5 décembre 2006.

D'autres bâtiments, remarquables par leur architecture, traduisent toute la fierté de l'entreprise. C'est le cas, notamment, de l'édifice 104 dans la partie sud du complexe, le seul avec une fenestration en ruban. Ses deux longs pans vitrés et sa charpente en acier de type Fink lui confèrent un caractère unique dans le secteur industriel de Lachine. Soulignons, dans un même esprit, la participation, au cours des

années 1920, du célèbre architecte montréalais Ernest Cormier à la conception d'édifices de la Dominion Bridge, en tant qu'employé de la compagnie, quoique l'on ignore ses réalisations précises. Finalement, il serait important de conserver quelques halles qui représentent le développement en parallèle de l'usine ainsi que la conception d'édifices d'une grande adaptabilité. Sans murs porteurs et modifiables à volonté, ces constructions caractérisent, par leur volumétrie et leurs grands espaces intérieurs, le type de production réalisé par la Dominion Bridge. Les **édifices 107 et 9, 10, 31, 98 et 108** sont privilégiés comme témoins de cette architecture en raison de leur enchaînement et parallélisme avec l'atelier originel (bâtiment 29), permettant alors d'évoquer un ensemble relationnel.



Figure 14 : Bâtiment no 104, Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.104.2.

La première image que l'on a de la Dominion Bridge, et celle dont les proportions donnent le ton à toute la monumentalité de cette entreprise, provient des gigantesques **ponts roulants** qui défilent en série aux extrémités nord et sud du site ainsi qu'à l'intérieur des bâtiments. Soit couverts ou à l'air libre, les ponts roulants sont une partie importante de la chaîne de production de l'usine. Ceux des halles 104, 107 et 9 traduisent l'essentiel du circuit des produits, un facteur déterminant dans la conservation de ces bâtiments. La hauteur des ponts roulants est en rapport direct avec le tonnage des pièces en transition, c'est-à-dire avec la force nécessaire pour les déplacer. Leurs nombres témoignent de l'époque où l'entreprise était grouillante d'activité industrielle. Ces structures représentent, par ailleurs, les efforts de la compagnie pour accélérer le temps de déplacement des pièces et ainsi contribuer à la rentabilité de l'entreprise. Mentionnons, à cet égard, un wagon-grue,

nommé le « Murphy's Delight », construit en 1898, la première de toutes les grues fabriquées par la compagnie (voir annexe 6), et le « Straddle Bug », une grue portique spectaculaire, construite au début des années 1900. Conçue dans les ateliers de la compagnie, cette grue fut l'objet d'une affection particulière: « *This extraordinary piece of machinery was a pet in the yard for many years, and served its purpose until the present South runway was built in 1912.* » (Shearwood, 1937 :19, 21). Symboliquement et physiquement imposants, les ponts roulants s'inscrivent indéniablement dans la mise en valeur du lieu. Ceux qui jalonnent le boulevard Saint-Joseph viennent d'ailleurs renforcer cet axe magistral. Ils devront, par conséquent, faire l'objet d'une conservation et leur intégration devra être privilégiée dans un futur aménagement.

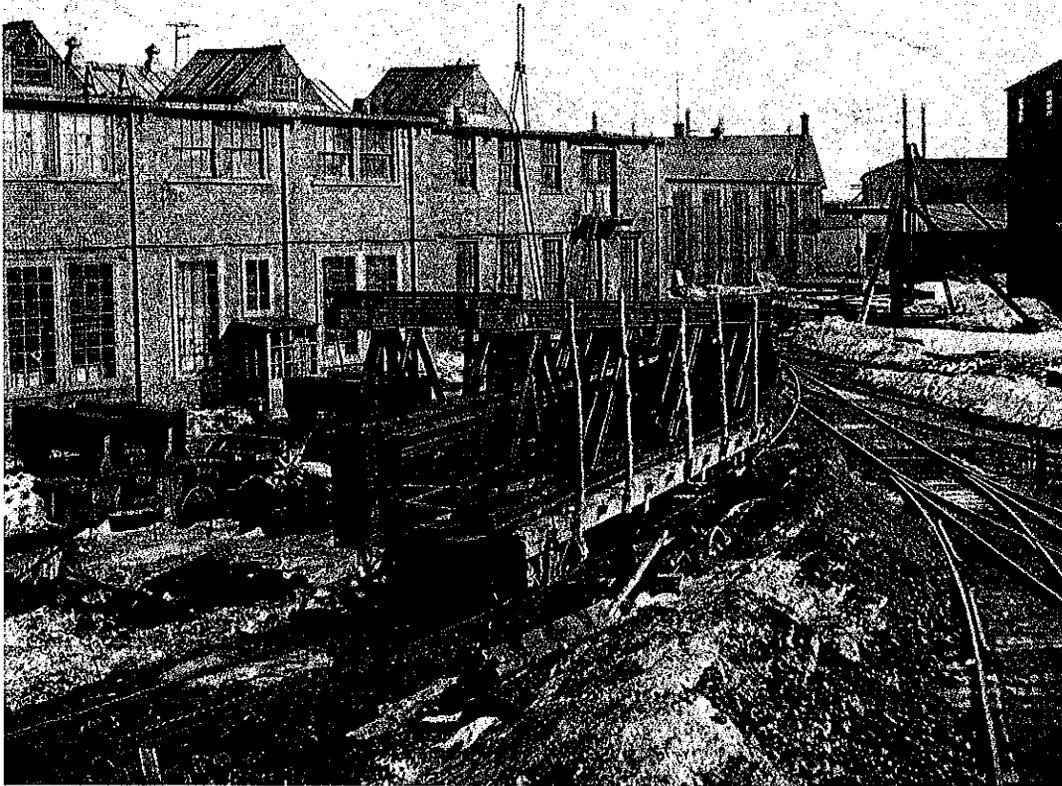


e007914416

Figure 15 : Sous les ponts roulants le long du boulevard Saint-Joseph, Dominion Bridge, déc, 1944. ANC, DBCo, F1408, Acc. 1976-72, Album, loc. 2000797299.

La **trame urbaine traditionnelle**, établie mais jamais développée, sur le site de la Dominion Bridge constitue un cadre qui mérite d'être rappelé. Il y aurait lieu de le compléter dans un futur plan d'aménagement en ramenant les anciennes rues illustrées sur le plan de Pinsoneault (1907) : la prolongation de la 1^{ière} (autrefois «Second Avenue») et de la rue Dominion, la réinsertion des 3^{ième} et 5^{ième} avenues, la prolongation de la rue Notre-Dame et la réinsertion de l'ancienne rue Dominion. Qui plus est, le quadrillage de ces rues s'intègre parfaitement à celui des rues bordant les côtés est et ouest du site.

Outre le rappel du **réseau de transport interne**, la proximité de la ligne principale du CN en bordure nord du site apporte la possibilité d'implanter un corridor de transport collectif sur rail entre le Vieux-Montréal et l'arrondissement Lachine, comme le propose d'ailleurs le plan d'urbanisme de Montréal (Ville de Montréal 2005c : 20), rappelant ainsi l'ancien **Lachine & Montreal Railroad**. La construction d'une gare à l'intersection de la rue William MacDonald et de la 6^{ème} avenue viendrait évoquer, par ailleurs, le **Lachine Links Station** qui occupait autrefois cet endroit.

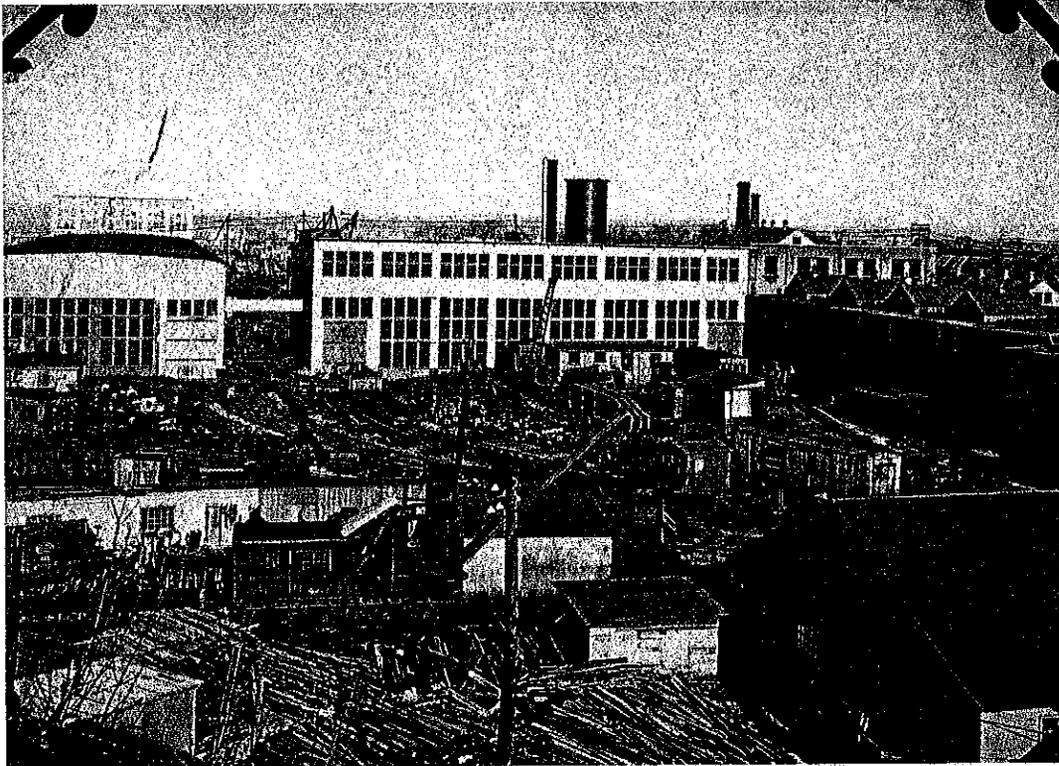


e007152371

**Figure 16 : Déplacement de matériel sur rail, 1920. Acc. 1987-161, photo 115.
Album 5203, loc. 2000725795.**

Le complexe de Dominion Bridge, avec ses allures monumentales et une renommée qui s'étend à l'échelle du pays, domine (même à l'abandon) non seulement le paysage de Lachine Est, mais celui du Canada entier. La superficie du site et la taille grandiose des constructions sont à l'image de l'entreprise et de ses produits. Celle-ci deviendra rapidement l'acteur principal du secteur industriel de Lachine, s'agrandissant presque à volonté, puis donnant et retirant aux autres industries les droits d'accès aux réseaux de transport ferroviaire. Si l'emprise de l'entreprise en fait un incontournable dans la commémoration du patrimoine industriel de Lachine (elle a été classée parmi les immeubles de valeur exceptionnelle en 2005; Ville de Montréal 2005b : 44), sa métamorphose constante et son étendue apportent une problématique particulière à sa mise en valeur. Pour la rendre compréhensible, il importe de conserver les éléments les plus représentatifs et les plus spectaculaires

du passé de l'industrie, puis de restituer les traits qui permettront de lire l'inscription de son histoire sur le terrain.



e007152387

Figure 17 : Cour intérieure de la Dominion Bridge, s.d. (début 20e siècle). ANC, DBCo, ACC. 1987-161, file 12.

6.3.2 Stelfil

6.3.2.1 Le patrimoine significatif

Partie ouest

1. la première tréfilerie et le premier noyau industriel de Lachine Est : bâtiments nos 2, 7 et 12 et vestiges complémentaires
2. les constructions ayant une pérennité fonctionnelle : bâtiments nos 1, 2, 7, 21, 19, 8, 9 13, 40 et 11
3. les bâtiments à valeur architecturale : bâtiments nos 34, 20 et 11
4. l'image de marque de la compagnie : bâtiments nos 31 à 36 et les vestiges des maisons des contremaîtres
5. l'implantation spatiale : forme du complexe et courbure des voies ferrées épousant les bâtiments 20, 21, 40, 10, 11, 15 et 41
6. les équipements en place dont une machine à fabriquer de la clôture datant de 1938
7. la prise et la décharge d'eau et les bâtiments connexes

Partie est

1. **le noyau originel de Dominion Wire Rope : bâtiment no 71**
2. **les bâtiments d'intérêt architectural, partie est : bâtiments nos 72, 74, 76 et 78**

Le site de la Stelfil comprend, de fait, deux anciens complexes industriels, la Dominion Wire Manufacturing (partie ouest) et la Dominion Wire Rope Co. (partie est). Réunis sous le nom de Stelco en 1910, l'industrie opère aujourd'hui sous la raison sociale de Mittal Canada Inc. L'usine de Lachine, qui œuvre toujours dans la production de fil métallique, est la dernière du trio d'industries chapeauté par Stelco à Montréal et figure au palmarès des plus anciens complexes industriels en opération le long du canal. La spécialité de sa production actuelle – le fil galvanisé – est reconnue mondialement. Le premier réflexe patrimonial est d'encourager le maintien de cette activité manufacturière, car rien n'évoque mieux la fonction industrielle qu'une industrie en opération, un fait qui est vite devenu évident lors de la récente visite des lieux. Tout est là, palpable et réel : les édifices, les machines, les ouvriers, le processus de production et les épaisseurs du passé.

La possibilité de fermeture de l'usine, à plus ou moins long terme, nous amène toutefois à prévoir un scénario de conservation qui assurera la protection de son patrimoine significatif dans une perspective de réaménagement. La Dominion Wire Manufacturing et la Dominion Wire Rope présentent des historiques de développement et des organisations spatiales distinctes et nous les traiterons séparément.

6.3.2.2 La partie ouest

C'est dans ce secteur que se trouvent les débuts de l'industrialisation de Lachine. Entre 1867 et 1874, James Cooper y aménage la **première tréfilerie** (Cooper Wire Factory) au Canada. Le tréfilage ayant été inventé depuis peu, on reconnaît une entreprise précoce, à la fine pointe de la technologie. Ce sera, d'autre part, le point d'ancrage de toutes les autres activités industrielles qui viendront par la suite meubler le secteur. L'importance historique et symbolique de ce premier noyau industriel est sous-jacente au reste et sa commémoration devient une priorité dans les actions de témoignage. Si ce qui en subsiste demeure inconnu pour l'instant (sa présence est notée jusqu'en 1886), il faudra examiner d'un nouveau regard les bâtiments 2, 7 et 12 du complexe de Stelfil qui se positionnent au même endroit.



Figure 18 : Intérieur de la tréfilerie. Photo Pauline Desjardins, 5 décembre 2006.

À l'instar de Dominion Bridge, Stelfil adopte une grille orthogonale très stricte. L'unité de production est organisée en fonction des voies ferrées. On y retrouve, en plus des aires d'entreposage, une zone chimique (les bains de galvanisation et une zone mécanique (les étireuses). Les ponts roulants sont rares car l'échelle des produits (les rouleaux de fils) fait en sorte qu'ils sont manipulables au sol. La structure de production de cette industrie est demeurée inchangée depuis les débuts de l'exploitation du site, et ce malgré les nombreuses constructions, démolitions et reconstructions qu'elle a connu. La tréfilerie actuelle, située dans les **bâtiments 1 et 2** se retrouve exactement à l'endroit où elle se trouvait au 19^e siècle. On utilise, par ailleurs, une pièce d'équipement, une **machine à fabriquer de la clôture**, manufacturée dans les ateliers de la Steel Company of Canada en 1938, une rareté dans les annales industrielles. Le **bâtiment 7** abrite, depuis ses débuts, l'atelier de galvanisation. En 1912, le **bâtiment 21** servait d'atelier d'usinage; en 2006 il est devenu atelier de mécanique. L'entrepôt (**bâtiment 19**) sert à la même fonction qu'il avait au début du siècle. Le bloc chaufferie et station électrique qui, quoique plus tardif, occupe toujours les **bâtiments 8, 9 13 et 40**. Le **bâtiment 11**, pour sa part, sert de chaufferie depuis sa construction (avant 1930). La chaufferie d'origine (**bâtiment no 34**) sert aujourd'hui de bureau, mais demeure physiquement intègre (Maître d'œuvre de l'histoire 2006 : vol.2, fiches 3.001 à 3.040).

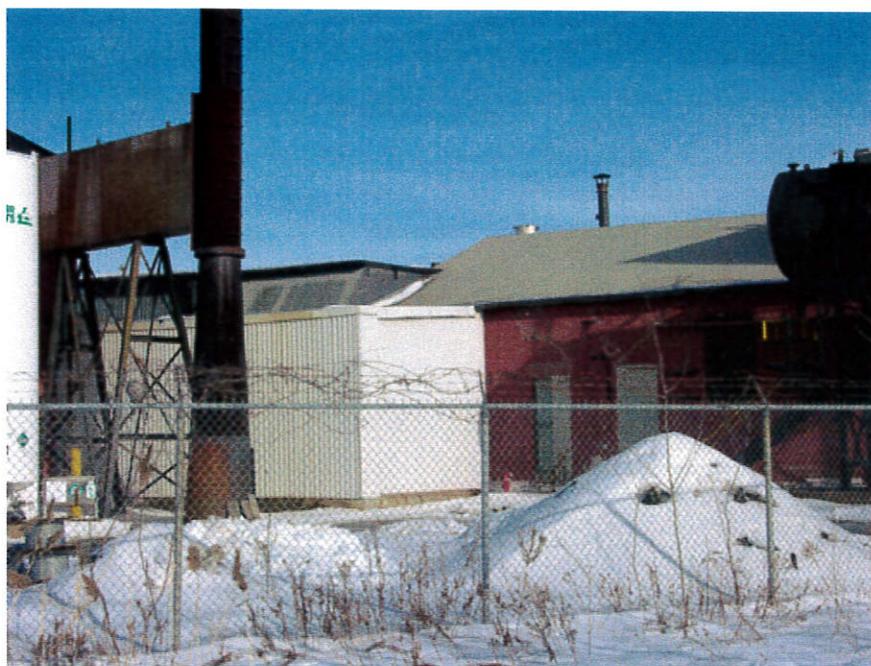


Figure 19 : Bâtiment no 2 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.012.2.



Figure 20 : Bâtiment no 19 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.019.2.



Figure 21 : Bâtiment no 40 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.040.1.

Au plan architectural, plusieurs édifices conservent leurs allures classiques. Parmi ceux-ci, on retrouve le **bâtiment 20**, construit entre 1907 et 1912, le seul à posséder le sigle d'identification de la compagnie et le plus élaboré sur le plan du vocabulaire architectural de l'ensemble des constructions faisant partie du complexe. On reconnaît facilement, d'autre part, les édifices qui composent l'unité administrative (**édifices nos 31 à 36**). Siégeant le long du boulevard Saint-Joseph, ceux-ci affichent une architecture représentative de la fin du 19^e siècle et constituent l'ensemble le plus intact de l'usine. À l'ouest de cette unité se trouveraient, au niveau archéologique, deux **maisons de contremaîtres** qui viendraient compléter ce regroupement. La chaufferie (**bâtiment 11**) qui occupe l'angle sud-ouest du complexe, rappelle le vocabulaire de l'atelier 2, avec ses façades constituées de lésènes et de bandeaux de briques. C'est aussi un des édifices les plus impressionnants, côté canal.

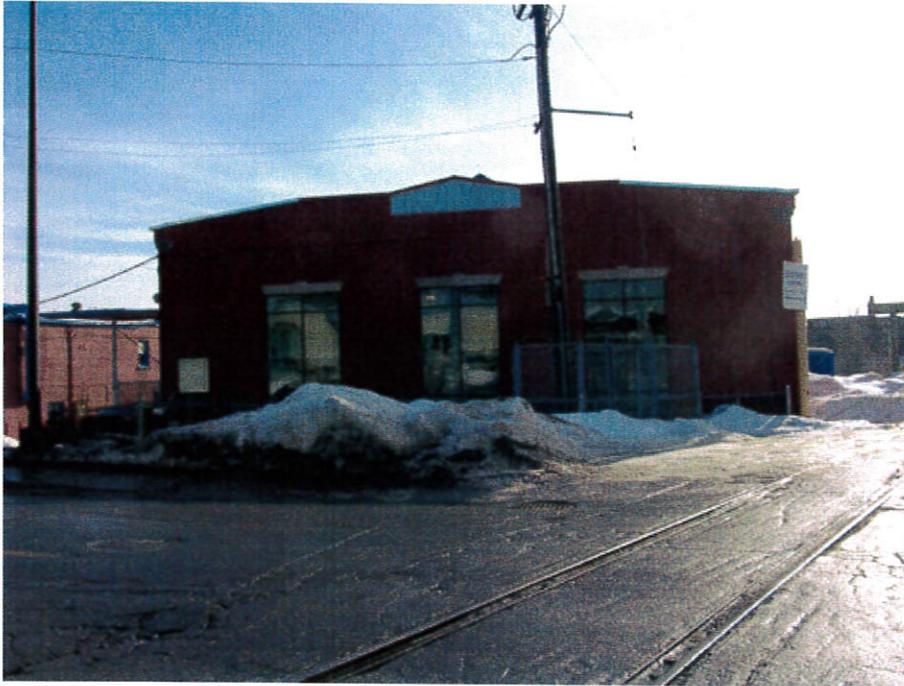


Figure 22 : Bâtiment no 20 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.020.2.



Figure 23 : Bâtiment no 36 de Stelfil. Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.036.3.

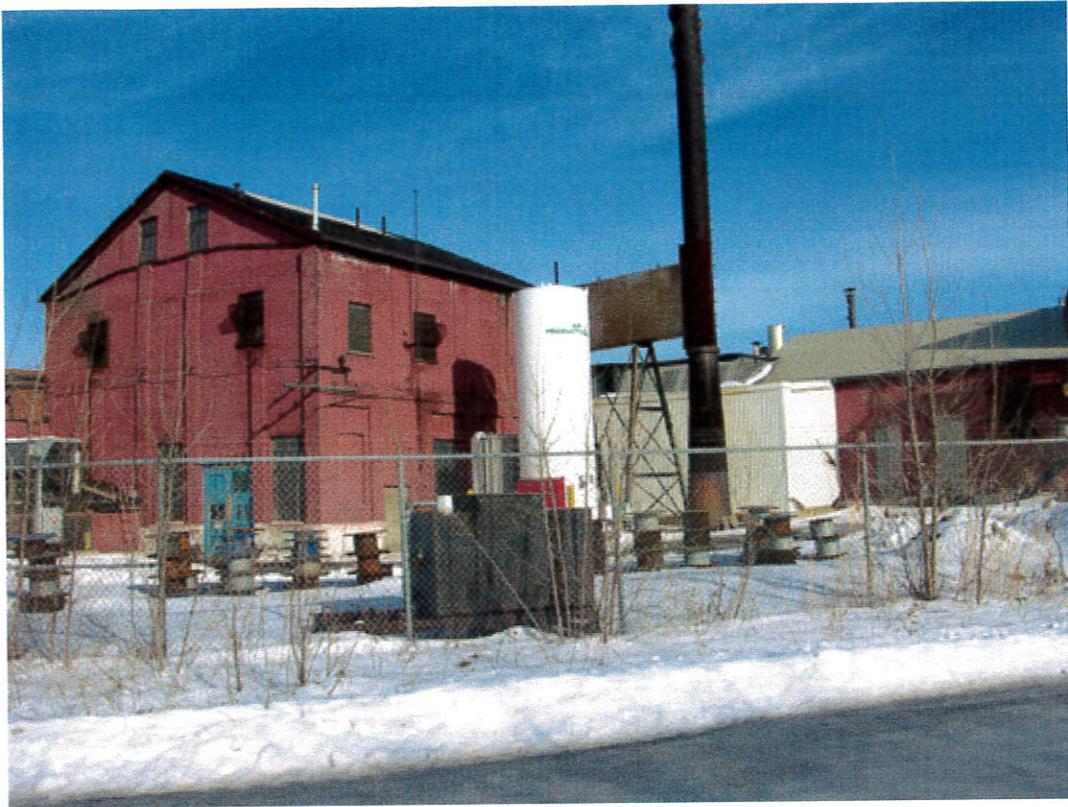


Figure 24 : Bâtiment no 11 de Stelfil. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.011.5.

La particularité de ce complexe est son développement de l'extérieur vers son centre, affectant globalement la forme d'un W qui s'appuie sur la **courbure des voies ferrées**. Ce que l'on voit aujourd'hui est un centre renouvelé, entouré d'éléments architecturaux anciens et mis en relief par une ceinture de voie ferrée. Il est clair, en regardant cette disposition, que ce sont les besoins opérationnels particuliers de ce type de production qui ont commandé la densité et l'enchevêtrement des unités ainsi que la réutilisation systématique des espaces. Dans l'éventualité de l'abandon de l'usine, cette **implantation à laquelle s'arrime l'organisation spatiale** du complexe devra être conservée, notamment par le maintien du plan et des volumes extérieurs du front ouest, juxtaposé à la courbe de la voie ferrée et la conservation intégrale des vestiges immobiliers les plus significatifs à l'intérieur et au nord. Certaines cours mériteraient toutefois d'être dégagées pour faciliter la lecture du complexe; on en comprendrait davantage la corrélation étroite entre le processus usinier et le bâti.

Finalement, on remarque deux petits bâtiments sis sur le bord du canal de Lachine. C'est davantage leur fonction que leur apparence qui les distinguent, car ceux-ci rappellent le lien vital entre la voie d'eau et l'usine : l'un abrite la prise d'eau et l'autre la décharge des eaux usées vers le canal. L'utilisation de l'eau du canal dans les opérations industrielles étant de plus en plus rare, on accorde une importance à ces deux témoins de même qu'au réseau souterrain qui assure le fonctionnement des équipements.

La portion ouest du complexe Stelfil arbore une part considérable des valeurs patrimoniales qui caractérisent le secteur à l'étude. Sa pérennité fonctionnelle se démarque dans l'ensemble du corridor industriel du canal de Lachine. Les témoins qui recomposent son passé sont nombreux et éloquents. Son rôle avant-gardiste dans l'industrie du fer et de l'acier lui vaut une approche innovatrice dans sa mise en valeur, digne d'une visibilité publique. Son implantation en forme d'amphithéâtre laisse courir l'imagination à cet égard! Le dernier mot sur cette industrie est que son histoire est si révélatrice de l'industrialisation de Lachine et de Montréal qu'on ne saurait se contenter d'un traitement dérisoire à son égard.

6.3.2.3 La partie est

L'ancien complexe de la Dominion Wire Rope illustre, pour sa part, le défi des architectes de trouver un gabarit qui répond aux besoins d'agrandissement d'une industrie dans un espace étroit et exigü. Tous les bâtiments sont perpendiculaires au canal, ce qui est rare. Le complexe débute le long du boulevard Saint-Joseph en direction du canal, puis revient sur lui-même, de sorte que le front donnant sur le boulevard présente, à la fois, l'unité la plus ancienne (le **bâtiment 71** datant de 1900) et les plus récents (les **bâtiments 76 et 78** datant de 1957). Le plus curieux est certes le bâtiment 78, érigé sur pilotis. C'est le seul exemple de ce type de construction sur le canal et sa rareté en fait un élément à conserver. En adaptant ce bâtiment à l'espace disponible, les bâtisseurs ont été amenés à une conception pour le moins imaginative.



Figure 25 : Bâtiment no 71 de Stelfil (Dominion Wire Rope). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.071.2



Figure 26 : Bâtiment no 78 de Stelfil (Dominion Wire Rope). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.078.3.

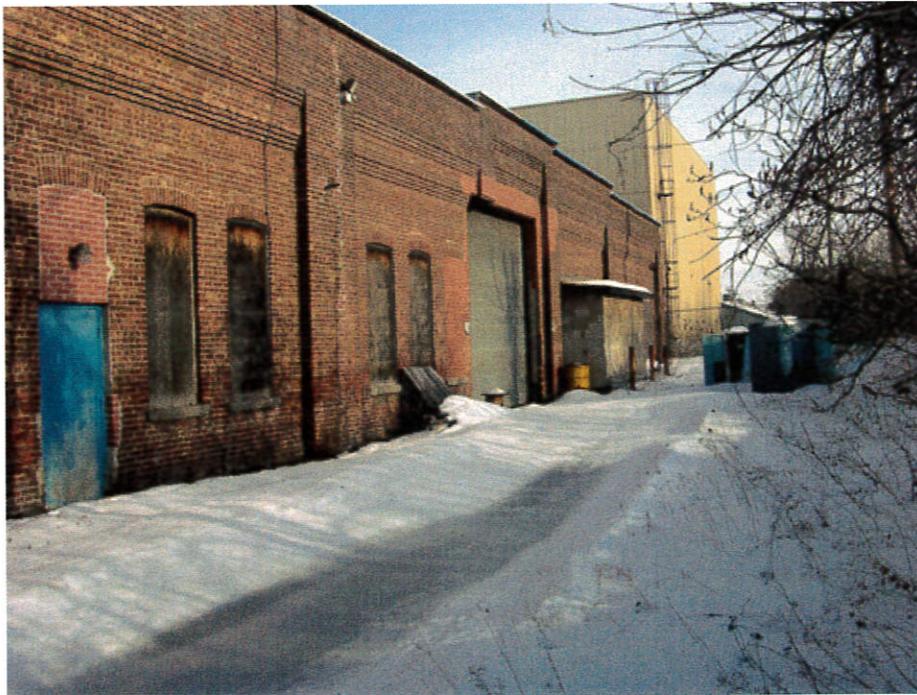


Figure 27 : Bâtiment no 74 de Stelfil (Dominion Wire Rope).). Photo: Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 3.074.1.

Sur le côté opposé, c'est le début du siècle qui prime avec **les bâtiments 72 et 74**, le premier datant de 1909 et l'autre de la Première Guerre mondiale. Malgré leurs différentes dates de construction, cette composition est remarquable par son équilibre rythmée. On observe, par ailleurs, la porte cintrée qui admettait autrefois les voitures de chemin de fer pour le chargement des rouleaux de métal – une invitation formelle à mettre en valeur la symbiose transport et industrie.

Nonobstant une valeur de témoignage moins élevée que la portion ouest, le riche vocabulaire architectural de la portion est milité en faveur de la conservation de cet ensemble. Avec un gabarit qui se prête à diverses fonctions, on y voit, d'emblée, un potentiel de recyclage fort intéressant.

6.3.3 Allis-Chalmers Bullock

6.3.3.1 Le patrimoine significatif

1. **le premier noyau industriel : les vestiges du complexe de la James Cooper Manufacturing Co.**
2. **le noyau d'origine d'Allis-Chalmers : les bâtiments nos 4, 6, et 14, et 8, 9,10 et 12**
3. **l'image de marque de la compagnie : bâtiments nos 3 et 5 et les vestiges de l'ancien bureau au nord du canal des Sulpiciens**
4. **les bâtiments à valeur architecturale : bâtiments nos 2 et 3**
5. **les constructions d'intérêt archéologique : les vestiges du bâti ancien localisés au nord du canal des Sulpiciens.**
6. **l'implantation spatiale et les liens ferroviaires, notamment avec la ligne du Canadien Pacifique**
7. **le canal des Sulpiciens**
8. **le viaduc vers le canal de Lachine**

La troisième grande industrie à s'établir à Lachine, Allis-Chalmers Bullock avait peu de choix de terrains. L'ensemble de l'usine est construit dans le secteur ouest du site, soit la partie la plus large du triangle allongé, ce qui favorisait l'implantation des voies de service donnant accès à la ligne du **Canadien Pacifique**. De plus, la présence du **canal des Sulpiciens** en bordure du Upper Lachine Road (jusqu'en 1913) venait rétrécir davantage l'espace disponible. Mais il y a peut-être une autre raison pour cette implantation et c'est la présence de bâtiments appartenant à la **James Cooper Manufacturing Co.**, dès 1901, sur la portion est du site (lot 938). Ces bâtiments ont été achetés par Bullock (Allis-Chalmers) en 1904, suite à la faillite de James Cooper. Les édifices de James Cooper ne sont représentés que sur le plan de Pinsoneault (1907), donc leur date de disparition ainsi que leurs composantes physiques devront être confirmées par des moyens archéologiques. En 1925, Allis-Chalmers Bullock acquiert les terrains du lot 922, adjacent au lot 938, avec les privilèges d'exemption de taxes (obtenues en 1900 et 1903) de la part de la Municipalité pour toutes les usines, ateliers et machines pouvant y être érigés. À l'exception d'une aire d'entreposage, tout ce secteur est libre aujourd'hui de bâti, ce qui facilitera le

dégagement et la conservation des principaux vestiges de ce premier noyau industriel.

À partir de la documentation, il a été possible d'extrapoler le développement progressif du complexe d'Allis-Chalmers Bullock depuis ses débuts jusqu'en 1989, date à laquelle le complexe a atteint son expansion maximale (Maître d'œuvre de l'histoire 2006 : 68-69). Son évolution se voit clairement dans son architecture. Sauf pour les deux bâtiments longeant la limite ouest de la propriété et le bâtiment 29 situé dans la portion est, tous les nouveaux bâtiments sont des agrandissements de constructions existantes. Exception faite de la cafétéria et du bâtiment pour la sécurité le long du boulevard Saint-Joseph, il n'y a pas eu de démolitions majeures et, remarquablement, peu de modifications structurelles ont été apportées aux édifices après leur construction. Les bâtiments en brique subsistent toujours sous leurs nouveaux recouvrements de tôle et de béton. La Allis-Chalmers Bullock est donc celle, de tous les complexes à l'étude, qui est la plus intégralement conservée et aussi celle qui exprime le mieux l'évolution architecturale d'une usine au 20^e siècle.

Le complexe original de 1904 a préservé une homogénéité architecturale qui se reflète dans la forme et dans la matérialité des édifices. On les retrouve sur le plan de Goad datant de 1912 : les **bâtiments 4, 6 et 14**, puis les **bâtiments 8, 9, 10 et 12**. Quatre des édifices sont construits en nefs juxtaposées. Les murs extérieurs sont en maçonnerie de briques, quoique plusieurs surfaces sont enduites de ciment. La structure intérieure est en acier. Les fermes sont de type Howe. Les toitures en bois reposent sur des pannes en acier profilé. Le toit du **bâtiment 4** avec ses lanterneaux est particulièrement évocateur des édifices industriels de sa génération. Avec la disparition de la Nutrite, il ne reste que peu d'exemples de ce type de toit le long du canal. Finalement, s'ajoute à ce corpus, le **premier édifice d'administration** qui occupait un terrain de l'autre côté du canal des Sulpiciens, près de l'extrémité est d'une agglomération longeant le Upper Lachine Road. Son exploration archéologique s'impose ainsi que celle des édifices qui la jouxtent, parmi les plus anciens du secteur.



Figure 28 : Bâtiment no 4, Allis-Chalmers. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.004.3.



Figure 29 : Bâtiment no 6 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.006.2.

La nouvelle génération d'édifices, érigées à partir de la Deuxième Guerre mondiale, conserve l'utilisation de la brique en façade, mais celle-ci se présente en bandes, entrecoupées de rangées de fenêtres et de linteaux en béton. La structure des bâtiments est toujours en acier, mais la portée des poutres est augmentée pour dégager les espaces intérieurs et ainsi créer de grandes halles. Le meilleur exemple de ce style est le bâtiment 3 qui abrite l'administration. À l'instar de Steffil, le **bloc administratif (bâtiments 3 et 5)** de Allis-Chalmers Bullock fait front au boulevard Saint-Joseph. On reconnaît, encore une fois, l'importance accordée à l'image de la compagnie dans les détails architecturaux – l'entrée centrale, le renforcement courbé de la porte et la présence de deux hampes de mât. De plus, le **bâtiment 3**, ainsi que son voisin, le **bâtiment 2**, sont l'œuvre de T. Pringle and Sons, un bureau d'ingénieurs montréalais bien connus, impliqués dans le développement des réseaux électriques dans la province. Comme ailleurs, le bloc administratif qui symbolise la prestance de l'entreprise est à conserver, tout comme l'est le noyau le plus ancien de l'usine.



Figure 30 : Bâtiment no 3 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.003.2.



Figure 31 : Entrée du bâtiment no 5 de Allis-Chalmers Bullock. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 4.005.2.

C'est sur le site occupé par Allis-Chalmers Bullock que le déterminisme géographique du lieu d'implantation est le plus évident. Son terrain en longueur, coincé entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine, a dicté le développement en prolongement de l'usine qui, de surcroît, devait se retrancher derrière le canal des Sulpiciens jusqu'à son remblaiement vers 1913. Le rapport d'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Lachine (2005b : 45) classe ce complexe dans les immeubles de valeur patrimoniale intéressante. Des trois complexes à l'étude, celui d'Allis-Chalmers Bullock est le plus facile à comprendre avec ses bâtiments en lignes continues. On y retrouve une régularité architecturale qui séduit l'œil et un dégagement structural offrant un espace ouvert et flexible ainsi qu'une aisance de circulation – des caractéristiques qui se prêtent merveilleusement bien à une éventuelle fonction muséale.

C'est également sur ce site que le **canal des Sulpiciens** présente la plus longue section ininterrompue. La présence d'une zone résidentielle au nord du canal, qui précède le complexe usinier, est à documenter au plan archéologique, puis à souligner dans une éventuelle réappropriation du terrain. Sur le côté opposé du site, on remarque, dans le talus de la voie ferrée, le **viaduc** qui mène vers le canal de Lachine. La présence de ce lien entre l'usine et la voie d'eau est des plus éloquentes!

Les installations industrielles dans la portion est du site s'ajoutent, pour leur part, aux autres vestiges de la première génération de « petites industries », présents dans les sols de Stelfil et de Dominion Bridge, pour illustrer une phase de transformation du

territoire dont l'amplitude était, jusqu'ici, insoupçonnée et pour lequel une place importante devra, par conséquent, être accordée dans toute rétrospective.

6.3.4 Jenkins

6.3.4.1 Le patrimoine significatif

L'ancien site de Jenkins a subi un bouleversement majeur lors de sa démolition et décontamination en 2006, un geste qui a effacé tous les éléments authentiques ayant pu rappeler son empreinte sur le territoire. Sa présence au sein du secteur reste toutefois importante et devra être soulignée par des moyens auxiliaires.

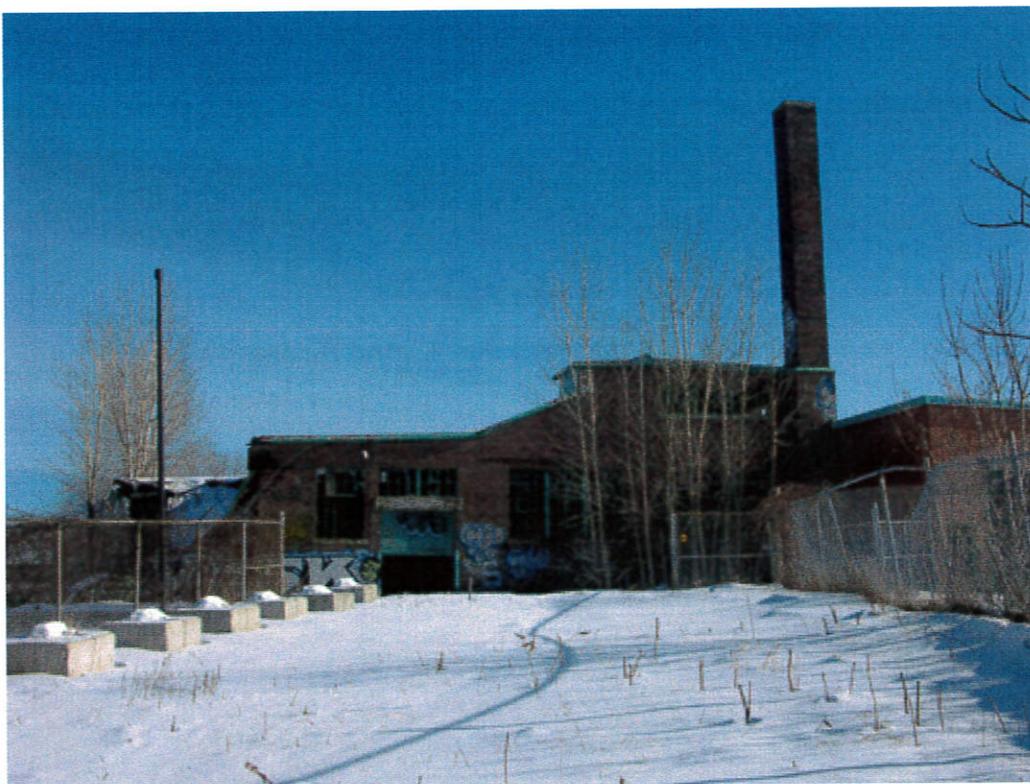


Figure 32 : Jenkins, avant sa démolition en 2006. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 1.003.1.

7. Les orientations en mise en valeur

7.1 Les objectifs et les orientations générales de la mise en valeur

Le secteur de Lachine Est regroupe une richesse exceptionnelle de témoins de l'industrialisation de Montréal et plus particulièrement de ceux du corridor du canal de Lachine. On y trouve à peu près toutes les phases d'occupation de l'île de Montréal du 17^e siècle à aujourd'hui et parmi les entreprises les plus importantes de l'histoire industrielle du pays. Représentatif d'un créneau particulier, celui du fer et de l'acier, le secteur constitue le plus important regroupement d'industries de ce type de production le long du canal. Doté également d'une diversité impressionnante de composantes documentaires, bâties, archéologiques, géographiques et matérielles qui rappellent les époques passées et l'ingéniosité de l'homme, le secteur possède tous les atouts pour présenter l'évolution du territoire et rendre intelligible l'histoire industrielle qui en constitue la partie maîtresse.

«La méthode consiste à replacer ces témoins matériels dans les divers contextes reliés à la période industrielle. Ces contextes peuvent être technologiques, économiques, socioculturels, politiques, symboliques, etc. C'est par l'interprétation et la compréhension des témoins matériels en relation avec ces divers contextes qu'il s'avère possible de démontrer la dynamique de la société de cette période.»
(Desjardins 1999 : 22)

Selon Barrie Trinder, les témoins matériels s'adressent à une variété de « manifestations culturelles » : les artefacts, l'iconographie, les constructions, les sites et les paysages.

«An artefact can be a tool, a machine, a container, a product, an item of waste. An image may be an artist's impression of an industrial site, a photograph of a group of workers, an advertisement or a picture on a bill heading or on a container such as a biscuit tin. A structure is something erected for a particular industrial purpose, a building, a bridge, a headstock, which is of intrinsic historical value or interest. A site is a mining or manufacturing enterprise whose components comprise structures as defined above. To study industry within a landscape involves the examination of its complete setting, its topography, social facilities and historical evolution as well as sites and structures concerned with manufacturing.» (Trinder 1992 : 103-104)

Cette diversité de ressources fait appel à une multiplicité de moyens. L'histoire du lieu devra ainsi être tracée en hauteur, sur le sol et dans le sous-sol. Sa géographie historique devra persister dans l'aménagement du lieu qui s'inspire de son organisation spatiale antérieure. Les anciennes routes et voies d'eau devront être exploitées de façon à refléter la circulation des ouvriers et des matériaux. Et la culture matérielle issue des activités industrielles devra être utilisée en complément des autres vestiges, comme élément déclencheur pour expliquer la production, les technologies et le travail des ouvriers.

S'il est trop tôt, à ce stade-ci, pour parler d'un plan de mise en valeur, il est toutefois possible d'en établir les grandes orientations et les axes à développer. Afin d'aboutir à la réalisation d'une mise en valeur fonctionnelle et dynamique, il importe d'abord de pouvoir harmoniser la **forme** et le **contenu** en les intégrant l'un à l'autre. Or, pour trois des quatre complexes à l'étude (excluant la Jenkins) la forme la plus expressive qu'il soit est déjà existant, c'est-à-dire le bâti en place et la configuration de l'espace.

Ainsi, le traitement accordé aux différents vestiges sera grandement révélateur de leur importance «interprétative» aux yeux des concepteurs.

La plus-value des vestiges matériels réside dans la compréhension et l'appropriation des messages qu'ils véhiculent. Pour donner une âme à la conservation de ces éléments, il est donc essentiel de **communiquer** la matière historique et scientifique ainsi que les valeurs de témoignage qui sont le fondement de la commémoration du lieu. Si les moyens pour assurer la transmission efficace des messages sont nombreux, les meilleurs résultats sont obtenus lorsqu'on suscite auprès du public une **expérience** significative qui se joue sur plusieurs dimensions : esthétique, cognition, pénétrabilité et affectivité (Davallon 1992 : 169-177).

La qualité et l'impact de la mise en valeur du secteur industriel Est de Lachine dépendent largement des approches retenues pour la conservation des témoins matériels. On se permet ici d'invoquer à nouveau les principes d'intégrité, de protection, de réutilisation, de réhabilitation et d'interprétation présentés en amont et qui mettent l'accent sur le **maintien de l'authenticité du lieu**, sa plus grande force. C'est un formidable défi dont le premier pas est de prendre position en faveur de la sauvegarde du patrimoine industriel significatif.

Exposons maintenant les actions spécifiques qui permettront d'exprimer les valeurs patrimoniales des sites composant Lachine Est, puis, de les rendre accessibles et compréhensibles. Nous les présenterons par complexe, mais certaines s'enchaînent d'un lieu à l'autre, notamment en ce qui a trait aux voies de circulation (rues, canaux et voies ferrées) qui en forment le cadre. Dans certains cas, une action concertée pourrait être envisagée, par exemple en ce qui concerne le traitement de la culture matérielle.

7.1.1 Les objectifs et les orientations spécifiques à Dominion Bridge

- maintenir dans un premier temps les opérations industrielles en cours dans la portion occupée par Cintube
- conserver et intégrer le bâti significatif identifié dans tout projet de re-développement
- reconstituer les volumes disparus de l'unité administrative en s'inspirant du plan d'implantation d'origine
- dégager et mettre en valeur les vestiges archéologiques appartenant au noyau originel
- utiliser les ponts roulants pour exprimer la technologie développée pour le déplacement des matériaux et des pièces usinées et remettre en opération, si possible, les ponts roulants longeant le boulevard Saint-Joseph
- dégager et mettre en valeur les vestiges des différentes époques longeant l'axe du boulevard Saint-Joseph dont ceux de Montreal Car Wheel
- conserver quelques tronçons apparents et retracer au sol les principales dessertes de voies ferrées ainsi que les liens avec le Grand Tronc
- rappeler la présence sur le terrain du Montreal-Lachine Railroad et celui de la gare Lachine Links Station

- dégager et intégrer à l'aménagement futur les vestiges de bâtiments situés le long de la 6^{ième} avenue et à sa jonction avec l'embranchement du boulevard Saint-Joseph, ainsi que dans la portion nord-est du site
- prolonger la trame urbaine traditionnelle en conjonction avec les grands circuits de voies ferrées
- maintenir l'organisation spatiale du lieu lors de l'ajout de nouvelles constructions
- respecter les volumes du bâti non conservé à des fins de mise en valeur
- permettre l'accès du public sur les portions du complexe bordant le boulevard Saint-Joseph
- rendre les archives accessibles aux chercheurs et prévoir un lieu de présentation/exposition de l'historique de la compagnie et du site (idéalement dans l'unité administrative)
- rétablir un lien direct avec le canal de Lachine
- inventorier et conserver la culture matérielle présente sur le site et prévoir un lieu d'entreposage adéquat

7.1.2 Les objectifs et les orientations spécifiques à Stelfil

- maintenir dans un premier temps les opérations industrielles en cours
- conserver et intégrer le bâti significatif identifié à tout projet de re-développement, notamment celui sur le front ouest, à l'intérieur et au nord
- s'inspirer du plan d'implantation d'origine pour établir le nouveau plan d'aménagement
- repérer, conserver et mettre en valeur les vestiges (bâti et archéologiques) appartenant au premier complexe industriel de l'ensemble du secteur
- conserver quelques tronçons apparents et retracer au sol les principales dessertes de voies ferrées ainsi que les liens avec le Grand Tronc et le Canadien Pacifique
- privilégier une fonction publique dans la portion ouest du complexe en raison de la présence d'une suite de bâtiments ayant conservé des caractéristiques de l'architecture industrielle de la fin du 19^e siècle et de leur implantation qui évoque la forme d'un amphithéâtre
- prévoir un lieu de présentation/exposition de l'historique des compagnies et du site (les anciennes installations de la Dominion Wire Rope se prêteraient bien à cette fonction)
- rétablir un lien direct avec le canal de Lachine
- rappeler au sol le tracé du canal des Sulpiciens
- entamer des démarches pour la conservation de certaines pièces d'équipement et de la culture matérielle présente sur le site, en amont de la fermeture de l'usine, et prévoir un lieu d'entreposage adéquat.

7.1.3 Les objectifs et les orientations spécifiques à Allis-Chalmers Bullock

- maintenir dans un premier temps les opérations industrielles en cours
- maintenir en place le bâti significatif identifié
- dégager et rappeler le tracé du canal des Sulpiciens
- dégager et mettre en valeur les vestiges archéologiques de l'usine de James Cooper sise dans la partie est du site
- dégager et intégrer à l'aménagement futur les vestiges de bâtiments situés entre le canal des Sulpiciens et le boulevard Saint-Joseph
- conserver les tronçons apparents et retracer au sol les principales dessertes de voies ferrées ainsi que les liens avec le Grand Tronc et le Canadien Pacifique
- prévoir un lieu de présentation/exposition de l'histoire du site et des compagnies
- maintenir et exploiter le lien direct (viaduc) avec le canal de Lachine
- conserver la culture matérielle présente sur le site et prévoir un lieu d'entreposage adéquat

7.1.4 Les objectifs et orientations spécifiques à Jenkins

La Jenkins, la plus importante manufacture de valves au Canada, est présente à Lachine de 1929 jusqu'à sa fermeture en 1991. Les derniers vestiges de l'usine, ainsi que les vestiges archéologiques de la Dominion Wire Rope qui se trouvaient sur ce site, ont été complètement démolis en 2006. Toutefois, il est important de souligner le rôle et la production de cette entreprise, dont plusieurs pièces se retrouvent à l'intérieur d'autres complexes le long du canal. Les mesures suivantes permettraient de conserver en mémoire cette industrie dans le giron de Lachine Est.

- prévoir un lieu de présentation de l'histoire de la compagnie (idéalement au sein du complexe résidentiel proposé)
- présenter des pièces témoins rappelant la production de l'usine
- présenter la murale qui ornait autrefois le bâtiment administratif (voir page titre)

7.2 Les pistes fonctionnelles

Sachant maintenant sur quel terrain patrimonial il doit opérer, la requalification éventuelle des sites formant le secteur est de Lachine est en mesure de s'orienter, comme le propose le Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal (2005c : 14), vers «des interventions éclairées et innovatrices afin que ce patrimoine s'inscrive pleinement dans les projets de réaménagement». Ainsi, nous examinerons, pour la suite, des pistes fonctionnelles relatives à l'affectation des sites et dont le premier but est d'orienter l'esprit du futur développement. Ces propositions viennent d'ailleurs soutenir, dans une optique de mixité d'usages, la faisabilité d'un heureux mariage entre «conservation du patrimoine» et «développement». Les grandes lignes structurantes du concept sont le boulevard Saint-Joseph, le canal des Sulpiciens, les

artères et les dessertes principales du Grand Tronc et du Canadien Pacifique, le canal de Lachine, puis la configuration des complexes eux-mêmes.

7.2.1 Les réseaux de circulation

La lecture du plan d'occupation du sol du secteur industriel de Lachine Est révèle, d'entrée de jeu, la grande superficie des propriétés et la nature particulière des différents réseaux de circulation qui desservent chacun des sites. En plus de participer à la valeur patrimoniale du secteur, ces derniers sont les principaux éléments de la structure urbaine actuelle.

7.2.1.1 Le boulevard Saint-Joseph

Le boulevard Saint-Joseph, tronçon du *Upper Lachine Road*, chemin fondateur de Montréal, constitue l'axe structurant de tout futur aménagement dans le secteur. Le long de cette route se défilent les principaux témoins des stades successifs de l'occupation du territoire, du 17^{ème} au 20^{ème} siècle, et les plus belles entreprises technologiques: les canaux, les trains et les industries. Le maintien d'un cadre bâti dont l'implantation est dictée notamment par la rue Saint-Joseph est d'un grand intérêt pour comprendre l'évolution du secteur dans le futur. Cette voie carrossable a également ceci de particulier, soit de présenter un tracé sinueux par rapport à la trame urbaine orthogonale traditionnelle des îlots limitrophes.

7.2.1.2 Le canal des Sulpiciens

La démarcation au sol du canal des Sulpiciens représente la première transformation de l'habitat originel du secteur et constitue un rappel incontournable du plus ancien canal en Amérique du Nord. Dans la portion est du secteur, son tracé se développe en parallèle au boulevard Saint-Joseph permettant d'exploiter la bande de terrain entre les deux.

7.2.1.3 Les voies ferrées

La conservation et le traitement d'une partie des tronçons existants et le rappel au sol des principales voies ferrées disparues sont des composantes essentielles de tout plan d'aménagement du secteur. La continuité de lecture de l'essentiel du réseau ferroviaire interne, dorénavant désaffecté, reliant l'ensemble des industries, notamment par l'aménagement de chemins de traverse de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph, viendrait renforcer la notion de «secteur industriel», uni par sa production et par le mouvement des pièces, ouvrant ainsi la porte à un volet important de la mise en valeur du secteur, soit la compréhension des interrelations entre les complexes industriels.

7.2.1.4 Le canal de Lachine

La localisation privilégiée des industries en bordure du canal est liée à la présence même de celui-ci, aujourd'hui fermé à la circulation marchande. L'insertion de percées visuelles et de liens d'accès viendrait confirmer la relation entre les usines et le canal de Lachine, l'épine dorsale du corridor industriel. La planification d'un réseau viaire paysager, donnant des accès directs et visuels au canal de Lachine, offrirait également certaines fins de perspective sur des sites ou immeubles d'intérêt. À cet égard, le maintien du viaduc sous le talus de la voie ferrée vis-à-vis Allis-Chalmers Bullock, donnant sur les berges du canal, agrémenté éventuellement par des accès

aménagés à partir de Stelfil et de Cintube, s'inscrivent obligatoirement dans une revalorisation d'ensemble du secteur, dont la renaissance de la voie d'eau et de ses abords au début des années 2000 a donné le pas.

7.2.2 Les complexes industriels

En raison de leur organisation spatiale spécifique et de leurs usages interconnectés, les sites des complexes industriels de Lachine Est constituent un vaste territoire enclavé. L'abandon d'une partie des immeubles de l'ancienne Dominion Bridge, de même que la libération des terrains de la Jenkins, récemment démolie, commandent une réflexion sur la réhabilitation éventuelle de l'ensemble de ce secteur de grand intérêt patrimonial.

Un des principaux enjeux du recyclage d'un secteur immobilier à valeur patrimoniale est de concilier sa capacité de réutilisation/transformation eu égard à un nouvel usage et le maintien de sa fonction d'origine qui est un gage d'intégrité architecturale, caractéristique qui participe à cette valeur. L'activité industrielle lourde étant toujours présente dans les complexes de Lachine Est, la compatibilité des fonctions existantes et pressenties devra être évaluée de sorte à éviter les pressions spéculatives et à favoriser leur incorporation harmonieuse.

Finalement, le lien traditionnel entre l'enclave industrielle et les quartiers ouvriers environnants est une partie vitale du tissu historique du lieu. Ainsi, la «collision» des deux échelles de lotissement, soit la trame urbaine traditionnelle hiérarchisée et le lotissement spécifique du secteur industriel, constitue une piste d'aménagement qui permet de perpétuer la mémoire de l'occupation industrielle de Lachine Est et d'en faire un quartier unique de la ville.

Voici maintenant quelques particularités à retenir par rapport aux industries individuelles lors de l'élaboration d'un plan d'aménagement.

7.2.2.1 Dominion Bridge

La grandeur du terrain et le mode de développement de ce complexe permettent d'envisager différentes utilisations, séparées dans l'espace, tout en conservant ses principaux atouts patrimoniaux. De toutes les industries dans l'aire à l'étude, c'est le site de la Dominion Bridge qui se prête le mieux à un re-développement mixte incluant une fonction résidentielle. Si l'étendue du complexe nécessite une réflexion quant à la nature et la répartition des futures fonctions, il s'agit, en revanche, de l'ensemble le plus facile à recycler, c'est-à-dire de convertir ses espaces architecturaux «passe-partout» à de nouveaux usages. À titre d'exemple, les grandes halles, même les moins significatives au plan patrimonial, pourraient facilement se prêter à des fonctions commerciales ou récréatives à grande surface.

Concernant la mise en valeur de l'histoire du complexe, un aménagement s'impose : ramener l'entrée principale sur le boulevard Saint-Joseph, là où est concentré un corpus de vestiges archéologiques et bâties, dont le bâtiment administratif originel et une série de ponts roulants imposants, sans oublier les archives de la compagnie logées dans l'édifice administratif actuel. Ce front constituerait forcément le noyau «interprétatif» du site.

7.2.2.2 Stelfil

Si l'établissement d'une attribution fonctionnelle dans le cas de la Stelfil demeure, pour l'instant, bien ancré dans la poursuite de ses activités industrielles, la pérennité de ses installations et la continuité d'opération sans rupture dans un même créneau de production incite à lui affecter un rôle de commémoration qui se poursuivra au-delà de sa vie industrielle active. La présence d'équipements in situ (il faudra convaincre le propriétaire de les laisser en place si l'usine vient à fermer ses portes) en lien avec un processus industriel tangible et structuré offre une opportunité unique d'implanter un circuit d'interprétation portant sur la fabrication du fil de fer. L'accès du public à cette partie du complexe apparaît incontournable dans un futur plan d'aménagement.

Alors que la partie ouest du complexe regroupe, présentement, les principales activités manufacturières de l'industrie, la partie est, ancien domaine de la Dominion Wire Rope, est un ensemble fort intéressant au plan architectural qui offre un potentiel de recyclage indéniable (bureaux, ateliers ou autres).

L'ancien canal des Sulpiciens traverse le terrain de Stelfil, comme en témoigne la cartographie ancienne. Une dépression dans le plancher du bâtiment no 15 pourrait y être associé. La représentation du tracé du canal devra faire partie de la structuration éventuelle du site.

Outre l'accès facile aux chemins de fer, les industries oeuvrant dans le domaine du fer et de l'acier ont besoin d'une source d'approvisionnement en eau fiable et volumineuse. Le procédé de galvanisation pour lequel Stelfil détient un brevet exige l'utilisation d'une grande quantité d'eau (environ 1000 gallons par minute). La proximité du canal, essentielle à sa production industrielle, est un facteur déterminant de sa localisation. Les eaux usées sont également rejetées dans le canal. Le rappel de ce lien opérationnel par un indice signalétique est donc un élément important de la mise en valeur du complexe.

7.2.2.3 Allis-Chalmers Bullock

Le plus intégralement conservé et le plus facile à comprendre des trois complexes, Allis-Chalmers Bullock, avec ses édifices homogènes et dégagés accommoderait le mieux une fonction muséale, sans pour autant exclure d'autres usages complémentaires.

La présence du canal des Sulpiciens est une composante importante de la configuration de ce site. Son tracé se développe depuis le sud-ouest et longe le boulevard Saint-Joseph. Plusieurs bâtiments ont occupé la bande de terrain entre le boulevard et le canal, et ce depuis le troisième quart du 19^e siècle, comme en témoigne le plan des Fortification Surveys (1867). Certains bâtiments ont persisté jusqu'en 1947. S'il est trop tôt pour affirmer la nature et l'ampleur des vestiges en place, il faut y voir une occasion de mettre en valeur un ancien habitat dont l'emplacement le long du Upper Lachine Road vient renforcer, une fois de plus, l'importance de cet axe routier. L'insertion éventuelle d'un nouveau cadre bâti sur cette bande de terrain aura certainement tout avantage à s'inspirer de la disposition des anciens édifices, puis même à intégrer les vestiges les plus significatifs, y compris un rappel du canal des Sulpiciens.

8. Les recommandations pour la suite des recherches et des analyses

Pour documenter pleinement les sites de Lachine Est, les examiner sous toutes leurs coutures et recréer leur univers social, il faudra poursuivre la recherche et les analyses qui, il ne faut pas se le cacher, ont à peine gratté la surface. On ne peut trop insister, par ailleurs, sur l'importance de faire des recherches in situ **en amont** des projets de reconversion des terrains et des bâtiments. Si la réalisation de ces actions présuppose la disponibilité de moyens financiers et logistiques substantiels, le plus grand handicap qui se présente actuellement est l'inaccessibilité des sites.

Notre mandat dans le cadre de cette étude n'est pas d'estimer, ni en argent, ni en durée, le travail de recherche et d'analyse qu'il reste à effectuer (mais il faudra le faire éventuellement). Nous nous contentons, dans un premier temps, de dresser une liste des différents domaines où la recherche et les analyses apporteront de l'eau au moulin des connaissances, tant au niveau technique qu'historique, ceci afin d'articuler un projet d'aménagement avec tous les dés en poche.

8.1 Les recommandations au plan de la recherche historique et archéologique

Les recherches archivistiques, doublées des observations au terrain, réalisées jusqu'à ce jour, ont donné lieu à une masse d'information considérable portant sur les sites à l'étude. Si ce corpus permet de dresser les grandes lignes chronologiques et évolutives du secteur, l'analyse laisse entrevoir plusieurs pistes de recherche à explorer ou à exploiter davantage. De fait, l'écart à combler entre ce qui a pu être réalisé au plan de la recherche dans le cadre de la présente étude et ce qui doit être réalisé pour arriver à élaborer un plan viable de protection et de mise en valeur du patrimoine du secteur demeure très grand.

Le meilleur exemple de ce constat est, sans contredit, le chemin qui reste à faire pour parcourir les archives volumineuses de la Dominion Bridge. Moins de 10% des fonds entreposés aux Archives nationales ont fait l'objet d'un examen. Les documents situés dans le complexe administratif à Lachine ont, pour leur part, à peine été examinés (faute de pouvoir y accéder). Leurs conditions d'entreposage, une source de consternation, laissent également à désirer. Leur catalogage constituera un travail de moine. Dominion Bridge est toutefois une exception en ce qui concerne la conservation systématique de documents. Si le problème d'accéder aux archives de compagnie constitue un obstacle à la recherche sur les autres industries (notamment Allis-Chalmers Bullock), l'existence de ces archives l'est tout autant. Car, (et ceci est un problème récurrent) il faut souvent inciter les compagnies à conserver leurs archives documentaires, même si cette pratique leur paraît inutile ou sans importance.

Les archives de la Dominion Bridge comportent des données collatérales sur les autres complexes du secteur, mais l'information à leur sujet demeure incomplète ou obscure, et d'autres sources devront être dépouillées pour arriver à combler les vides de leur histoire. Parmi ceux-ci, notons les greffes notariés (partiellement examinés dans cette étude), les contrats gouvernementaux (Canada et provinces) et les documents des organismes syndicaux, car l'histoire ouvrière constitue une précieuse

source d'information sur les professionnels, les artisans et les journaliers qui ont œuvré au sein de ces compagnies.

Une enquête portant sur les humains qui ont fait tourner les machines ne pourra que mener à une perception plus vraie et historiquement plus enrichissante des industries. C'est au niveau de cette micro-histoire que se dessinent les relations entre certains groupes de personnes influents qui, force est de le reconnaître, ont dominé le développement industriel de Montréal : les Drummond, les Cooper et bien d'autres. En contrebas, il y a les ouvriers, leurs modes de vie, leurs liens d'appartenance aux compagnies et leur adaptation aux transformations technologiques. Cette recherche en est une de longue haleine et présuppose un déblaiement systématique des statistiques de recensements et des sources secondaires comme les journaux, les revues, et peut-être, s'ils existent, les documents des services communautaires et urbains de Lachine et des alentours. Finalement, il ne faudrait pas oublier des enquêtes orales auprès des ouvriers ayant travaillé dans les usines.

Le champ d'action archéologique est tout aussi grand. Au plan cartographique, certains secteurs bénéficieraient d'un raffinement de l'occupation évolutive du sol. Le premier secteur qui pourrait bénéficier d'un travail cartographique supplémentaire en ce sens est celui situé à l'angle des rues Saint-Joseph et Saint Louis, dans ce qui était, au 19^{ième} siècle, une partie du village de Lachine. Il en est de même pour le site de la Stelfil dont les différents ajouts et transformations aux bâtiments ne sont pas faciles à saisir, à la condition, toutefois, de retrouver des plans plus précis dans les archives de la compagnie.

L'analyse des cartes permet de cibler, d'autre part, les différents groupes de vestiges qui méritent une investigation au terrain, et donc de planifier la démarche archéologique avant que ceux-ci ne deviennent accessibles. **(Voir le plan d'intervention archéologique proposé par SACL.)** Nous présentons ces vestiges par thèmes.

8.1.1 La préhistoire

La présence des berges du fleuve et surtout de la petite rivière Saint-Pierre au nord-est du secteur à l'étude offre des possibilités d'une occupation à partir de 8000 ans avant aujourd'hui, notamment en bordure des cours d'eau. Des traces, s'il en subsiste, seraient conservées au niveau du sol naturel d'habitat. La recherche archéologique de ces traces viserait surtout les espaces vacants, soit là où le substrat risque d'être le moins perturbé.

8.1.2 Le canal des Sulpiciens

La documentation et les observations au terrain donnent lieu de croire que cet ancien canal est très présent dans le tissu archéologique. Une série de tranchées placées perpendiculairement à l'axe présumé du cours d'eau permettraient vraisemblablement de pouvoir restituer le tracé de ce premier canal en Amérique du Nord. Rappelons, d'autre part, la dépression qui paraît dans l'édifice 15 de Stelfil et qui révèle une curieuse affinité avec le tracé de l'ancien canal.

8.1.3 Le canal de Lachine

Les surveillances archéologiques réalisées dans le cadre de la stabilisation des écluses de Lachine permettent de constater qu'une partie résiduelle du mur nord du

déversoir qui a remplacé la première écluse de 1825 se trouverait sous le chemin du Musée situé en bordure sud-ouest des terrains occupés par Cintube. Une attention particulière devra être portée à cette zone lors de futurs travaux. Par ailleurs, les prises d'eau et les rejets d'eau industrielle, qui démontrent le lien opérationnel entre le canal et les usines, sont une partie importante du tissu archéologique. On devra en tenir compte lors de travaux d'aménagement, d'où l'importance de les localiser précisément. Les liens de transport entre le canal et les industries sont illustrés, pour leur part, par les grues de chargement et les autres infrastructures de transbordement qui meublaient autrefois les terrains aux abords de la voie d'eau (voir photos aériennes de 1927 et 1948). Les fondations de ces constructions sont vraisemblablement présentes à l'état archéologique. On constate, finalement, la présence d'un mur de pierre qui séparait les propriétés gouvernementales de celles des industries au troisième quart du 19^e siècle (plan Rielle, 1874). L'emplacement du mur correspond exactement avec la ligne de propriété de Parcs Canada.

8.1.4 L'occupation domestique et agricole

Le secteur couvert par la présente étude demeure principalement agricole jusqu'à la fin des années 1870. Coupé par le *Upper Lachine Road*, le territoire recèle, à divers endroits, des concentrations de vestiges de bâtiments domestiques (et peut-être commerciaux) dont ceux d'un petit hameau situé à la croisée du *Upper Lachine Road* et de la petite rivière Saint-Pierre (juste à l'est de l'aire d'étude) et quelques agglomérations donnant sur le boulevard Saint-Joseph sur les terrains actuels de Dominion Bridge et de Allis-Chalmers Bullock (voir plan des Fortification Surveys, 1867). Sur ce même plan, on remarque les bâtiments de ferme situés sur le site de la Dominion Bridge et dont l'emplacement correspond à un espace qui est demeuré traditionnellement vacant. (Les bâtiments de ferme sont toujours présents en 1885, lors des débuts de la Dominion Bridge.) Viennent s'ajouter, au début du 20^e siècle, toute une série d'édifices et d'autres constructions le long de la 6^{ième} avenue jusqu'à sa jonction avec le boulevard Saint-Joseph, puis un certain nombre de bâtiments dans la portion nord-est du site. Il y a, dans ces vestiges, une mine d'information sur le mode de vie des habitants et des ouvriers du 17^e au 20^e siècle. Si la majorité de ces constructions disparaît avec l'arrivée et l'expansion des grandes industries, on constate que quelques-unes sont intégrées aux complexes. C'est le cas, notamment, d'un des édifices situés sur la bande de terrain entre le canal des Sulpiciens et le *Upper Lachine Road*, secteur qui a été intégré, vers 1913, au complexe d'Allis-Chalmers Bullock.

8.1.5 Les premières voies de circulation

Le *Upper Lachine Road*, la principale voie terrestre entre Montréal et Lachine au nord du canal de Lachine a conservé sensiblement le même tracé implanté au 17^e siècle. L'examen ponctuel de son substrat livrerait des informations sur son évolution d'une route carrossable à un chemin urbain. Sa macadamisation au cours du 19^e siècle constituerait, par ailleurs, un repère chronologique significatif. N'oublions pas, d'autre part, le poste de péage situé à la jonction des lots 916 et 922, qui, lui aussi, mériterait d'être dégagé pour documenter ce type de vestige peu connu.

Quelques chemins secondaires démarquant des subdivisions de lots sur le site de Dominion Bridge apparaissent dès 1867 (les rues William MacDonald et Dominion et la 1^{ière} avenue (anciennement Salisbury). D'autres seront implantés à l'ouest et au sud-ouest en bordure de la 6^{ième} avenue en 1885, puis au nord-est au tournant du

siècle, selon le plan de Pinsoneault. Tous ces terrains, à l'exception de l'enclave au sud-est du site, seront acquis par Dominion Bridge, principalement entre 1909 et 1911, afin d'accommoder la construction du Pont de Québec. L'utilisation des données archéologiques pour établir l'alignement des anciennes rues permettra de calquer et de développer une nouvelle grille selon les mêmes axes et assurera une cohérence entre la structuration future de l'espace et son cadre historique.

À la limite nord du secteur, une gare ferroviaire appartenant au Montreal & Lachine Rwy fut implantée à l'angle de la 6^{ième} avenue et de la rue William McDonald. Cette gare desservait une voie ferrée menant à Montréal et occupait une travée parallèle à celle du Grand Tronc, située un peu plus au nord. Un peu plus tard, la ligne du Canadien Pacifique sera aménagée en bordure du canal et à l'extrémité est du secteur. Plusieurs voies de dessertes à l'intérieur des complexes étaient rattachées à ces corridors de transport. Le dessin concret des liens de communication entre les industries et le réseau de lignes ferroviaires est une partie importante des futures interventions archéologiques.

8.1.6 Les petites industries

Ce qui ressort surtout de cette étude, par rapport aux études antérieures, est la confirmation de la présence d'une génération d'industries avant l'arrivée du groupe des quatre. Montreal Car Wheel, qui sera acheté par Montreal Pipe & Foundry, précédera et opérera en même temps que la Dominion Bridge qui finira par l'englober. James Cooper précédera la Dominion Wire Manufacturing, qui sera fusionnée éventuellement avec la Dominion Wire Rope pour faire partie du consortium de Stelco. Une deuxième usine de James Cooper précédera et opérera un certain temps aux côtés de Allis-Chalmers Bullock qui l'achètera après sa faillite. Finalement, Dominion Wire Rope occupera une partie du terrain de Jenkins, avant son arrivée. La manufacture de produits de fer et d'acier était donc bien implantée dans le secteur Est de Lachine dès la fin des années 1870. Essentiellement à l'état archéologique, ce groupe d'industries constitue un volet de recherche prometteur, car la plupart des constructions qui lui est associée semble être localisée dans des zones accessibles ou vacantes. L'intervention archéologique pour documenter ce volet de l'histoire industrielle de Lachine est d'ailleurs capitale, les écrits à son égard étant plutôt discrets.

8.1.7 Les grandes industries

Les grandes industries occupent la majorité de l'espace des sites à expertiser. Celles-ci augmentent et prolongent leurs installations au gré de leur développement. Les premiers noyaux, pour lesquels il y a un grand intérêt archéologique, se trouvent enfouis sous ou intégrés au bâti existant. Des sondages bien ciblés permettraient de les repérer, puis de dégager les éléments qui feront partie d'une mise en valeur éventuelle. L'investigation archéologique des constructions industrielles disparues et de celles encore debout livrerait également des informations nouvelles et complémentaires sur leur mode de construction et leur configuration dans l'espace et susciterait, comme c'est souvent le cas, des «découvertes» que seule l'archéologie est en mesure de mettre au jour. L'abondance des vestiges à expertiser fait en sorte qu'il faudra prioriser les recherches en fonction du niveau de menace sur les ressources (dégradation avancée, démolition imminente, réalisation de travaux, etc.).

8.1.8 La culture matérielle

Dans le cas de la culture matérielle, dont plusieurs artefacts «traînent» sur les sites, tout est à faire : les inventaires détaillés, les analyses de fonction, les traitements physico-chimiques, le choix des pièces à conserver et leur acheminement vers un lieu d'entreposage adéquat. Ceci n'est pas une mince affaire, compte tenu du poids et de la dimension des pièces (et donc du coût de manipulation). L'identification des pièces bénéficierait, par ailleurs, de l'apport des anciens ouvriers ou des ouvriers sur place qui ont participé à la production. Dans le cas de Stelfil, l'intérêt élevé de l'usine au plan de la mise en valeur nécessiterait une évaluation de la machinerie en place en collaboration avec les propriétaires, afin de cibler, en amont de la fermeture de l'usine, les pièces qui pourraient éventuellement être cédées à des fins muséologiques.



Figure 33 : «Artefacts» empilés à l'extérieur du bâtiment no 104 de Dominion Bridge. Photo : Jean Belisle, Maître d'œuvre de l'histoire inc., 2.104.9.

8.2 Les recommandations au plan des analyses architecturales et techniques

Si une bonne partie du travail «d'archéologie verticale» a été réalisée en 2006 par Maître d'œuvre de l'histoire sur les complexes industriels, tout n'a pas été passé à l'inspection fine. Ainsi, l'apport d'un spécialiste en analyse architecturale demeure indispensable dans le cadre de tout projet de réaménagement, notamment lors du démembrement total ou partiel de certains édifices «témoins» qui alimentera les connaissances sur ces types de constructions. Ce travail se fait idéalement en parallèle à la recherche historique et archéologique car l'analyse architecturale ne

peut comprendre les faits qu'elle observe qu'à la condition de les réinsérer dans les contextes de l'histoire.

Du côté technique, et ce dans une optique de co-existence de l'ancien et du nouveau, plusieurs analyses sont à faire. Celles-ci sont de deux ordres : les analyses d'état et les analyses de reconversion potentielle. Dans le premier, la stabilité des vestiges, leur matérialité, leurs capacités portantes, leurs dimensions et la santé des sols rentrent en ligne de compte pour connaître la nature des structures et leur viabilité. Des analyses poussées devront être menées individuellement sur chaque immeuble, où toutes les caractéristiques et les aspects techniques reliés à la charpente, l'enveloppe, les fondations et les sols sont examinés afin de déterminer la qualité fonctionnelle du bâtiment versus les contraintes de design et les exigences de mise aux normes. L'évaluation du niveau de contamination des sites est particulièrement critique pour connaître leur potentiel de réaffectation, surtout résidentiel. L'étude des immeubles, au cas par cas, devrait être prescrite en avant-projet. Ces analyses spécifiques permettront par ailleurs d'établir une liste détaillée de critères patrimoniaux auxquels devront répondre les aménagistes dans chaque phase du re-développement.

La deuxième série d'analyses comprend, pour sa part, des études volumétriques, mécaniques (par exemple pour la remise en marche d'une série de ponts roulants) et urbanistiques (capacité du milieu à supporter une fonction) qui permettront de déterminer les usages compatibles, la disposition et l'opération intégrée des composantes d'un nouveau plan d'aménagement ainsi que les liens et les rapports d'échelle avec les quartiers environnants. Ces analyses donneront lieu à l'établissement de prescriptions relatives au lotissement, à l'implantation et à la hauteur des nouvelles constructions afin de favoriser l'intégration des immeubles à valeur patrimoniale, y compris les éléments significatifs de leur nature industrielle participant au génie du lieu.

9. Le mot de la fin

En prémisses à toute démarche de planification, il apparaît essentiel d'assurer l'intégration du secteur industriel Est de Lachine au reste de l'arrondissement de Lachine en maintenant l'expression de sa spécificité industrielle historique. La première balise d'aménagement devrait donc comprendre la conservation, la restauration, le recyclage et la mise en valeur des structures patrimoniales (archéologiques, paysagères, architecturales et technologiques) qui contribuent à cette spécificité. Le but du présent exercice fut d'articuler une vision de conservation de cette aire industrielle qui protégera sa valeur de témoignage historique et en fera, à la fois, un noyau fonctionnel et dynamique au sein de l'arrondissement.

Tout l'argumentaire pour l'organisation future des espaces est fondé sur la géohistoire du lieu. Les axes structurants du territoire sont implantés très tôt, dès le 17^e siècle. Le cadre du secteur à l'étude se définit par ses routes et ses canalisations, puis éventuellement par ses voies ferrées. Cette grille est enrichie par les voies de circulation à l'intérieur des complexes, dont certaines relèvent d'un lotissement ancien qui est disparu avec la croissance des usines. Ce serait tout à fait pertinent de rappeler l'ancienne trame dans un nouveau plan d'aménagement et de s'en inspirer pour organiser l'attribution fonctionnelle des espaces.

Le réaménagement qui est envisagé pour Lachine Est comporte une mixité d'usages incluant des lieux d'habitation, des lieux de commerce et des lieux de loisir et de culture, tout en conservant les lieux d'industrie dont les activités demeureront ou s'effaceront avec le temps. Le rappel de leur présence constituera, de fait, l'élément dominant de tout nouvel aménagement qui saura, également, intercaler judicieusement toutes les autres couches du passé. On immortalisera ainsi la totalité de l'aventure humaine qui caractérise ce secteur et on la projettera dans l'avenir. Qui plus est, on la positionnera sur son sol d'origine. Le patrimoine significatif demeurera sous-jacent aux nouvelles utilisations par ses formes, par ses vestiges et par la communication de son contenu historique.

Certaines tendances risquent toutefois de déformer cette vision et on se doit de les souligner pour éviter une vulgarisation caricaturale de l'histoire du lieu. La première tendance, et la pire, est de faire table rase de tous les vestiges en place pour ensuite ériger de nouvelles constructions sur un terrain soi-disant «vierge». Dans un même sens éthique, il est peu valable de limiter la conservation à quelques témoins épurés, soit un bout de mur ou une cheminée (le «façadisme»), et dont il y a plusieurs exemples le long du canal. Non seulement ce traitement «défroqué» est-il loin de pouvoir exprimer toute l'importance d'une industrie dans le temps et dans l'espace, lorsqu'il est jumelé à la «gentrification» du lieu, on en soustrait, d'emblée, toute sa signification sociale et économique pour les quartiers environnants qui lui ont fourni plusieurs générations de main d'œuvre.

Une autre tendance à éviter est celle d'ignorer les vestiges archéologiques dans le processus de réaménagement des complexes usiniers (le syndrome de «ni vu, ni connu»). Par définition, une industrie est en flux constant afin de répondre aux lois du marché. Ceci implique d'implanter les infrastructures nécessaires pour demeurer à la fine pointe technologique et donc, dans un espace circonscrit, de renouveler ou de modifier les installations périmées. Dans une perspective de mise en valeur, les témoins archéologiques d'époques révolues contribuent non seulement à la connaissance et à la compréhension de la transformation d'un lieu, ils apportent, au

même titre que le bâti, une vue concrète du passé et, au plan esthétique, font appel aux sens et à l'imagination pour recréer une image authentique du lieu.

Enfin, il ne faut pas oublier pour qui on entreprend la revalorisation des secteurs industriels, soit la collectivité actuelle et future. Le danger qui court est de privatiser systématiquement les anciens sites manufacturiers, ce qui rend difficile l'accès et l'appréciation par le public. Si l'orientation vers une mixité d'usages privés et publics pour le secteur de Lachine Est (et, on l'espère, pour d'autres secteurs du canal de Lachine) viendra atténuer cette tendance, encore faudra-t-il donner une ligne de conduite ferme en ce sens aux promoteurs qui, jusqu'à présent, ont surtout privilégié des parcs résidentiels haute gamme avec une densité d'occupation maximale. L'intervention de l'État, sur qui pèse la responsabilité d'assurer la pérennité du patrimoine, est critique à ce niveau.

Les sociétés d'aujourd'hui sont préoccupées par le développement durable, une notion qui embrasse, selon la définition proposée en 1987 par la *Commission mondiale sur l'environnement et le développement* dans le Rapport Brundtland une double responsabilité :

- Dans l'espace : chaque habitant de cette terre a le même droit humain aux ressources de la Terre ;
- Dans le temps : chacun a le droit d'utiliser les ressources de la Terre mais le devoir d'en assurer la pérennité pour les générations à venir.

Appliqué aux ressources culturelles, un développement **durable** s'appuie sur le respect des éléments culturels significatifs en place et leur sauvegarde pour les prochaines générations.

Il faut voir dans cette approche, non pas une « nuisance » au développement, mais une opportunité de créer un milieu de vie **unique**, enrichi par la préservation d'éléments authentiques et originaux qui évoquent l'histoire du lieu. Si la réutilisation est une condition sine qua non pour la survie du patrimoine industriel de Lachine Est, celle-ci doit être assurée par des stratégies positives et innovatrices, adaptées à ce type de patrimoine. L'appartenance identitaire à Lachine sera d'ailleurs beaucoup plus forte dans un environnement qui se démarque du commun que dans un habitat qui ressemble banalement à ce qui existe ailleurs.

Finalement, et on touche ici au nerf de la guerre, il importe que la re-dynamisation de Lachine Est soit **rentable**, pour les instances municipales et pour le milieu. Elle devra générer des revenus, certes, mais aussi une notoriété qui outrepassse Lachine et Montréal. Pour y arriver, il faut allonger la visée de rentabilité au-delà des retombées économiques à court terme (le « quick fix ») et envisager un développement qui capitalise sur la plus-value à long terme de conserver et d'intégrer pleinement les ressources patrimoniales au schéma d'aménagement. Une telle initiative saura attirer, par son originalité et son potentiel de rentabilité et de notoriété, des investissements importants et des partenariats prestigieux. Or, les « success stories » reposant sur une association étroite entre des stratégies de conservation du patrimoine industriel et des stratégies de relance économique sont nombreux (le Grand Palais de Paris, l'usine AEG de Berlin, le projet IBA Emscher-Park dans la Ruhr, les moulins de Beez près de Namur en Belgique et, plus près de chez nous, Lowell au Massachusetts, pour n'en nommer que quelques-uns). On en conclut que sauver le patrimoine de Lachine Est et lui confirmer la place qu'il mérite ne va pas à l'encontre d'une reconversion générateur de profits. Plutôt, la pertinence économique

d'intégrer la texture du passé à celle du futur pour promouvoir le cachet particulier du secteur s'avère d'une extraordinaire limpidité – pour ceux qui veulent bien la voir.

10. Bibliographie

Fonds d'archives

Bibliothèques et archives nationales du Canada.

Fonds Dominion Bridge (MG28 III-100)

Fonds de cartes et plans

Fonds national de photographies.

Bibliothèque et archives nationales du Québec. Archives (Montréal)

Collection Poirier Conrad. Photographies.

P48, S1, P8821 à P8824. Photographie d'une machine. Allis-Clamers

Centre de conservation. Une photo d'Allis-Chalmers.

Compagnie Cintubes. Collection des plans de la Dominion Bridge.

Compagnie Mittal. Collection des plans de la Dominion Barb Wire – Steel Company of Canada (Stelco) - Stelfil.

Gouvernement du Québec, Ministère de l'énergie et des ressources naturelles. Bureau de la publicité des droits, Montréal.

Titres des propriétés des lots 916, 922, 935, 938.

Publications

ARCHEMI

2003 *Évaluation du patrimoine industriel – Critères généraux*. Ville de Montréal, Service de développement économique et du développement urbain,

ARCHEMI et al.

1995 *Inventaire et évaluation des ressources culturelles du canal de Lachine*. Montréal, Parcs Canada, 3 vol.

Bernier-Morel, Lyne, Yvon Desloges, Claude Piché, Gisèle Piédalue

1998 *Le canal de Lachine et ses usines : Témoins de l'industrialisation canadienne*. Document préparé à l'intention de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Brundtland, Gro Harlem.

1987 "Notre avenir à tous", Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Assemblée nationale des Nations unies. [http://fr.wikisource.org/wiki/Rapport_Brundtland].

Canadien Pacifique

1990 *Le Chemin de fer aux grands horizons*, Réseau CP Rail, août 1990, 17 pages.

1989 *Chronologie*, Réseau CP Rail, août 1989, 26 pages.

Carreau, Serge et Perla Serfaty,

1998 *Le patrimoine de Montréal*, Montréal, Ville de Montréal et Ministère de la Culture et des Communications, 168 p.

Chambers, Ernest John.

1903 *The Book of Montreal: Souvenirs of Canada's Commercial Metropolis.*, Book of Montreal Co. Publishing, 257 pages.

Couture, Claude et Denis Gravel.

1988 *Histoire de Ville de LaSalle*. Montréal. Jean-Marc Grenier, Éditions du Méridien. 229 pages

Davallon, Jean

1992 « Entre installation et mise en exposition », *Muséo-Séduction, Muséo-Réflexion*, Sous la direction d'Annette Viel et de Céline De Guise, Musée de la Civilisation, Service des parcs d'Environnement Canada, p. 169-177.

Desjardins Pauline.

1999 *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIXe siècle*. Montréal, Université de Montréal, Thèse de doctorat, 391 pages

Desloges Yvon et Alain Gelly,

2002 *Le canal de Lachine, du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain*. Sillery, Septentrion, 214 pages

Dominion Bridge Company Ltd.

1945 *Cavalcade of Steel 1882-1972, 1972. Of tasks accomplished, The story of the Accomplishments of Dominion Bridge Company Limited and its wholly owned subsidiaries in World War II*. Montréal, Canada,.

Dominion Bridge Company Ltd.

1957 *Nos premiers 75 ans, 1882-1957*, Dominion Bridge Company. n.p. [7 pages]

Dominion Bridge Co. Limited and subsidiary companies,

1920 *Engineering enterprise in Canada*, BANQ

Dunwell, S.D

1982 *Vision in Steel 1882-1982*, Montréal AMCA international

Gravel, Denis

1992 *Histoire du village des Rapides, un quartier de LaSalle*. Montréal, Méridien, Histoire urbaine, 245 pages.

Hamelin Jean et Yves Roby.

1971 *Histoire économique du Québec 1851-1896*. Montréal, Fides, 436 pages.

Hanna, David B.

1993 « Stratégies ferroviaires : emprise et terminus de Montréal ». *Actes du cinquième congrès de l' Association Québécoise pour le Patrimoine industriel*, Montréal novembre 1993, pages 34-60.

Kilbourn, William.

1960 *The elements combined. A history of the Steel Company of Canada*. Toronto Vancouver, Clarke Irwin & Company Limited. 335 pages.

Lafrenière, Normand.

1983 *Les techniques de canalisation depuis l'Antiquité jusqu'au début du XIXe siècle : Contributions à l'évaluation de la technologie employée au canal de Coteau-du-Lac*. Québec, Service canadien des Parcs, 141 pages.

Linteau, Paul-André.

1989 *L'économie de Montréal : Essai d'interprétation historique*. Montréal, préparé pour le compte du service de la planification et de la concertation, Ville de Montréal, 60 pages.

Linteau, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert.

1979 *Histoire du Québec contemporain, Tome 1 : De la confédération à la crise (1867-1929)*. Montréal, Boréal Express, 658 pages.

Linteau, Paul-André.

1992 *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal, 613 pages.

Maître d'œuvre de l'histoire.

2006 *Quatre complexes industriels de l'arrondissement de Lachine*, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2 vol.

Moussette, Normand

1978 *En ces lieux que l'on nomma « La Chine »*. Cité de Lachine, 177 pages.

Parcs Canada

2004 *Lieu historique du Canada du Canal-de-Lachine – Plan directeur*, Parcs Canada, Mai 2004, 95 pages.

SACL

2006 *Secteur de planification détaillée de Lachine Est, Étude de potentiel et planification d'inventaire archéologique*. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Octobre 2006, 55 pages, (Rapport préliminaire).

Sévigny, André.

1986 *L'urbanisation dans le corridor du canal de Lachine dans la deuxième moitié du 19^e siècle*. Québec, Parcs Canada, 2 tome.

Shearwood, Mary H.

1936 *A Dominion which spans the Dominion*, Lachine,

Steel Company of Canada Limited (The)

Rapports annuels BANQ

Les Flashes Stelco. Retenu Mars-avril 1980 BANQ

What Stelco did in 1947, A report to Employees

Tinder, Barry.

1992 « Industrial Archaeology : Foundations for a discipline ». dans *De kunst van het bewaren Industrieel Erfgoed in Leiden*. Leiden, Een uitgave van de Stichting Industrieel Erfgoed Leiden, pp. 102-106.

Tribunal canadien du commerce extérieur.

2006 Ordonnances et motifs, Réexamen no : RR-89-004 au sujet de DBS Escher Wyss. [www.citt.gc.ca]

Ville de Montréal

2005a *Politique du patrimoine*, Ville de Montréal, Mai 2005, 97 pages.

2005b *Évaluation du patrimoine urbain de Lachine*. Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine,

2005c *Plan d'urbanisme de Montréal – Arrondissement de Lachine*. Ville de Montréal, Partie II, chapitre 9, mai 2005, 43 pages.

Annexe 1

Méthodologie cartographique.

Liste des plans et photos utilisés

La cartographie polyphasée pour le secteur Lachine-est a été réalisée à partir des plans et photos historiques suivants :

- 1732 – Chèze (Canal des Sulpiciens)
- 1867 – Fortification Surveys
- 1874 – Pierre Généreux Clément (Plan d'élargissement du Canal Lachine)
- 1879 – Hopkins (feuille 102)
- 1885 – Abbott (plan de la Dominion Bridge)
- 1907 – Pinsoneault (feuille 53)
- 1912 – Goad (feuilles 10, 11, 12, 15, 18, 20, 21)
- 1917 – Lachine Plant
- 1947 – Photos aériennes Ville de Montréal (12-4, 13-3, 13-5)
- 1959 – Underwriter's (feuilles 51, 52, 59, 60)
- 1971 – Plans de la Canadian Allis-Chalmers
- 1985 – Plan de la Dominion Bridge
- 1996 – Plan de la Stelfil
- ainsi que du travail de compilation précédent réalisé par la firme Archemi.

Le polyphasé a été fait en deux temps, une première fois en février/mars 2006, avec les plans de 1879, 1907, 1912, 1959 et la compilation faite par Archemi, puis une seconde fois en février/mars 2007, avec l'ajout très significatif des plans de 1867, 1885, 1917, 1947, 1971, 1985 et 1996. Le plan de Pierre Généreux Clément de 1874 a été ajouté à la toute fin du travail. Le plan photogrammétrique actuel de la Ville de Montréal, feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227, a servi de plan de référence de base.

Chaque polyphasé comprend une étape de positionnement des plans historiques fait sur un logiciel de dessin, résultant en la production d'images matricielles de ces plans, délimitées par un cadre de référence commun préalablement établi sur le plan actuel, puis une étape de retraçage de ces images en format vectoriel dans Autocad. Le second polyphasé comprend en outre une étape de compilation historique résultant en un plan global mais schématique des différents bâtiments et quelques autres entités territoriales ayant occupés le site. Chacune de ces étapes est ici décrite quant à la méthode générale et quant aux problèmes particuliers rencontrés lors de la réalisation.

Figure 34 : Le canal des Sulpiciens, Chèze, 1732.

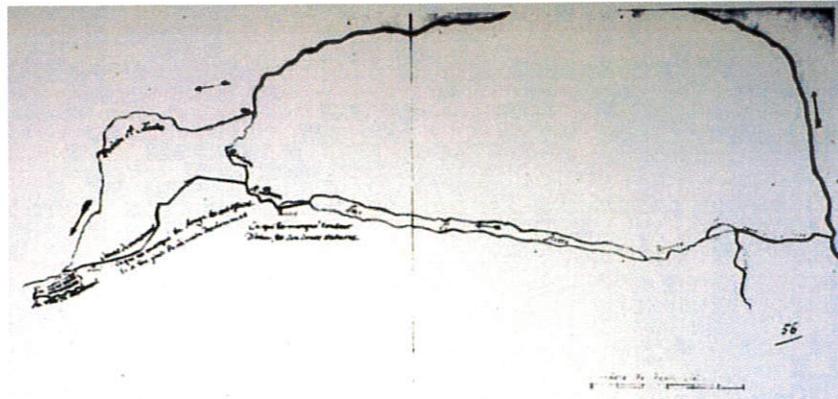


Figure 35 : Fortification Surveys 1867

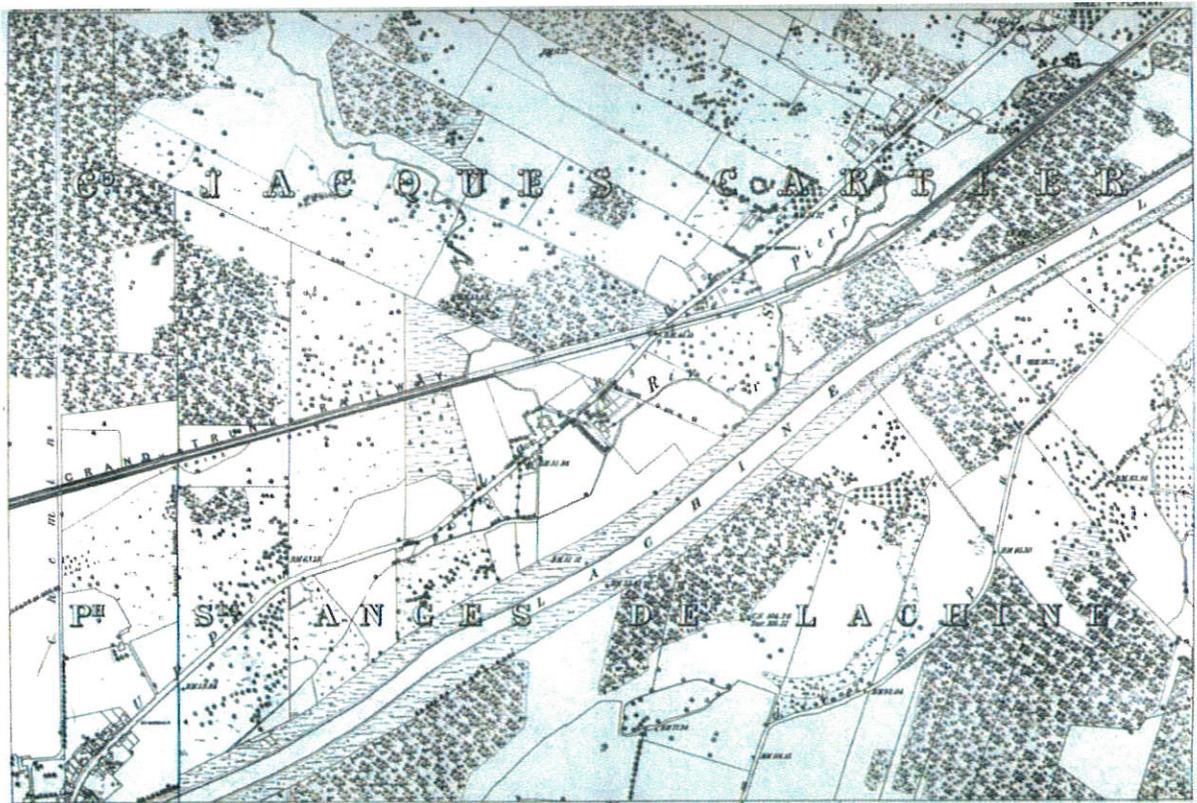


Figure 36 : Plan d'élargissement du canal de Lachine, Pierre Génereux Clément, 1874

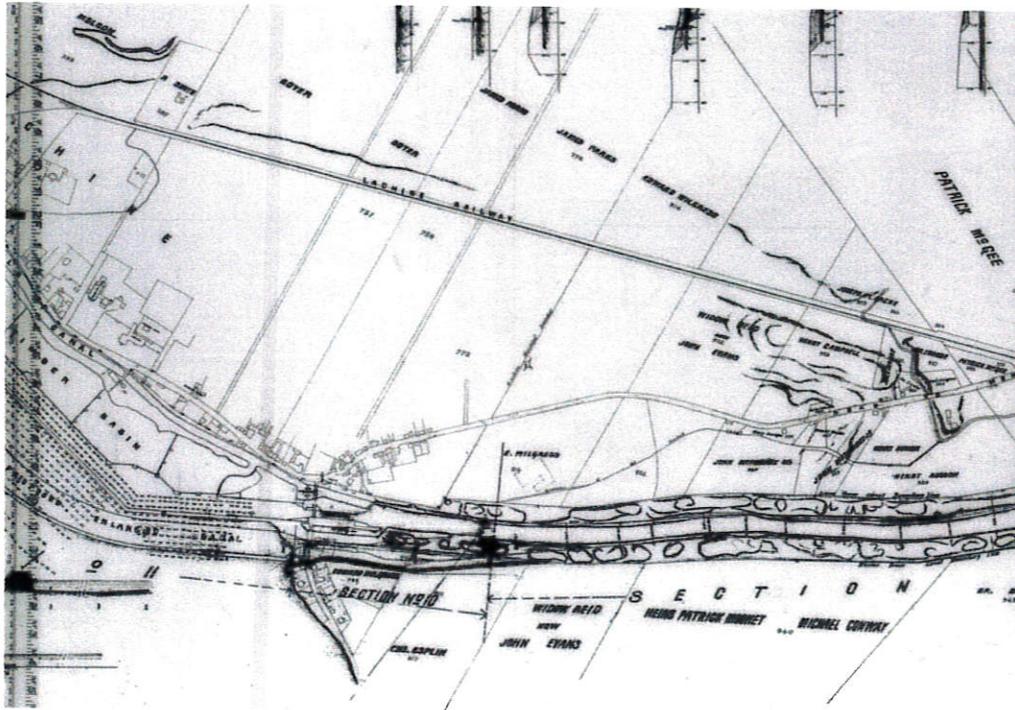


Figure 37 : Plan sectoriel de Montréal, feuillet 102, Hopkins 1879.

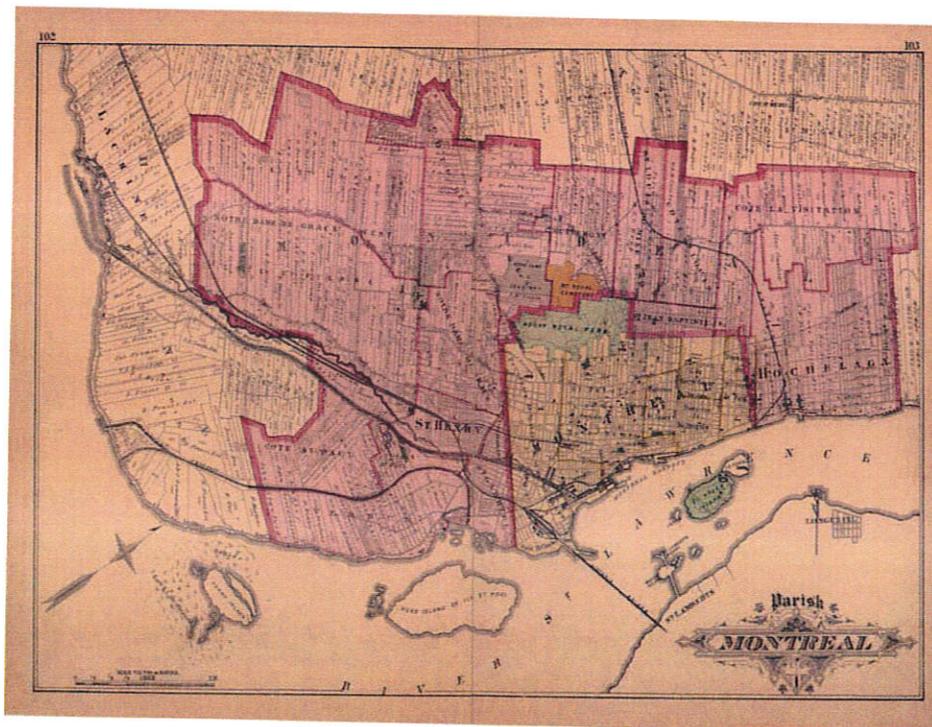


Figure 39 : Plan sectoriel de Montréal, feuillet 53, Pinsoneault 1907

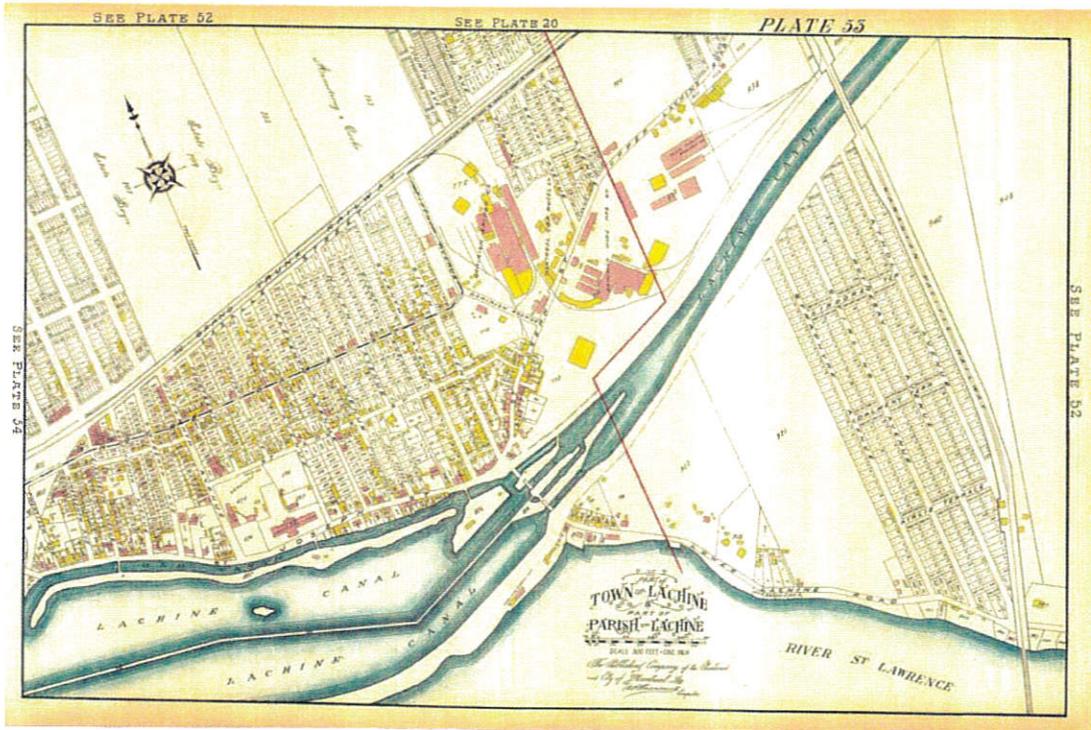


Figure 40 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 10, 11, 12, 15, 18, 20 et 21, Goad 1912.

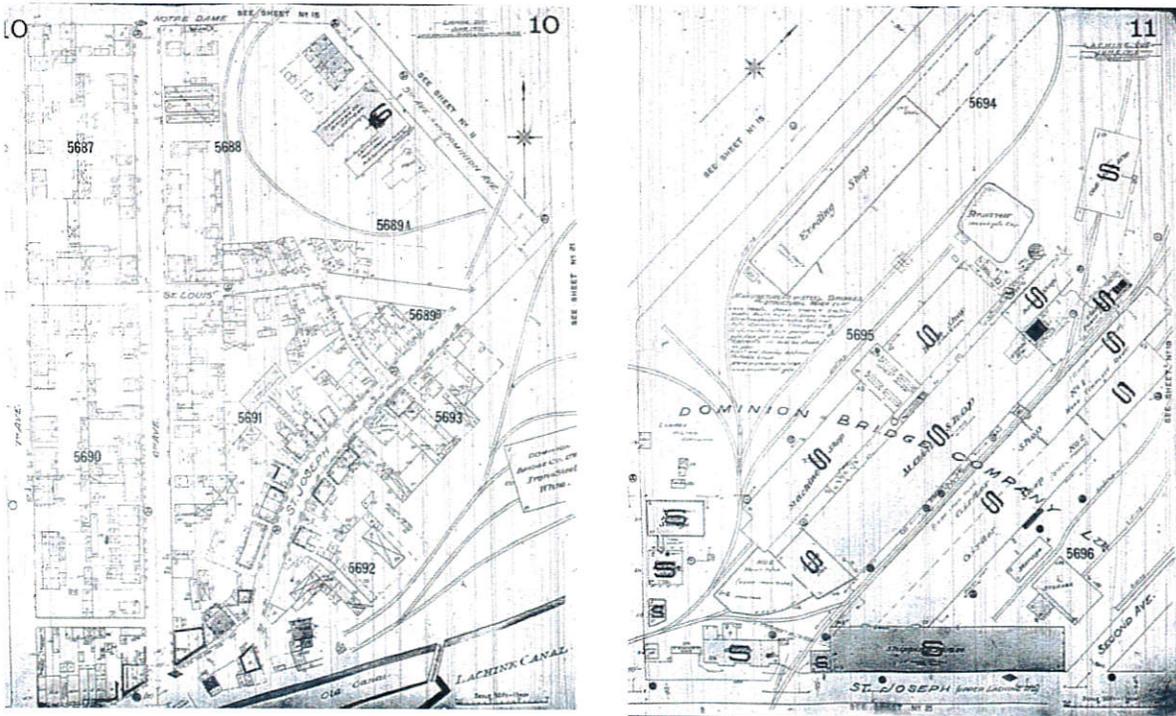


Figure 40 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 10, 11, 12, 15, 18, 20 et 21, Goad 1912.

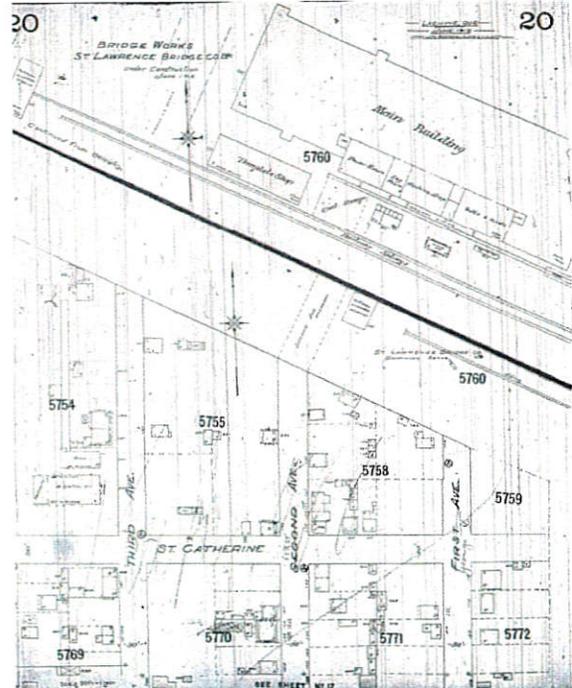
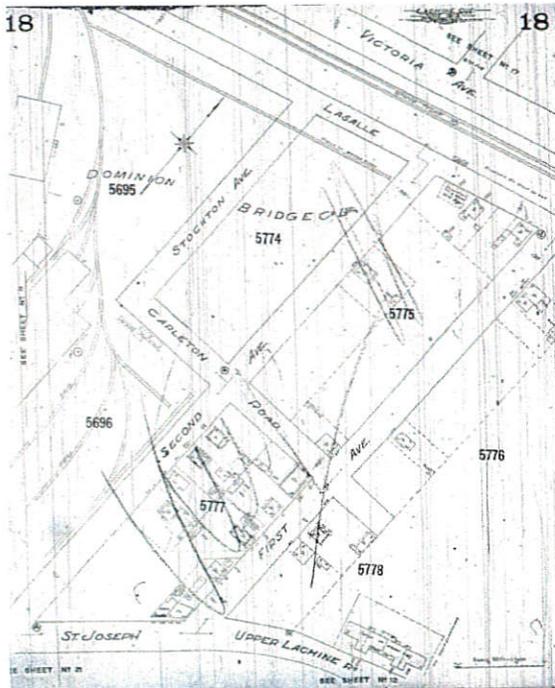
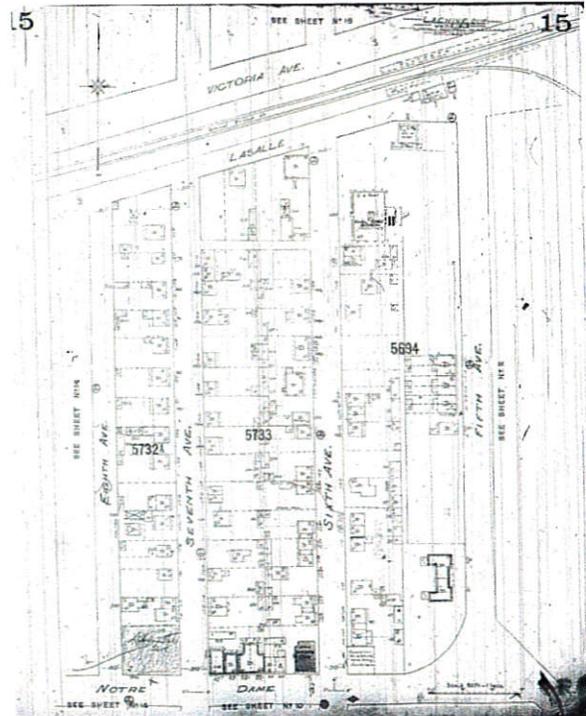
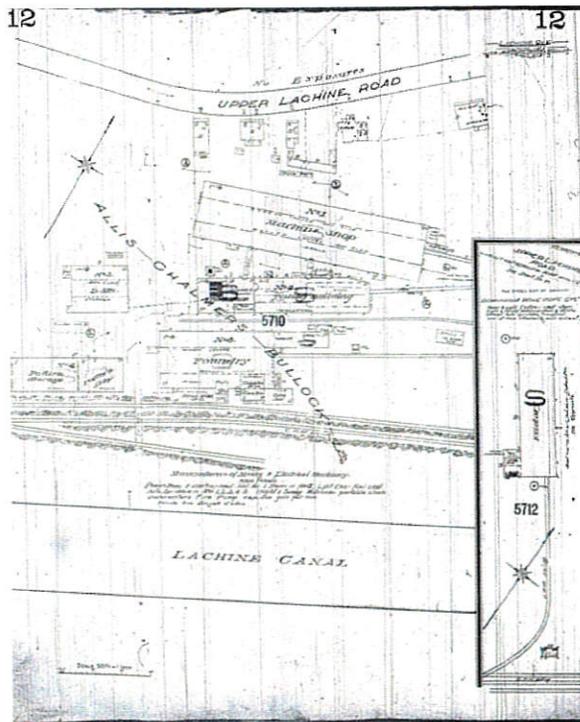


Figure 40 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 10, 11, 12 ,15, 18, 20 et 21, Goad 1912.

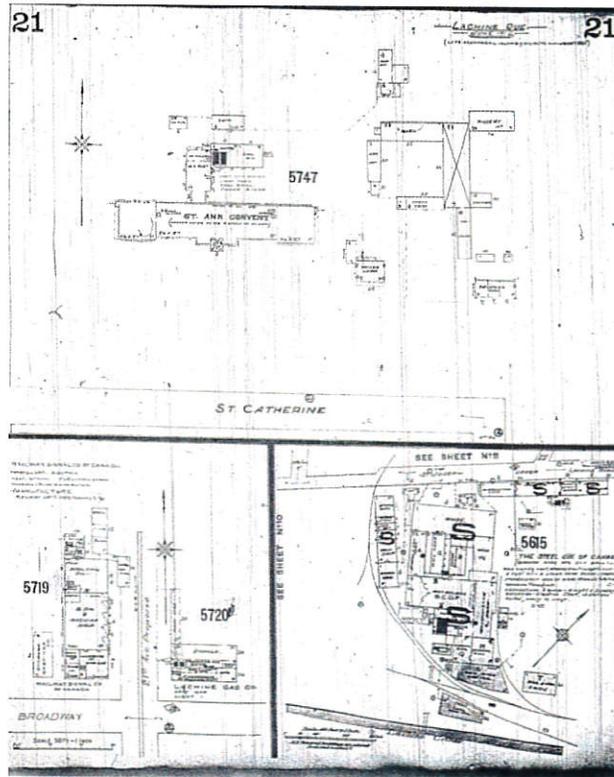


Figure 41 : Dominion Bridge, Lachine Plant, 1917.

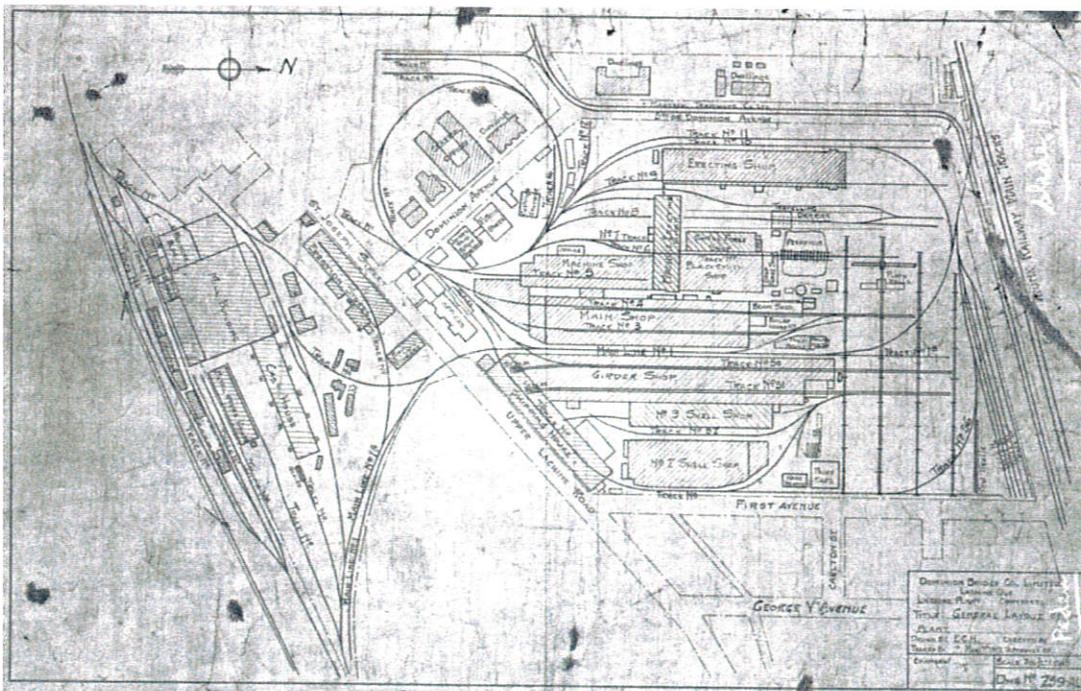


Figure 42 : Photos aériennes, Ville de Montréal, 13-3, 13-5 et 12-4 1947.

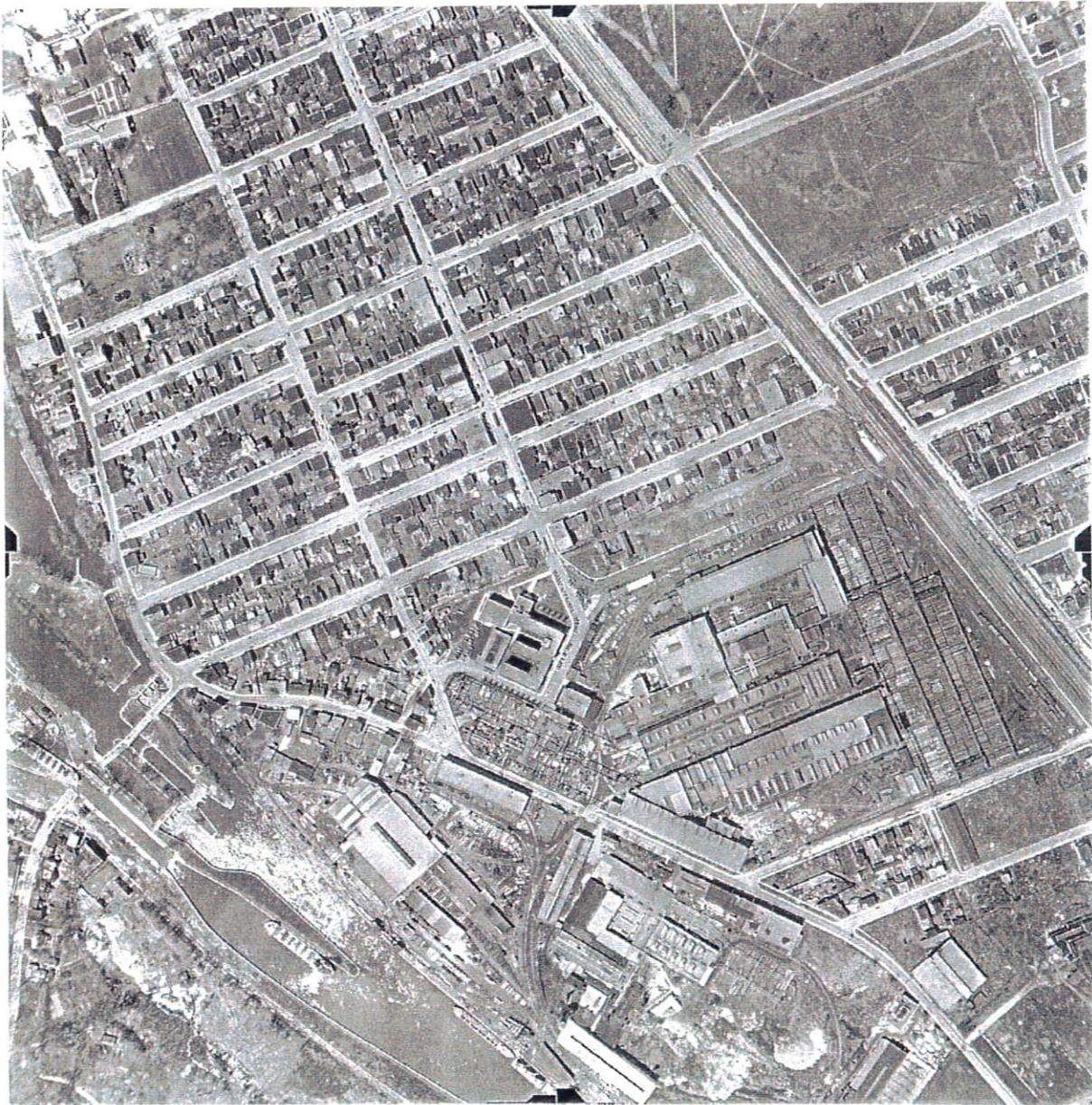


Figure 42 : Photos aériennes, Ville de Montréal, 13-3, 13-5 et 12-4 1947.

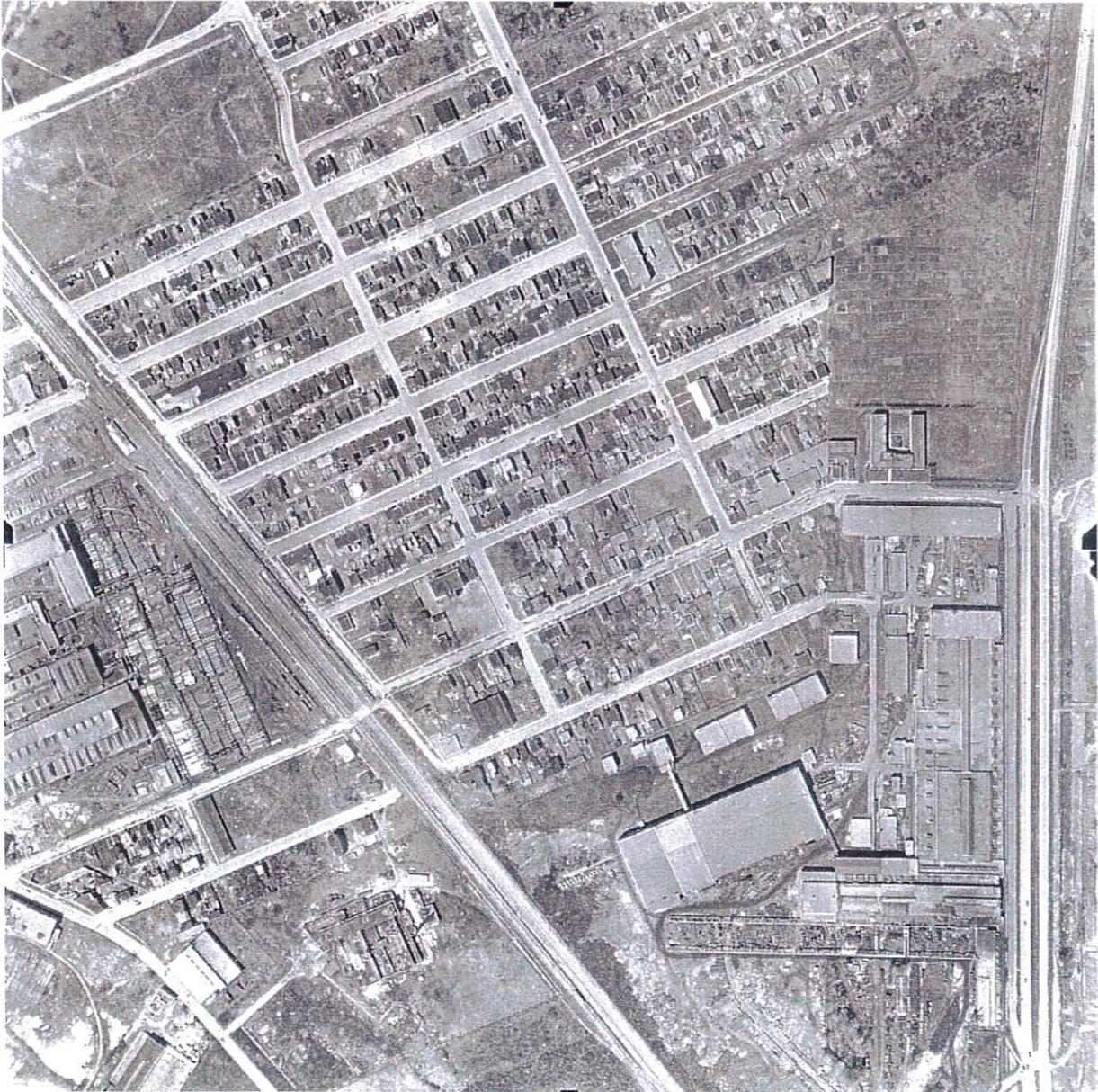


Figure 42 : Photos aériennes, Ville de Montréal, 13-3, 13-5 et 12-4 1947.

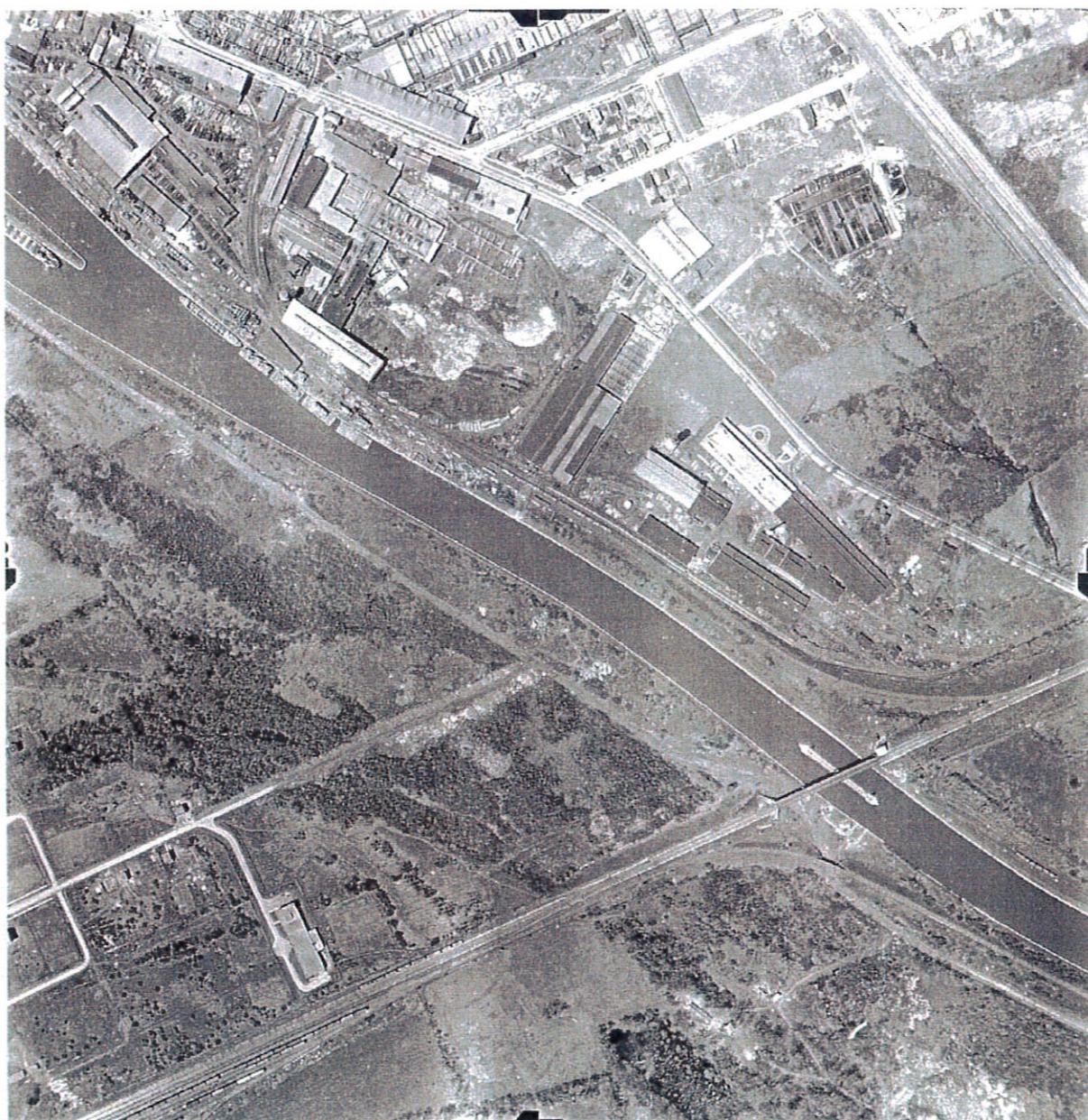


Figure 43 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 51, 52, 59 et 60. Underwriter's 1959.

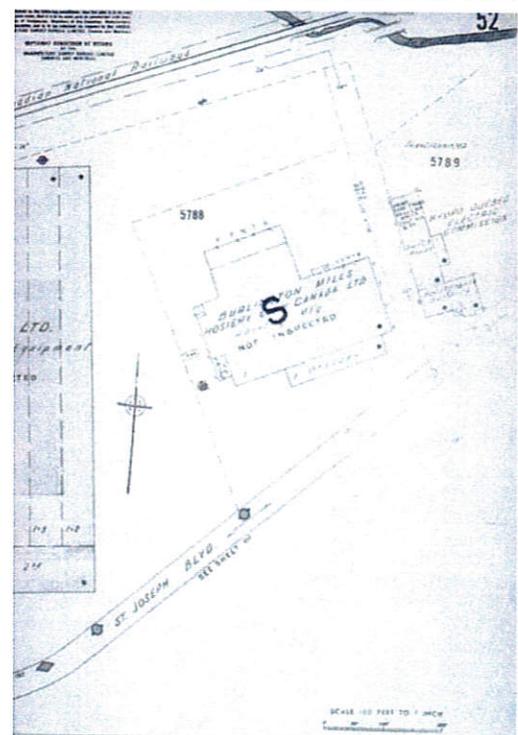
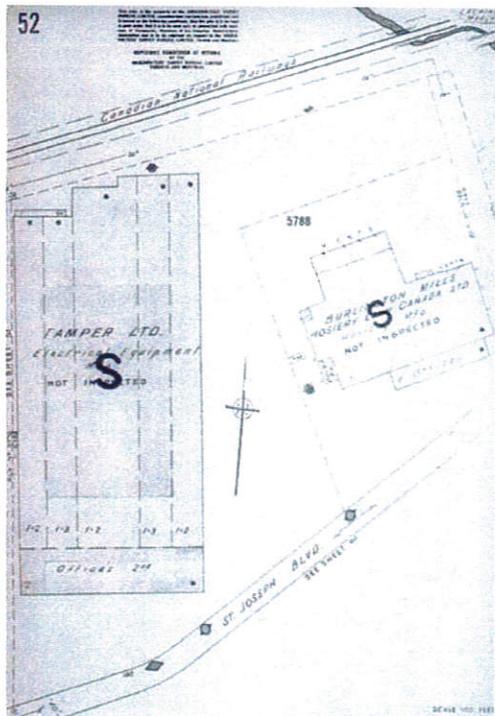
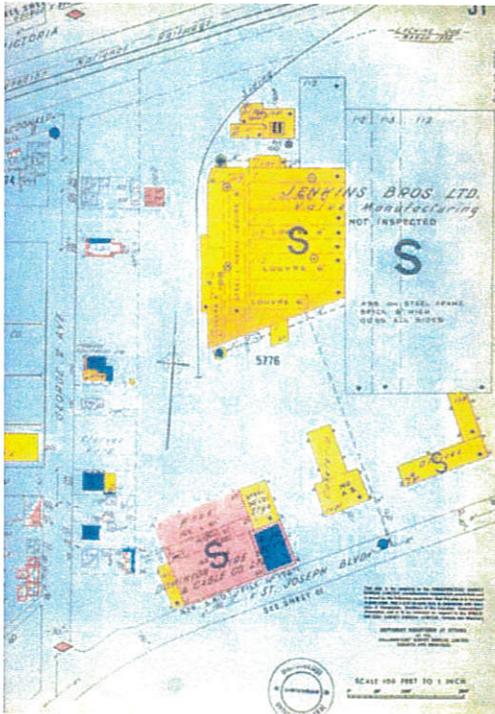


Figure 43 : Plans sectoriels de Montréal, feuillets 51, 52, 59 et 60. Underwriter's 1959.



Figure 44 : Plans de la Canadian Allis-Chalmers, 1971.

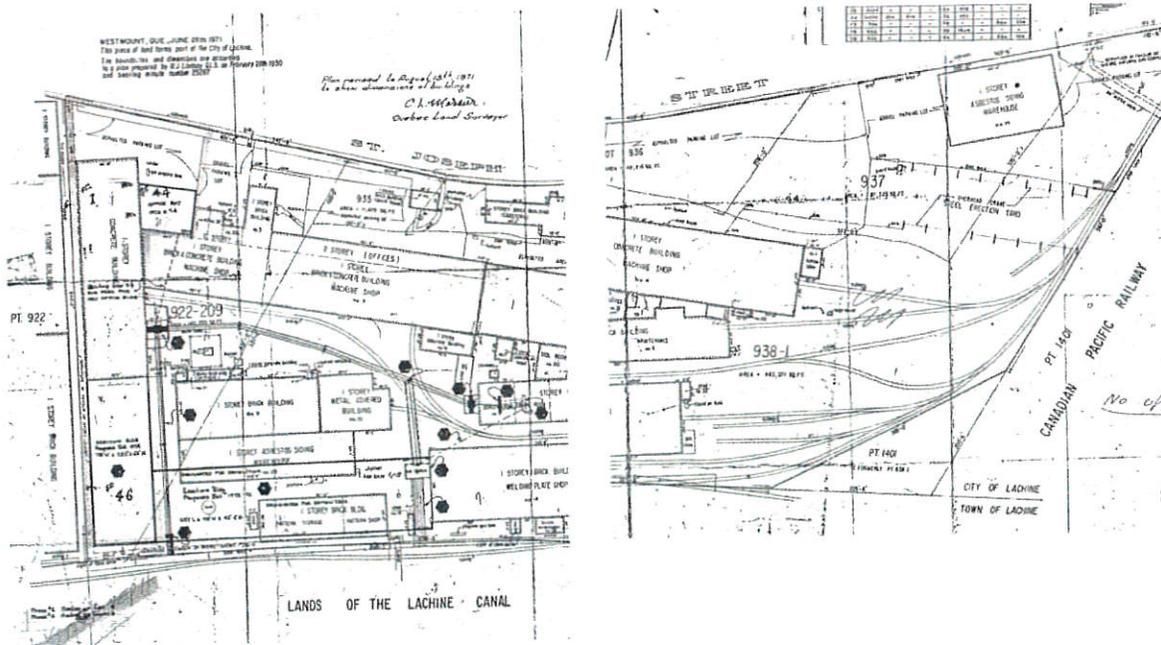
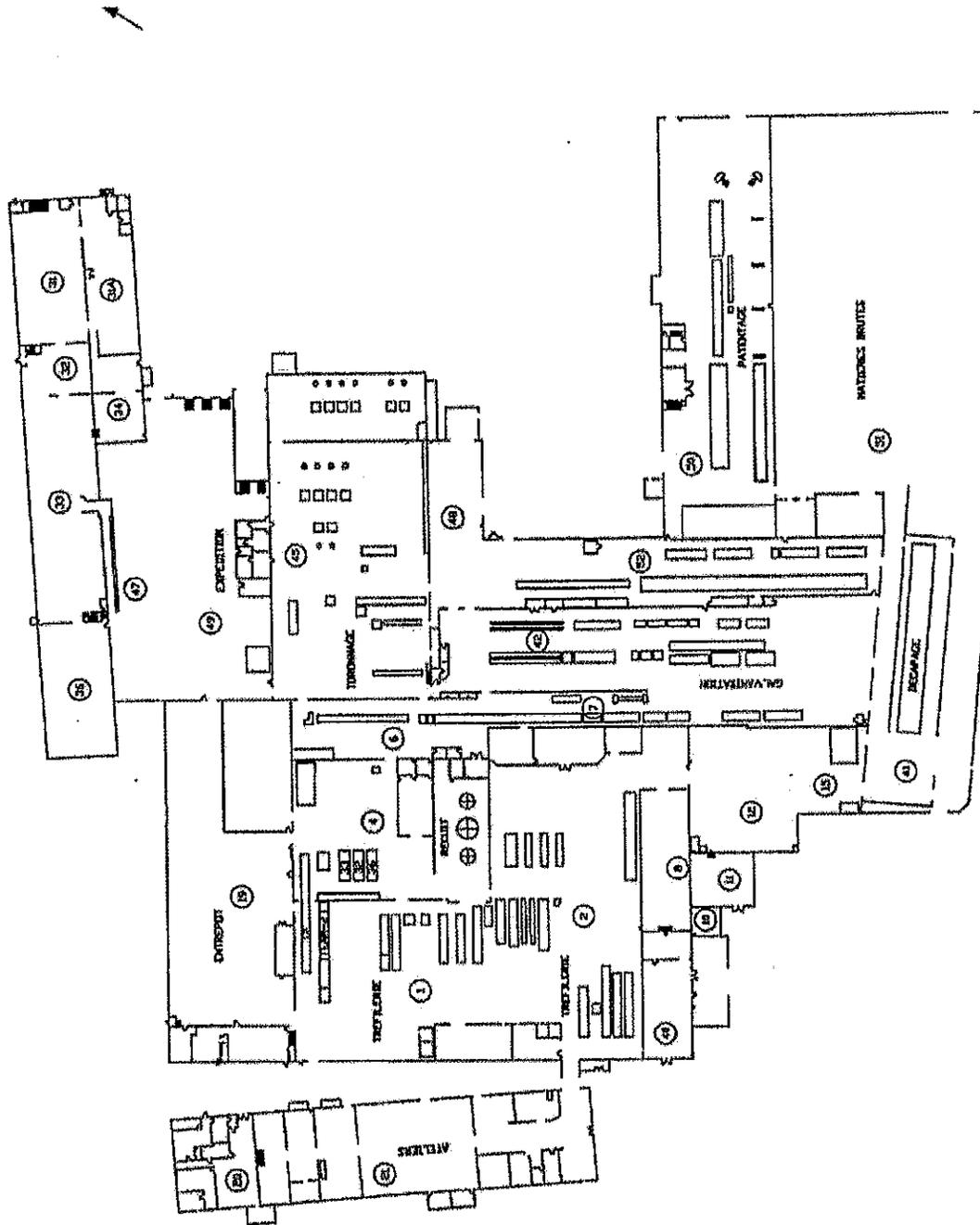


Figure 45 : Plan de la Dominion Bridge, 1985.



Figure 46 : Plan de la Stelfil 1996



Positionnement des cartes anciennes

Méthode générale

Les plans historiques ont été positionnés un par un dans un logiciel de dessin (Illustrator), par référence primaire à une version .eps de la carte photogrammétrique actuelle de Montréal couvrant le secteur à l'étude. L'ensemble du travail de positionnement des cartes et photos

anciennes résulte en un fichier *.ai* (Illustrator) qui comprend toutes les cartes historiques par couche ainsi que le tracé des repères qui ont servi au positionnement. Les plans positionnés ont été enregistrés en format *.jpg* puis insérés comme images matricielles attachées au fichier *.dwg* (Autocad) du polyphasé. Les images des plans historiques positionnés ont la même dimension et la même résolution (environ 0,5 m) et elles possèdent le même cadre de référence.

Pour positionner les plans historiques, le plan actuel sert de référence de base ou référence primaire, mais le processus requiert des plans de références secondaires privilégiés. Lors du positionnement successif des plans historiques, il n'est en effet généralement pas possible de suivre une séquence historique linéaire, ascendante ou descendante. Les plans historiques ayant des degrés très variables de précision et de conformité géométrique, les plans anciens les plus exacts géométriquement doivent être positionnés en premier lieu et servent de référence secondaire pour les plans qui les suivent ou les précèdent historiquement. Un certain nombre de grandes lignes et de points d'ancrage primaires repérables sur la carte de référence de base, actuelle, servent à positionner les plans historiques les plus précis. Ceux-ci permettent, à leur tour, de générer des lignes et points d'ancrage secondaires, disparus aujourd'hui mais pouvant être tracés assez précisément, qui servent pour le reste du travail de positionnement.

Les lignes et points d'ancrage les plus fiables au départ sont généralement les grandes divisions foncières originales, dont on retrouve habituellement des traces claires dans le parcellaire actuel, surtout lorsqu'il s'agit de lignes d'arrière lot, les tracés routiers et ferroviaires anciens, sous réserve que les routes ont pu être élargies et certaines courbes refaites, ainsi que certains tracés géométriques de grande échelle tel celui d'un canal. À ce titre, la disponibilité d'un plan de cadastre actuel correctement géoréférencé est toujours très utile. Il est assez rare qu'un bâtiment à lui seul puisse servir de point d'ancrage fiable au début du travail. Toutefois, un ensemble de bâtiments anciens toujours existants, au moins quatre ou cinq répartis sur l'ensemble du territoire, en distribuant les erreurs, permet de fixer assez correctement l'échelle et de donner une bonne orientation à un ou deux degrés près. Les échelles graphiques présentes sur les plans anciens, quoique celles-ci ne soient pas toujours d'une très grande précision, permettent bien entendu de confirmer l'échelle de l'image.

Les erreurs qui peuvent être présentes dans les plans anciens sont de tous ordres, et il est difficile par conséquent de trouver une méthode de correction commune. Il peut s'agir de tracés grossiers dont la topologie est juste mais dont la géométrie est très approximative, d'erreurs topologiques dans la configuration du réseau viaire ou du découpage cadastral, d'erreurs d'arpentage de un ou de quelques éléments dans un ensemble, produisant des décalages qui parfois ont des effets en chaîne, de confusion d'identité entre certains éléments représentés, de déformations continues dues aux perspectives des photos aériennes ou de déformation dans la reproduction photographique des sources originales. Le mode de correction est donc variable mais il requiert habituellement, dépendant de l'étendue couverte, de découper le plan historique en quelques portions qui sont placées indépendamment l'une de l'autre et raccordées du mieux possible, dans la mesure où chacune de ces portions possède des ancrages fiables. L'intérêt de procéder à de tels découpages afin d'améliorer la concordance géométrique entre les plans doit cependant être mesurée par rapport au risque de perte de l'information qui réside précisément dans les discordances des plans. Certains plans sont si erronés géométriquement qu'il est toutefois illusoire de s'y fier pour positionner géographiquement des objets. Leur utilité réside plutôt à confirmer ou non l'existence de tel ou tel objet réel à telle époque donnée.

Plus le territoire couvert est grand, plus il est difficile d'ajuster les plans dans le détail. La fouille d'un site plus précis à l'intérieur d'un grand territoire requerrait un positionnement des plans à plus petite échelle, pour un périmètre restreint entourant ce site. Il y a donc un degré de précision du polyphasé qui est associé à son étendue et à la discordance relative des plans dans cette étendue, discordance qui peut être réduite si on réduit le travail de positionnement à un secteur plus restreint. Ce degré de précision ne doit pas être confondu avec celui attribuable à l'échelle des plans, c'est à dire à l'imprécision du trait de plume dans les plans de petite échelle.

On peut noter que certains plans ou images géométriquement conforme, tel les plans des Fortification Surveys et les photos aériennes, en d'autres termes les plans de référence secondaires, auraient avantage à être positionnées à partir d'un logiciel géomatique qui corrigerait les déformations photographiques tout en géoréférençant ces images. Il s'agirait toutefois d'un travail supplémentaire, qu'il serait préférable de faire sur la base d'un plan cadastral correctement géoréférencé.

Difficultés particulières du positionnement des plans historiques

Les plans qui peuvent servir de plans de référence secondaire, c'est à dire le plan des Fortification Surveys de 1867 et la photo aérienne de 1947, ne faisaient pas partie du premier polyphasé. Il a donc été possible de réajuster, sur la base de ces nouvelles références secondaires, le positionnement des plans de 1979 et de 1907, ainsi que de corriger certaines erreurs sur le plan de 1912. Une image plus précise du plan de 1907 a d'ailleurs été obtenue sur le site de la Bibliothèque Nationale du Québec. Le positionnement des plans de 1912 et de 1959 n'a cependant pas été repris complètement et pourrait toujours être amélioré sensiblement.

Le plan du canal des Sulpiciens en 1732, est basé sur la plan de Chèze. Le plan des Fortification Surveys de 1867 s'est révélé très juste géométriquement, comme c'est généralement le cas, et très facile à positionner, hormis pour le coin sud-ouest, à partir du Boulevard Saint-Joseph et de la rue Saint-Louis. Apparemment, le plan était courbé en cet endroit lors de la photo d'archive et l'image est déformée. Ce problème n'a pas été résolu de manière satisfaisante, compte tenu que dans l'ensemble des plans ce secteur est mal tracé. Le plan de Pierre Généreux Clément de 1874, ajouté à la fin du travail, semble correspondre beaucoup mieux à la réalité historique. Un meilleur positionnement du coin sud-ouest du plan des Fortification Surveys de 1867 à partir du plan Clément de 1874 permettrait de mieux placer l'ensemble des plans dans ce petit secteur, le long de Saint-Joseph (Chemin de Lachine), au sud-ouest de la rue Saint-Louis actuelle.

Le plan de Hopkins de 1879 est très inexact géométriquement. Il s'agit d'un extrait d'une planche à très petite échelle, couvrant la moitié du territoire de l'île de Montréal, qui ne comporte pas les détails et précision qu'il faudrait à notre échelle d'étude. Le plan a été découpé en huit portions qui ont été ajustées séparément, afin d'identifier et de placer les bâtiments du mieux possible, mais il n'est pas possible d'en tirer des localisations précises. Un schéma de ce découpage a été produit pour consultation.

Les plans de la Dominion Bridge en 1885 et 1917 sont géométriquement assez corrects et ils ont servi à localiser le site des bureaux originaux de l'entreprise.

Le plan Pinsonneault de 1907 est peu fiable géométriquement et comporte plusieurs erreurs grossières. Les bâtiments industriels isolés sont souvent mal orientés et mal positionnés au milieu de leur lot. Dans certains cas, des bâtiments sont situés sur un lot voisin de celui où il devrait être. La localisation des bâtiments de la Allis-Chalmers Bullock, entre autre, est complètement erronée, ceux-ci étant placés sur le lot 922 plutôt que le lot 938, dans une orientation qui ne correspond pas à la réalité. De nombreuses corrections ont donc été

nécessaires pour tenter de ramener les choses à leur place, au risque de perdre de l'information. Un bâtiment proto-industriel voisin de la Allis-Chalmers Bullock, qui ne pouvaient être là où le plan de Pinsonneault le situe, a été replacé hypothétiquement, en prenant ancrage sur un petit bâtiment résidentiel apparemment mal situé et également remis à sa place. Au total le plan a dû être découpé en 22 portions de grandeurs variables qui ont été replacées tout en essayant de conserver une cohérence d'ensemble. Un schéma de ce découpage est disponible pour consultation.

Les plans de Goad en 1912 et de Underwriter's en 1959, comportant respectivement six et quatre feuillets, ne couvrent pas l'ensemble du territoire industriel à l'étude. La partie nord de la Dominion Bridge et les bâtiments de la Allis-Chalmers Bullock ne font pas partie des feuillets de 1959 que nous possédons. Le plan de 1959 a été complété avec les tracés tirés de l'étude de la firme Archemi qui correspondent à cette époque. Les feuillets de 1912 laissent également quelques lacunes, notamment concernant les lots 937 et 938 entre le Upper Lachine Road et le canal des Sulpiciens, où le bâtiment proto-industriel visible sur le plan de 1907 pourrait être situé.

Les photos aériennes de 1947, une fois les déformations perspectives grossièrement corrigées, procurent une vue d'ensemble assez exacte géométriquement, qui a servi de plan de référence secondaire pour placer plusieurs bâtiments de l'époque industrielle existant ou disparus. Ils ont, en fait, surtout permis de distinguer les uns des autres les bâtiments contigus des ensembles industriels encore existants, car ces divisions n'apparaissent pas sur le plan de référence actuel.

Les plans d'intérieur de la Dominion Bridge de 1985, de la Stelfil de 1996 et de la Allis-Chalmers Bullock de 1971 comportent de nombreuses informations pertinentes, soit sur la division interne des immeubles, soit sur leur usage, mais leur exactitude géométrique n'est pas parfaite.

Retraçage des cartes anciennes

Méthode générale

Le retraçage des images des plans historiques sous forme vectorielle est un travail technique. Aucune modification n'est apportée. Les carrés des bâtiments, les lignes de lot, les tracés routiers, les voies de chemin de fer et les cours d'eau sont retranscrits systématiquement. Pour certains plans les numéros de lot, les propriétaires de terrain, les noms de rue et les usages des bâtiments sont retranscrits, dans la mesure où ces informations aident à la lecture comparative et ne surchargent pas le dessin. Idéalement, dans la mesure où cela ne nuit pas à la lecture, les bâtiments sont remplis par un motif rayé ou plein. Par économie de temps et pour faciliter la lecture comparative, certains détails des plans ne sont pas retranscrits, tels : la localisation des bornes fontaines et des regards d'égouts, l'indication des matériaux de construction, le nombre d'étages, les numéros civiques, la position des arbres et des bosquets, et autres détails de ce type. Les images des plans historiques indexés au fichier Autocad restent toutefois des sources d'information non négligeables qu'il ne faut pas mettre de côté une fois que l'essentiel de celles-ci ont été retracées en format vectoriel.

Difficultés particulières dans le retraçage.

Aucune difficulté particulière quant au retraçage.

Compilation historique

Méthode générale

Une fois le travail de positionnement et de retraçage réalisé, la comparaison des plans historiques, simplement du point de vue cartographique, doit être abordée selon quatre grands paramètres :

- a. les transformations des objets historiques réels représentés d'une époque à l'autre,
- b. les types d'objets réels qui sont représentés d'une carte à l'autre et leur forme de représentation, autrement dit la transformation des objets graphiques,
- c. l'exactitude géométrique originale des cartes historiques
- d. et bien entendu l'interprétation cartographique qui a été faite lors du positionnement des cartes.

Les discordances ou différences entre les plans historiques peuvent donc venir de l'un ou l'autre de ces quatre paramètres de comparaison. La difficulté est alors de juger de quel paramètre relève une distinction d'un plan à un autre. Ceci est fort évident. Mais la cartographie polyphasée a, en vérité deux objectifs, jusqu'à un certain point concurrents : d'une part discerner les changements historiques dans l'aménagement du territoire et d'autre part localiser, sur la base de plans plus ou moins concordant, la position réelle des objets historiques. Du point de vue de la représentation cartographique, ces deux objectifs ont des exigences différentes. La représentation des changements historiques, pour être facilement compréhensible graphiquement, requiert que les cartes historiques soient cohérentes géométriquement et que toute autre différence que les différences dues aux changements historiques soient minimisées et idéalement effacées, autrement dit que l'interprétation des plans historiques concorde bien géométriquement. En revanche, la représentation des hypothèses de localisation des objets selon les plans historiques requiert que ceux-ci soient positionnés avec le moins d'interprétation possible et que les discordances cartographiques apparaissent, afin d'être interprétées au cas par cas en perspective d'un plan de fouilles. L'une et l'autre exigences sont légitimes, les besoins de l'histoire et les besoins de l'archéologie quant à la représentation ne sont pas tout à fait les mêmes. En positionnant et en comparant les plans historiques, il faut donc effectuer un compromis entre des exigences d'illustration de ce qui s'est passé dans le temps, de la manière la plus cohérente possible, et les exigences d'illustration des hypothèses de localisation d'objets historiques disparus, de la manière la plus ouverte possible, et ce en devant tenir compte simultanément des quatre paramètres précédents.

La superposition de toutes les cartes historiques résulte donc toujours en ce qui paraît être un fouillis de lignes difficilement compréhensible, et ce d'autant que les cartes se multiplient, bien évidemment. Afin de mieux comprendre graphiquement l'évolution historique sans être handicapé par les discordances géométriques de localisation, un plan schématique de compilation des objets historiques, existant ou disparus, peut être fait. Ce plan est basé sur le plan de référence actuel. Les objets historiques sont placés en remontant le temps, en encrant d'abord leur position sur la position des objets actuels et en positionnant les objets plus anciens relativement aux objets plus récents. Il s'agit d'effectuer une interprétation préliminaire, schématique mais cohérente, de leur localisation. Ce plan ne peut pas être interprété comme s'il s'agissait d'un relevé archéologique, qui n'a pas été fait, et il ne doit pas être utilisé comme une interprétation précise de localisation, mais il permet de donner une image pan-historique beaucoup plus lisible, utile à la compréhension de la succession de l'ensemble des éléments.

Le plan de compilation historique pour le secteur a été réalisé sur cinq couches distinctes du fichier Autocad du polyphasé. Il comprend le tracé des bâtiments toujours existants, les dates d'apparition des images de ces bâtiments sur les plans historiques, les tracés des bâtiments et autres éléments disparus, les dates d'apparition et de disparitions des images de ces bâtiments et éléments sur les plans historiques, ainsi qu'un code de couleur attribué aux bâtiments existants, qui exprime leur date d'apparition sur les plans historiques. Il faut discerner que les dates notées ne sont pas les dates de construction et de démolition des bâtiments mais seulement une indication de leur apparition sur les plans historiques. Outre qu'un élément, bâtiment ou autre, puisse exister mais ne pas être apparent sur un plan, comme c'est le cas par exemple des ponts roulants extérieurs de la Dominion Bridge sur les plans de Underwriter's de 1959, les plans que nous avons ne couvrent pas toujours tout le territoire. L'information cartographique est peut-être simplement manquante pour une époque donnée.

Problèmes particuliers de réalisation du plan de compilation historique

La réalisation de ce plan pour le secteur industriel de Lachine Est a permis de repérer certains secteurs qui demanderaient peut-être une cartographie polyphasée à plus petite échelle, indépendante de la cartographie d'ensemble ou qui demanderaient un repositionnement plus précis de portions de plan correspondant à ces secteurs. Les secteurs les plus difficiles à interpréter et qui pourraient bénéficier en ce sens d'un travail cartographique supplémentaire sont le secteur de la rue Saint-Joseph au bas de la rue Saint Louis, dans ce qui était au 19^{ème} siècle une partie du village de Lachine, et le site de la Stelfil pour lequel les différents ajouts et transformations aux bâtiments ne sont pas aisés à saisir. Le tracé du boulevard Saint-Joseph, soit l'ancien Upper Lachine Road, est très variable d'un plan à l'autre et engendre de nombreuses discordances dans le positionnement des bâtiments limitrophes, particulièrement à son extrémité sud-ouest. La distorsion du plan des Fortification Surveys nous a privé, dans cette portion du secteur d'étude, d'une référence sure.

Pierre LaRue, cartographe, architecte et urbaniste

Annexe 2

Profil historique des industries

Bref historique de Dominion Bridge⁵

En 1879, un groupe d'investisseurs forme la Toronto Bridge Co. En septembre 1882, les dirigeants de cette entreprise obtiennent une charte fédérale leur octroyant le droit de manufacturer, de vendre et d'ériger des ponts en fer et en acier partout au Canada. La Dominion Bridge débute alors officiellement ses opérations. Les ateliers de Toronto fonctionnant déjà à pleine capacité, les administrateurs de la Dominion Bridge décident de relocaliser leurs opérations à Montréal afin de se rapprocher des sièges sociaux des principales compagnies ferroviaires canadiennes. En 1883, ils portent leur choix sur un vaste terrain situé à Lachine (Dunwell : 13-16). Deux ans plus tard, on débute la construction d'un premier atelier (The Canadian Engineer, 1912). Ce faisant, la Dominion Bridge devient, selon West, "la fabrique de ponts la plus considérable et la plus équipée du continent." La compagnie se retrouve rapidement avec un bon carnet de commandes (voir Dunwell : 17, 31) et elle emploie 300 personnes à son usine de Lachine (The Canadian Architect and Builder).

Tout en maintenant sa position avantageuse dans son secteur d'activités, la compagnie commence très vite à diversifier sa production en fabriquant des structures d'acier pour les édifices (p. 32) (28% de la production totale de l'usine vers 1890) (Dunwell : 43). En 1896 (Dunwell : 43) ou 1897 (Album souvenir), on "construit un petit atelier de machinerie (...) et on acquiert un terrain sur lequel on érigera une nouvelle fabrique de structures. Ce sera le début d'une longue période de développement, durant laquelle la demande de structures d'acier augmente rapidement. Pendant plusieurs années, la compagnie s'occupa continuellement d'agrandir ses locaux et d'accroître sa capacité de production" (Album souvenir). Selon Dunwell, la Dominion Bridge est à cette époque la plus importante compagnie canadienne dans son secteur d'activités mais elle n'exerce pas le monopole que l'on croit (Dunwell : 44).

De 1900 à 1914, l'entreprise profite du boom ferroviaire canadien et de celui du transport urbain (tramway) pour obtenir une part substantielle de ces marchés lucratifs. En 1912, elle emploie 1200 personnes (Goad 1912, feuillet 21). Malgré cela, la Dominion n'abandonne pas ses efforts de diversification, comme en témoigne d'ailleurs la construction en 1902 de l'ascenseur hydraulique de Trent, en Ontario, qui entraînera la création d'une division mécanique chargée "to manufacture regulating gates and hoisting equipment for hydroelectric plants" (Dunwell : 45). Entre 1907 et 1912, la Dominion Bridge prend de l'expansion puisqu'en lieu et place de l'usine de la Montreal Car Wheel qui apparaissait dans l'Atlas de Pinsoneault de 1907, on indique dans l'Atlas Goad de 1912 de Lachine la présence de nouvelles installations identifiées comme faisant partie du complexe industriel de la Dominion Bridge.

C'est en 1910 que la compagnie veut obtenir le contrat de construction du pont de Québec, et elle procède pour ce faire à un "joint venture" avec la Canadian Bridge, de Walkerville, en Ontario. La St. Lawrence Bridge, fondée à cette occasion, obtient le contrat et construit une usine à Lachine afin de fabriquer les énormes structures d'acier de ce pont. Selon Smith, c'est en 1916 que la Dominion Bridge achète l'usine. En 1920, la compagnie décide de séparer les opérations de la division de la machinerie des moulins de papier et de former la Dominion Engineering and Machinery Co. Limited. Elle profite également de l'occasion pour créer une nouvelle

⁵ Les textes qui suivent dans cette annexe sont tirés de ARCHEMI et al. 1995.

compagnie : la Dominion Engineerings Works (Industrial Canada juillet 1920). Il s'agit probablement des actifs de l'ancienne St. Lawrence Bridge.

Au cours des années 1920, la Dominion Bridge renforce sa position sur le marché en procédant à l'acquisition d'un certain nombre de compagnies canadiennes. De par la nature de ses affaires, l'entreprise ne sera affectée par la crise économique de 1929 qu'en 1931. Il faut aussi mentionner que la production diversifiée de cette entreprise lui permet d'être moins touchée par cette récession que ne le seront beaucoup d'autres compagnies canadiennes. C'est probablement ce qui explique l'agrandissement majeur autorisé en 1929 par les dirigeants et poursuivi malgré la crise par les ingénieurs de la Dominion Bridge (The Contract Record... no 31). Pour Dunwell, le début de la construction du Lion's Gate Bridge de Vancouver, en 1937, laquelle a participé l'usine de Lachine, symbolise la fin de la Dépression pour la Dominion Bridge. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'usine de Lachine produira entre autres 120 000 tonnes de fer pour les structures d'acier des nouvelles usines et des coques de navire.

Depuis 1945, la compagnie a poursuivi son expansion sur le continent nord-américain. En 1969, elle vend la Dominion Engineering Works à la Canadian General Electric. Malgré cela, en 1972, la Dominion Bridge possède toujours 23 usines (dont 4 américaines), et elle emploie 7 200 personnes. Au cours des années 1970, on assiste à un net glissement des activités administratives de la Dominion Bridge vers les États-Unis ainsi qu'à une vague d'acquisition de compagnies. En 1977, son siège social est déménagé de Montréal à Hanover, New Hampshire. La multinationale, comptant 77 usines à travers le monde et employant plus de 22 000 personnes, change en 1981 sa raison sociale de Dominion Bridge pour celle de AMCA International. En décembre 1994, le holding Le Groupe Cedar acquiert la Dominion Bridge et rapatrie le siège social à Lachine. La société se spécialise toujours dans le design, l'ingénierie et la fabrication d'infrastructures dans les domaines de l'énergie, du transport et de l'immobilier. Possédant neuf usines en Amérique du Nord, l'usine de Lachine totalise à elle seule près du tiers des emplois de la compagnie soit 500 sur 1550.

Bref historique de Stelfil⁶

Selon Chambers, la compagnie Dominion Wire Manufacturing Co. a été fondée en 1880 afin d'acquérir les actifs de la Cooper, Fairman & Company. Cette tréfilerie fait figure d'entreprise pionnière dans la fabrication de fils métalliques et de fils barbelés (Chambers : 218). Par contre, Kilbourn affirme que la formation de cette firme date de 1883 et qu'elle est due à l'action des grossistes Fairman et Cooper (Kilbourn : 70). Quoi qu'il en soit, cet achat constitue une bonne décision d'affaires puisque le marché du fil servant à la fabrication des clôtures est en pleine expansion au Canada. S'il faut en croire une publicité maison de la Dominion Barb Wire Co. (on note une certaine confusion chez les auteurs quant à l'utilisation de la raison sociale de la compagnie), les Britanniques éprouvent des difficultés à approvisionner le marché dans des délais raisonnables alors que les besoins ici même au pays ne cessent de croître. (Dominion Barb Wire Co., 1886).

⁶ Les informations ci-dessus, ne tiennent pas compte de la Dominion Wire Rope, qui occupait la portion est du complexe, et ce jusqu'en dans les années 1980. Les installations de cette industrie qui se trouvaient sur le site de la Jenkins sont aujourd'hui disparues. Veuillez vous référer à la grille matricielle pour connaître l'évolution corporative de cette industrie.

Dès 1885, il devient nécessaire pour la compagnie de construire une nouvelle usine. Ses dirigeants choisissent alors de l'ériger le long du canal Lachine. Il s'agit d'un investissement majeur pour l'époque puisque l'installation abritera le premier moulin à tréfiler d'importance au Canada ainsi qu'une machinerie très perfectionnée (Chambers). Nul doute que la proximité de voies de communication rapides a joué un rôle majeur dans le choix de Lachine, si l'on considère, comme nous l'avons vu, que la Dominion Barb Wire Co. avait une partie de sa publicité en 1886 sur les délais de livraison de ses concurrents (Dominion Barb Wire Co., 1886). Au cours des années, la tréfilerie accapare une large part du marché canadien et développe le marché d'exportation. Comme elle est la plus importante entreprise dans son secteur d'activités, (Kilbourn : 70) il n'est pas étonnant que tout ceci se traduise sur le terrain par la construction de plusieurs nouveaux bâtiments. En 1903, l'usine couvre près de 15 acres, emploie 300 "hands" et fabrique du fil barbelé, du fer galvanisé, des clôtures en fil métallique, etc. Elle dispose aussi d'un capital de 500 000\$. À ce moment, la firme est dirigée par James Cooper. (Chambers : 218). Ce n'est plus le cas en 1910 alors que le contrôle de la compagnie est passé à des intérêts américains.

À l'époque, le groupe d'industries du fer et de l'acier est en pleine effervescence, et l'heure semble être au regroupement d'entreprises. Toujours en 1910, la Montreal Rolling Mills vient d'être achetée par Max Aitken (cf. Fiche Steel Co. of Canada Ltd.) Dans ces conditions, les actionnaires de la Dominion Wire Manufacturing, située à Lachine, jugent le moment opportun de vendre. Trois entreprises sidérurgiques ontariennes décident de se joindre aux pourparlers. Après des négociations serrées, on décide de former le géant canadien Steel Co. of Canada Limited. Grâce à ce regroupement, la nouvelle compagnie peut entreprendre un vaste programme d'expansion et de modernisation de ses usines. Pour connaître l'évolution générale de la compagnie, comme pour toutes les autres fiches relatives à la Steel Co. of Canada Limited, veuillez vous référer à la fiche sur la Hogdson.

En ce qui a trait à la Dominion Wire Manufacturing Co., une comparaison entre l'Atlas de Pinsonneault de 1907 et l'Atlas Goad de 1912 montre que des facilités d'entreposage ont été ajoutées au complexe principal. On remarque également la construction d'un entrepôt dans la partie nord de l'usine et leur rattachement à l'usine de clous et à son entrepôt adjacent. On observe aussi la construction d'une "rod shed" dans la partie sud du bâtiment et l'érection d'un entrepôt près du canal (nommé justement Canal Warehouse). Il semble que ces nouveaux bâtiments ont eu pour effet d'améliorer les conditions de production puisque, vers 1946, l'entreprise emploie 1 800 travailleurs. (Blanchard, 1947 réédition de 1992 : 181).

Au cours des années 1950, la Stelco est l'une des deux seules entreprises canadiennes à s'occuper de toutes les étapes de la fabrication des clôtures en fil métallique. En réalité, cette compagnie occupe alors une position de quasi-monopole avec ses usines de Lachine et d'Hamilton (Frost) (Canada, 1954 : 19) En ce qui concerne les bâtiments, une comparaison entre l'Atlas de Goad de 1912 et l'Underwriter's de 1959 (révisé 1972) permet d'affirmer qu'on a agrandi le "Galvanizing Building", construit le "Field Fence Bldg" et modifié la vocation du bâtiment ayant façade sur le boulevard Saint-Joseph (section est du complexe). Le 1er avril 1993, la Stelco effectue une restructuration stratégique majeure en créant six filiales, dont la Stelfil Ltée. Mentionnons que celle-ci est strictement composée de l'usine Dominion Works and Lachine Works. (Financial Post Data Group, 1993)

Bref historique de Allis-Chalmers Bullock

À l'aube du 20^e siècle, la Edward P. Allis & Company est la plus importante compagnie de fabrication de machines à vapeur des États-Unis. En mai 1901, l'entreprise procède à une fusion majeure avec trois autres grandes compagnies. De cette opération naîtra un important conglomerat industriel, connu sous le nom d'Allis-Chalmers. La firme Allis-Chalmers devient alors un des géants dans la fabrication de divers types de machinerie. En 1904, le conglomerat loue les installations de la Bullock Electric & Mfg Co., dont le siège social est à Norwood, Ohio. Dans l'historique qu'il fait de cette multinationale américaine, Wendel se contredit quelque peu en mentionnant que la firme Allis-Chalmers acquiert cette compagnie en 1904 (Wendel 1988 : 13) et en 1905 (Wendel 1988 : 60). La deuxième date semble la plus probable puisque Wendel y décrit de manière détaillée le processus d'acquisition de la Bullock, un manufacturier de moteurs électriques. Quoiqu'il en soit, grâce à cet achat, la compagnie devient la première compagnie nord-américaine à pouvoir affirmer: "Ours the Four Power: Steam, Gas, Water, Electricity" (Wendel 1988 : 14).

À cette époque, "les fabricants américains d'appareillages étendent graduellement leur emprise au Canada" (Hogues : 61). En 1904, la Bullock Electric & Mfg Co. avait une usine à Lachine qu'elle avait achetée précédemment à la James Cooper Manufacturing Company Limited (Ippersiel : 5, 6). Après une location d'un an, la firme Allis-Chalmers prend possession de ce complexe industriel composé de cinq bâtiments, dans la foulée de son acquisition des actifs de la Bullock Electric & Mfg Co. (Collectif Répertoire). Pour sa part, la Lovell's de 1904-1905, confirme la présence de l'Allis-Chalmers-Bullock Limited. Selon Linteau, l'apparition d'industries, comme par exemple celles fabriquant des machines électriques, marque l'entrée de Montréal dans un nouvel âge technologique (Linteau : 150).

De 1905 à 1913, la compagnie est connue sous la raison sociale d'Allis-Chalmers Bullock Ltd (Pinsonneault 1907; Industrial Canada 1911; Lovell's 1905, 1913). Elle fabrique des machines électriques et d'autres machines pour les mines. En 1908, le Lovell's indique que l'entreprise produit aussi des turbines hydrauliques (Lovell's 1907-1908). Selon l'Atlas Goad de Lachine de 1912, la firme américaine emploie cette année-là 550 personnes, et elle utilise la vapeur et l'électricité pour combler ses besoins énergétiques. Suite à une comparaison entre la planche 53 de l'Atlas de Pinsonneault de 1907 et la feuille 12 de l'Atlas Goad de Lachine de 1912, tout indique qu'aucun nouveau bâtiment n'est venu s'ajouter au complexe d'origine. Par contre, les dirigeants de cette entreprise ont fait construire une nouvelle section à leur fonderie.

Selon le Répertoire industriel, c'est en 1913 que le géant américain vend son usine de Lachine à la "Canadian General Electric". De ce fait, cette dernière compagnie acquiert l'un de ses principaux concurrents dans la fabrication de machineries électriques. La raison sociale de l'usine est modifiée pour celle de "Canadian Allis-Chalmers", à laquelle on adjoint le nom de son acquéreur soit la Canadian General Electric. En juillet 1941, l'entreprise produit des moteurs pour la marine, et elle emploie alors 334 personnes (ANC RG28 vol. 182). Selon Wendel, Allis-Chalmers rachète cette filiale à la CGE en 1948, tandis que le Répertoire indique que cette opération s'est effectuée en 1951. Comme Wendel a eu accès aux archives de la compagnie, la date qu'il indique nous apparaît plus valable.

Sur le plan de l'évolution du bâtiment, le Répertoire industriel mentionne qu'on aurait construit des annexes au bâtiment principal en 1941 et en 1957 et érigé un nouvel

édifice administratif en 1949. Une comparaison entre l'Underwriter's de 1959 révisé en 1972 et l'Atlas Goad de 1912 ne permet pas de confirmer ou d'infirmer un tel état de choses. Cependant, elle nous montre que le complexe industriel a connu un certain nombre de modifications et d'ajouts significatifs. Mentionnons notamment le cas de l'édifice identifié sous l'appellation "B. Sm. storage", remplacé par une forge et un entrepôt. De même, le bâtiment servant originellement aux divers tests et simulations sera changé en lieu d'entrepôt et la fonderie sera transformée en atelier de soudure (Welding Plate Shop). En outre, le bâtiment 3 disparaîtra. Enfin, on construira une cafétéria. En ce qui concerne l'édifice en voie de construction accolé à l'atelier de mécanique, il est de surface supérieure à ce dernier.

En 1973, Allis-Chalmers Canada fabrique des broyeurs, des fours, des pompes, etc. (Scott's Répertoire industriel du Québec, cité par Jean-Claude Parent). En 1983, l'entreprise produit de la machinerie agricole et de la machinerie lourde (Parent 1989). Pour sa part, Beauregard indique que la Canadian Allis-Chalmers manufacture des machines industrielles (Beauregard, Géographie manufacturière... : 283). Vers 1987, Allis-Chalmers Canada Ltd interrompt ses activités à Lachine, et l'édifice qu'elle occupait a, depuis ce temps, acquis une vocation multifonctionnelle (Environcorp).

Bref historique de Jenkins⁷

En 1864, la Jenkins Brothers débute ses opérations aux États-Unis. En 1906, cette entreprise américaine décide de s'établir et d'implanter une usine à Montréal. Ce faisant, elle s'inscrit dans la vague d'investissements étrangers alors observables au Canada. La Jenkins Brothers construit une manufacture de valves à Saint-Henri. En 1919, l'entreprise entrevoit doubler son chiffre de vente et elle entreprend d'augmenter sa capacité de production en conséquence (Industrial Canada, déc. 1919 - août 1920). Par la suite, la compagnie poursuit sa progression fulgurante. En 1929, les dirigeants de la Jenkins concluent que le site de la rue Saint-Rémi ne se prête plus à un agrandissement majeur. C'est pourquoi ils décident de construire une nouvelle usine. Ils achètent alors un terrain de 500 000 pieds carrés à Ville de Lachine au coût de 2,000 000\$.

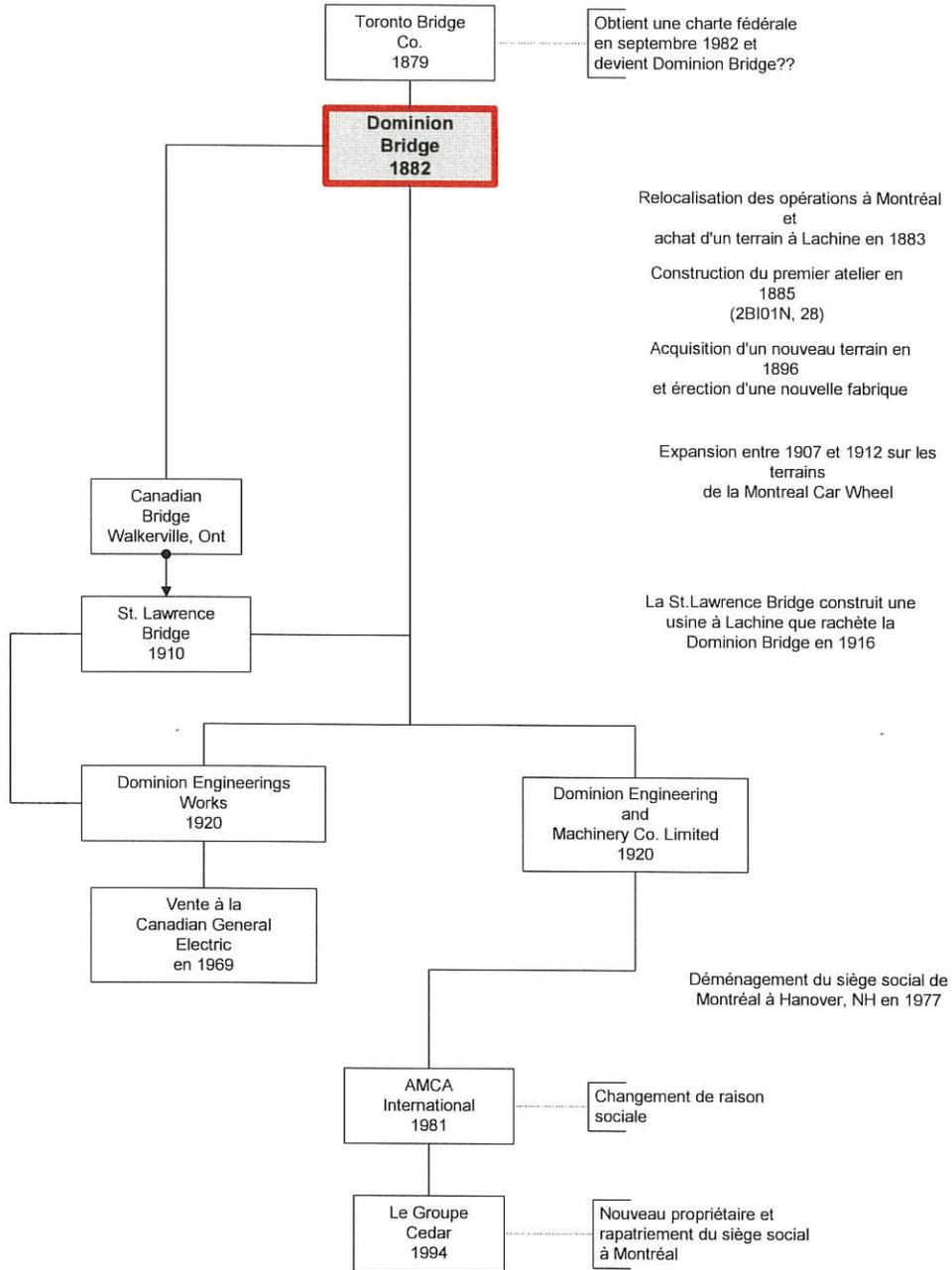
Signe des temps et reflet de la montée de l'industrie du camionnage, les porte-parole de la Jenkins évoquent non seulement les facteurs de localisation habituels (canal et voies ferrées) mais également la proximité de la route Montréal-Ottawa-Toronto. La crise économique de 1929 n'affecte en rien la détermination des dirigeants de la Jenkins. Il faut dire qu'à l'époque, la Jenkins est, selon une publicité maison, la plus importante manufacture de valves au Canada et que les gouvernements ont tendance dans de telles situations à procéder à de nombreux travaux publics (Industrial Canada, janvier 1931). En août 1931, elle entreprend la construction de ses nouvelles installations à Lachine (Industrial Canada, août 1931). Les 6 et 7 avril 1932, la Jenkins Brothers ouvre en grande pompe sa nouvelle usine du boulevard Saint-Joseph (Industrial Canada, mai 1932). À une date indéterminée, la Jenkins a acheté une partie des installations de la Dominion Wire Rope. Ce fait explique pourquoi la Jenkins possède dans son complexe industriel un édifice de la période précédant son arrivée à Ville de Lachine. En juillet 1941, l'entreprise emploie 175 personnes, et elle produit des valves pour la Marine royale canadienne. Depuis lors, la Jenkins a fait faillite.

⁷ Les ruines de la Jenkins, abandonnée depuis plusieurs années, ont été démolies en 2006 et les vestiges en sous-sol ont été complètement excavés

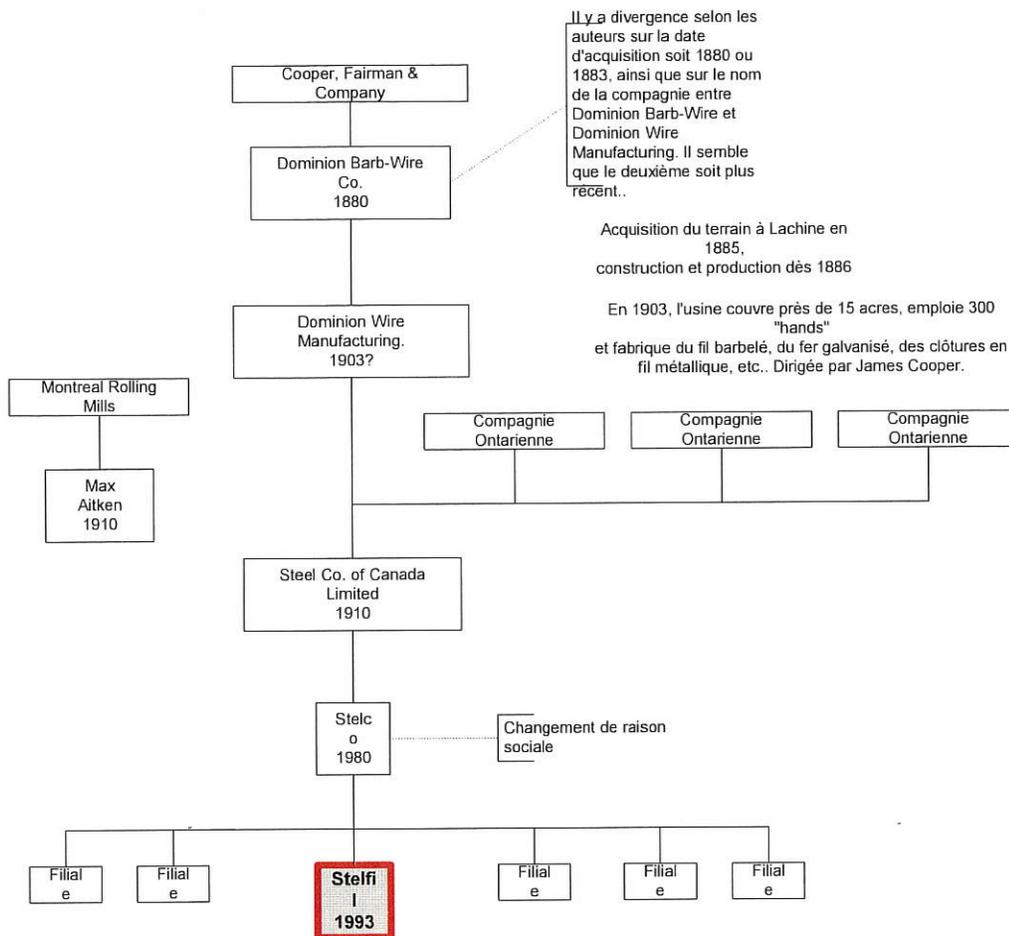
Annexe 3

Organigramme des compagnies

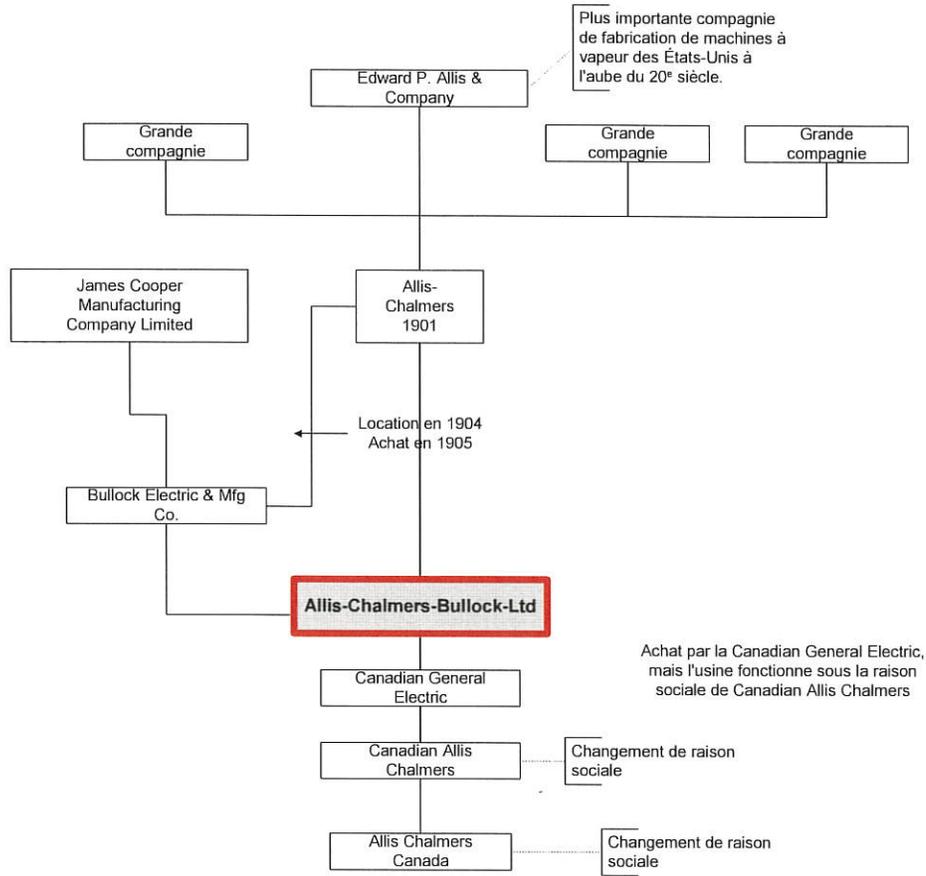
Dominion Bridge



Stelfil



Allis-Chalmers-Bullock-Ltd



Édifice multifonctionnel Locataires



Annexe 4

Chronologie des Industries

Dominion Bridge ⁸

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1835, 18 juillet	Vente de James Campbell de Lachine, physician passed before Doucet, B, ,	BPD. #3815, 17 nov 1843. Voir BPD, Montréal, D6, #14022, 3 août 1883, plus bas.	Lot 916
1866, 18 avril	Décès de Edward Peaton Wilgress, testament en faveur de son épouse et ses enfants	BPD, Montréal, D6, #14022, 3 août 1883, plus bas.	Lot 916
1879	Canton Bridge Company ouvre une succursale à Toronto et se nomme la Toronto Bridge Company	Shearwood, 1937, 4	
1882	Fondation de la Dominion Bridge à Montréal avec les fonds des entrepreneurs américains Job et Ira Abbott et trois Écossais, James Reid Stewart, James King and Robert Donaldson, de Glasgow, Écosse, qui espérait fournir la compagnie avec du métal brut	Shearwood, 1937.5 BANC, DBC, Minutes MG28, III-100, vol.1	
1882, 23 septembre 1912, 13 juillet	Lettres patentes du Gouvernement du Canada -chartes		
1883, 21 juillet	Partie de 772, acheté par la Dominion Bridge Co de James P. Davies. Devant W.A. Phillips	BPD, #13982, 21 juillet 1883.	Partie de 772, portions 1, 2, 5
1883, 26 juillet	Achat d'une grande partie du lot 916 à Lachine. Ferme des héritiers Edward Paeton Wilgress, devant Leon Forest, #2474 Appeared Edward Wilgress of the town of Lachine, gentlemen, acting in his own name as well as in the name of the following persons: George Wilgress of the Town of Cobourg, Ontario, gentlemen, in the name of Emily Georgina Smith, wife of reverend Smith, residing in Guelph, Frances Ann Severight, wife of reverend James Severight, living in Prince Albert in	BPD, Montréal, D6, #14022, 3 août 1883. Photocopie du document au dossier	916, portion 39

⁸ Les tableaux suivants présentent les notes de lecture recueillies au cours des recherches archivistiques.

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>the North west Territory, name of Archibald Petrie, town of Guananoque, Ont., gentlemen, of Miss Elizabeth Wilgress Petrie, spinster, Township of Cumberland, cté de Russell, Edward Archibald Petrie of Cumberland...; Frances Wilgress of Lachine, spinster; 8 Julia Clementine Wilgress de Lachine, spinster;</p> <p>Who sell to Dominion Bridge Company, a body politic... represented by Job Abbott, its president & by .. Lyman, its sercretary, a piece of land of irregular figure containing four arpents and ninety-one perches in superficy, french measure, bounded on the est side by the division line between lot no 773, on the Plan ... and division line extending from the govenment land to the public Highway, and division line being six hundred & twenty feet in lenght, on the South side by the Gouvernement land adjoining the Lachine Canal, from lot number 773 to the number of lot 922, the distance being 832 feet, on the east side, by the said lot no 922, on the north side by the public Highway, known as Upper Lachine Road, selon le plan de l'arpenteur William Bell Lawson, the piece of land hereby sold is part of the farm known and designated as number 916.</p> <p>Les Wilgress sont les héritiers d'Edward Paeton Wilgress, leur père, décédé le 18 avril 1866, avait acquis la propriété plus grande de James Campbell de Lachine, physician passed before Doucet, B, le 18 juillet 1835, enregistr. le 17 nov 1843 #3815</p>		
1883	<p>Construction des premières bâtisses du complexe (bureaux, atelier, salle des chaudières). Le bureau des dessins (drawing</p>	Shearwood, 1937, 17	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	office) était dans un bâtiment de 80 x 100 pieds. C'est dans ce bureau que les plans pour l'atelier principal (main shop) furent dessinés par Job Abbott, et 54 ans plus tard, ce grand hall sans colonne est encore adéquat. Outre cet atelier principal, il y avait un petit atelier pour le bois, il y avait aussi un usine de gas Siemans qui fournissait le fuel pour les chaudières, les fournaies et les forges. Ces bâtisses ont servi jusqu'en 1895 à produite 10,000 tons d'acier par année.		
1884	John Henry Andrew of Sheffield, Angleterre, achète 50,000\$ de Parts de la Compagnie. Il avait fournit de la machinerie à la fine pointe de la technologie.	Shearwood, 1937, 7	
1885	Premier contrat pour la construction du pont au-dessus du St-Laurent à Lachine. Terminé en 1887		
1886, 26 mai	<p>Vente, partie lot 916, Wilgress à Dominion Bridge Co. devant Léon Forest, n.p., #2972,.</p> <p>Appeared Edward Wilgress pour lui-même et George Wilgress of the the Town of Cobourg, Ontario, gentlemen, in the name of Emily Georgina Smith, wife of reverend Smith, residing in Guelph, Frances Ann Severight, wife of reverend James Severight, living in Prince Albert in the North west Territory, name of Archibald Petrie, town of Guananoque, Ont., gentlemen, of Miss Elizabeth Wilgress Petrie, spinster, Township of Cumberland, cté de Russell, Edward Archibald Petrie of Cumberland... ; Frances Wilgress of Lachine, spinster; & Julia Clementine Wilgress de Lachine, spinster; Who sell to Dominion Bridge Company, a body politic..</p>	BPD, D10, 20101, 12 juillet 1886. Photocopie du document au dossier.	Lot 916, portion 6, bande de 40pi entre les lots 916 et 712.

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>represented by Ira Abbott, engineer, ... vice president and by Luke Lyman, secrétaire-trésorier, ... a piece of land of forty feet in width by otherwise of an irregular figure containing about 37,100 feet, english measures, in superficies lying in the Town of Lachine, on the northern side of the Upper Lachine Road, starting on the south-west angle of lots 772 et lot 916, ... without building. Le prix de ce lot fait partie de la vente du lot 916 qui faisait partie de la Paroisse de Lachine et qui par le nouveau règlement de la Corporation de la Ville de Lachine, le lot fait maintenant partie de la Ville de Lachine. Le montant de 500\$ payé est pour les taxes municipales et scolaires dues.</p>		
1887, 7 octobre	<p>Vente, partie lot 916, Dominion Bridge à Dominion Barb Wire Co. Appeared the Dominion Bridge Co. represented by Job Abbott, president et Luke Lyman, Secretary which said Dominion Bridge Co has sold ... to the Dominion Barb Wire Company (limited) ... represented by Frederick Fairman, a piece of land of irregular shape situated in the Town of Lachine, one arpent more or less, french measure, ... bounded as follows, by another part of 916 belonging to the Dominion Bridge Co., on the north part by the Upper Lachine Road, on the north east, the remaining part of 916 now belonging to Dominion Barb Wire Co., on the east by lot no. 922, on the south by the property of the Dominion Government, ... The Dominion Bridge company (limited) hereby reserves to itself, its successors & assigns the right to continue to use the portion of the drain & the pit now existing on</p>	BPD, D10, #23906, 12 novembre 1887. Photocopie du document au dossier (Voir Stelfill)	Lot 916, portion 3 de Stelfil.

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	said sold piece of land in connection with its works & factory, it being hereby specially agreed that a servitude on the said piece of land shall & will for ever exist in favor of the said Dominion Bridge Company (limited) its successors & assigns, for the right of drainage in connection with by means of said drain & pit on said piece of land and the right to continue to use the said drain & pit on said piece of land into which the said drain now empties & also subject to the right in favor of the said Dominion Bridge Company (limited) its successors & assigns at all times when the said drain or pit require cleansing, repairing, altering or renewing, to have free access therto, to those end to entre upon & dig up such portions or parts of said piece of land as may be necessary to obtain access to the said drain & pit. ...prix 500\$.		
1888	Peter Donaldson d'Écosse se retira de la direction. Il fut remplacé par M. James P. Dawes, le brasseur de Lachine, homme très connu dans les milieux financiers de Montréal.	Shearwood, 1937, 10	
1889	Une première femme est engagée comme secrétaire. Il y reste neuf ans. À son départ, il y a déjà 38 femmes d'engagées à part deux secrétaires privées.	Shearwood, 1937, 57	
1890	Assurances sur l'écurie. « <i>As this building has been taken down from where it stood (owing to sale of horses, wagons etc. some time back) and in part rebuilt next to the Rivet Making Building for the storage of rivet bars – and wheras the stable and contents carried risk of \$1500 with the Imperial insurance co..</i> » seront couvert par les assurances.		
1890,	Installations de tuyauterie de la	BANC, MG28, III-	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
novembre et décembre	ville aux maisons de la Compagnie sur la rue Dominion.	100, vol. 1, Minutes, nov.-dec. 1890.	
1891	Le bureau chef qui avait été à l'Hôtel Windsor à Montréal déménage à Lachine	Shearwood, 1937, 14	
1895, septembre	Les directeurs donnent leur approbation pour l'agrandissement de l'atelier principal pour la peinture et la manipulation du matériel. Terminé en 1896.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 18 et 28 sept. 1895 et juin 1896.	
1896, juin	Bureau chef de la compagnie déménagée de Montréal à Lachine.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, June 17, 1896	
1896, novembre	Une nouvelle construction pour une scierie (cold saw) sera ajoutée au bout nord-ouest de l'atelier principal	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, Nov 18. 1896	
1897, juin	Achat de la Canadian Bridge and Iron Company qui était en faillite, avec terrains et bâtiments.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, June 2, 1897	
1897, septembre	Début des plans pour un atelier mécanique (machine shop) pour libérer l'atelier principal pour le montage et le « rivetting » - Discussions sur l'opportunité de fermer « our Glasgow office » vu que la compagnie achète maintenant son matériel brut aux États-Unis et continuera vraisemblablement à le faire.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, Septembre 1897	
1897, octobre	M. Johnson a reçu l'ordre de commencer tout de suite le nouvel atelier mécanique.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, Oct. 20, 1897	
1898, juin	L'atelier mécanique sera bientôt complété et le déménagement de nos machines-outils de l'atelier principal au nouvel édifice augmentera largement notre capacité pour les travaux de rivetage	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 16 juin 1898, Report to the Shareholders of the Dominion Bridge. Annual general meeting.	
1898	Première modification importante dans le transport du matériel dans la cour de la compagnie. Cette année-là, David Murphy du	Shearwood, 1937, 19	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	département de la mécanique, fit le design d'un wagon-grue qui, fort apprécié, fut nommé le « Murphy's Delight », même si à cause de la rigidité de sa base, il était toujours déraillé. Néanmoins, c'était un grande amélioration sur la méthode ancienne utilisant force animal et humaine, pour le transport du matériel brut ou les produits manufacturés. C'était le premier de toutes les grues fabriquées par la compagnie et qui devinrent si importantes.		
1900 ca	Au début du siècle, une grue sur portique spectaculaire fut construite et baptisée « Straddle Bug ». Conçue dans les ateliers de la compagnie, elle répondait au besoin de l'augmentation d'espace d'entreposage de la production de la compagnie. « <i>This extraordinary piece of machinery was a pet in the yard for many years, and served its purpose until the present South runway was built in 1912.</i> » .	Shearwood, 1937, 21	
1900	<i>A large addition to the works has been built and its equipment is now nearly completed. And the facilities thus provided will hereafter add largely of the capacity of the works.</i>	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 21 June 1900 Report to the Shareholders of the Dominion Bridge Co. at the Annual General meeting	
1900 ca	Construction de l'usine de poutres entre autre des poutres à âme pleines pour répondre au besoin grandissant des compagnies de chemin de fer canadien.	Shearwood, 1937, 21	
1900	Donner plus d'espace pour les employés du Secrétaire.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 18 avril 1900	
1900 ca	Au début du XXe siècle, le département de l'ingénierie a été divisé en trois secteurs : le bureau du design, le bureau des dessins et le département de la mécanique.	Shearwood, 1937, 29	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1902, avril	Le gérant procédera pour la construction de deux bâtiments pour entreposer les patrons et la peinture et les huiles et un nouvel atelier pour fabricants de patron.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 16 avril 1902	
1902, septembre	Achat d'un grand terrain de Rolland, (« opposite » devant, à côté?) du terrain de la compagnie à Lachine.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 17 septembre 1902	
1902, 19 décembre.	La Dominion Bridge achète le lot 773 de Dame Albina Parent, épouse de J.D.Rolland, devant J.L. Coutlée	BPD, #98689, 24 décembre	Lot 773, portion 40
1902	Construction d'une salle à manger dans une petite maison pour les employés	Shearwood, 1937,12	
1903, mars	Le gérant a soumis les coûts pour de nouvelles modifications aux bâtiments et agrandissement des ateliers. Il a été décidé d'entreprendre les travaux et aussi y inclure une salle à manger (lunch house) pour les employés.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 18 Mars1903	
1903, juillet	James Cooper, un des propriétaires de la Cooper and Fairman et directeur de la Dominion Bridge Co. meurt. Remplacé à la Dominion Bridge Co. par Phelps Johnson, ingénieur au service de la Compagnie depuis le début.	Shearwood, 1937,14	
	James Cooper était avec la compagnie depuis ses tous débuts en 1882	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 15 juillet1903	
1903	C'est à partir de ce moment que la Dominion Bridge s'intéresse à la construction de grand édifice, comme les grattes-ciels, lesquels étaient inconcevables avant la création du câble métallique Roebling. Dans moins de dix ans, ce type de commande était devenue chose courante pour la Compagnie. C'est ainsi qu'elle a construit les édifices suivants : l'hôtel Mount Royal, l'Architects Building, la Banque Royale,	She arwood, 1937, 33	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	l'édifice du Téléphone, la Sun Life, et bien d'autres depuis.		
1903, 10 novembre	Achat d'une partie du 772 de James P. Davies (Dawes) devant L. Forest	BPD, #103804, 13 novembre 1903	Lot 772, portion 3
1904	Jusqu'en 1902, la compagnie a surtout fait des ponts. Mais à partir de cette date, elle fut engagée dans la construction de structures pour les édifices et d'engins de locomotion de diverses sortes pour répondre à la demande tant sur les rails que pour monter les édifices et diverses constructions.	Shearwood, 1937, 19-20	
1904, février	Construction d'un semi-détaché sur le terrain de la compagnie à l'ouest de la rue Dominion pour l'usage de l'assistant surintendant, chef des édifications (Erection) ou d'autres employés de la Compagnie. Puis un ajout pour autre ou cinq chambres dans la nouvelle maison est accepté le mois suivant	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 17 février et mars 1904	
1904, juin	Autorisation pour des ajouts aux ateliers ainsi qu'une nouvelle génératrice et une nouvelle chaudière (boiler)	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 16 juin 1904	
1904, juillet	Autorisation pour louer à la Commission du Port de Montréal deux terrains pour y entreposer les matériaux qui serviront à la construction des hangars du port de Montréal. Une partie le long de la rue Dominion, l'autre entre le Upper Lachine Rod et le canal.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 16 juin 1904	
1904, juillet	La nouvelle forge et l'atelier de la mécaniques ainsi qu'une salle à manger pour les employés de bureau sont terminés.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, 14th July 1904 Report to the Shareholder of the Dominion Bridge Co.	
1905, mars	Autorisation accordée pour la construction d'un grand hangar ou entrepôt sur le côté sud du Upper Lachine Road . Aussi autorisation pour l'achat d'un terrain de quelques 80 pieds	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, mars 1905	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	de profondeur à l'est de l'atelier de poutres des compagnies Montreal Car Wheel Co & with the Montreal Pipe Foundry Co.		
1905, juin	Autorisation pour accorder droit de passage et servitude à la Canadian Iron & Foundry Co, pour l'utilisation des rails vers les chemins de fer.	BANC, MG28, III-100, vol. 1, Minutes, 15 juin 1905	
1909, mai	Décision de construire de nouveaux édifices administratifs. La firme Saxe et Archibald, architectes de Montréal est engagé	Shearwood, 1937, 15	
1909	Établissement de la St-Lawrence Bridge Company pour la construction du pont de Québec. qui sera complété en 1917	Shearwood, 1937, 16	
1909-1911	Acquisition de particuliers, del a majorité des terrains subdivisés dans le secteur Nort-Est du lot 916	Voir description ci-bas, BPD, D 198, #250948, 22 juil. 1913 Photocopie du document au dossier.	Lot 916, Portions 9-38. Lot 773
1910	Agrandissement de l'atelier d'usinage (machine shop) pour répondre à la demande grandissante pour des charpentes en acier pour les édifices.	Shearwood, 1937, 15	
1910	Construction des bureaux administratifs	Plan 3899	
1912	Construction du chemin de roulement sud, remplaçant la grue « Strattle Bug ». (Straddle)	Shearwood, 1937, p. 21	
1912, 23 avril	Partie des lots 770 et 771 achetées par la Dominion Bridge Co de la Ville de Lachine devant J.S.A.Ashby	BPD, #213715, 3 mai 1912	Parties 770-771, section 4
1913, 7 juillet	Dominion Bridge à Dominion Bridge Co, devant Alexander Cameron, # 9195, Transfert de propriétés. Nouvelle incorporation du 13 juillet 1912. Appeared the Dominion Bridge Company Limited, ... duly incorporated by Letters Patent	BPD, D 198, #250948, 22 juil. 1913 Photocopie du document au dossier.	Lot 916, portions 1 à 39. Lot 773

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>under the Great Seal fo Canada, dated on the 23 september 1882, having its principal place of business in Lachine, ... the vendor, represented by Phelps Johnson, of the city of Montreal, the Vice-President, and Richard Davy , secretary-treasurer, ... sold unto the Dominion Bridge Company Limited, a body corporate duly incorporated by Letters Patent under the Great Seal of Canada, dated on the 13 day of July 1912, having its place of business in Lachine, représenté par George Herick Duggan, president and said Richard Davy, ... lot part 772, bound to the east and to the south east by Notre-Dame St., to the west by lot 754, and to the north by another part of lot 772.</p> <p>belonging to the Protestant School Commissioners, a piece of land part of the property acquired by the vender from James P. Davies, by deed of sale executed before W.G. Phillips, n.p., on the 21 July 1883, #13982 , Second a piece of land forming part of lot 772, bounded to the North East by Dominion Street to the north west by Notre-Dames Street, to the South East by St-Joseph Street to the South by the portion of said lot 772, and partly by lot 770-771, the said property alos acquired by deed of sale from James P. Davies, before mentionned,</p> <p>Third a piece of land pt 772, acquired from James Davies devant L. Forest, le 10 novembre 1903, regist. 13 novembre 1903, 3103804.</p> <p>Fourth, a piece of land part of lot 770 and part 771, bounded to the South by St Louis Street, to the north by the portion of lot 772, being the property of the Vendor from the city of Lachine, by deed</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>executed before J.S. Ashly N.p., 23 april 1912, registrer on the 3 may 1912, #213715.</p> <p>Fifth a piece of land pt 772, bounded to the north by Rutland St, to the West by Fifth Ave to the South-West by Dominion Avenue, to the South-East by the St Joseph St. and to the East partly by the portion of no 916, next herein described. ... et partly by subdivisions 140 to 147 of lot 916. etc... being the property acquired by the Vendor from Wilgress, le 26 mai 1886, registered on the 12th July #20101.</p> <p>Seventh, another piece of land part lot 916.... being the property acquired by the vendor from the Canadin Iron and Foundry Company Limited, by deed of sale executed devant le notaire sous- signé, le 3 octobre 1905, registered onthe 4th November 1905 # 117831.</p> <p>Eight, another piece of land part 916, being the property acquired by the Vendor from the Canadian Iron and Foundry Company Limited by deed of sale executed before L Forest, le 23 Jul. 1907, registered o the 29th of same month, # 135674.</p> <p>Ninth, part of 916, being the property acquired from Albert William, by deed of sale executed efore L. Forest, 4 august 1909, teristered on the 1st day of September following # 161276.</p> <p>Tenth, a pied of land, part 916, being the property acquired by the vendor from Frederick Jh. Roy, by deed of sale executed before J. Forest, not. On the 28 July 1909, registered 7 août 1909, # 1603.</p> <p>Eleventh, two pieces of land part 916, .. acquired from Gédéon Leroux, by deed os sale devant L. Forest 18 juillet 1909, registred on</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>the 12th August, # 160574.</p> <p>Twelve, two pieces of land , part 916, acquired from Layton Bros. by deed of sale executed before C. Cushing, n.p. 1st April 1902, registred on the fouth April #94790.</p> <p>Thirteenth. A piece of land, part 916, acquired from Hector Dupont, devant L. Forest, 12 July 1909, registered ont the 12 August 1909, #160576.</p> <p>Fourteenth. Sub 147 and 148 of lot 916, acquired from Elphage Bourbonnais, devant L. Forest, 18 août 1909, registred on the 12, # 160873.</p> <p>Fifteenth. A piece of land 916-149, acquired from Armstrong --(?) devant H. Marler, 19 juin 1903, regist 29 June 1903, #101655.</p> <p>Sixteenth, two place of land 916-174, formerly part of Carlton Avenue, et sub 916-153, acquired from the City of Lachine, devant A.H. Lepaillieur, n.p., 7 August 1911, registred on the 11 august 1911, #195377.</p> <p>Seventeenth, two pieces of land , subdivision 916-170 and 916-173, acquired from John Ogilvy, devant L. Forest, 12 juil. 1909, registred on the 7th August 1909, #160398.</p> <p>Eighteenth, a piece of land, sub, 916-171, acquired from Margaret Henry, devant L. Forest, 4th november 1909, registerd 8 nov. 1909, # 164048. Etc etc.</p> <p>Il y a quarante descriptions d'achats différents. Incluant une propriété sur St-Ambroise, dans St-Henri et la Round Island (Ile Longueuil ou Petite Ile aux Érables) dans la paroisse de St-Ignace de Coteau-du-Lac.</p>		
1913	Addition de grues électriques pour	BANC, MG28, III-	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	manipuler le matériel dans la cour de réception et l'ajout d'un <i>new power house</i> ainsi que de plusieurs machines améliorées et nouvelles	100, vol.2, <i>Report of Directors 191</i>	
1914, 15 Juin	<p>Dominion Bridge à Steel Co. of Canada, annul servitude. Me Leon Forest, #11811.</p> <p>Dominion Bridge Co, represented by Alexander William Armour, of the city of Westmount, book keeper, assistant secretary, ... which Dominion Bridge Company Limited declared as follows, to which 1st that on the first day of the month of May last, nineteen hundred and fourteen, that was one .. and payable to the said Dominion Bridge Company Limited by the Steel company of Canada Limited a body politic duly incorporated having its chief place of business in the Provinc of Quebec in the City of Montreal (now representing the Dominion Wire Manufacturing Company Limited), the sum of one hundred dollar currency for the annual payement agreed to be made on the first day of May last past – 1914 under and by the terms of a ... deed of agreement and constitution of servitude of car service executed by and between the said Dominion Bridge Company Limited, of the one part and the Dominion Barb Wire Company Limited, a body politic and corporate having its principal office and place of business in the city of Montreal of the other part, before Me Leon Forest the undersigned notary on the 26h of April 1888 and registred in the registry office of the Country of Hochelaga and Jacques-Cartier under no. 25,854. 2° That on the 4th day of the Month of may last, 1914, the said Steel Company of</p>	<p>BPD, F35 #276991, 27 juillet 1914.</p> <p>Photocopie du document au dossier.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>Canada Limited as having succeeded to the rights and obligations of the said Dominion Barb Wire Company Limited was in default to pay the sum of money of the said, to wit : the sum of one hundred dollars due to the said Dominion Bridge Company Limited under and by the terms of the agreement and constitution of servitude of the ... 1888. 3^e That on the 4th day 1914, the Dominion Bridge Company Ltd gave to the said Steel Company of Canada, limited as having succeeded to the quality and obligations of the said Dominion Barb Wire company, limited notice in writing by registered letter ... wherefore these presents witness that the said Dominion Bridge Co Lte acting hereby as aforesaid by virtue of the provisions of the said deed of agreement and constitution of servitude of car-service of the 26th day of April 1888 above mentionned, and does hereby terminate and cancel the right of way and servitude created in and by the said deed ... for the futur from the date hereof and for the signification hereof upon the said Steel Company of Canada Limited, and all interested persons, .</p>		
1914, 15 juin	<p>La Dominion Bridge Co annule le droit de passage accordé à la Canadian Allis-Chalmers Bullock devant Me Leon Forest. Il s'agit d'un document identique à celui de Steel co of Canada, mais pour Canadian Allis-Chalmers, as representing James Cooper Manufacturing, suite à une entente faite devant Leon Forest le 22 août 1901, enregistré sous # 91599, Hochelaga-Jacques-Cartier. Annulation de servitude</p>	BPD, F35 #276678 20 juin 1914. Photocopie du document au dossier.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1914	Baisse de production de 11, 173 tonnes à cause de la guerre.	BANC, MG28, III-100, vol.2, <i>Report of Directors 1914</i>	
1915-1920 (à compléter)	La Dominion Bridge acquiert les terrains subdivisés portant les numéros 774 à 785 en bordure sud du Boulevard Saint-Joseph.	À compléter	Sections 41 et 42
1915	La DBC a fabriqué une grande quantité de munition effectuée à Lachine par la Montreal Ammunition company qui a fait des cases pour les cartouches. La DBCo contrôle les parts (capital shares) de cette compagnie comme celle de la Dominion Copper Products Company, Limited, organisée récemment	BANC, MG28, III-100, vol.2, <i>Report of Directors 191</i>	
1915-18 – ca	"Lors de la Première Grande Guerre, Dominion Bridge fabriqua les chaudières Scotch pour cargos en plus de manufacturer des milliers d'obus et autres matériaux militaires.	DBCo, <i>Nos premiers 75 ans, 1882-1957, 1957, n.p.</i>	
1916	Un grand ajout a été fait à la bâtisse des poutres ainsi qu'une bâtisse pour répondre à la demande pour la fabrication des « shells » (cartouches) dont la demande est croissante.	BANC, MG28, III-100, vol. 2, <i>Report of Directors, 1916.</i>	
1916	Le terrain de la compagnie Dominion Bridge entre le Upper Lachine Road et le canal a été loué à la Dominion Copper Products Company, qui a reconstruit le vieil édifice qui est là et lui ont ajouté plusieurs ajouts. La Copper Products Company a aussi installé "a large and efficient plant for the manufacture of brass and copper products, and has orders in had to keep it busy many months." La Dominion Bridge contrôle les intérêts autant dans la Montreal Ammunition Company que dans la Dominion Copper Products Company.	BANC, MG28, III-100, vol. 2, <i>Report of Directors, 1916.</i>	
1917	Liquidation de la St-Lawrence Bridge Company et l'achat de ses	Shearwood, 1937, 16	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	ateliers et une partie de la machinerie par la Dominion Bridge Co. qui avec fonda la Dominion Engineering Works, sa principale filiale.		
1918	« The new department for the manufacture of Marine Boilers has been filled with orders and it became necessary to increase its capacity The assembling building on the West side of the property has been extended and fitted up for this purpose as well as for the manufacture of Tanks, stationary Boilers and all manner of curved platework. This department is now equipped to manufacture efficiently and promptly any class of plate work that may offer.	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1918	
1918	The Machine and Engine Department has also been extended. Several new lines of work have recently been undertaken, the principal being the manufacture of Steam Turbines, and Turbo Blowers of the Ratteau type, »	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1918	
1919	The demand for paper-making machinery, alluded to in the last report, has outgrown the capacity of your shops at the Lachine Works, where its manufacture was being carried on, and you Company has purchased the land and shops of the St Lawrence Bridge Company (build for the fabrication of the Quebec Bridge). It was considered advisable to segregate the operations of the new plant from your Company and to incorporate a new Company under the name Dominion Engineering & Machinery Company Limited to take over the shops and equipment, the paper machinery business and other business for which these shops would be specially equipped» La	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1919	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	Dominion Bridge a acheté toutes les parts de la compagnie.		
1920, 29 juin	<p>Dominion Bridge Co. vend à Copper Products Ltd, achat de partie du lot 916, la moitié ouest de 773, tout 774, partie de 781, avec les rails et tous les titres et droits que la Dominion Bridge Co. peut avoir dans tous les bâtiments et appurtenances érigés ainsi que toute la machinerie et "plant", contenu sans aucune réservation, et une option d'achat sur une partie du lot 916 au cours des cinq prochaines années devant Me Herbert M. Marler, #14259.</p> <p>Dominion Bridge Co vend à Copper Products Ltd, a corporation duly incorporated and having its chief place of business at the City of Montreal, hereinacting by Floyd Lankford, its president, and George A Staples, it vice-president both of the City of Montreal, la propriété suivante: 1) The vendor sells to the Purchaser ...a) an emplacement in the City of Lachine forming part of lot number 916 ... bounded the part north by another part of the lot no 916, to the south bu the land of the Lachine Canal, to the east bu another part of lot 916, to the west by the cadastral line between the Town of Lachine and the Parish of Lachine. ... b) un autre terrain au même endroit formant la partie ouest du lot 773 ... c) the whole ot the lot no 774, bounded to the north by St-Joseph St., south and east by lot 773, west by lot 775. d) part of lot 781, bounded north by another part of said lot no 781, the property of the Dominion Bridge co. to the east and south by part of lot 773, to the west by another part of lot 781, the property of W. Whalen or representatives, with the tracks thereon laid and any</p>	BPD D333 #402564, 7 juillet 1920. Photocopie du document au dossier.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>right, title or interest the vendor may have in all and every buildings and appurtenances thereunto therein erected, and all machinery and plant therein contained without reservation of any kind. Second, the Vendor hereby grants the purchaser the right to purchase with legal warranty, during a period of five years to be reckoned from the date hereof, at the rate of fifty cents per superficial foot, .. the land comprised in the following description a part of lot 916 ... (option d'achat.) ...</p> <p>Third. The Vendor acquired the said properties and its right to thereto briefly under the following titles a) the said Lot no. 916 with greater extent from the Dominion Bridge Company Limited, under Deed of Sale executed before J.A. Cameron, N. P. on the 7 July 1913, registered no. 250748. The Dominion Bridge Company Limited acquired with greater extent, from Edward Wilgress and other by deed before L. Forest. N.P. bearing date the 26th July 1883, registered # 14022. b) the said lot no 773 was acquired by the vendor from Dame Albina Parent, wife of J.D. Rolland, under Deed of Sale executed before, J.L. Coutlée, N.P. le 19 décembre 1902. registered no. 98689. c) The said lot no. 774 was acquired by the Vendor from A. Sendell by Deed of Sale executed before L. Forest, N.P. on the twenty-ninth day of June, 1916, registred #328236. d) the vendor acquired lot 781 from Dominion Copper Products Co. Limited under Deed of Sale before R. W. Gibb, N.P. on the 17 janvier 1919, registred # 371946.</p>		
1920	La Dominion Engineering	Shearwood, 1937,	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>Company a d'abord été la propriété entière de la Dominion Bridge sous le nom de Dominion Engineering and Machinery Company, établie pour la production de machines pour la fabrication du papier. Le 20 avril 1920</p> <p>La Dominion Bridge transfère les parts de cette compagnie dans la Dominion Engineering Company.</p>	42	
1920	<p>La Dominion Engineering Company construit des machines à papier, des turbines hydraulique. Les générateurs électriques de vapeur electric team generator) sont une produit initié par la Dominion Bridge.</p>	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1920	
1920	<p><u>Subsidiary Companies:</u> Canadian Pipe and Lining Co. Ltd., Lachine. Dominion Engineering Works, Ltd. Lachine Qué. Including Charles Walmsley and Company of Canada Ltd. Branch Plant: Longueuil, Que Dominion Hoist and Shovel Co. Ltd. , Lachine Que. Dominion Welding Engineering Co. Ltd., Lachine Que., including Branch: Toronto Ont. Also Dominion Welding Co. Ltd. Winnipeg. Eastern Canada Steel and Iron Works Ltd Quebec Que. Manitoba Bridge and Iron Works Ltd, Winnipeg. Manitoba Rolling Mills Ltd. Selkirk Man and Calgary Alta. McGregor-McIntyre Iron Works Ltd, Toronto Ont. National Bridge Co. Of Canada Ltd. Montreal Que. Riverside Iron Works Ltd. Calgary Robb Engineering Works Ltd Amherst, N.S. Standard Iron Works (Edmonton)</p>	<p>Dans la publication suivante de 1920 : Dominion Bridge Co. Limited and subsidiary companies, <i>Engineering enterprise in Canada:</i></p>	
1927, 13	La Dominion Bridge rachète toute	BPD, D163, #	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
novembre	<p>la propriété de Copper Products Co Ltd. Avec tous les bâtiments etc devant me George Carlyle Marler, n.p., # 4711.</p> <p>Appeared Copper Products limited, a corporation having its head office at the city of Montreal, herein acting and represented by Winthrop Brainerd, vice president and James Elmslie, its secretary, both of Montreal. ... sold unto the Dominion Bridge Company, having its place of business in Lachine, represented by G. Herrick Duggan, its president, and F.W. Evens, its secretary, both of Montreal, ... accepting the following property, a) an emplacement ... part of lot 916, bounded to the north by another part of 916, to the south by the lands of the Lachine Canal, to the east by another part of 916, the property of the purchaser, to the west by the cadastral division line between the Town of Lachine and the Parish of Lachine. ... b) another emplacement situated in the same place, .. and to the west thereof forming par of lot 773, ... c) the whole of lot bounded to the north by another part of said lot no. 781, t 774 bounded to the North by St-Joseph Street , to the South and Est by lot no. 773 herein above described and to the West by lot 775 , ... d) part of lot 781, .. bounded to the North by another part of lot no. 781 the property of the Dominion Bridge Co , to the East and South by part of lot no. 773, to the West by another part of lot 781, the property of Mr Whalen, ...</p> <p>The property comprise in the above paragraphs a), b), c) and d) is that shown edged green on the Plan thereof prepared by Malcolm D. Barclay, Q.L.S. , du 12 juin</p>	<p>167011, 23 janvier 1928.</p> <p>Photocopie du document au dossier.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>1920. et forme une superficie de 276,654 sq ft., said plan in the office of H.M. Marler. N.p., together with tracks thereon laid and any right titles or interest ... and every buildings and appurtenances therunto thereon erected, and all machinery and plan therein contained without exception or reservation of any kind. As the said property now subsists with all its membres and appurtenances without exception or reserve of any kind, ... The Vendor acquired th said property with greater extent from the purchaser under the terms of a Deed of Sale executed before H.M. Marler, notary on the 29 juin 1920,registred #402564. Possession. The Purchaser will be the absolute owner of the said property from this date</p>		
1928	<p>An important branch of your business is in Travelling Cranes, Grain Car Unloaders, Hydraulic Regulating Gates, Movable Bridges and similar appliances. This type of construction combines with structural steel framework, operating mechanisms of machine parts. The growth of this business demanded increased facilities, and a large Machine Assembly Shop was built which increases the Shop space for this work about two and a half tiimes. The property sold to the Copper Products Co. Some years ago has been re-purchased and partly developed to give increased storage and yard facilities. Additions have also been made to the structural fabricating capacity.</p>	<p>BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31st Oct 1928</p>	
1928	<p>La Dominion Bridge achète McGregor-McIntyre Steel Co. et la Riverside Iron Works de Calgary</p>	<p>DBCo Nos premiers 75 ans, 1882-1957, 1957, n.p.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1929	Agrandissement de l'édifice des bureaux. "The Buildings purchased from the Copper Products Company on the south side of the Lachine Road have been re-conditioned and put in service. The storage yard has been re-modelled, a new garage built and crane runways extended, resulting in much improvement in storage and shipping facilities. Manufacturing equipment has been added to and improved. The growth of the Company's business has made it necessary to largely increase thstaff and an addition to the main office is in progress which will add about sixty per cent to its capacity.	Ajout plan S 3466 BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1929	
1930	The extension to the main office building at Lachine was completed and occupied. The land occupied by Fifth Avenue where it traverses your property has been purchased from the City of Lachine, and an arrangement has been made that when desired the Tramways tracks will be removed therefrom. Your Property at Lachine east of Fifth Avenue is now fully developed and would not admit of further plan extensions; the purchase of Fifth Avenue makes available your property to the westward thereof and adds, including Fifth Avenue, about four acres which is capable of economical development when occasion demands	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1930	
1935	Le premier pont suspendu construit par la Dominion Bridge : le pont de l'île d'Orléans	Shearwood, 1937, 40	
1936	Près de l'usine de poutres, il y a l'atelier de soudure. Il y a là aussi la plus grande machine de réductions de tensions existantes au Canada et l'autre côté de la cour, il y a une machine à rayons-	Shearwood, 1937, p. 2	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	X.		
1936	L'édifice pour édification ou montage (erection shop) est une des plus importantes de l'industrie. C'est dans ce département qu'on établit comment sera érigé un pont ou toutes autres structures. C'est ici que la Dominion Bridge a développé des méthodes particulières pour monter les travées par flottage ou encore par « end launching » lorsque la rivière ne permet pas le flottage ou l'usage de barges. La Dominion Bridge a été la première à utiliser un derrick haubané pour la construction de tels ponts. Plusieurs autres méthodes ont été conçue par le département d'édification de la Compagnie	Shearwood, 1937, 22	
1936	Construction composite. L'ingénieur Charles S. Kane du département d'ingénierie de la DBCo a développé un méthode de construction composite qui a été reconnu et connu sous le nom de « Kane's construction	Shearwood, 1937, 34	
1936	En plus des machines à papier, des turbines hydrauliques et des générateurs électriques de valeur, la Dominion Engineering a construit des machines pour les rolling mills, pour les mines et de broyage, pour des usines de pompage, des matériaux de plastic, la transmission d'énergie, des presses hydrauliques, pour le Diesel pour d'autres produits spéciaux.	Shearwood, 1937, 42	
1938	The National Bridge Company of Canada Limited, the Structural Steel Company Limited and the St.Lawrence Bridge Company Limited, all wholly owned subsidiaries, were wound up and their charters surrendered. The assets of these companies have been incorporated into the books	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1938	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	of the Dominion Bridge Company Limited		
1946	Agrandissement de l'édifice des bureaux – L'aile ouest.	Plan S5969	
1947	At Lachine, the general office extension has been completed and is fully occupied. The new boiler house is almost completed and a new Heavy Assembly Shop is being constructed which will relieve the congestion in the Machine and Plate Shops and increase the overhaul capacity and efficiency of the Lachine plant.	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1947	
1948	The new Boiler House is now complete while it is expected that the new Heavy Assembly shop will be completed early in 1949.	BANC, MG28, III-100, vol. 2, Annual Report for the fiscal Year ended 31 st Oct 1948	
1956	Construction de bureau joignant l'ancien.		
1972	The company and its subsidiaries employ about 7,500 people in twenty-four plants, nineteen in Canada, four in the United States and one in the Bahamas	DBCo, <i>Cavalcade of Steel 1882-1972</i> , 1972, 89	
1979	DBS Escher Wyss est une division de Sulzer Canada Inc., société canadienne appartenant en propriété exclusive à Sulzer Brothers Ltd. de Winterthur (Suisse). Les produits hydrauliques de la compagnie sont conçus et fabriqués au Canada en vertu d'une licence de la division Sulzer Escher Wyss de la société mère. DBS Escher Wyss trouve son origine dans l'acquisition en 1979 par Sulzer Brothers de 49 p. 100 de l'actif de AMCA International Ltd. (anciennement Dominion Bridge), de Lachine (Québec) et de la création subséquente de Dominion Bridge Sulzer Inc. Cette société d'entreprise commune a été par la suite restructurée en janvier 1988 et ses installations ont été	www.citt.gc.ca , Tribunal canadien du commerce extérieur. Ordonnances et motifs, Réexamen no : RR-89-004	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	réparties de manière adéquate entre DBS Escher Wyss et Dominion Bridge - Québec. Le siège social et l'usine de DBS Escher Wyss se trouvent à Lachine (Québec) d'où elle s'attaque aux marchés canadiens, américain et à certains marchés étrangers choisis de turbines hydrauliques.		
1986	Vente de Amca international Ltd à TFC Tubebenders and , # Fabricators of Canada Inc.	BPD, 1986 -06-18, #3 733 598	Partie 916
1988	Vente Dominion Bridge Sulzer Inc à Amca International Ltd. immeubles. 1\$	BPD, 1988-05-20, # 4 022 575	Partie 916
1988	Vente, Dominion Bridge Sulzer Inc à Sulzer Canada Inc. Tous ses droits 1\$	BPD, 1988-05-20, # 4 022 576	Partie 916
1989	Vente, AMCA International Ltd. À TFC Tubebenders and Fabricators of Canada. 1\$	BPD, 1989-12-22, # 4 233 381	Partie 916
1996	Cession United Dominion Industries Limited à Dominion Bridge Inc. \$1	BPD, 1996-02-16, #4 833 788	Partie 916
1998	Certificat de cession et de nomination Syndic Richter & Associés Partners Inc., Failli Dominion Bridge Inc.	BPD, 1998- 11-26, #5-055 842	Partie 916

Stelfil

Chronologie

Stelco, The steel Company of Canada limited, Rapport annuel 1978

Endos de la page couverture

« Les origines de la Stelco remontent au XVIIIe siècle, du temps d'un atelier de coutellerie et de forge à Montréal. Toutefois, plusieurs de ces compagnies ancestrales furent aussi de petites entreprises familiales qui participèrent à la transformation du Canada en une nation industrielle moderne durant la seconde moitié du XIXe siècle. The Steel Company of Canada Limited, la Stelco, est née de la fusion, en 1910, de plusieurs aciéries québécoises et ontariennes ... »

Stelfil comprend 2 complexes industriels :

- Dominion Wire Manufacturing à l'ouest
- Dominion Wire Rope Co. à l'est

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1872	Création de la Dominion Barb Wire Company. Incorporation	Maître d'œuvre de l'histoire, 2006	
1883, 26 juillet	Wilgress vend à Andrew Gilbert, devant Me Léon Forest. Vente Partie lot 916 (1)	Contrat suivant	
1885, 2 juin	Vente Partie Sud-est du lot 916 au sud de St-Joseph.(2) Wilgress vend à Andrew Gilbert, ingénieur mécanique de Lachine, partie du lot 916 Wilgress à Gilbert, devant Me Léon Forest, 2 juin 1885, #2772 Appeared Edward Wilgress of the town of Lachine, gentlemen acting in his own name as well as in the name of the following persons : George Wilgress of the Town of Cobourg, Ontario, gentlemen, in the name of Emily Georgina Smith, wife of reverent Smith, residing in Guelph, Frances Ann Severight, wife of reverend James Severight, living in Prince Albert in the North west Territory, name of Archibald Petrie, town of Guananoque, Ont., gentlemen, of Miss Elizabeth Wilgress Petrie,	BPD Montréal, D9, # 17866, 20 juin 1885. Photocopie du document au dossier.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>spinster, Township of Cumberland, cté de Russell, Edward Archibald Petrie of Cumberland... ; Francess Wilgress of Lachine, spinster; 8 Julia Clementine Wilgress de Lachine, spinster; sell to Mr Andrew L. Gilbert, Mechanical Engineer of the Parish of Lachine, for himself and his heirs, a certain track of land, lying being situated in the parish of Lachine, bounded in front by the Upper Lachine Road to Montreal, on the eastern side by the lot no 922 , and on the west side by the property acquired from Edward Wilgress on the 26 day of July 1883, without any building thereon, ... the piece of land forming the south part of land known as 916.</p>		
<p>1885, 18 juin</p>	<p>Gilbert à Cooper Fairman & Company, devant Léon Forest, n.p. # , Partie 916 (2) Appeared Andrew L. Gilbert, mechanical engineer of the Parish of Lachine, who sell to Mess Cooper, Fairman & Co , traders in Railway & contractors supplies of the City and District of Montreal, acting hereto through Mr Frederick Fairman, of Montreal, merchant, one of the said firm, ... being a irregular figure, counted in front by the Upper Lachine road to Montreal, on the eastern side by the lot 922, on the south side and on the west side by the property of the Dominion Bridge, without warranty and without any building , the track of land is the southern part of lot 916. 2,500\$</p>	<p>BPD, Montréal, D9, #17955, 13 juillet 1885 Photocopie du document au dossier.</p>	
<p>1886, 16 février</p>	<p>Début des opérations de la manufacture de Dominion Barb Wire Co. pour produire des câbles d'acier. lot part 916 Corporation de la Ville de Lachine à Dominion Barb Wire, Convention, devant Léon Forest</p>	<p>BPD, F3 #19287, 9 mars 1886. Photocopie du document au dossier.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>n.p., 25 février 1886</p> <p>Appeared the Corporation of the Town of Lachine, and the Dominion Barb Wire company Limited, having its place of business in Montreal, represented by Frederick Fairman, merchant of Montreal, president, ... has proposed to built & establish within the limit of the Town of Lachine an – steel wire (manufacture) and other article of the same line and has promise to work and to ... the operation of the said manufc. during the term of ten full & consecutive years ... the Council of the town of Lachine shall give and grant to the Dominion Barb Wire Co Ltd, a Premium or bonus of five thousand Dollars plus exemption de taxes. ...) for the period of twenty years. ... à la condition qu'il commence à construire leur manufacture avant le 1 octobre 1885. Elle doit aussi engager plus de 25 employés. ... the said Corporation of the town of Lachine ... do hereby confess that the said Dominion Barb Wire Company limited has proved and established to the entire satisfaction of the council of the said town of Lachine as follows, viz,</p> <p>1st, that the manufacture of the said Dominion Barb Wire Company on that lot of land situated in the said Town of Lachine known and designated under the number nine hundred and sixteen on the plans & ... is now in full running order and has been in operation since the 15 day of January last 1886,</p> <p>2^e that since that last date biz the 15 janvier 1886, the said Dominion Barb Wire Co. has been working its said manufacture with</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	and average of Seventy five men constantly employed daily, 3°, That the said Dominion Barb Wire Co Ltd, has now truly and verily complied with all un very requirements of the said Bylaw 22 ... pour obtenir le Premium and bonus. ...		
1886, 23 février	Vente Cooper Fairman à Dominion Barb Wire Co. Partie 916 (1)	BPD, D10, #19181, 5 mars 1886. Photocopie du document au dossier.	Wire factory erected on
1887, 7 octobre	Vente, partie lot 916, Dominion Bridge à Dominion Barb Wire Co 7 octobre 1887. Partie 916, arc de cercle (3) Appeared the Dominion Bridge Co. represented by Job Abbott, president et Luke Lyman, Secretary which said Dominion Bridge Co has sold ... to the Dominion Barb Wire Company (limited) ... represented by Frederick Fairman, a piece of land of irregular shape situated in the Town of Lachine, one arpent more or less, french measure, ... bounded as follows, by another part of 916 belonging to the Dominion Bridge Co., on the north part by the Upper Lachine Road, on the north east, the remaining part of 916 now belonging to Dominion Barb Wire Co., on the east by lot no. 922, on the south by the property of the Dominion Government, ...The Dominion Bridge company (limited) hereby reserves to itself, its successors & assigns the right to continue to use the portion of the drain & the pit now existing on said sold piece of land in connection with its works & factory, it being hereby specially agreed that a servitude on the said piece of land shall & will for ever exist in favor of the	BPD, D10, #23906, 12 novembre 1887. Photocopie du document au dossier.	Longe la voie ferrée

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>said Dominion Bridge Company (limited) its successors & assigns, for the right of drainage in connection with by means of said drain & pit on said piece of land and the right to continue to use the said drain & pit on said piece of land into which the said drain now empties & also subject to the right in favor of the said Dominion Bridge Company (limited) it successors & assigns at all times when the said drain or pit require cleaning, repairing, altering or renewing, to have free access thereto, to those end to entre upon & dig up such portions or parts of said piece of land as may be necessary to obtain access to the said drain & pit. ...prix 500\$.</p>		
<p>1888, 7 mars</p>	<p>Vente de Cooper Fairman Co à Dominion Barb Wire Co., devant Me Leon Forest, # 3386 -partie 916 acheté de Wilgress. Partie 916 (2) Appeared Messieurs Cooper, Fairman and Company, of the ...Montreal, traders in Railway and contractors suppliers, acting hereto by James Cooper, Trader of the said City, one of the copartners, ... sell, unto the Dominion Barb Wire Company (limited) ... represented by Frederick Fairman, president of the said Dominion Barb Wire Company (limited), a track of land of an irregular figure, being part of lot 916, ... bounded toward the north by Upper Lachine Road, toward the east by lot no. 922, toward the south on a length of 36 ft from said lot 922, by part of the lot non 916 which was bought by the Dominion Bridge Co. from Edward Wilgress 26 July 1883; and on the other side, by the property acquired from the said messieurs Cooper Fairman & Co.</p>	<p>BPD, D14, #25941, 6 juin 1888. Photocopie du document au dossier.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	by the said Dominion Barb Wire Co. ... on the 23 février 1886. The track of land herein before describe and hereby sold is the greatest portion of the lot of land acquired by the said Messieurs Cooper, Fairman & Company from Mr Andrew S. Gilbert, ... le 18 juin 1885, the said vendor having previously disposed of the rest of the said lot in favor of the said Dominion Barb Wire Company, le 23 feb 1886.		
1889, 19 septembre	Vente de James Shanks Evans à la Dominion Wire Manufacturing, Partie 922 (4)	BPD, D18, #30928, Photocopie du document au dossier.	
1889	Nouvelle incorporation en ? sous le nom Dominion Wire manufacturing		
1889, 8 décembre	Vente Dominion Wire Rope Co à Dominion Wire Manufacturing, devant Me George R. Lighthall, #1076. Partie 916 (3) Appeared the Dominion Wire Rope Company (limited), sells... to the Dominion Wire Manufacturing Company (Limited) body politic and corporate duly incorporated as such being by the Letters Patent of Incorporation thereby all the rights and obligations of the Dominion Barb Wire Company (Limited) of Canada, under the authority of a resolution of the Board of Directors thereof passed on the 17th of September last and having its principal office in Montreal, herein acting and represented by Frederick Fairman, ... part of lot 916 ... containing about one arpent more or less, as enclosed being bounded by the Upper Lachine macadamized Road and enclosed in ... part of said lot owned and occupied by the purchaser & which said parcel	BPD D19, #32891, 11 mars 1890. Photocopie du document au dossier.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>was agreed to be .. to purchase, to the vender, but no Deed has been granted therefore, having a brick building of two stories erected by the Vender theron & including therewith in the Boiler Engine, shafting and pullice [pulleys] as now erected in said Building. Wire Rope Machinery Ball belting contained in said building only excepted and excluded from the present sale with all the members and appurtenances thereto belonging of which the said purchaser declare to have a knowledge as having seen ...</p>		
<p>1901, 28 janvier</p>	<p>Vente de Dora T. Pattle, veuve James A. Wright, à la Dominion Wire Rope. Partie 922 (5)</p>		
<p>1903</p>	<p>James Cooper, un des propriétaires de la Cooper and Fairman et directeur de la Dominion Bridge Co. meurt</p>	<p>Shearwood, 1937, 14</p>	
<p>1910, 27 octobre</p>	<p>Dominion Wire Manufacturing à Steel Company of Canada, devant Me Jean Beaudoin, n.p., # 2190. Parties 916 et 922 (1 à 5) Appeared the Dominion Wire Manufacturing Company Limited, ...represented by William H. Farrell, the president and John W. Seekings, the secretary of said Company, ... and the Steel Company of Canada Limited, having its head office in Hamilton, Ontario, herein acting and represented by Robert Hobson, the general Manager and Francis Henry Whitton, the assistant general manager of said Company, both of Hamilton, ... which said parties have agreed as follows, the said Dominion Wire Manufacturing Company Limited, hereinafter called the « vendor in pursuance of a certain indenture entered into between the parties</p>	<p>BPD, Montreal D134, #180008, 3 novembre 1910. \$1. Photocopie du document au dossier.</p>	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>hereto dated and executed under private signature the sixteenth day of September last 1910 containing a general conveyance of the undertaking and assets of said Vendor to the said Steel Company of Canada Limited has hereby sold and conveyed with legal warranty unto said Steel Company of Canada Limited, herein after called the Purchaser, present and accepting the immovable property of the vendor situate at the town of Lachine ... description :</p> <p>First All that tract of parcel of land sold and conveyed by Cooper Fairman & Co to the Dominion Barb Wire Company Limited under Deed of sale passed ... the 23 Feb. 1886, registered ... #19181 ...</p> <p>Second, all that track of land sold and conveyed by the Dominion Bridge Company Limited to the Dominion Barb Wire Company Limited, 7 oct. 1887, enr #23906, part of 916, ...</p> <p>Third, all that track of land sold and conveyed by Cooper Fairman & Company to the Dominion Barb Wire Company Limited under deed of sale of the 7 march 1888, registred # 25941,... The land herein describes is the greatest portion of the lot of land acquired by the said Messieurs Cooper Fairman & Company from Mr Andrew L. Gilbert by Deed of Sale, 18 June 1885. The said vendors having preciously disposed of the rest of the said lot in favor of the said Dominion Barb Wire Company by the deed of sale of the 23 Feb 1886...</p> <p>Fourth: That certain lot of land conveyed by James Sanks Evans to the Dominion Wire Manufacturing company Limited under Deed of sales passed 19 feb. 1889, registered #30928, that</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>part of lot (south west corner) is known and designated as 922; Fifth that certain lot of land situate at Lachine, containt 125 ft in with in front and forming part of the lot 922, ... Together with all mills, buildings, machinery and plant erected and installed upon the lands herein before describes, and all rights, members and appurtenances belonging thereto The Vendor also transfers and makes over the said Purchaser therof accepting, that is to say:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 «all the rights, claims and servitudes of said vendor under a certain servitude Agreement entered into between the Dominion Bridge co. and The Dominion Barb wire co ltd, on the 26 april 1888, whereby the Dominion barb Wire Co ... were granted the right of running freight cars and engines over the railway track of the said Dominion Bridge Co ltd. To connect from the factory of the former company erected on part of lot no 916, ... with the Lachine Branch of the Grand Trunck Railway Co. upon the propety of the said Dominion Bridg Co, as a) part of lot no 772, b) part of lot 916, c) another part of said lot 916, ... 2. A certain lease from His Majesty King Edward VII, represented by the Minister of Railways and Canals, to said Vendor dated the 20 dec. 1906, being a lease of that certain track of land containing 3000 sq ft of land on the long pier on the South side of the canal entrance at Lachine described in said deed of lease, ... 25\$/an 3. Another lease from His Majesty King Edward VII to said Vendor, dated 9 feb 1909, being a lease of 16331 sq ft of land on the North 		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>side of the Lachine Canal, opposite said Vendor's property described in said lease as follows, all and singular that certain parcel or tract of the Lachine canal reserve land situate, lying and being on the North side thereof, opposite the Lessee's property in the parish of Lachine, ... together with the right and privilege of maintaining upon said lands and premises a coal hoist with two travellers for discharging coal received by the steamers upon the Lessee's own premises. Together also with the right and privilege of erecting upon said lands and premises a shed for storing manufactured goods, for shipping by steamers. The said lease being a lease of at the pleasure of the Lessor at an annual rental of 90\$.</p> <p>4. Another lease from Her Majesty Queen Victoria to the Dominion Barb Wire Company Ltd. Dated the 10 nov. 1885, of the privilege of placing and maintaing a cast iron pipe six inches in diameter in and through the embankment on the North side of that certain public property known as the Lachine canal into the said canal at a point about fourteen hundred ft below the guard lock no 5, at Lachine, together with the privilege of using so much of the surplus water of the said cnal as may be necessary for the purpose of supplying a steam boiler for working machinery and extinguishing fire in the building and works of the lessees only and as can pass through said six inch pipe to be pumped up to the Lessees' work of wire mill. The said Lease being a lease during the pleasure of Her said Majesty , 40\$/an. The said Vendor</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	subrogating and substituting the said purchaser in and to all its rights, claims and privileges under said leases subject to all the clauses and conditions contained therein. ... Vente \$1.		
1910	« Stelco Inc a été créée en 1910 sous la raison sociale de The Steel Company of Canada Limited, à la suite de la fusion de plusieurs entreprises sidérurgiques québécoises et ontariennes désireuses de profiter des progrès de la technique sidérurgique du XXe siècle. En 1910, la Société fabriquait environ 10 p. cent de la production nationale de lingots d'acier. »	Stelco. Rapport annuel 1982, endos de la page couverture	
1914, 15 juin	Annulation de la servitude accordée en 1888 par la Dominion Bridge à la Steel Co. of Canada sur le lot 916 pour les rails. Me Leon Forest, #11811 Dominion Bridge Co, represented by Alexander William Armour, of the city of Westmount, book keeper, assistant secretary, ... which Dominion Bridge Company Limited declared as follows, to wit: 1st that on the first day of the month of May last, nineteen hundred and fourteen, that was one .. and payable to the said Dominion Bridge Company Limited by the Steel company of Canada Limited a body politic duly incorporated having its chief place of business in the Province of Québec in the City of Montreal (now representing the Dominion Wire Manufacturing Company Limited), the sum of one hundred dollar currency for the annual payment agreed to be made on the first day of May last past – 1914 under and by the terms of a ... deed of agreement and constitution of servitude of car service executed by and between	BPD, F35 #276991, 27 juillet 1914.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>the said Dominion Bridge Company Limited, of the one part and the Dominion Barb Wire Company Limited, a body politic and corporate having its principal office and place of business in the city of Montreal of the other part, before Me Leon Forest the undersigned notary on the 26th of April 1888 and registred in the registry office of the Country of Hochelaga and Jacques-Cartier under no. 25,854.</p> <p>2° That on the 4th day of the Month of may last, 1914, the said Steel Company of Canada, Limited as having succeeded to the rights and obligations of the said Dominion Barb Wire Company Limited was in default to pay the sum of money of the said, to wit: the sum of one hundred dollars due to the said Dominion Bridge Company Limited under and by the terms of the agreement and constitution of servitude of the ... 1888.</p> <p>3° That on the 4th day 1914, the Dominion Bridge Company Ltd gave to the said Steel Company of Canada, limited as having succeeded to the quality and obligations of the said Dominion Barb Wire company, limited notice in writing by registered letter ... wherefore these presents witness that the said Dominion Bridge Co Lte acting hereby as aforesaid by virtue of the provisions of the said deed of agreement and constitution of servitude of car-service of the 26th day of April 1888 above mentioned, and does hereby terminate and cancel the right of way and servitude created in and by the said deed ... for the futur from the date hereof and for the signification hereof upon the said Steel Company of</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	Canada limited, and all interested persons,		
1980	<p>The Steel Company of Canada Limited prend le nom de Stelco Inc. Pour se conformer à la Charte de la langue française. Proposition de changer notre dénomination sociale. Lors de l'assemblée annuelle de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie, le 21 avril, les actionnaires devront se prononcer sur la proposition de changer le nom de la compagnie en Stelco inc.</p> <p>La raison de ce changement est la charte de la langue française, au Québec, exigeant qu'au plus tard le 31 décembre 1980, toute entreprise canadienne oeuvrant dans la province doit avoir une version française ... Une traduction littérale de l'actuelle raison sociale s'avère irréalisable et ne reflèterait pas la bonne réputation associée à la longue histoire de la Compagnie au Québec du fait qu'elle ne traduirait ni l'idée ni l'image de son nom actuel.</p> <p>Une des façons de se plier aux exigences de la Charte est d'avoir une dénomination se lisant aussi bien en français qu'en anglais. ... et l'appellation Stelco inc. répond à ce critère. ... Au cours des années, le nom Stelco est devenu le cœur de notre programme d'identification sociale et de notre politique commerciale. C'est également sous cette appellation que la Compagnie est inscrite à différentes bourses et mondialement connue par l'intermédiaire de ses filiales.</p>	Les Flashes Stelco Mars-avril 1980, p. 3	
1982	« Aujourd'hui, la Stelco est le plus important producteur canadien d'acier avec environ 35 p. cent de	Stelco. Rapport annuel 1982, endos de la	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	la production nationale. »	page couverture	
1982	Deux des filiales en propriété exclusive : Frost Steel and Wire Company, Montréal. Québec. Il y en a une à Hamilton aussi. Durastal Installations Limitée Montréal,	Dans couverture arrière des Rapports annuels de 1978 À 1982.	
1993	Vente, Stelco Inc à Stelfil Ltee. 4,803 000.00\$	BPD, Montréal. 1993-04-05, # 4 595 803	

Allis-Chalmers Bullock

125 Blvd St-Joseph

Nom ancien : La Edward P. Allis & Co.

Allis –Chalmers, mai 1901.

Loue de la Bullock Electric & Manufacturing Co. à Lachine en 1904.

Allis-Chalmers Bullock Limited de 1905-1913.

Allis-Chalmers Canada Ltd. 1913 – 2000

Statuts du Canada – rien

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
1888, 28 juillet	Vente par John McSorley à Atlantic and North West Railway Company (devenue le Canadien Pacifique), partie de 938, avec les édifices érigés	Devant le notaire H. Fry	Partie du lot 938
1900, 15 juin	Vente de Mary Ann McSorley, épouse de Thomas McDermott à Dora Pattle wife of James A. Wright. Lot 935 et 938 avec les bâtiments construit. Mc Dermott est briqueteur. James A. Wright est électricien. Mary Ann McSorley avait hérité du terrain suite au décès de son père et de son frère en 1877. Devant Robert B. Hutchison, notaire, résidant à Westmount et pratiquant à Montréal. « Appeared dame Mary Ann McSorley, wife of Thomas McDermott, formerly of the Town of Lachine in the Province of Quebec now of Ogdensburg in the State of New York, brich layer and the said Thomas McDermott both for himself and for the purpose of authorizing his said wife to the effect herof both herein acting and represented by John Batham Abbott of the said city of Montreal, advocate, their attorney ... sold to Dora Theresa Pattle, wife separate as to property ... of James A. Wright of the said City of Montreal, electrician. that certain piece of land situated in the Parish of Lachine in the Province of Quebec, known and designated ... as the number ... 935 with the buildings thereon, as the said property now subsists with all its rights, members and appurtenances .without	BPD 1900, 14 juillet, D 55, #85614. notaire R.B. Hutchison, # 1221. Photocopie du document au dossier.	Partie des lots 938 et 935, sections 2 et 3

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>exception or reserve of any kind on the part of the Vendor Title The Vendor acquired said property as follows, From her father John McSorley, senior who died intestate on the tenth day of september 1877 leaving two children him surviving the said Vendor herein and John McSorley, Junior, the said John McSorley Junior having died on the thirtieth day of October 1877 intestate leaving as his sole heir at law the Vendor herein . Possession the purchaser will have the absolute ownership of the said property from this date and will take possession thereof forthwith. ... »</p> <p>L'entente avait été faite que la vendeuse vendait les lots 938 et 935, mais seulement le lot 938 avait été inscrit dans l'acte de vente du 3 avril précédant devant le notaire Marler</p> <p>Pour une somme de 2000 \$</p>		
1901, 24 janvier	<p>Dora Theresa Pattle, wife of James A. Wright, habitant Montréal, à James Cooper Manufacturing, devant Edward H. Phillips, notaire à Lachine, #4475 lot 938 et 935</p> <p>partie lot 938 joignant au nord la propriété de Henry Aussem ou ses représentant; au sud ouest, la propriété de James Cooper, représentant les héritiers James S. Evans.</p> <p>Au nord-ouest partiellement par le Upper Lachine Road et les représentants de Daniel Mullen & Mrs Connor.</p> <p>Lot 935 avec les bâtiments construits « appeared dame Dora Theresa Pattle, wife of James A. Wright, residing in the city of Montreal, electrician, from him separated as to property, by judgment of the Superior Court for the district of Montreal, ... sold the James Cooper Manufacturing Company Limited, a body corporated having its head office in the said city of Montreal, herein acting and represented by James Cooper, the president thereof,... the said lot no. 938 bounded as follows, in part to the south east by the Lachine canal on one side, to the north east by the property of Heny Aussem or his representatives, on the other side to the south west by the property of James Cooper as</p>	BPD D57, #88431, 25 janvier 1901, Photocopie du document au dossier.	Partie des lots 938 et 935, sections 2 et 3

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>representing the estate of James S. Evans & towards the north west partly by the highway of Lachine, Upper Lachine road, the representative of Daniel Mullen & Mrs Connor Deduction to be made therefrom as the part hereof sold to the Atlantic & North West Railway Company by deed before – Guy, on the twentieth July 1888. As the said property now subsists with all its rights, members & appurtenances without exception & reserves of any kind on the part of the vendor, <u>Secondly</u>, That certain lot of land situated int he said parish of Lachine known & designated on the official plan.. no. 935 with the buildings theron as the said property now subsists with all its rights, members, appurtenances, without exception,</p>		
1903, 21 novembre	<p>Faillite James Copper Manufacturing Company. George A. Savage nommé liquidateur. Enregistré en 1904. Province of Quebec, District of Montreal Superior Court, the twenty firts day of November one thousand nine hundred and three, present, the Honorable Justice Robidoux, James Williamson Petitioner & The James Cooper Company Manufacturing limited, a body political corporated, duly incorporated with its head office and principal place of business in the City and district of Montreal, respondant the Court, having seen and examined the report of the meeting of the creditors and also the report og the meeting of the shareholders and contributories of the said company duly convened and held, this day, touching the appurtenance of final liquidator to the property of the said company and habing heard the parties by ... Both name and approved as such final liquidator to the property of said company, George A Savage, of the city and district of Montreal accountant.</p>	BPD, Montréal, # 107915, 1904, Faillite James Copper Company. Photocopie du document au dossier.	
1904, 13 janvier	Allis-Chalmers Bullock achète de Joseph McLaughlin partie du lot 936.		Partie du lot 936, section 4
1904, 28 avril	Vente de George Savage, liquidator de James Cooper Manufacturing Company à Bullock Electric Manufacturing Company de Cinninati, devant Mtre Robert A. Dunton,. Lots 938 et 935 avec tous les	BPD, D72, #107925, 15 juillet 1904, 28 avril 1904 . Photocopie du	Partie des lots 938 et 935, sections 2 et 3

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>bâtisses construites, plants, machines, outils de "graving", et ustensils. Aussi tout le matériel qui se trouve sur place, mais <u>n'incluant pas</u> le "logging engine" et charbon</p> <p>Appeared George A. Savage, of the city of Montreal, accountant, ...liquidator of the James Cooper Manufacturing company limited, ... and Bullock Electric Manufacturing Company, body corporate duly incorporated having its head office and principal place of business at the City of Cincinnati in the State of Ohio, ... represented by James N. Greenshields of Montreal, aforesaid advocate and King's Counsel, ... That by judgment rendered by the Honorable Mr Justice Lavergne of the Superior court of Montreal on the fourth day of December 1903, ... Savage was authorized to call for tenders for the purchase of there al estate, plant, machinery and goods manufactured and in process of manufacture as well as all materials on hand belonging to the said James Cooper Manufacturing Co in liquidation herein after described, ... upon the inventory value for the stock, goods and all material etc. and to be advertized for in the Montreal Daily Herald and La presse, newspapers published ... by weekly insertions until the twenty first of December last 1903., ... the following described immovable property, Lot 938, bounded as follows: in rear to the south east by the Lachine Canal, on one side to the North East by the property of Henry Anssem or his representatives, and the other side to the South west by the property of James Cooper, as representing the estate of James S. Evans, and towards the North West partly by the representatives of Daniel Mullin and mrs. Connor. Deduction to be made therefrom of the part thereof sold to the Atlantic and North West Railway Company by deed before H. Fry, notary on the twentiteht of July 1888, (2) that certain lot of land situated in the said Parish of Lachine ... no. 935. With all the buildings erected on said land and all plant, machinery graving tools and utensils in an about said permises as described in the Inventory thereof in the possession of said Liquidation. Second,</p>	document au dossier.	

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	all and singular the stock and goods as well as all materials on hand ... does not include the logging engine and coal ... » Bullock est en possession des lieux depuis le 1 février 1904.		
1904, 8 juin	Vente lots 935 et 938, de Bullock Electric Co à Allis-Chalmers Bullock, devant Mtre Robert A Dunton Appeared Bullock Electric Manufacturing Company, head office in Cincinnati Ohio, represented by James E Greenshield of Montreal, avocat, sold to Allis-Chalmers Bullock Limited, a body corporate duly having its head office and principal place of business at the city of Montreal, represented by George Bullock of the City of Cincinnati, ... president and H. Ts Cayford, secretary, ... les lots 938 et 935 décrits comme ci-haut.	BPD, Montréal D72, #108204, 29 juillet 1904 . Photocopie du document au dossier.	Partie des lots 938 et 935, sections 2 et 3
1905, 9 janvier	Vente des exécuteurs testamentaires de James Cooper à Allis-Chalmers Bullock Partie du lot 922. à l'exception de deux bandes de 50 pieds de large sur le côté ouest du terrain et vendues à la le et le.	BPD, Montreal, D72, #111266, 13janvier 1905, devant Mtre E.W.h. Phillips	Partie du lot 922, section 1
1905, 22 février	Vente de Allis-Chalmers Bullock à Dominion Wire Rope Company bande de 50 pi. du côté Ouest, ptie de 922	BPD, Montréal, D72, #112603, 20 mars 1905, devant Mtre E.W.h. Phillips	Partie du lot 922, section 6 de Stelfil
1908, 8 juin	Vente de Allis-Chalmers Bullock à Dominion Wire Rope Company autre bande longeant la première du côté Ouest, ptie de 922.	BPD, Montréal, D72, #146058, devant Mtre E.W.h. Phillips	Partie du lot 922, section 6 de Stelfil
1913, 2 avril	Entente entre la Allis-Chalmers Bullock Company et la Canadian General Electric Company, <i>the said Allis-Chalmers Bullock Limited in effect agreed to sell all their assets to a company to be formed by said Canadian General Electric Company Limited, that the said Canadian Allis-Chalmers Limited is the company so formed, that the present sale to said Canadian Allis-Chalmers limited has been made at the request of said Canadian General Electric Company Limited and they do hereby ratify and confirm the same as far as they may be concerned.</i>	BPD Montréal, D205, #252290, 14 août 1913. Vente de Allis-Chalmers Bullock à Canadian Allis-Chalmers Ltd., devant Mtre E.W.h. Phillips, 31 juillet 1913, # 7295 . Photocopie du document au dossier.	
1913, 2 juin	Vente de Edgar McDougall, James E. Pyke and J.A Milne,[by Deed of		Lot 937, section 5

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	Conveyance] (président et secrétaire de la compagnie) à Allis-Chalmers Bullock Company.		
1913, 31 juillet	<p>Vente de Allis-Chalmers Bullock à Canadian Allis-Chalmers Ltd., Partie du lot 922, lot 938 et 935, partie du lot 936 et 937</p> <p>Canadian Allis-Chalmers Co Ltd a son bureau chef à Toronto.</p> <p>Partie du lot 936 acheté de McLaughlin en 1904. L'autre partie du lot 936 appartient à James Enright.</p> <p>On fait mention du « canal du Français » avec le lot 937. Appeard Allis-Chalmers Bullocks limited représenté par Edgar McDougall, the president, and J.A. Milne, the Secretary, ... sold to Canadian Allis-Chalmers Limited, a body corporate having its head Office in the City of Toronto, ... herein acting by John w. Pilcher of Montreal, district manager of said Company, the entire business, assets and undertaking as a going concern of the said Vendors, including all these property, real and personal, movable immovable and mixed, corporeal and incorporeal and other wise and wheresoever the same may be situated, all matters ... (1) that certain lot of land situated in the Parish of Lachine ... being of irregular figure, and forming part of the lot known and designated by the number 922, of the Official Plan,lying between the Upper Lachine Road and the property of the Dominion Government (Lachine Canal) and containing 405 feet in front 63 feet in rear and 631 ft in depts. On the easterly side line and 650 feet in dept on the westerly side line and containing a superficial area of 142,473ft. English measure, ... bounded in front to the north by thesaid Upper Lachine Road, in rear by the said property of the Dominion Government on the westerly side by another portion of said lot number 922, belonging the Dominion Wire Rope Company limited or representatives , and on the easterly side by lots no. 935 and 938, ... avec toutes les exemptions qu'elle peut avoir ou aura pour les manufactures, workshops and machines which may be constructed completed and put in operation thereon, ... selon a special</p>	<p>BPD Montréal, D205, #252290, 14 août 1913, Vente de Allis-Chalmers Bullock à Canadian Allis-Chalmers Ltd., devant Mtre E.W.h. Phillips, 31 juillet 1913, # 7295 .</p> <p>Photocopie du document au dossier.</p>	Sections 1 à 5

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>meeting of the Municipalité de St Anges de Lachine, held on the 29 september 1900 and 2 march 1903. The said above describe property being the property purchased by said vendors from the executors of the estate of the late James Cooper, under deed of sale passed before the undersigned notary on the ninth day of January 1905, registered ... office of Hochelaga and Jacques-Cartier, on the 13 day of same month under no. 111266, and shown on the plan therein referred to, with the exception however of two strips of land each 50 feet wide taken off the westerly end of said property so acquired, and sold by said vendors to the Dominion Wire Rope Company under two deeds of sale both passed before the undersigned notary, one on the 22 february 1905 registered, 20 march following under 112603 and the other dated the 8 june 1908 and registered 146058, ... Secondly lot 938, bounded as follows , in rear to the south east by the Lachine Canal, on one side to the North east by the property of Henry Aussem or representatives, on the other side to the South west by the property of the representatives of the late James Cooper, as representing Estate of James Evans, and to the North west partly by the Highway of Lachine, (Upper Lachine Road) and partly by cadastral lots numbers 935, 936,937. Deduction to be made therefrom of the part thereof sold to the Atlantic and North West Railway Company, by deed before H. Fry, notary, on the 28th July 1888 (b) that certain lot of land 935, with all buildings on said property erected and with all rights ... Thirdly a certain piece or parcel of land of irregular figure situated in the parish of St Anges de Lachine, ... measuring about 190 feet in width along the south side of the Public Higway, 50 ft in rear, 143 ft in length at the westerly side and about 201 ft in lenght at the south easterly side, the whole English measure and more or less, and without any warranty as to exact measurements, but with all buildings and ameliorations thereon. The above describe piece of land is the Easterly portion of the lot of land designated under the no 936 on the plan ... and is bounded</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>as follows, in front toward the north by the King's highway, in rear toward the south by lot 938 and the eastern side by lot no. 937, and on the western side by that part of lot no. 936 in the possession of James Enright or representatives. The above thirdly described property being the property purchased by the said vendors from Joseph McLaughlin under deed of sale passed before L. Forest notary on the 13th Jany 1904, registered under no. 107919. Fourth that certain piece of parcel of land situate in Lachine, being of an irregular figure, containing according to the title deeds, one arpent and a half in breath in front by the depth which may be found between the King's Highway and the canal, commonly called the Canal du Français, and containing about 3½ arpents in superficies. ... bounded in front by the King's highway, in ear by the said canal, on one side by the property of the Allis-Chalmers Bullock Company, and on the other side also by the property of the Allis-Chalmers Bullock Company, the said lot of land being known and designated as 937. with all buildings thereon erected and all the rights, members and appurtenances, ... the above fourthly described property was acquired by said vendors from Edgar McDougall, James E. Pyke and J.A Milne, by Deed of Conveyance passed before the undersigned notray on the 2 June last (1913) registered 4th July 1913, no 249393. The said herebefore described properties forming one emplacement or block of land of irregular figure bounded as follows, starting at the south West corner of said block of land near the tracks of the Canadian Pacific Railway Company, thence running north along the division line between said block of land and the property of the Dominion Wire Rope Company Limited Six hundered and fifty feet thence east along the Upper Lachine Road, five undred forty five feet, thence south west ninety three feet, six inches, thence East Parallel to said road three hundred and fifty feet, thence north west one hundred and twenty two hundred ... Intervention an to these presents appeared and intervned the Canadian</p>		

Date	Description	Référence	Référence bâti et archéologique
	<p>General Electric Company Limited a body corporate, having its head office in the City of Toronto aforesaid, herein acting by John W. Pilcher, aforesaid, its attorney, duly constituted, ... which said intervening party after taking communication hereof declare themselves content and satisfied herewith and further declare that by indenture of Agreement between them and the said Allis-Chalmers Bullock limited, dated the twenty second day of April last (1913) a copy whereof is deposited with the undersigned notary, under act of Deposit on this day, the said Allis-Chalmers Bullock Limited in effect agreed to sell all their assets to a company to be formed by said Canadian General Electric Company Limited, that the said Canadian Allis-Chalmers Limited is the company so formed, that the present sale to said Canadian Allis-Chalmers limited has been made at the request of said Canadian General Electric Company Limited and they do hereby ratify and confirm the same as far as they may be concerned.</p>		

Annexe 5

*Liste des composantes bâties par périodes, selon le
découpage polyphasé*

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1732	Canal des Sulpiciens	n.a.	Patrimoine archéologique
1867	Canal des Sulpiciens et occupation domestique et agricole le long du Upper Lachine Road.	n.a.	Patrimoine archéologique
1867	Bâtiments de ferme sur la propriété de James Park (terrain Dominion Bridge)	n.a.	Patrimoine archéologique
1874	Canal des Sulpiciens et occupation domestique et agricole le long du Upper Lachine Road	n.a.	Patrimoine archéologique
1874	Première tréfilerie sur le terrain de la Stelfil	n.a.	Patrimoine archéologique
1874	Mur de pierre (<i>Canal Boundary Line</i>)	n.a.	Patrimoine archéologique
1879	Occupation domestique et agricole le long du Upper Lachine Road	n.a.	Patrimoine archéologique
1879	Entrepôts ou maisons en rangée le long de la partie sud-ouest du Upper Lachine Road.	n.a.	Patrimoine archéologique
1885	Bâtiments de ferme sur le terrain de Dominion Bridge (avant 1867)	n.a.	Patrimoine archéologique
1885	Four à chaux (terrain Dominion Bridge)	n.a.	Patrimoine archéologique
1885	Stock House Dominion Bridge	n.a.	Patrimoine archéologique
1885	Office Dominion Bridge	n.a.	Patrimoine archéologique
1885	Voies ferrées de desserte	n.a.	
1885	Dominion Bridge	2.029	
1907	Dominion Bridge	2.028	
1907	Dominion Bridge	2.029	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	

⁹ Les dates des composantes bâties sont établies selon la date d'apparition sur les plans historiques et non en fonction de l'année de construction ou de démolition.

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1907	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1907	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.071	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1907	Allis-Chalmers Bullock	4.018	Patrimoine archéologique
1912	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1912	Dominion Bridge	2.009	
1912	Dominion Bridge	2.010	
1912	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1912	Dominion Bridge	2.028	
1912	Dominion Bridge	2.029	
1912	Dominion Bridge	2.031	
1912	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1912	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1912	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.071	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1912	Allis-Chalmers Bullock	4.018	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.009	
1917	Dominion Bridge	2.010	
1917	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.028	
1917	Dominion Bridge	2.029	
1917	Dominion Bridge	2.031	
1917	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1917	Dominion Bridge	2.101	
1917	Dominion Bridge	2.102	
1917	Dominion Bridge	2.104	
1917	Dominion Bridge	2.105	
1917	Dominion Bridge	2.105 a	
1947	Dominion Bridge	2.001 b	
1947	Dominion Bridge	2.009	
1947	Dominion Bridge	2.010	
1947	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.011 a	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.015	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.015 b	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.028	
1947	Dominion Bridge	2.029	
1947	Dominion Bridge	2.030	
1947	Dominion Bridge	2.030 a	
1947	Dominion Bridge	2.031	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1947	Dominion Bridge	2.032	
1947	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.048	Patrimoine archéologique
1947	Dominion Bridge	2.098	
1947	Dominion Bridge	2.101	
1947	Dominion Bridge	2.102	
1947	Dominion Bridge	2.104	
1947	Dominion Bridge	2.105	
1947	Dominion Bridge	2.105 a	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.013	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.031 a	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.034	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	
1947	Dominion Wire (Stelfil)	3.045	
1947	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.071	
1947	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.072	
1947	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.074	
1947	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.076	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.003	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE⁹

DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.007	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.011	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.018	Patrimoine archéologique
1947	Allis-Chalmers Bullock	4.034	Voir 4.014
1959	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.001 a	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.001 b	
1959	Dominion Bridge	2.002	
1959	Dominion Bridge	2.009	
1959	Dominion Bridge	2.010	
1959	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.011 a	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.015	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.015 b	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.024	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.028	
1959	Dominion Bridge	2.028 a	Voir 28
1959	Dominion Bridge	2.028 b	Voir 28
1959	Dominion Bridge	2.029	
1959	Dominion Bridge	2.030	
1959	Dominion Bridge	2.030 a	Voir 30
1959	Dominion Bridge	2.031	
1959	Dominion Bridge	2.032	
1959	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.043	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.048	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.098	
1959	Dominion Bridge	2.101	
1959	Dominion Bridge	2.102	
1959	Dominion Bridge	2.104	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	N ^O DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1959	Dominion Bridge	2.105	
1959	Dominion Bridge	2.105 a	
1959	Dominion Bridge	2.105 b	
1959	Dominion Bridge	2.107	
1959	Dominion Bridge	2.108	
1959	Dominion Bridge	2.109	
1959	Dominion Bridge	2.110	
1959	Dominion Bridge	2.111	
1959	Dominion Bridge	2.111 a	
1959	Dominion Bridge	2.130	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.131	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.133	
1959	Dominion Bridge	2.135	Patrimoine archéologique
1959	Dominion Bridge	2.136	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.002 a	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.010	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.013	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.031 a	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.034	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.045	
1959	Dominion Wire (Stelfil)	3.047	
1959	Dominion Wire Rope	3.071	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
	(Stelfil)		
1959	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.072	
1959	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.074	
1959	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.075	
1959	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.076	
1959	Dominion Wire Rope (Stelfil)	3.078	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.001	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.002	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.003	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.005	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.007	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.011	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.018	Patrimoine archéologique
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.022	
1959	Allis-Chalmers Bullock	4.034	Voir 4.014
1971	Dominion Bridge	2.000.a	Ponts roulants
1971	Dominion Bridge	2.000.b	Ponts roulants
1971	Dominion Bridge	2.000.c	Ponts roulants
1971	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.001 a	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.001 b	
1971	Dominion Bridge	2.001 c	
1971	Dominion Bridge	2.007 a	
1971	Dominion Bridge	2.009	
1971	Dominion Bridge	2.010	
1971	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.011 a	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1971	Dominion Bridge	2.015	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.015 b	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.024	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.028	
1971	Dominion Bridge	2.028 a	Voir 28
1971	Dominion Bridge	2.028 b	Voir 28
1971	Dominion Bridge	2.029	
1971	Dominion Bridge	2.030	
1971	Dominion Bridge	2.030 a	Voir 30
1971	Dominion Bridge	2.031	
1971	Dominion Bridge	2.032	
1971	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.043	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.048	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.098	
1971	Dominion Bridge	2.101	
1971	Dominion Bridge	2.101	
1971	Dominion Bridge	2.102	
1971	Dominion Bridge	2.104	
1971	Dominion Bridge	2.105	
1971	Dominion Bridge	2.105 a	
1971	Dominion Bridge	2.105 b	
1971	Dominion Bridge	2.107	
1971	Dominion Bridge	2.109	
1971	Dominion Bridge	2.110	
1971	Dominion Bridge	2.111	
1971	Dominion Bridge	2.111 a	
1971	Dominion Bridge	2.128	
1971	Dominion Bridge	2.130	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.131	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.133	
1971	Dominion Bridge	2.134	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.135	Patrimoine archéologique
1971	Dominion Bridge	2.136	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.002 a	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.010	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.013	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.019	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.031 a	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.034	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.040	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.045	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.047	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.048	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.049	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.050	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.051	
1971	Dominion Wire (Stelfil)	3.052	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.000.a	Pont roulant
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.001	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.002	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.003	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.005	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.007	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.011	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.012	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.017	Patrimoine archéologique
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.018	Patrimoine archéologique
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.020	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.022	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.027	Patrimoine archéologique
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.028	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.029	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.030	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.032	Patrimoine archéologique
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.033	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.034	Voir 4.014
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.038	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.039	Voir 4.001
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.040	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.041	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.042	
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.044	Voir 4.040
1971	Allis-Chalmers Bullock	4.046	Idem 4.001
1985	Dominion Bridge	2.000.a	Ponts roulants
1985	Dominion Bridge	2.000.b	Ponts roulants
1985	Dominion Bridge	2.000.c	Ponts roulants
1985	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.001 a	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.001 b	
1985	Dominion Bridge	2.001 c	
1985	Dominion Bridge	2.007 a	
1985	Dominion Bridge	2.009	
1985	Dominion Bridge	2.010	
1985	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.011 a	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.015	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.015 b	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.024	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.028	
1985	Dominion Bridge	2.028 a	Voir 28
1985	Dominion Bridge	2.028 b	Voir 28
1985	Dominion Bridge	2.029	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1985	Dominion Bridge	2.030	
1985	Dominion Bridge	2.030 a	Voir 30
1985	Dominion Bridge	2.031	
1985	Dominion Bridge	2.032	
1985	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.043	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.048	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.098	
1985	Dominion Bridge	2.101	
1985	Dominion Bridge	2.101	
1985	Dominion Bridge	2.102	
1985	Dominion Bridge	2.104	
1985	Dominion Bridge	2.105	
1985	Dominion Bridge	2.105 a	
1985	Dominion Bridge	2.105 b	
1985	Dominion Bridge	2.107	
1985	Dominion Bridge	2.109	
1985	Dominion Bridge	2.110	
1985	Dominion Bridge	2.111	
1985	Dominion Bridge	2.111 a	
1985	Dominion Bridge	2.128	
1985	Dominion Bridge	2.130	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.131	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.133	
1985	Dominion Bridge	2.134	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.135	Patrimoine archéologique
1985	Dominion Bridge	2.136	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.002 a	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.010	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.013	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.019	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.031 a	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.034	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.040	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.045	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.047	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.048	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.049	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.050	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.051	
1985	Dominion Wire (Stelfil)	3.052	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.000.a	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.001	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.002	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.003	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.005	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.007	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.011	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.017	Patrimoine archéologique
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.018	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.020	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.022	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.027	Patrimoine archéologique

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASE⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.028	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.029	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.030	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.032	Patrimoine archéologique
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.033	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.034	Voir 4.014
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.038	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.039	Voir 4.001
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.040	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.041	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.042	
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.044	Voir 4.040
1985	Allis-Chalmers Bullock	4.046	Idem 4.001
1996	Dominion Bridge	2.000.a	Ponts roulants
1996	Dominion Bridge	2.000.b	Ponts roulants
1996	Dominion Bridge	2.000.c	Ponts roulants
1996	Dominion Bridge	2.001	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.001 a	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.001 b	
1996	Dominion Bridge	2.001 c	
1996	Dominion Bridge	2.002	
1996	Dominion Bridge	2.007 a	
1996	Dominion Bridge	2.009	
1996	Dominion Bridge	2.010	
1996	Dominion Bridge	2.011	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.011 a	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.012	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.013	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.015	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.015 b	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.024	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.028	
1996	Dominion Bridge	2.028 a	Voir 28
1996	Dominion Bridge	2.028 b	Voir 28
1996	Dominion Bridge	2.029	
1996	Dominion Bridge	2.030	
1996	Dominion Bridge	2.030 a	Voir 30
1996	Dominion Bridge	2.031	
1996	Dominion Bridge	2.032	
1996	Dominion Bridge	2.033	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.034	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.043	Patrimoine archéologique

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ⁹			
DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1996	Dominion Bridge	2.048	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.098	
1996	Dominion Bridge	2.101	
1996	Dominion Bridge	2.102	
1996	Dominion Bridge	2.104	
1996	Dominion Bridge	2.105	
1996	Dominion Bridge	2.105 a	
1996	Dominion Bridge	2.105 b	
1996	Dominion Bridge	2.107	
1996	Dominion Bridge	2.109	
1996	Dominion Bridge	2.110	
1996	Dominion Bridge	2.111	
1996	Dominion Bridge	2.111 a	
1996	Dominion Bridge	2.128	
1996	Dominion Bridge	2.130	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.131	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.133	
1996	Dominion Bridge	2.134	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.135	Patrimoine archéologique
1996	Dominion Bridge	2.136	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.001	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.002	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.002 a	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.004	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.006	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.007	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.008	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.009	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.010	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.011	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.012	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.013	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.015	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.019	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.020	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.021	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.031	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.031 a	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.032	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.033	

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ⁹

DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.034	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.036	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.040	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.041	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.042	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.045	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.047	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.048	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.049	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.050	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.051	
1996	Dominion Wire (Stelfil)	3.052	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.000.a	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.001	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.002	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.003	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.004	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.005	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.006	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.007	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.008	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.009	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.010	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.011	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.012	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.013	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.014	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.017	Patrimoine archéologique
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.018	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.020	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.022	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.027	Patrimoine archéologique
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.028	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.029	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.030	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.032	Patrimoine archéologique
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.033	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.034	Voir 4.014
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.038	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.039	Voir 4.001

COMPOSANTES BÂTIES SELON LE DÉCOUPAGE POLYPHASÉ⁹

DATE DU PLAN	COMPLEXE	NO DE COMPOSANTE	COMMENTAIRE
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.040	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.041	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.042	
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.044	Voir 4.040
1996	Allis-Chalmers Bullock	4.046	Idem 4.001
Sans date	Dominion Wire (Stelfil)	3.000.a	Ponts roulants
Sans date	Dominion Wire (Stelfil)	3.000.b	Ponts roulants
Sans date	Allis-Chalmers Bullock	4.000.b	Viaduc

Annexe 6

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
2.000.a	Ponts roulants no 1 et 2 /«Runway 1 and 2»	bon	Les ponts-roulants extérieurs par leur visibilité deviennent les symboles visibles et compréhensibles de l'usine de la Dominion Bridge. Leur conservation est essentielle à la conservation de l'esprit du lieu. La multiplicité des ponts-roulants souligne l'importance de l'industrie.
2.000.c	Ponts-roulants «Runway 1 et 2» (1)	bon partiellement rouillé	Les ponts-roulants extérieurs par leur visibilité deviennent les symboles visibles et compréhensibles de l'usine de la Dominion Bridge. Leur conservation est essentielle à la conservation de l'esprit du lieu. La multiplicité des ponts-roulants souligne l'importance de l'industrie.
2.000.b	Pont-roulant	bon l'ensemble est rouillé	Les ponts-roulants extérieurs par leur visibilité deviennent les symboles visibles et compréhensibles de l'usine de la Dominion Bridge. Leur conservation est essentielle à la conservation de l'esprit du lieu. La multiplicité des ponts-roulants souligne l'importance de l'industrie.
2.001.b	Bureaux principaux (1995)		Bien que le bâtiment administratif ait été amputé de sa partie centrale (1a), ce bâtiment a conservé toutes ses caractéristiques d'origine. Le relief sculpté au-dessus de la porte d'entrée est un exemple remarquable de sculpture.
2.001.c	Édifice à bureaux	excellent	Bien que le bâtiment administratif ait été amputé de sa partie centrale (1a), ce bâtiment a conservé toutes ses caractéristiques d'origine. Ce bâtiment est typique des bâtiments administratifs de complexe industriel.
2.002	Centre de R & D (1995)		
2.007	Blast room (1) Blast room, Dust collector (2)	bon	Bien que des recherches historiques et comparatives seraient nécessaires, il nous semble que ce genre de structure soit rare.
2.009	Atelier de tôlerie (1) Plate and tank assembly (2)	bon	Typique de l'architecture industrielle. C'est la seule cheminée conservée sur le complexe.
2.010	Atelier d'usinage lourd	bon	Typique de l'architecture industrielle du

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
	(1) Heavy Machine Shop (2)		début 20e siècle.
2.028	Atelier de charpentes (Poutres composées et fermes) (2) «Structural Shop» Girder Shop, Girder Assembly angle preparation (3)	bon	Il s'agit d'un bâtiment antérieur à 1912.
2.029	Atelier de charpente (poutres et colonnes)(1) Beam and column line	bon	Ce bâtiment est le plus ancien à avoir survécu jusqu'à nos jours du moins partiellement. Son mur ouest est conservé sur toute sa longueur ainsi que le brisis de sa toiture originale côté ouest. Ce témoin montre clairement le désir de la compagnie de créer un bâtiment industriel de grande qualité architecturale.
2.030	Paint building 30a	bon	Ce bâtiment est typique des bâtiments annexes en architecture industrielle du début du 20e siècle.
2.031	Atelier d'usinage principal (1) Machine shop	bon	Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
2.032	Bureau de l'usine (1), «Plant Offices» (2)	bon	Typique de l'architecture de la première moitié du 20e siècle.
2.098	Bâtiment de la préparation/ Preparation bldg (1)	bon	Ce bâtiment est typique de l'architecture industrielle de la première moitié du 20e siècle.
2.101	Cintube, entrepôt (2006) Atelier des services de la construction (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
2.102	Bâtiment de la pompe/ Pump House (1)	bon	Typique de l'architecture des édifices fonctionnels. Ce bâtiment rappelle l'époque pendant laquelle la Dominion Bridge pompait l'eau du canal de Lachine pour sa production.
2.104	Atelier de tube /tube shop (1)	bon	Ce bâtiment industriel est exceptionnel . L'utilisation de l'éclairage naturel a été poussée à son maximum. Le fait que ce bâtiment est toujours en activité lui confère un intérêt plus important.
2.105	Centre de service des produits métallurgiques (2)	bon	Typique de l'architecture industrielle du premier quart du 20e siècle. Le fait que ce bâtiment est toujours en activité lui confère un intérêt plus important.
2.105.a	Bureaux (2006) Welding	bon	Typique de l'architecture industrielle de

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
	and test Lab and Maintenance storage area (1)		la fin du 19e siècle.
2.105.b	Lavatory and locker (1)	bon	Typiques de l'architecture de la fin du 19e siècle.
2.107	Atelier d'assemblage principal (1995)/ General Assembly Shop (2)	bon	Typique de l'architecture industrielle de la première moitié du 20e siècle.
2.108	Atelier d'assemblage mécanique (2) Machine Assembly (3)	bon	Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
2.109	Magasin (2) bureau/ General Store Office (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle des années 1930.
2.110	Poste de garde	bon	Typique de l'architecture des années 1930.
2.128	Édifice de la peinture/ Paint building (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle de la fin du 20e siècle.
2.133	Collecteur de poussière/ Dust coll'r (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20 e siècle.
2.136	Bâtiment médical /medical building (1)	bon	Typique de l'architecture fonctionnelle du milieu du 20e siècle.
3.000.a	Bâtiment de l'évacuateur d'eau	bon	L'intérêt de ce bâtiment est qu'il témoigne de l'utilisation de l'eau du canal de Lachine par l'industrie. Ceci est de plus en plus rare sur le canal.
3.000.b	Bâtiment de prise d'eau	bon	L'intérêt de ce bâtiment est qu'il témoigne de l'utilisation de l'eau du canal de Lachine par l'industrie. Ceci est de plus en plus rare sur le canal.
3.001	tréfilerie /Wire Mill (2)	bon	Le mur ouest de ce bâtiment est l'un des éléments les plus anciens de ce complexe industriel.
3.002	Tréfilerie /Wire Mill (1)	bon	Le mur ouest est ancien.
3.002.a	circulation	bon	
3.004	Wire Mill (1)		Les lanternaux sont caractéristiques de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.006	Atelier de galvanisation des fils/ Wire galv (2)		
3.007	Ligne de galvanisation /Galv lines (1)		
3.008	Bâtiment du moteur de la génératrice/Motor-generator Room (1)	bon	
3.009	Chambre de contrôle électronique/Electronic		

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
	control room (1)		
3.010	Service de la chaufferie et génératrice d'urgence/ Boiler room services and emergency generator (1)	bon	
3.011	Chaufferie /Boiler Room (1)	bon	Ce bâtiment date selon toutes vraisemblances de la période initiale de construction du complexe. Il s'agit donc d'un bâtiment ancien typique de l'architecture industrielle de la fin du 19e siècle. Peu de chaufferie de cette période sont encore conservée.
3.012	Entrepôt de fil/ Wire Storage(1)	bon	
3.013	Sous-station électrique principale/ Main electrical substation (1)		
3.015	Entrepôt de fil/ Wire Storage (old cleaning line; now inactive) (1)		Ce bâtiment nous apparaît assez ancien. Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.019	Entrepôt de produit fini; Centre de premiers soins; Cafétéria;	bon	Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.020	Magasin général; bureau; toilette/ General Stores includes office and toilet (1)	bon	Ce bâtiment a conservé la plupart de ses éléments d'origine à l'exception de l'huissierie des fenêtres et des portes. Ce bâtiment est le plus élaboré sur le plan du vocabulaire architectural de tous les bâtiments de la Stelfil Limitée
3.021	Entretien, incluant entreposage et atelier d'usinage. Urinoir, 3 toilettes et douche/ Maintenance, including storage and machine shop. Washroom includes basin, urinal, 3 toilettes and shower. (1)	bon	Ce bâtiment est typique de l'architecture industrielle de la fin du 19e siècle.
3.031	Entrepôt à l'étage, bureaux et toilettes/ Storage downstairs. General Offices with Entrance Lobby and Washrooms upstairs.(1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du dernier quart du 19e siècle.
3.031.a	Entrepôt , bureaux et	bon	

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
	toilettes/ Storage downstairs. General Offices with Entrance Lobby and Washrooms upstairs.(1)		
3.032	Entrepôt à l'étage, bureaux et toilettes/ Storage downstairs. General Offices with Entrance Lobby and Washrooms upstairs.(1)	bon	Les motifs décoratifs en forme de mâchicoulis de la corniche, caractéristiques de l'architecture industrielle de la fin du 19e siècle, ont été conservés. Il s'agit d'un des rares soucis d'esthétique dans l'ensemble du complexe industriel.
3.033	Entrepôt à l'étage, bureaux et toilettes/ Storage downstairs. General Offices with Entrance Lobby and Washrooms upstairs.(1)	bon	Tous les éléments caractéristiques d'un bâtiment industriel du dernier quart du 19e siècle ont été conservés. Le monte-charge en bois est probablement exceptionnel. Les bâtiments 33 et 34 ont conservé leur charpente hybride d'origine
3.034	Entrepôt au rez-de-chaussée, bureaux à l'étage/ Storage downstairs, offices upstairs.(1)	bon	Une partie de la charpente est apparente dans la section ouest.Les bâtiments 33 et 34 ont conservé leur charpente hybride d'origine
3.036	Entrepôt / Storage (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.040		bon	
3.041	Manufacture ligne de nettoyage/ Manufacture: Cleaning Line (1)	bon	Bâtiment typique de l'architecture industrielle du deuxième quart du 20e siècle.
3.042	Atelier de galvanisation/ Galvanize Mill (1)		
3.045	Atelier de toronnage (2)		
3.047	Entreposage compactage des résidus et chargement /Storage and Scrap Compacting and Loading (1)	bon	Les fenêtres en bandeau sont typiques de l'architecture industrielle du milieu 20e siècle.
3.048	Entrepôt/ Storage (1)	bon	Les fenêtres en bandeau sont typiques de l'architecture industrielle du milieu 20e siècle.
3.049	Expédition /Shipping (1)	bon	Typique de l'architecture industriel de la deuxième moitié du 20e siècle.
3.050	Atelier de??? /Patenting Line; Services: waste water treatment station	bon	Typique de l'architecture industrielle de la deuxième moitié du 20e siècle.

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
	(1)		
3.051	Entrepôt de tige métallique/ Storage Rod Shed (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle de la deuxième moitié du 20e siècle.
3.052	Galvanisation électrique/ Electro galvanized (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle de la deuxième moitié du 20e siècle.
3.071	Entrepôt / Storage (1)_	bon	Typique de l'architecture industrielle d'avant-garde pour 1900.
3.072	Entreposage / Storage	bon	Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.074	Entrepôt / Storage	bon	Typique de l'architecture industrielle du début du 20e siècle.
3.075		bon	Typique de l'architecture industrielle des années 1940.
3.076	Entrepôt, bureaux et vestiaire/ Storage, 2nd floor offices, changehouse	bon	Typique de l'architecture des années 1950.
3.078	Entrepôt de machinerie/ Machinery Storage (1)		Typique de l'architecture de la fin des années 1950 et début 1960.
4.000.a	Pont-roulant	bon	La conservation du pont-roulant est essentielle à la conservation de l'esprit du lieu. Ce pont-roulant est toujours utilisé.
4.000.b	Viaduc menant au canal de Lachine		Typique d'un viaduc du début 20e siècle.
4.001	Erection bldg. (1)	excellent	Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
4.002	Atelier mécanique / Machine Shop (1)		Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
4.003	Atelier mécanique et bureaux / Machine Shop Offices (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
4.004	Atelier de mécanique/ Machine Shop (1)	bon	Typique l'architecture industrielle du début du 20e siècle
4.005	Bureaux / Office (1)	bon	Le bâtiment est typique de l'architecture des années 1940.
4.006	Entretien/ Maintenance (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.007			
4.008	Engine room (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.009	Chaufferie	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.010		bon	
4.011		bon	Typique de l'architecture industrielle du

Tableau du patrimoine bâti de Lachine Est			
Numérotation de l'édifice	Identification de l'édifice	État de conservation	Intérêt patrimonial
			premier quart du 20e siècle.
4.012	Entrepôt des modèles /Pattern Storage (1)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.013	Atelier des modèles /Pattern Shop (1) (2)	bon	Typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.014	Atelier de soudure / «Welding Plate Shop» (1)	bon	Section ouest typique de l'architecture industrielle du début 20e siècle.
4.018	Cubilot / «Cupola house, Core room» (1)		
4.020	Atelier des outils / «Tool Room» (1)	bon	
4.028		bon	Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
4.029	Entrepôt / «Ware House» (1)		Typique de l'architecture industrielle du milieu du 20e siècle.
4.030	Bureaux /«Offices» (1)	bon	
4.033	Bureaux /«Offices» (1)		
4.038	Bureaux /«Offices» (1)	bon	
4.040	Bureaux /«Offices» (1)		
4.041		bon	
4.042	Bureaux /«Offices» (1)	bon	

Annexe 7

Tableau synthèse du patrimoine significatif

Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
Paysage	Boulevard Saint-Joseph	Tracé fondateur sur l'île de Montréal - ancien Upper Lachine Road; élément unificateur des fonctions industrielles de Lachine Est.	Inventaire par sondages
	Voies ferrées	Ont généré les formes industrielles que l'on connaît aujourd'hui à Lachine Est; constituent un ruban de communication à l'intérieur de chaque complexe ainsi que d'un complexe à l'autre; illustrent le transport des produits finis vers les réseaux ferroviaires principaux (CN/CP et antécédents).	Validation du tracé au sol.
	Canal des Sulpiciens	Premier canal en Amérique du Nord; le seul endroit à Montréal où la portion du canal qui fut réalisée est demeurée visible aussi longtemps et le seul endroit où il peut être mis en valeur <i>in situ</i> .	Inventaire par sondages
	Canal de Lachine	A suscité le développement d'un corridor industriel sur ses rives; constitue le berceau de l'industrialisation de Montréal; fournit les quantités d'eau nécessaires aux opérations industrielles des usines du fer et de l'acier à Lachine.	Surveillance dans le cadre de travaux
Dominion Bridge	Vestiges de Montreal Car Wheel et de Montreal Pipe & Foundry	Représentent la première génération d'industries sur le site (1888 à 1905).	Sondages et fouilles

Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
	Bâtiment no 29, vestiges de la chaufferie, du premier édifice d'administration, du four à chaux à l'angle du bâtiment no 104 et de l'entrepôt sous le bâtiment no 105.	Noyau originel du complexe de la Dominion Bridge, datant de 1885; le bâtiment no 29 (l'atelier principal) a un vocabulaire architectural intéressant et un emplacement central par rapport à l'organisation fonctionnelle de l'usine qui a défini le mode d'implantation de tous les bâtiments qui ont suivi.	Inventaire par sondages
	Bâtiments nos 1a à 1c et vestiges connexes	Symbolisent le prestige et l'importance de l'entreprise, de renommée pancanadienne, et acteur principal du secteur industriel de Lachine; évoquent le rôle mythique de cette industrie dans l'histoire de Montréal.	Sondages exploratoires pour les parties enfouies et surveillance dans le cadre de travaux
	Bâtiments nos 104, 107 et 9, 10, 31, 98 et 108	Groupe de bâtiments reconnus pour leur valeur architecturale; l'édifice 104 est le seul avec une fenestration en ruban; les halles 107 et 9 représentent le développement en parallèle de l'usine ainsi que la conception d'édifices d'une grande adaptabilité-privilegiés en raison de leur enchaînement et parallélisme avec l'atelier originel.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Ponts roulants intérieurs et extérieurs	Symboliquement et physiquement imposants, les ponts roulants sont une partie importante de la chaîne de production de l'usine; représentent les efforts de la compagnie pour accélérer le temps de déplacement des pièces et ainsi contribuer à la rentabilité de l'entreprise; ceux qui jalonnent le boulevard Saint-Joseph viennent renforcer cet axe magistral.	Surveillance dans le cadre de travaux

Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
	Trame urbaine traditionnelle	Trame de rues datant du début du 20 ^e siècle qui a inspiré l'organisation du bâti ancien.	Validation du tracé au sol.
	Réseau de transport ferroviaire interne	Reflète le pattern de circulation et la dynamique de production (seul endroit à Lachine Est).	Validation du tracé au sol.
	Montreal & Lachine Railroad et le Lachine Links Station	Premier lien ferroviaire entre Lachine et Montréal.	Sondages et fouilles
	Vestiges du bâti ancien le long de la 6 ^{ème} avenue, à sa jonction avec la rue Saint-Louis	Constructions d'intérêt archéologique en raison de leur ancienneté et leur concentration.	Inventaire par sondages et fouilles
Stelfil, partie ouest	Bâtiments nos 2, 7 et 12 et vestiges connexes	La première tréfilerie au Canada et le premier complexe industriel de Lachine (implanté entre 1867 et 1874).	Inventaire par sondages
	Bâtiments nos 1, 2, 7, 21, 19, 8, 9 13, 40 et 11	Bâtiments ayant la plus grande pérennité fonctionnelle du secteur; se démarquent dans l'ensemble du corridor industriel du canal de Lachine où les industries ayant conservé leur fonction d'origine se chiffrent à moins d'une douzaine; structure de production inchangée depuis les débuts de l'exploitation du site; physiquement intègres.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Bâtiments nos 34, 20 et 11	Groupe de bâtiments reconnus pour leur valeur architecturale; le bâtiment no 20 est le seul à posséder le sigle d'identification de la compagnie et le plus élaboré sur le plan du vocabulaire architectural de l'ensemble des constructions faisant partie du complexe; le bâtiment no 34 est la chaufferie d'origine; le bâtiment no 11 est un des édifices les plus impressionnants, côté canal.	Surveillance dans le cadre de travaux

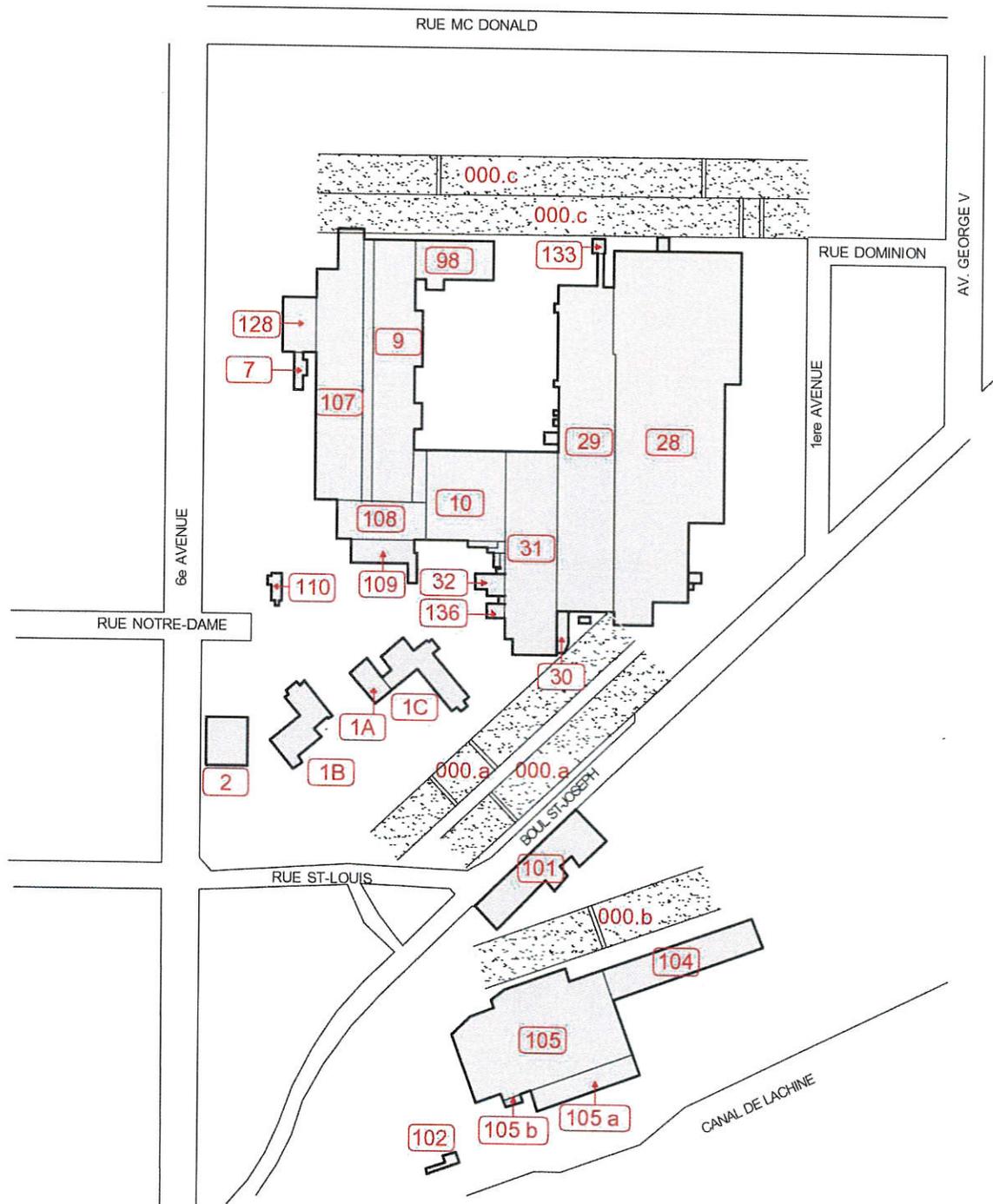
Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
	Bâtiments nos 31 à 36 et les vestiges des maisons des contremaîtres	Symbolisent le prestige et l'importance de l'entreprise; architecture représentative de la fin du 19 ^e siècle; les bâtiments constituent l'ensemble le plus intact de l'usine; les vestiges des maisons des contremaîtres complètent cet ensemble.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Forme du complexe suivant la courbure des voies ferrées : bâtiments 20, 21, 40, 10, 11, 15 et 41.	Forme du complexe s'appuyant sur l'implantation des voies ferrées; unité de production organisée en fonction des voies ferrées.	Validation du tracé au sol.
	Équipements en place	Usine encore en opération utilisant des équipements anciens dont une machine à fabriquer la clôture datant de 1938 – une rareté dans les annales industrielles.	Inventaire in situ (revoir et bonifier l'inventaire de A. Bérubé)
	Prise et décharge d'eau et bâtiments	Témoigne de l'utilisation du canal de Lachine; de plus en plus rare sur le canal	Surveillance dans le cadre de travaux
Stelfil, partie est	Bâtiment no 71	Noyau originel de Dominion Wire Rope.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Bâtiments nos 72, 74, 76 et 78	Bâtiments d'intérêt architectural; les bâtiments 72 et 74 se démarquent par leur équilibre architectural et la présence d'une porte cintrée qui admettait autrefois les voitures de chemin de fer; le bâtiment 78, érigé sur pilotis, est le seul exemple de ce type de construction sur le canal; le bâtiment 76 complète cet ensemble qui possède un gabarit se prêtant à diverses fonctions; potentiel de recyclage fort intéressant.	Surveillance dans le cadre de travaux
Allis-Chalmers Bullock	Vestiges du complexe de la James Cooper Manufacturing Co.	Le premier noyau industriel du site, dès 1901; se trouve aujourd'hui dans un secteur libre de bâti ce qui confère à cet ensemble un potentiel archéologique élevé.	Sondages et fouilles

Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
	Bâtiments nos 4, 6, et 14, et 8, 9,10 et 12	Noyau d'origine de l'usine d'Allis-Chalmers Bullock dont les édifices présentent une homogénéité architecturale; intégralement conservés; expriment le mieux l'évolution architecturale d'une usine au 20 ^e siècle; le toit du bâtiment 4 avec ses lanterneaux est particulièrement évocateur des édifices industriels de sa génération et un des rares exemples de ce type de toit le long du canal; l'homogénéité architecturale des édifices, de même que leur dégagement, accommoderait, mieux que nul autre ensemble dans le secteur, une fonction muséale.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Bâtiments nos 3 et 5 et les vestiges de l'ancien bureau au nord du canal des Sulpiciens	Symbolisent le prestige et l'importance de l'entreprise; les bâtiments représentent la nouvelle génération d'édifices érigés à partir de la Deuxième Guerre mondiale; l'ancien bureau est parmi les plus anciens vestiges du secteur.	Sondages et surveillance dans le cadre de travaux
	Bâtiments nos 2 et 3	Bâtiments reconnus pour leur valeur architecturale; l'œuvre de T. Pringle & Sons, un bureau d'ingénieurs montréalais.	Surveillance dans le cadre de travaux
	Voies de desserte ferroviaire	Implantation spatiale de l'usine en fonction des liens ferroviaires avec la ligne du Canadien Pacifique.	Validation du tracé au sol.
	Vestiges du bâti ancien localisés au nord du canal des Sulpiciens	Zone résidentielle qui précède le complexe usinier; constructions d'intérêt archéologique en raison de leur ancienneté et de leur lien avec le Upper Lachine Road.	Inventaire par sondages et fouilles

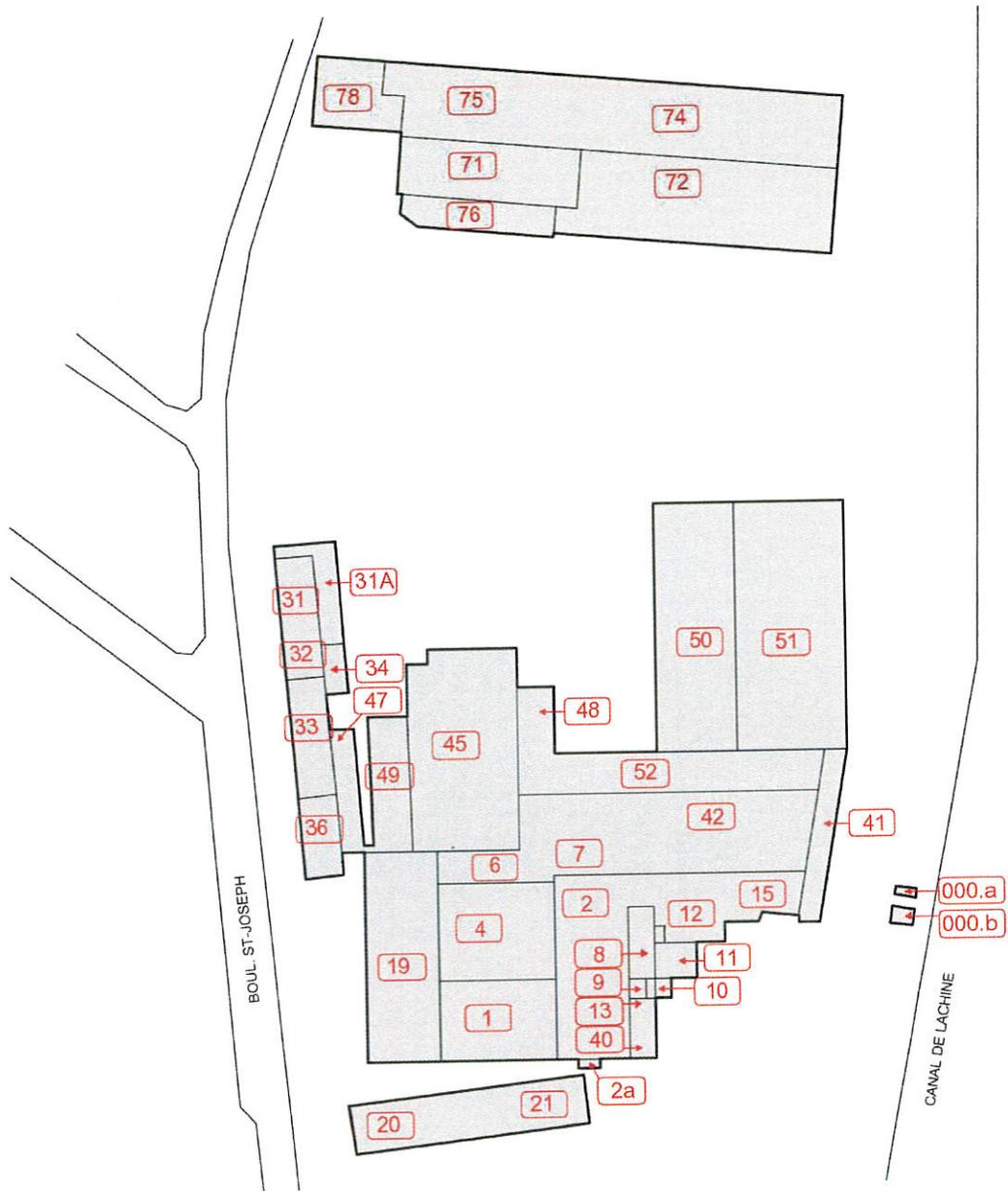
Tableau synthèse du patrimoine significatif			
Unité ou complexe	Ressource	Valeur patrimoniale	Intervention archéologique recommandée
	Canal des Sulpiciens	Voir commentaire dans Paysage. La plus longue section ininterrompue du canal est sur le site de Allis-Chalmers Bullock.	Inventaire par sondages
Jenkins	Aucune trace restante.	Présence importante au sein du secteur et dans le domaine du fer et de l'acier; mérite d'être souligné par des moyens auxiliaires.	Aucune

Annexe 8

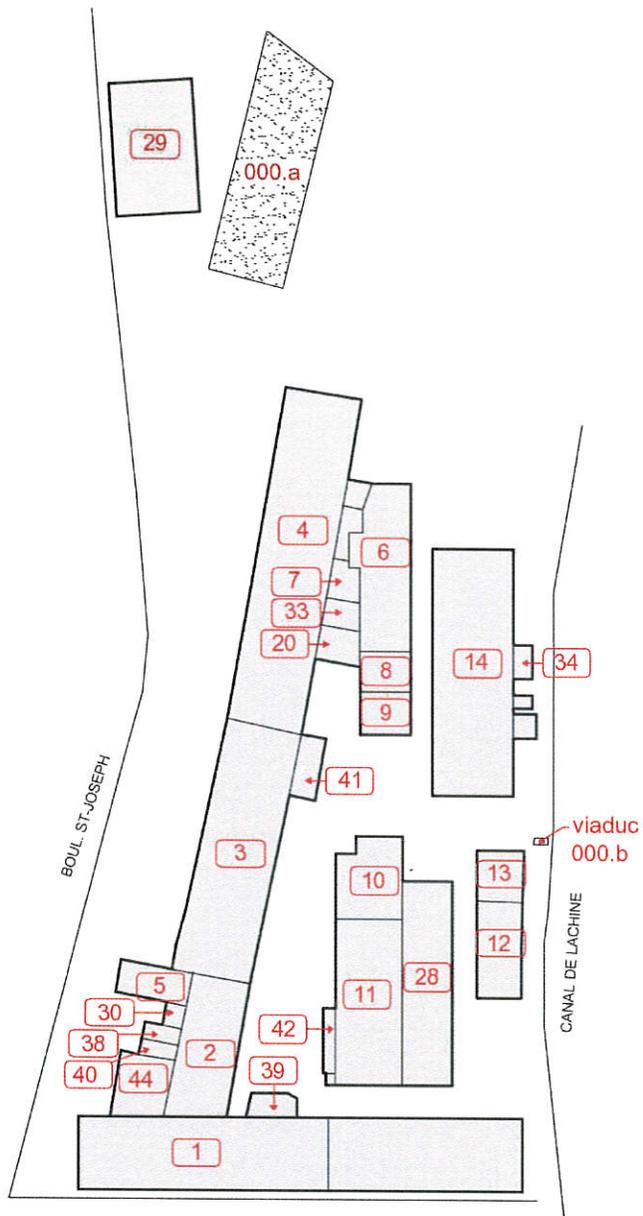
Schéma des complexes avec numérotation des bâtiments.



DOMINION BRIDGE



STELFIL



ALLIS-CHALMERS

Annexe 9

Plans

Liste des plans

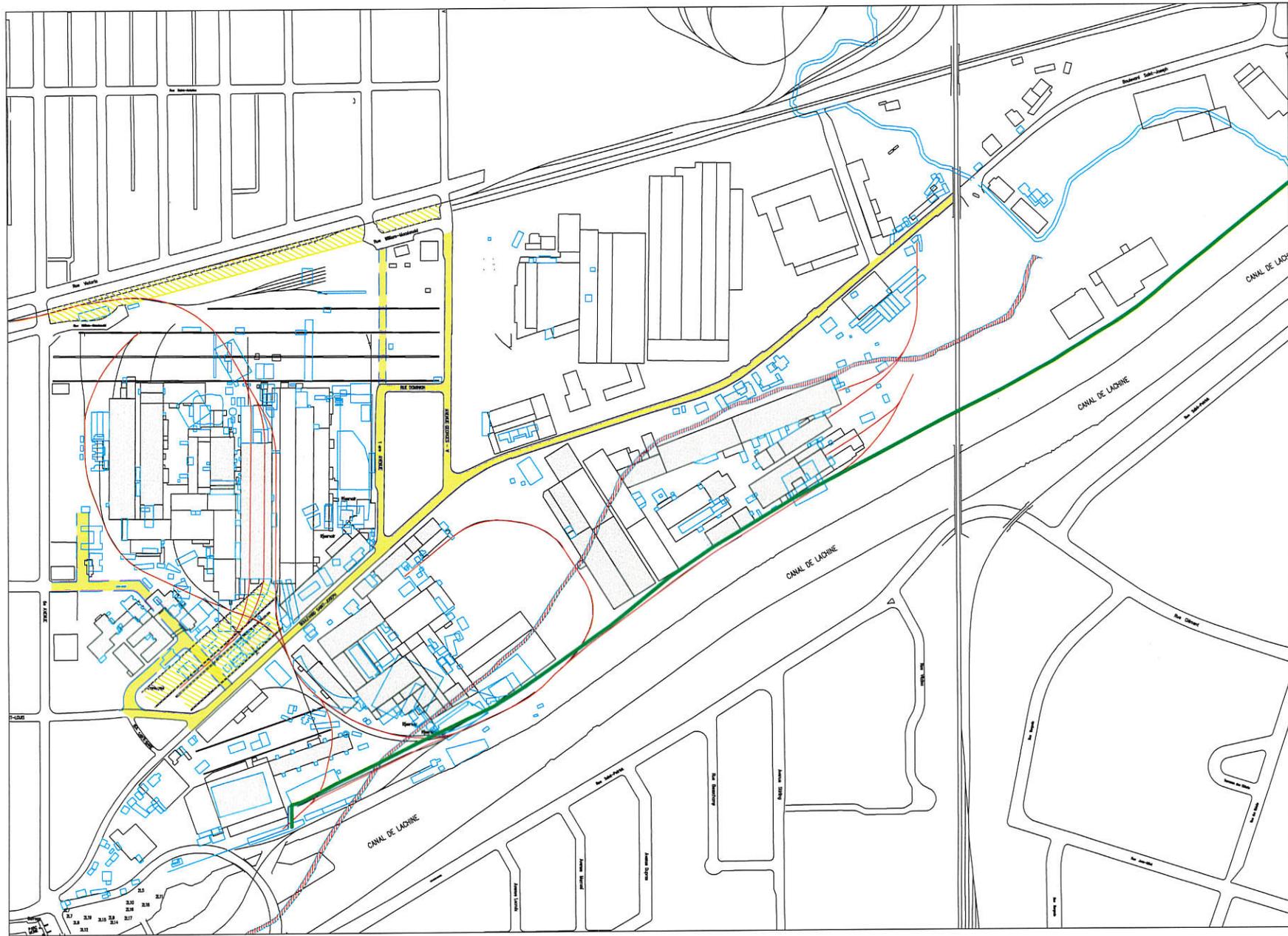
Plan 1 : Polyphasé (12 feuillets)

Plan 2 : Patrimoine bâti

Plan 3 : Patrimoine significatif

Plan 4 : Patrimoine archéologique

Plan 5 : Numérotation du bâti



Montréal 

Étude de potentiel et planification d'inventaire archéologique
Secteur Lachine est

Plan 1
Zone à potentiel archéologique

-  Bâti existant
-  Bâti disparu
-  Bâti significatif existant
-  Vestige bâti significatif
-  Tracé du canal des Sulpiciens
-  Armature du réseau ferroviaire
-  Tracé de rue significative
-  Pont roulant et zone ferroviaire significatif

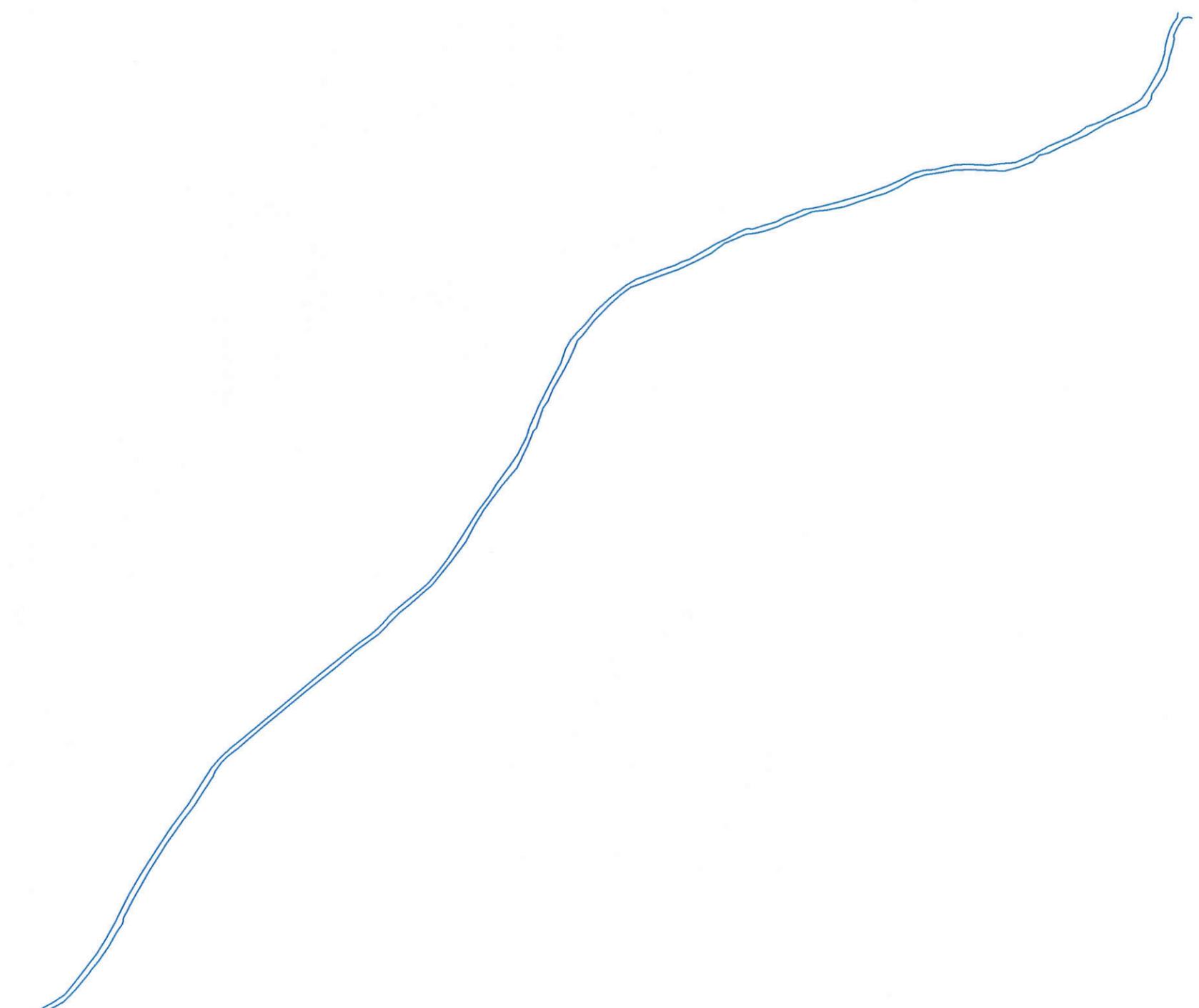
Date: Mars 2008
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique : Ville de Montréal
 Feuilles 3105-010-0327, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

ÉCHELLE : 1 : 4000



 **SACL**
 Société archéologique
 Chimoys-Lac Beauport

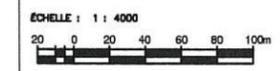
2001 Desjardins, bureau 204
 Montréal, Québec
 H3L 2E7 TEL: 514-919-7540

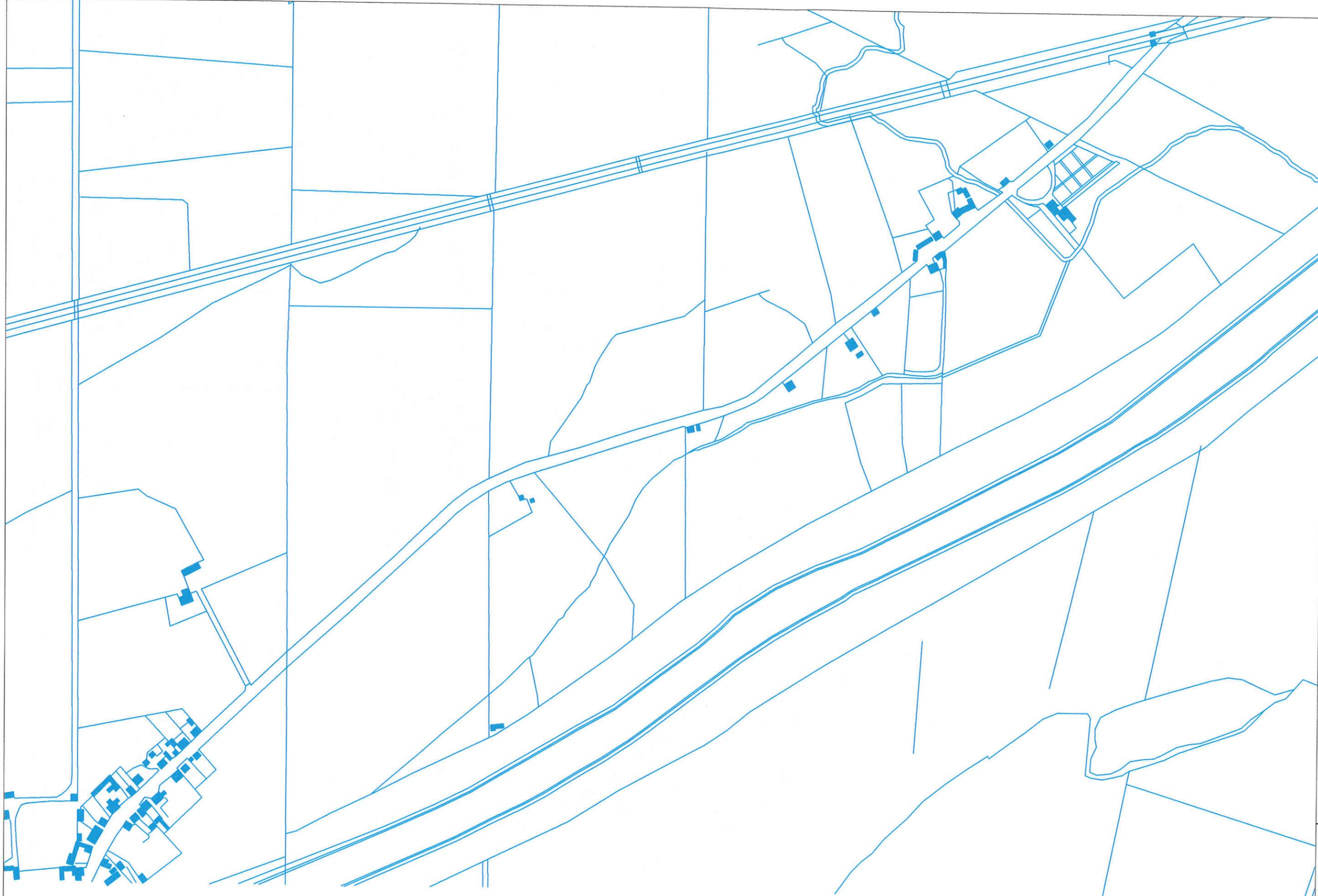


-  1732 (Chêze)
-  1867 (Fortification survey's)
-  1874 (Riel)
-  1879 (Hopkins)
-  1885 (Abbott)
-  1907 (Pinsoneault)
-  1912 (Good)
-  1917 (Lachine Plant)
-  1947 (Photos)
-  1959 (Underwriters)
-  1971 (Canadian Mills Chalmers)
-  1985 (Dominion Bridge)
-  1996 (StelFID)



Date: Avril 2007
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227





Montréal 

Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine

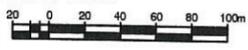
Plan 1
Étude polyphasée 1867

-  1732 (Chêze)
-  1867 (Fortification surveys)
-  1874 (Rie)
-  1879 (Hopkins)
-  1885 (Abbott)
-  1907 (Pinsonneault)
-  1912 (Good)
-  1917 (Lachine Plant)
-  1947 (Photos)
-  1959 (Underwriters)
-  1971 (Canadian Allis Chalmers)
-  1985 (Boninon Bridge)
-  1996 (StetFD)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

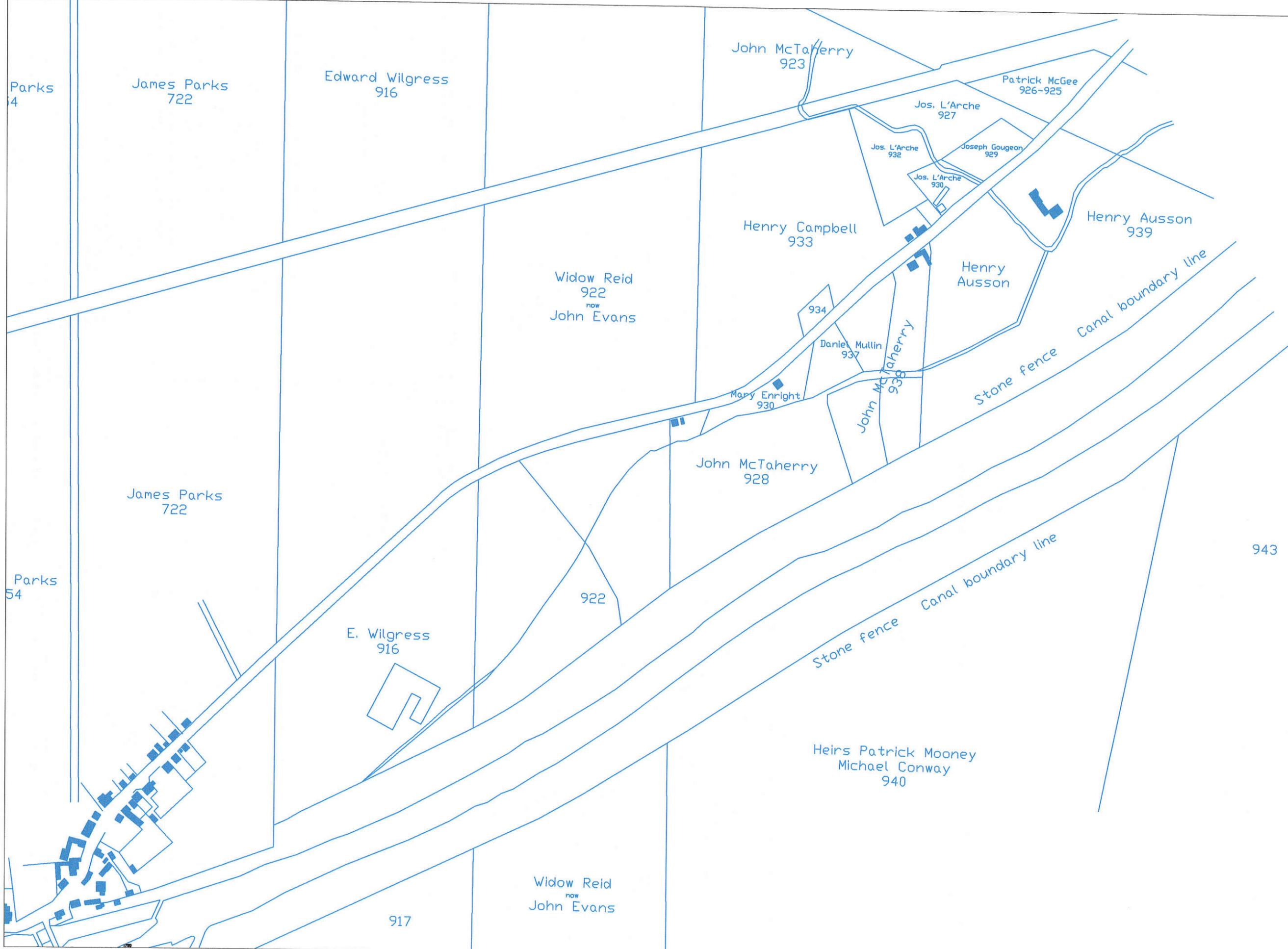
ÉCHELLE : 1 : 4000





SACL
 Société d'architecture
 d'ingénierie et de
 planification

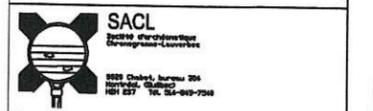
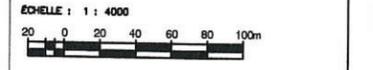
2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007
 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025

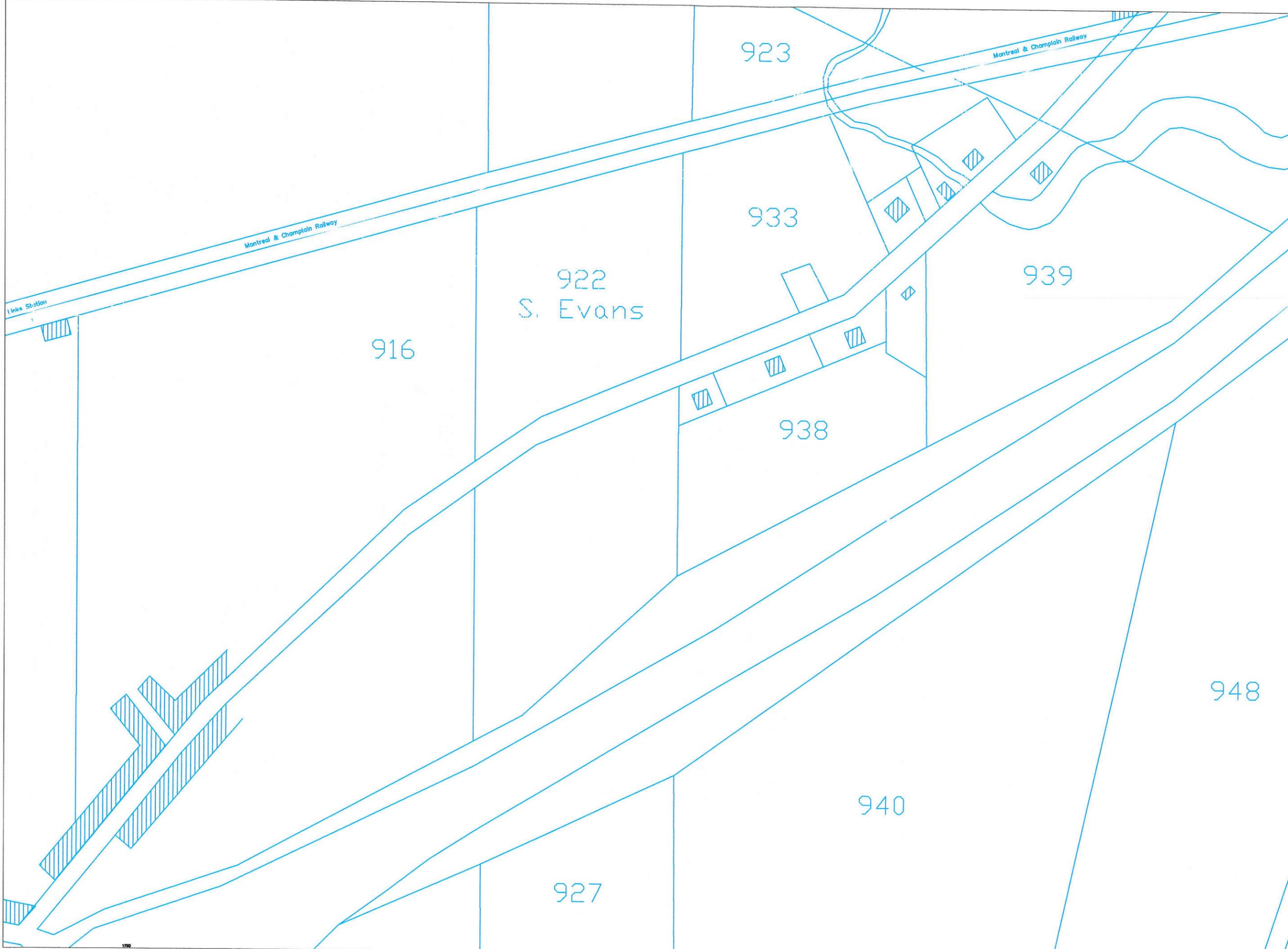


- 1732 (Chêze)
- 1867 (Fortification survey's)
- 1874 (GleU)
- 1879 (Hopkins)
- 1885 (Abbott)
- 1907 (Pinsoneault)
- 1912 (Good)
- 1917 (Lachine Plant)
- 1947 (Photos)
- 1959 (Underwriters)
- 1971 (Canadian Allis Chalmers)
- 1985 (Dominion Bridge)
- 1996 (StetFD)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

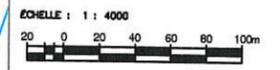




-  1732 (Chéze)
-  1867 (Fortification survey's)
-  1874 (Rie)
-  1879 (Hopkins)
-  1885 (Abbott)
-  1907 (Pinsoneault)
-  1912 (Good)
-  1917 (Lachine Plant)
-  1947 (Photos)
-  1959 (Underwriters)
-  1971 (Canadian Allis Chalmers)
-  1985 (Boninon Bridge)
-  1996 (StelFi)

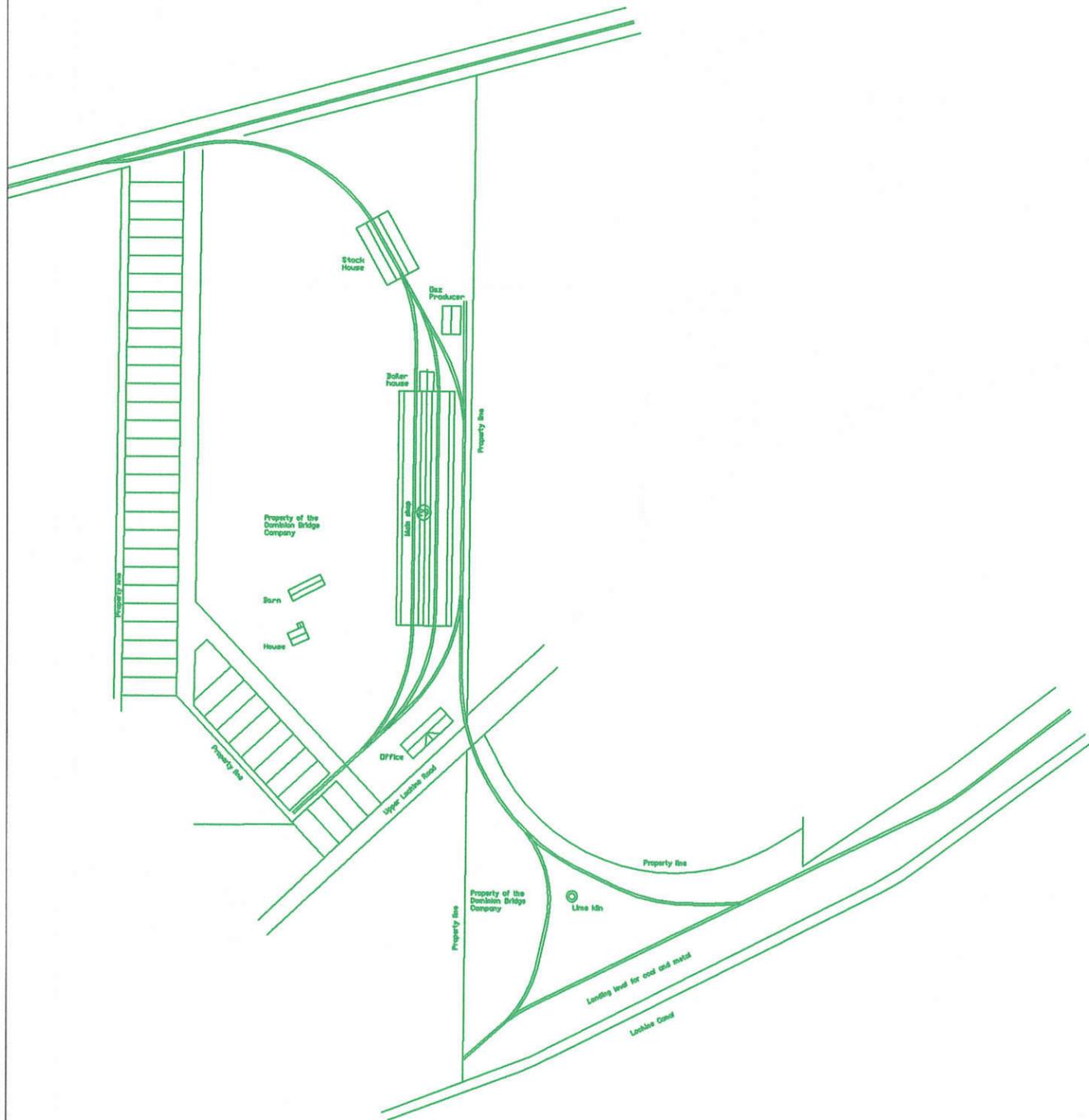


Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227




SACL
 Société d'Architecture
 d'Ingénierie et de
 Conception

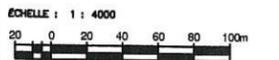
855, Dufferin, bureau 204
 Montréal, Québec
 H3H 2P7 Tél. 514-919-7014

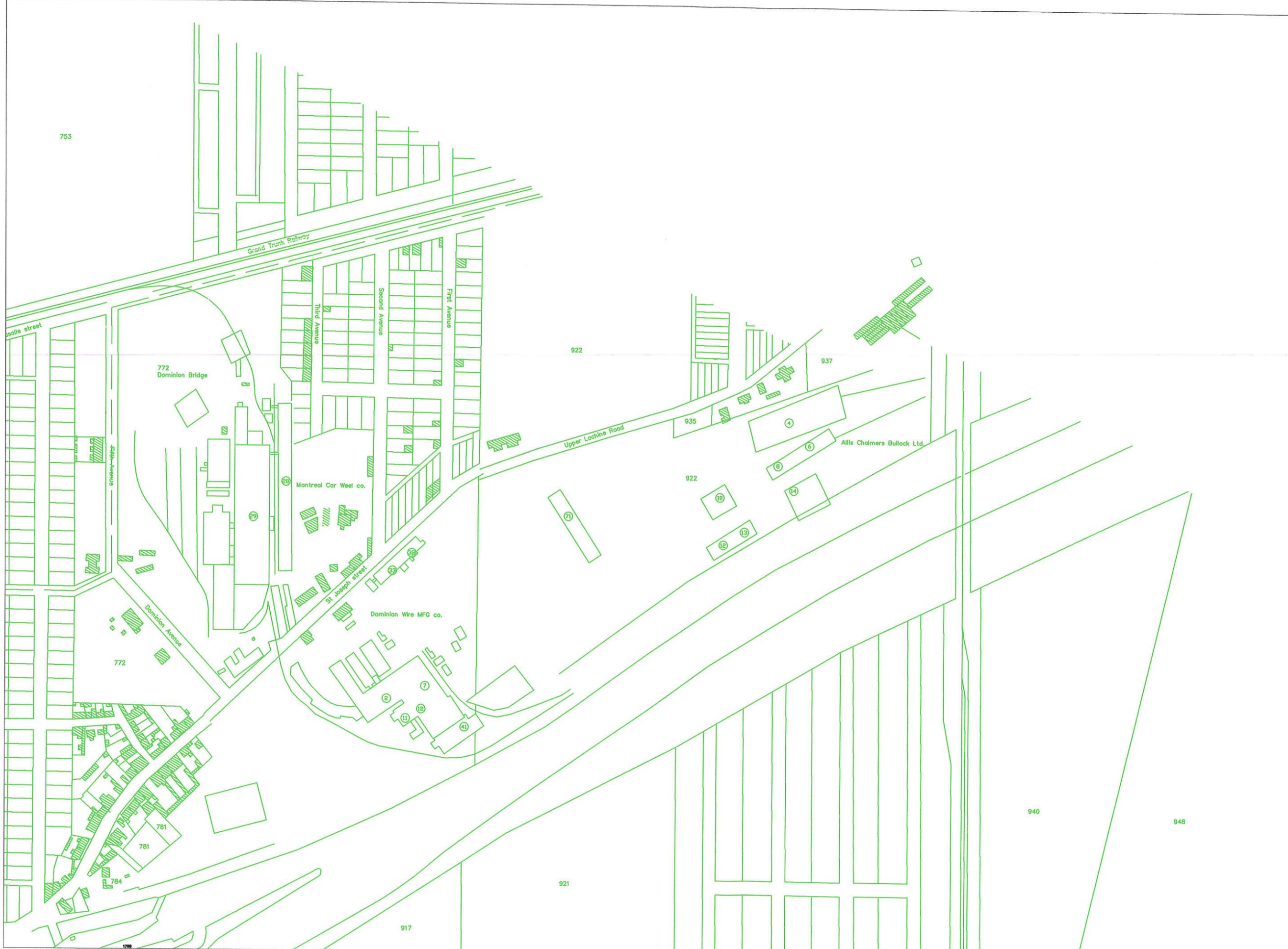


-  1732 (Chéze)
-  1867 (Fortification survey's)
-  1874 (Riel)
-  1879 (Hopkins)
-  1885 (Abbott)
-  1907 (Pinsoneault)
-  1912 (Good)
-  1917 (Lachine Plant)
-  1947 (Photos)
-  1959 (Underwriters)
-  1971 (Canadian Allis Chalmers)
-  1985 (Dominion Bridge)
-  1996 (StelFID)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

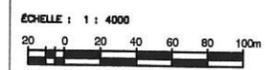




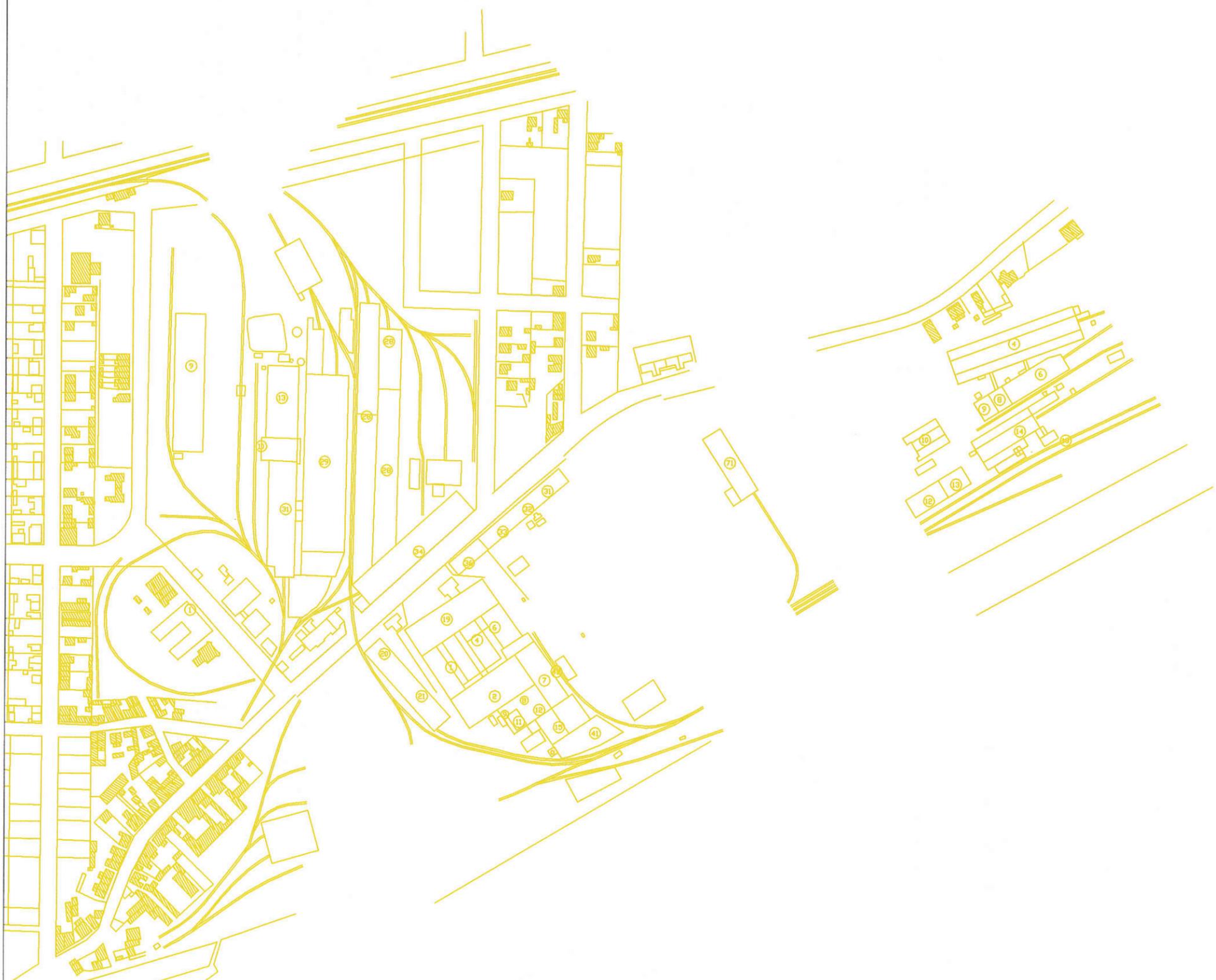
- 1732 (Chêze)
- 1867 (Fortification survey's)
- 1874 (RieU)
- 1879 (Hopkins)
- 1885 (Abbott)
- 1907 (Pinsoneault)
- 1912 (Good)
- 1917 (Lachine Plant)
- 1947 (Photos)
- 1959 (Underwriters)
- 1971 (Canadian Allis Chalmers)
- 1985 (Dominion Bridge)
- 1996 (SteelFI)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



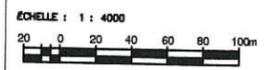
SACL
 Société d'Architecture et de Conservation du Patrimoine
 888, Avenue du Parc, Montréal, Québec H3A 2K4
 Tél. 514-393-7500



-  1732 (Chêze)
-  1867 (Fortification survey's)
-  1874 (Rie)
-  1879 (Hopkins)
-  1885 (Abbott)
-  1907 (Pinsoneault)
-  1912 (Good)
-  1917 (Lachine Plant)
-  1947 (Photos)
-  1959 (Underwriters)
-  1971 (Canadian Allis Chalmers)
-  1985 (Dominion Bridge)
-  1996 (StelFI)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



2251 Debut, bureau 204
 Montréal, Québec
 H3H 2S7 Tél. 514-919-7008



- 1732 (Chéze)
- 1867 (Fortification survey's)
- 1874 (Riel)
- 1879 (Hopkins)
- 1885 (Abbott)
- 1907 (Finaneault)
- 1912 (Good)
- 1917 (Lachine Plant)
- 1947 (Photos)
- 1959 (Underwriters)
- 1971 (Canadian Allis Chalmers)
- 1985 (Dominion Bridge)
- 1996 (StelFID)



Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

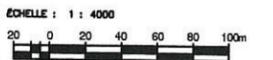




- 1732 (Chéze)
- 1867 (Fortification surveys)
- 1874 (Riel)
- 1879 (Hopkins)
- 1885 (Abbott)
- 1907 (Pinsoneault)
- 1912 (Goad)
- 1917 (Lachine Plant)
- 1947 (Photos)
- 1959 (Underwriters)
- 1971 (Canadian Allis Chalmers)
- 1985 (Dominion Bridge)
- 1996 (StelFID)



Date: Avril 2007
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



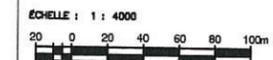
SACL
Société d'Architecture
et de Cartographie Limitée
888 Doherty Avenue 204
Montréal, Québec
H3L 2E7 Tél. 514-919-7558



- 1732 (Chêze)
- 1867 (Fortification surveys)
- 1874 (Riel)
- 1879 (Hopkins)
- 1885 (Abbott)
- 1907 (Pinsonneault)
- 1912 (Good)
- 1917 (Lachine Plant)
- 1947 (Photos)
- 1959 (Underwriters)
- 1971 (Canadian Allys Chalmers)
- 1985 (Boninon Bridge)
- 1996 (StelFID)



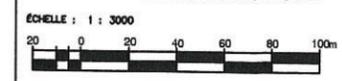
Date: Avril 2007
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



-  Limite de la zone à l'étude
-  Bâti existant (2000)
-  Ressources disparues
-  1732
-  1867
-  1879
-  1885
-  1907
-  1912
-  1917
-  1947
-  1959
-  1971-1985-1996
-  2000

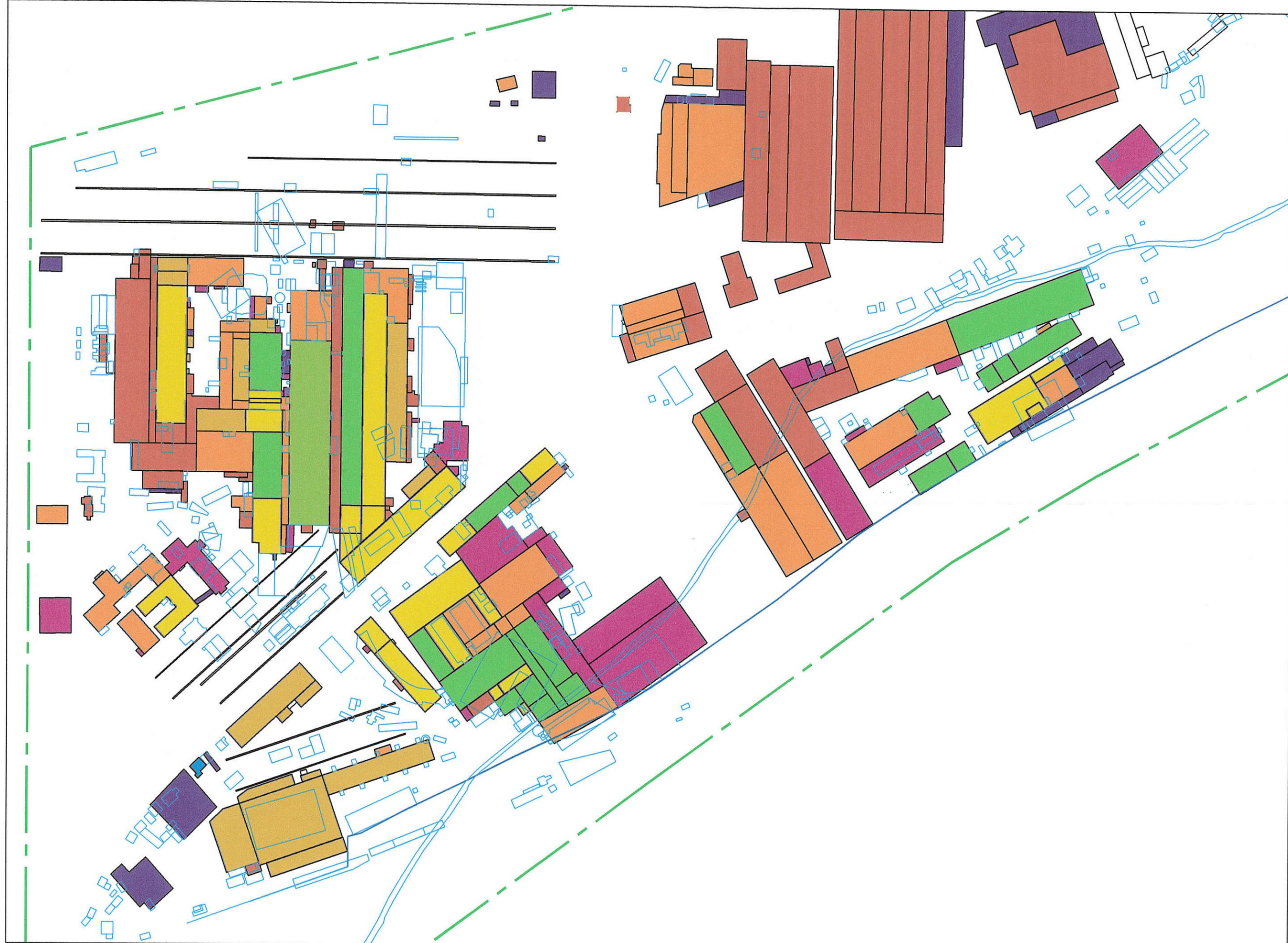


Date: Mars 2008
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



SACL
Société d'archéologie
Chronographe-Lauverbec

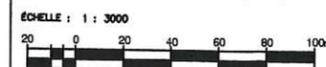
3328 Chabot, bureau 204
Montréal, Québec
H2H 2S7 TEL. 514-849-7548



- Limite de la zone à l'étude
- Bâti existant (2000)
- Ressources disparues
- Bâti significatif existant
- Vestige bâti significatif
- Vestige du mur de propriété du Canal Lachine
- Tracé du canal des Sulpiciens
- Armature du réseau ferroviaire actuel et passé
- Trame de rue significative
- Pont roulant ou zone ferroviaire significatif



Date: Mars 2006
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



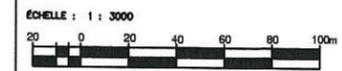
Limite de la zone à l'étude
Bâti existant (2000)

Ressources disparues
Couleur selon la date d'apparition

- 1732
- 1867
- 1874
- 1879
- 1885
- 1907
- 1912
- 1917
- 1947
- 1959
- 1971-1985-1996
- 2000



Date: Mars 2008
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227

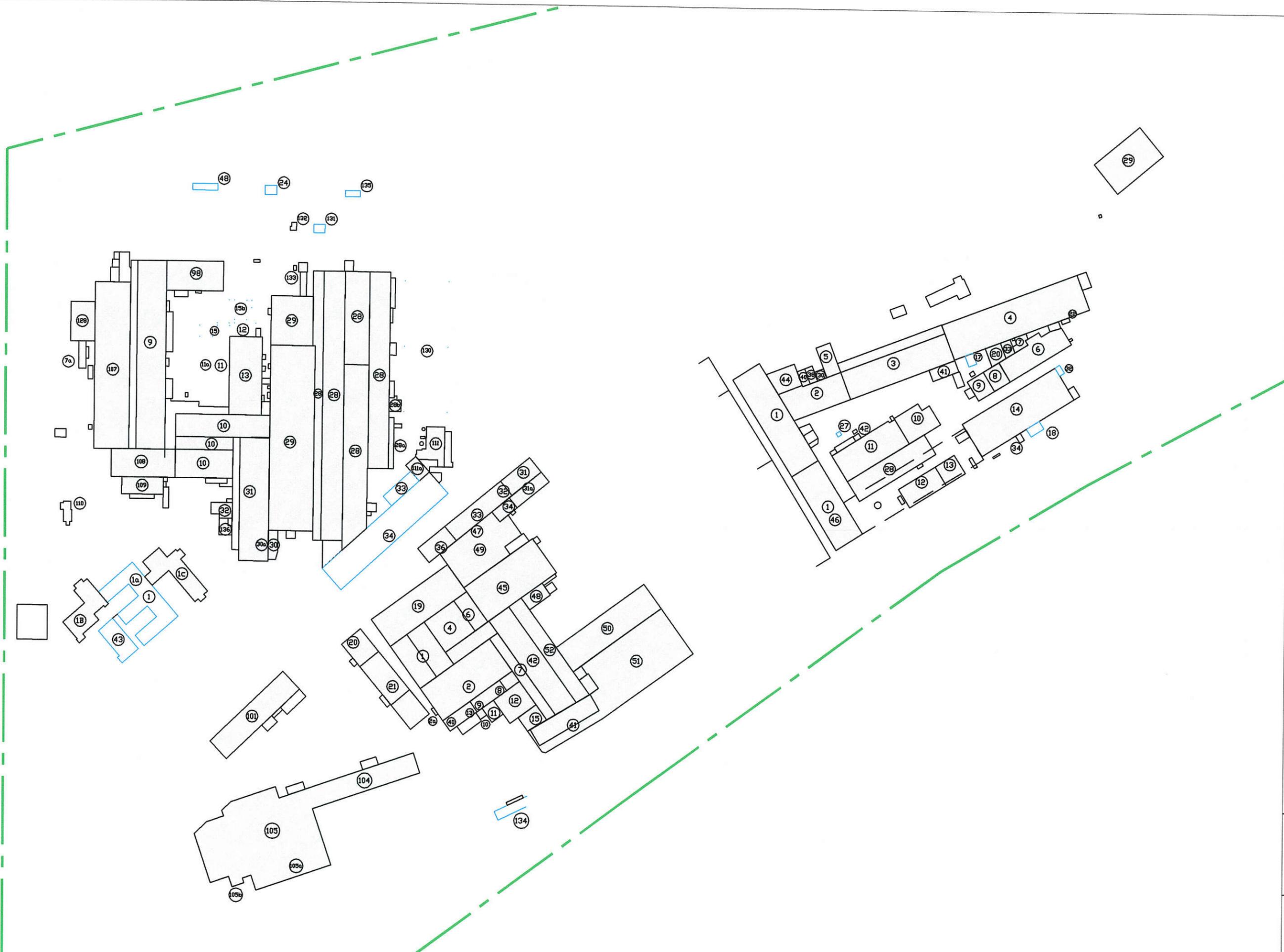


SACL
Société d'archéologie
Chronogramme-Lauverenc

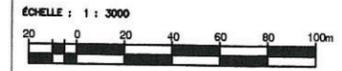
5288 Dabot, bureau 304
Montréal, Québec
H3H 5S7 Tél. 514-649-7548



-  Limite de la zone à l'étude
-  Patrimoine bâti existant
-  Patrimoine bâti archéologique
-  Bâtiments non numérotés



Date: Mars 2008
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31H05-010-2927, 3027, 3028, 3127, 3128, 3227



SACL
Société d'archéologie
Chronoprene-Louvetec

3388 Chabot, bureau 304
Montréal, Québec
H2H 2S7 TEL 514-849-7548