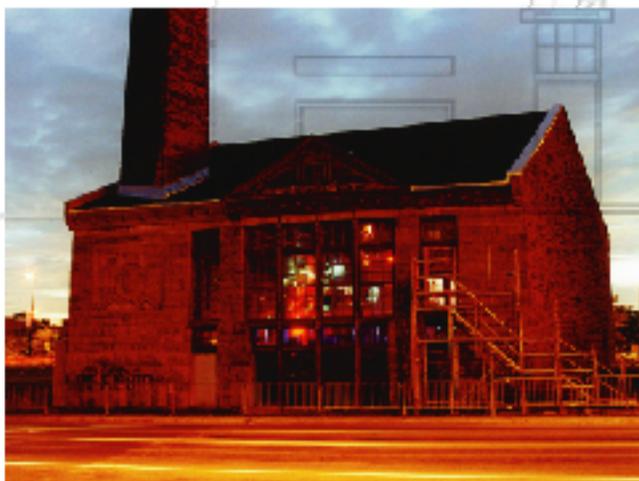


ÉTUDE DES VALEURS ARCHITECTURALES ET PATRIMONIALES

USINE DE POMPAGE CRAIG



présenté par

Christian Thiffault architectes et
Luce Lafontaine architecte

17 mai 2005

AVANT-PROPOS

Cette étude est le fruit de la collaboration des firmes Christian Thiffault, architectes et Luce Lafontaine, architecte, réunies pour la présente. Elle a été rendue possible dans le cadre des activités du *Forum permanent des équipements culturels* et a été réalisée avec le concours des membres du comité de suivi ci-après, qui en a assuré la coordination et la supervision.

COMITÉ DE SUIVI

Ville de Montréal (VM)

Hélène Benoit, *Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle*

Pierre Boucher, *Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle*

Yves Dumas, *Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle*

Pierre Forcier, *Service des services administratifs, Direction des immeubles*

Jean Laberge, *Arrondissement de Ville-Marie*

Guy Lafontaine, *Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine*

Francine Leduc, *Service des infrastructures, transport et environnement*

Peter Soland, consultant au *Service des infrastructures, transport et environnement*

Ministère de la Culture et des Communications (MCC)

Madeleine Forget, *Direction de Montréal*

Nous désirons remercier la Direction des unités de la gestion de l'eau du Service des infrastructures, transport et environnement, le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, les Archives de la Ville de Montréal et le Centre de documentation du MCC qui ont mis leurs dossiers à notre disposition et nous ont permis d'en reproduire des extraits gracieusement.

Illustrations de la couverture

1. Élévation, 1999

2. Photographie de l'événement Cité des Ondes, 2002

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
INTRODUCTION	iii
Mise en situation	
Mandat et équipe de rédaction	
Méthodologie et structure de l'étude	
Principales sources consultées	
1. LE SITE	1
2. HISTORIQUE DU SECTEUR	4
2.1 Au Pied-du-Courant-Sainte-Marie	
2.2 Le faubourg Québec	
2.3 Le faubourg Sainte-Marie et la brasserie Molson	
2.4 Le quartier Sainte-Marie	
2.5 Montréal métropole	
2.6 La rénovation urbaine	
3. L'AQUEDUC DE MONTRÉAL	16
3.1 Les réseaux d'aqueduc et d'égouts à Montréal du 19 ^e AU 20 ^e siècles	
3.2 Le comité spécial des inondations et les infrastructures parallèles	
3.3 L'usine de pompage Craig	
4. PRÉSENTATION DE L'ÉDIFICE	28
4.1 Description	
4.2 Présentation	
4.3 Concepteurs	
5. CONTEXTE URBAIN	39
5.1 L'état d'origine du contexte et son urbanisation en séquences	
5.2 Les enjeux du projet de modernisation de la rue notre-dame	
5.3 Les études de composition	
6. ANALYSE ET SYNTHÈSE	49
6.1 Établissement des valeurs patrimoniales	
6.2 Synthèse des valeurs patrimoniales	
6.3 Observations et recommandations	
7. ANNEXES	59
7.1 Chronologie des événements relatifs à l'aqueduc de Montréal	
7.2 Chronologie des événements relatifs à l'usine de pompage Craig	
7.3 Principaux travaux des architectes	
7.4 Notes	
7.5 Liste des illustrations	
7.6 Bibliographie	

INTRODUCTION

MISE EN SITUATION

L'usine de pompage Craig, communément appelée *La Craig*, est l'unique construction de l'îlot triangulaire formé par la rencontre des tronçons est des rues Saint-Antoine et Notre-Dame. Située au lieu historiquement dénommé le Pied-du-Courant Sainte-Marie, l'usine surprend par le contraste saisissant d'échelles entre l'immeuble et le pont Jacques-Cartier. Cette impression de double échelle caractérise l'ensemble du secteur du Pied-du-Courant. D'une part l'isolement des monuments, des lieux et des immeubles significatifs d'importance, entraîné par le cumul des démolitions et des révisions du tracé routier qui le traverse; d'autre part la proximité du fleuve Saint-Laurent, la présence de la superstructure du pont Jacques-Cartier et l'importance de l'emprise du réseau routier, davantage de nature métropolitaine, provoquent la perception de cette autre échelle. Depuis son origine, la place du Pied-du-Courant est un important lieu de transit. Autrefois en périphérie de la ville, il s'agit encore aujourd'hui d'un lieu d'affluence, chargé de mémoire, mais dorénavant dépourvu de toute définition spatiale.

L'immeuble de l'usine Craig et ses pompes sous-jacentes appartiennent à la Ville de Montréal. Commandées en 1887, leur construction relève de la conception d'une série d'ouvrages réalisée afin d'endiguer la crue des eaux printanières régulière que connaît Montréal au 19^e siècle. Désaffectée depuis plus de trente ans, *La Craig* est du nombre des propriétés excédentaires de la Ville actuellement gérées par la Direction des immeubles.

D'aucuns reconnaissent, et ce depuis nombres d'années, le grand intérêt que présente cet ouvrage de services publics. C'est d'ailleurs sous cette rubrique qu'il est inscrit comme propriété patrimoniale municipale au projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal, publié en novembre 2004. Le chapitre de l'Arrondissement Ville-Marie du Plan d'urbanisme de Montréal l'identifie comme « bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteur de valeur exceptionnelle ». On fait ici référence aux secteurs avoisinants de la Brasserie Molson et de la Prison des Patriotes au Pied-du-Courant. La prison est, quant à elle, classée site historique par le Gouvernement du Québec depuis 1978. Toujours au niveau du Plan d'urbanisme, on notera également que le bâtiment est dans le secteur de planification détaillée pan-montréalais de la rue Notre-Dame E., et dans un secteur « à transformer ». Le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie confirme les orientations du Plan d'urbanisme et le désigne immeuble significatif.

Le Bureau des équipements et espaces culturels du Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle (SDCQMVDEC) de la Ville de Montréal encourage l'accessibilité au domaine immobilier municipal par les organismes culturels reconnus. Cette stratégie est en lien direct avec la philosophie internationale des nouveaux lieux culturels. En 2002, la Ville investissait 125 000 \$ afin que le Centre de création interdisciplinaire en arts Champ Libre procède à des travaux de mise aux normes temporaire et de sécurisation de l'édifice. On y tient alors l'événement Cité des ondes dans le cadre de la 5^e manifestation internationale vidéo et art électronique.

Les différentes expériences d'occupation temporaire de La Craig à des fins artistiques et communautaires ont suscité un intérêt médiatique certain ainsi qu'une appropriation du lieu par le public montréalais.

Depuis le dépôt, en 2000, du projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec, de nombreux mémoires, présentés notamment dans le cadre des audiences du BAPE, ont soulevé l'importance de l'intégration et de la mise en valeur des différents sites ou immeubles patrimoniaux qui longent son parcours. Les recommandations qui en sont issues confirment l'intérêt de l'usine de pompage Craig et concluent à la conservation intégrale de la station et de ses équipements sur son emplacement actuel (cf 7.4 notes 1 et 2).

À la suite du Sommet de Montréal, le comité exécutif de la Ville de Montréal endossait, en novembre 2002 (cf 7.4 note 3), le concept de modernisation de la rue Notre-Dame. Dans les orientations générales, on pouvait lire : « *assurer la mise en valeur in situ des éléments d'actif patrimoniaux suivants : caserne Letourneux, station de pompage Craig, site de la prison des Patriotes (classé depuis 1978) ainsi que le Monument aux Patriotes qui constitue un élément important de la collection municipale d'art public; ».*

Les recommandations et engagements énoncés dans le *Projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal* confirment le bien-fondé de la démarche initiée par le SDCQMVDEC en ce qui concerne l'usine de pompage Craig. Cette démarche du Service vise à la fois à assurer que toute proposition de réhabilitation ou de transformation de cet actif immobilier excédentaire - incluant l'aménagement du site - adhère aux principes de conservation et de mise en valeur *in situ*, ainsi qu'à celui voulant que la Ville s'engage à faire preuve de pratiques « exemplaires » dans les dossiers touchant ses propriétés (cf 7.4 note 4)

Les enjeux soulevés par la conservation et la mise en valeur de l'usine de pompage Craig sur son site actuel, au-delà de la valeur intrinsèque de l'immeuble lui-même, sont donc tout autant d'ordre patrimonial, que culturel et urbain.

MANDAT ET ÉQUIPE DE RÉDACTION

C'est dans ce contexte et au regard des activités du *Forum permanent des équipements culturels* que le SDCQMVDEC, de concert avec le ministère de la Culture et des Communications (MCC), a commandé une étude sur les valeurs architecturales et patrimoniales de l'usine de pompage Craig à Christian Thiffault, architectes. Cette étude vise à approfondir la connaissance intrinsèque du lieu, à documenter les qualités patrimoniales de l'édifice et du site, et à alimenter la réflexion sur une vocation d'occupation future. Les conclusions de la recherche guideront les professionnels dans la réalisation de tout projet, de même que la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec dans leur analyse.

Cette étude porte principalement sur l'établissement des valeurs architecturales et patrimoniales de la propriété. Elle s'appuie sur les termes de référence élaborés et transmis par Mme Hélène Benoit, architecte du SDCQMVDEC. Elle est complétée par une analyse du contexte urbain immédiat de La Craig et son évolution. Cette partie de la recherche est essentielle afin d'énoncer les principes directeurs d'un projet de requalification du lieu et de statuer sur la pertinence de poursuivre l'analyse par une étude urbaine plus fine du site et du milieu d'insertion.

La recherche documentaire et l'énoncé de principes d'intervention de la présente sont le résultat du travail en collaboration de Christian Thiffault architectes et de Luce Lafontaine, architecte. Ils ont respectivement réalisé l'analyse urbaine et la rédaction du volet patrimonial.

MÉTHODOLOGIE ET STRUCTURE DE L'ÉTUDE

Considérant l'importance de son contexte immédiat dans la mise en valeur éventuelle de l'usine de pompage Craig, la méthodologie retenue pour la réalisation de cette étude a privilégié la tenue de recherches urbaines sur le Pied-du-Courant parallèlement à celles sur la valeur patrimoniale de l'immeuble et de l'infrastructure qui y est sous-jacente. Les résultats de ces deux champs de recherche concourent à l'énoncé de recommandations qui constitue la conclusion de l'étude.

De plus, la perception de données permettant d'établir la valeur patrimoniale du site et de la construction qui s'y trouve est faite par le biais de l'analyse historique de son implantation et en regard de son intégrité. S'appuyant sur les termes de référence précités, cette analyse porte autant sur les qualités architecturale ou paysagère que culturelle, scientifique et sociale du bâtiment et du lieu à l'étude, pouvant avoir une valeur passée, présente ou future. Elle est effectuée en regard des éléments suivants :

1. Recherche sur l'évolution du cadre physique et de son usage.
2. Évaluation sommaire de l'état actuel du site et du bâtiment.
3. Établissement de sa valeur patrimoniale et identification des éléments à conserver afin d'en assurer le maintien.
4. Relevé et analyse du contexte urbain immédiat et élargi.
5. Adéquation d'un programme fonctionnel, des contraintes de design urbain et des principes de conservation et de mise en valeur d'édifices patrimoniaux.
6. Établissement d'une stratégie d'intervention.

La recherche historique a été réalisée en consultant différents fonds d'archives et les ouvrages publiés à ce jour sur le Pied-du-Courant et le quartier Sainte-Marie, les installations de l'Aqueduc de Montréal, ainsi que sur les architectes Perrault et Mesnard.

Des visites de l'immeuble ainsi qu'un relevé photographique sommaire ont été effectués. Un relevé physique, une étude de caractérisation de l'immeuble ainsi que des documents de construction ont été mis à notre disposition. Toutefois, aucun sondage n'a été effectué. Le mandat de la présente n'incluant pas l'analyse exhaustive de l'état du bâtiment, celle-ci devra faire l'objet d'une expertise spécifique ultérieure. Nonobstant l'abandon de l'immeuble et son mauvais état relatif, il a gardé une grande intégrité.

Cette étude ne permet pas d'établir le potentiel archéologique du site, s'il y a lieu.

Le présent rapport est constitué de sept (7) parties;

- La première se limite à présenter et localiser sommairement l'objet de l'étude.
- La seconde relate, appuyée d'un bref historique, l'évolution de la propriété à travers celle du quartier Sainte-Marie jusqu'à nos jours. Dorénavant mieux connu sous le nom Centre-sud, il appartient maintenant au territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.
- La troisième partie décrit succinctement l'établissement des réseaux d'aqueduc et d'égouts sur le territoire de la ville de Montréal au cours des 19^e et 20^e siècles.
- La quatrième partie donne une description détaillée de l'édifice.
- La cinquième partie décrit les grandes lignes d'une étude de la composition urbaine dans l'optique de la mise en valeur du bâtiment.
- La sixième partie constitue l'analyse proprement dite. Elle présente la synthèse des recherches et des observations.
- Enfin, la septième partie regroupe les différentes annexes qui complètent la compréhension de l'étude.

PRINCIPALES SOURCES CONSULTÉES

L'examen des archives a porté sur :

- Livres et journaux;
- Cartes et photographies historiques;
- Dossiers de recherche;
- Titres de propriété;
- Documents de construction;
- Procès verbaux;
- Rapports d'étude.

Les Collections suivantes ont été consultées :

- Registre foncier du Québec, index des immeubles;

- Archives de la Ville de Montréal;
 - Fonds de l'Aqueduc
 - Fonds du Comité des inondations
 - Fonds du Service des finances
 - Rapports annuels

- Bibliothèque Nationale du Québec;
 - Fonds Massicotte
 - Fonds Cartes et plans

- Centre Canadien d'architecture;
 - Dossier documentaire de l'Aqueduc
 - Dossier documentaire des architectes Perrault-Mesnard
 - Dossier documentaire du Pied-du-Courant

- Musée McCord d'histoire canadienne – Archives photographiques Notman;

- Centre de documentation du ministère de la Culture et des Communications;

- Service des infrastructures, transport et environnement, Direction des unités de la gestion de l'eau;

- Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Bureau du patrimoine et de la toponymie, Ville de Montréal.

1. LE SITE

PRÉSENTATION DU SITE ET DE L'IMMEUBLE

Originellement conçu pour être érigée en mitoyenneté comme en témoigne la nature de ses murs latéraux, l'immeuble de l'usine de pompage Craig et le monumental pilier en arche du pont Jacques-Cartier sont les seules constructions subsistant sur l'îlot. De forme irrégulière, celui-ci est bordé au nord par la rue Saint-Antoine (Craig), à l'est par l'avenue De Lorimier (Colborne), au sud par la rue Notre-Dame (Sainte-Marie) et finalement à l'ouest par la rue Dorion (Shaw). Il présente cette forme triangulaire depuis que la rue Craig rejoint l'avenue De Lorimier, vers 1850.



3. Pompe Craig près de De Lorimier, 1921



4. Usine de pompage Craig, 2004

La propriété qui nous occupe est constituée du lot 1 182 644 de la circonscription foncière de Montréal. Le terrain a une superficie de 2 734 pieds carrés (254 mètres carrés) et est occupé en totalité par l'immeuble de la station de pompage qui porte le numéro civique 2000, rue Saint-Antoine est. Le site ne comporte pas de végétation. Il est important de noter que l'immeuble, d'un seul étage hors sol, repose sur un vaste réseau de canalisation dont certaines anciennes conduites maîtresses aujourd'hui désaffectées.

Alors qu'à l'époque de son implantation l'usine de pompage est localisée en périphérie, aux limites de la ville, elle appartient aujourd'hui au centre historique du territoire de l'île de Montréal. Le quartier Sainte-Marie, d'abord faubourg, sera rapidement voué à l'industrie qui domine toujours le paysage. Avec la construction de la Maison de Radio-Canada en 1973 et malgré l'abandon du tracé original de l'autoroute Ville-Marie en 1978, le centre-sud de Montréal est dorénavant coupé de ses accès à la rive du fleuve Saint-Laurent.

L'édifice est limitrophe au site historique de la Prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant (1831). Celle-ci est occupée par la Société des Alcools du Québec depuis 1921. On dénombre également les immeubles et lieux d'intérêt patrimonial suivant dans le voisinage immédiat de l'usine de pompage :

La Brasserie Molson
(Implantation en 1782)
1786, 1907 à 1913, 1950-52, c.1985

1650, rue Notre-Dame Est

La Canadian Rubber
(Implantation en 1853)
1874, 1903, 1945

1840, rue Notre-Dame Est

Le Parc Bellerive (1883)

Le monument aux Patriotes
(Alfred Laliberté 1926)

Le pont Jacques-Cartier (1931)



5. Prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, 1998

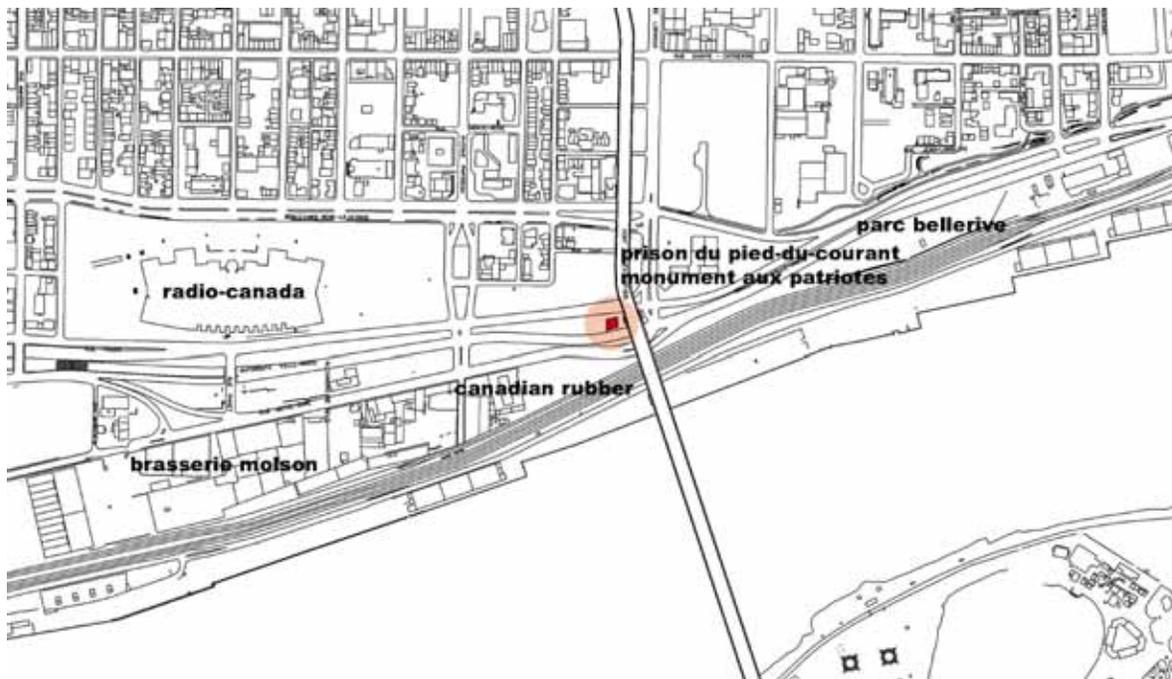


6. La Brasserie Molson, 1999



7. Le parc Bellerive, 2001

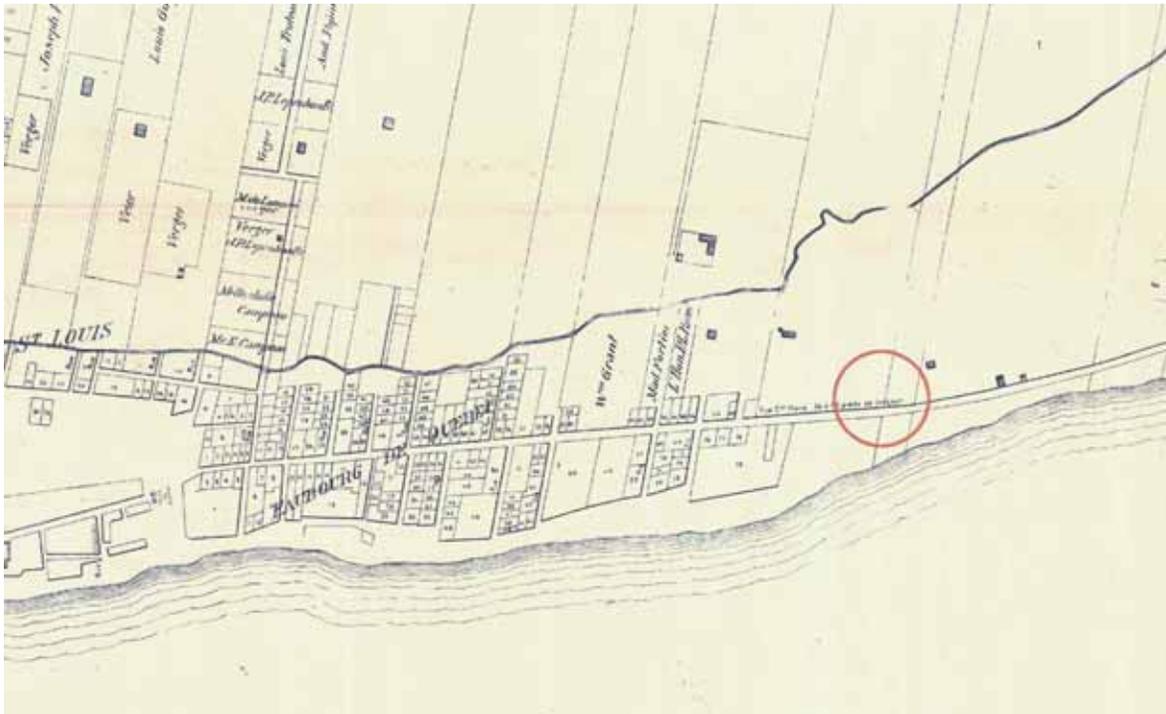
Avec la disparition des îlots traditionnels, désormais occupés par le site de Radio-Canada, et le passage de voies de circulation rapide, on constate un grand nombre de terrains vacants occupés à des fins de stationnement. L'usine de pompage Craig se retrouve actuellement isolée et s'y rendre est presque périlleux. À vrai dire, c'est tout le territoire couvrant d'ouest en est, le square Papineau jusqu'au Pied-du-Courant qui, depuis l'érection du pont Jacques-Cartier et les travaux de rénovation urbaine entrepris depuis les années 1950, sera laissé pour compte.



8. Plan d'occupation du sol, 2005

2.2 LE FAUBOUG QUÉBEC

Comptant pour l'un des premiers établissements extra-muros, la partie occidentale du faubourg Québec est déjà occupée par des installations administratives et militaires lorsqu'on y érige une citadelle et des casernes après la conquête anglaise de 1760. Outre la brasserie de Thomas Loyd construite au pied du courant Sainte-Marie, cédée à John Molson en 1782, le coteau est un vaste territoire agricole où des maisons de ferme s'alignent le long du chemin.



10. Plan Charland, 1801

La population est toujours concentrée autour de la Cité lorsqu'en 1801 les autorités commandent le démantèlement des fortifications de Montréal. Le plan des commissaires, élaboré dans le cadre des améliorations municipales qui allaient suivre la démolition des murs, prévoit la canalisation des cours d'eau, la construction d'un boulevard ceinturant la ville et l'aménagement de différentes places publiques. La croissance des faubourgs qu'entraîne la disparition de l'enceinte fortifiée, jumelée à l'arrivée massive d'immigrants, en majorité britanniques, et de ruraux venus chercher du travail, a pour conséquence de modifier à la fois le paysage culturel, religieux et politique de la ville à un temps fort de son urbanisation. Le nouveau faubourg Sainte-Marie deviendra ainsi, avant le milieu du 19^e siècle, un des grands quartiers ouvriers montréalais à majorité francophone.

2.3 LE FAUBOURG SAINTE-MARIE ET LA BRASSERIE MOLSON

Conséquemment au développement que connaît le faubourg Québec et à l'expansion que prend la brasserie Molson, on voit poindre, un peu plus à l'est, une nouvelle agglomération. En 1815, le faubourg Sainte-Marie, alors confiné au sud du ruisseau Saint-Martin, est limité à l'axe de l'ancien chemin devenu la rue Sainte-Marie. Au-delà, vers le nord s'étendent toujours de vastes espaces de culture, champs, potagers et vergers.



11. Portrait de John Molson

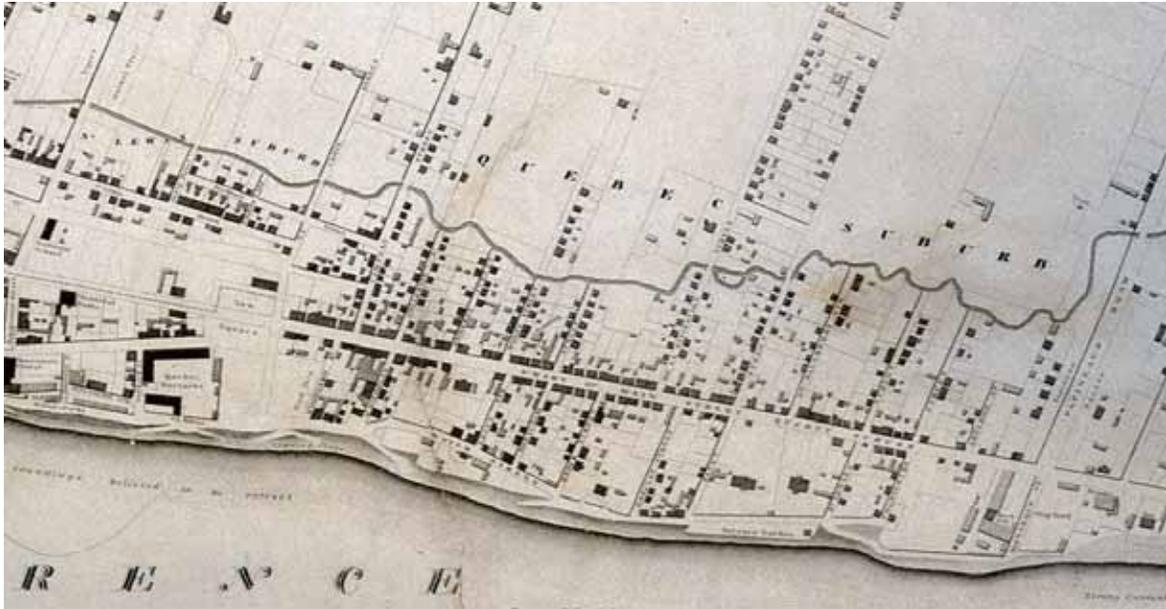
C'est à John Molson et à ses fils que l'on doit en grande partie le développement industriel du faubourg Saint-Marie. Bien que le courant Sainte-Marie constitue toujours un obstacle à la navigation, la propriété Molson apparaît privilégiée par la proximité du fleuve et les transports qu'il favorise. Encourageant de la sorte l'implantation de la *Logan's ship yard*, Molson se lance dans la construction navale. Ce chantier maritime verra à la construction de navires à vapeur qui assureront la navette entre Montréal et Québec. On lui doit, entre autres, *L'Accomodation* (1809), premier bateau du genre au Canada. D'avantage que ses activités brassicoles, la famille Molson s'emploiera à faire fructifier différents secteurs d'économie sur le territoire donné, que l'on pense au sciage de long, à la tonnellerie ou à la charpenterie de navire. En outre, nul n'est besoin de rappeler la participation des Molson

dans le développement culturel et économique plus vaste de la ville, notamment leurs investissements dans les institutions financières et le chemin de fer. En plus de témoigner du plus ancien établissement du Pied-du-Courant, le complexe industriel de la brasserie Molson est le seul des immeubles patrimoniaux répertoriés dans le secteur à avoir conservé sa vocation d'origine.

Avec la disparition des installations militaires, transférées sur l'île Sainte-Hélène, l'aménagement du square Dalhousie va permettre à la rue Notre-Dame de rejoindre la rue Sainte-Marie. Alors que dans la Cité la rue Notre-Dame est ouverte depuis 1672, celle-ci s'interrompt toujours à la rue Bonsecours. Elle est prolongée, c. 1820, après l'arasement de la citadelle contre laquelle elle butte jusqu'alors. Ce ne sera qu'en 1881 que le conseil municipal adoptera le nom de rue Notre-Dame pour l'ensemble du tracé formé par les anciennes rues Saint-Joseph, Notre-Dame et Sainte-Marie.



12. Vue générale de Montréal en 1803

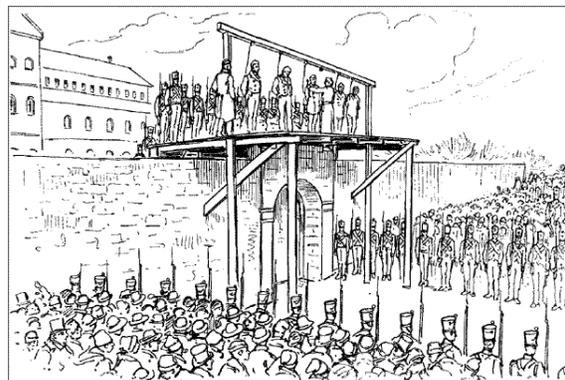


13. Plan John Adams, 1825

La construction de la prison du Pied-du-Courant, entreprise en 1831, constitue un autre fait marquant du développement du secteur à l'étude. Rendue nécessaire par l'exiguïté et la localisation urbaine de la prison du Champ-de-Mars, l'Assemblée Législative du Bas-Canada recommande dès 1824 la construction de nouvelles installations pénitentiaires en périphérie de la ville. Le choix du site, en bordure du fleuve et aux confins du territoire, répond alors autant à des principes de sécurité publique et d'aménagement carcéral. Le Pied-du-Courant restera dans la mémoire collective comme le lieu d'emprisonnement et de pendaison des patriotes de la rébellion de 1837-1838 au Bas-Canada.



14. Prison de Montréal, sans date



15. Pendaison des Patriotes, 1839

2.4 LE QUARTIER SAINTE-MARIE

Du square Dalhousie au Pied-du-courant, en passant par le square Papineau où se trouve une place de marché, la rue Sainte-Marie est traversée de petites rues perpendiculaires occupées désormais par les boutiques des artisans et des logements pour journaliers. On y trouve également quelques résidences bourgeoises, telles les propriétés Johnson, Panet et Molson, qui ont vue sur le fleuve et sur l'île Sainte-Hélène. Quoiqu'embryonnaire, le caractère industriel du secteur se précise déjà.

La Corporation de Montréal (1831) qui entreprend vers 1837 d'importants travaux d'infrastructure, commandera notamment la poursuite du tracé des principales voies dans l'axe nord-sud tel que Amherst, Papineau et de Lorimier et, dans l'axe est-ouest, celui des rues de La Gauchetière et Sainte-Catherine. La rue Sainte-Marie demeure toujours la principale voie d'entrée de la ville en provenance de Québec. Le quai Molson et la traverse de Longueuil sont localisés non loin de la borne Sainte-Marie, elle-même autrefois placée à cent chaînes des fortifications. Qu'il s'agisse d'un bac ou d'un pont de glace, il y a une traverse entre Montréal et Longueuil, au Pied-du-Courant, dès le 17^e siècle. Le quai Poupard, inauguré en 1862 au bout de la rue du même nom, sera le plus fréquenté dans le temps. Première place publique de ce côté de la ville, le Pied-du-Courant est principalement bordé par la prison mais compte également quelques hôtels ou auberges à proximité. C'est un important lieu de transit.



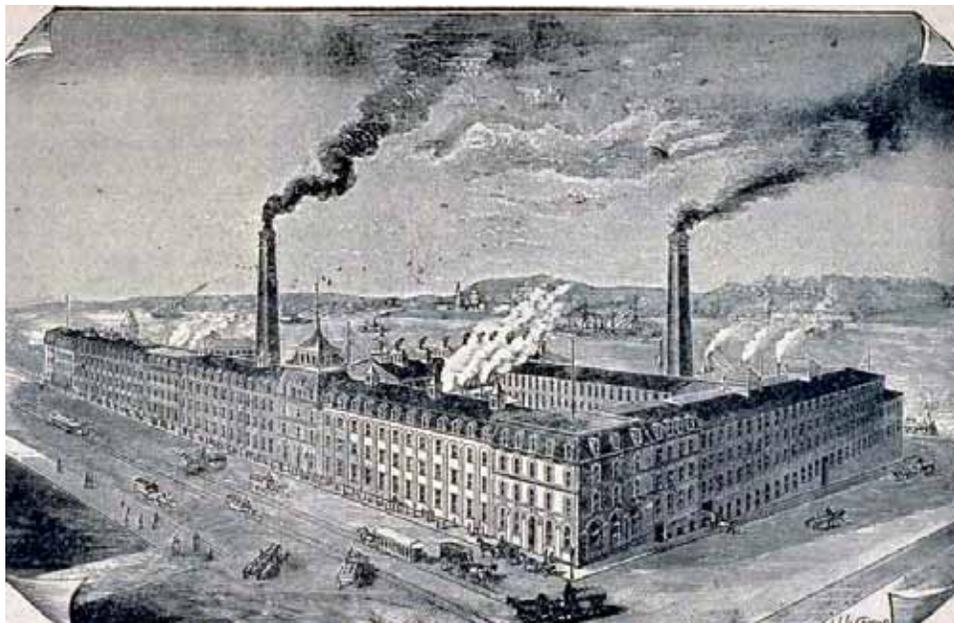
16. Vue de la traverse entre Montréal et Longueuil, 1906



17. Plan James Cane, 1846

L'urbanisation se poursuit au-delà du ruisseau Saint-Martin dorénavant canalisé. On relate d'abord la construction d'une chapelle en bois, rapidement remplacée par l'Église Saint-Pierre-Apôtre (Mgr Bourget, Pères Oblats, Victor Bourgeau arch. 1851) à l'angle des rues de la Visitation et Dorchester. Puis, on constate l'érection des paroisses Sainte-Brigide (1867), Saint-Vincent-de-Paul (1867) et Sacré-Cœur-de-Jésus (1874), ainsi que le développement de nouveaux îlots résidentiels qui, dans les décennies suivantes, viennent confirmer la croissance du quartier. Mais auparavant, la conflagration de 1852 qui dévastera une bonne partie des faubourgs Saint-Laurent et de Québec, n'épargnera pas l'ouest du quartier Sainte-Marie. Les terrains ainsi libérés, dont l'intérêt est augmenté par la présence des fabriques existantes et des grands axes de transports, seront dorénavant affectés à des fins industrielles. En effet, l'implantation graduelle des installations du Port de Montréal (de part et d'autre de l'actuel pont Jacques-Cartier) et l'avènement du chemin de fer feront bientôt du territoire la plus forte concentration de bâtiments industriels de la ville après celle du canal de Lachine.

À partir de 1853, la *Canadian Rubber*, alors fabricant de chaussures, vient s'implanter sur la rue Monarque en bordure du fleuve. À l'instar de son voisin *Molson*, immédiatement à l'est, l'entreprise prendra graduellement de l'expansion et occupera plusieurs îlots du secteur à l'étude. Au fur et à mesure de la révolution industrielle montréalaise, le quartier accueille de plus en plus d'usines et d'entrepôts. La *Dominion Oil cloth* (1872) et la *W.C. Macdonald's* (1875) sont des employeurs importants du quartier.



18. The Canadian Rubber Co, 1894



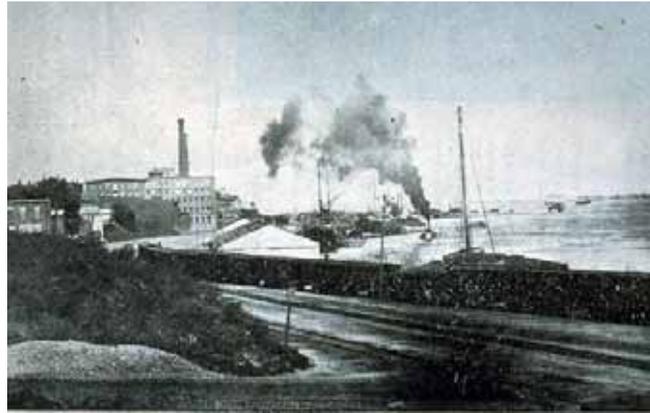
19. Plan Boxer, 1859

Le tramway hippomobile circule depuis 1864 sur les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine. La population du secteur atteint près de 20 000 âmes lorsque s'ouvre le premier *Magasin Dupuis*, rue Sainte-Catherine près de Montcalm, en 1868. Sainte-Marie est un quartier ouvrier bruyant et enfumé où se côtoient industries, commerces et résidences. Les maisons sont pour la plupart construites sur cours, auxquelles on accède par des portes cochères. D'abord d'un seul étage, les résidences en auront jusqu'à quatre. Leur façade, plus souvent sans balcon, se termine par un toit à versants ou en fausse-mansarde selon l'époque.

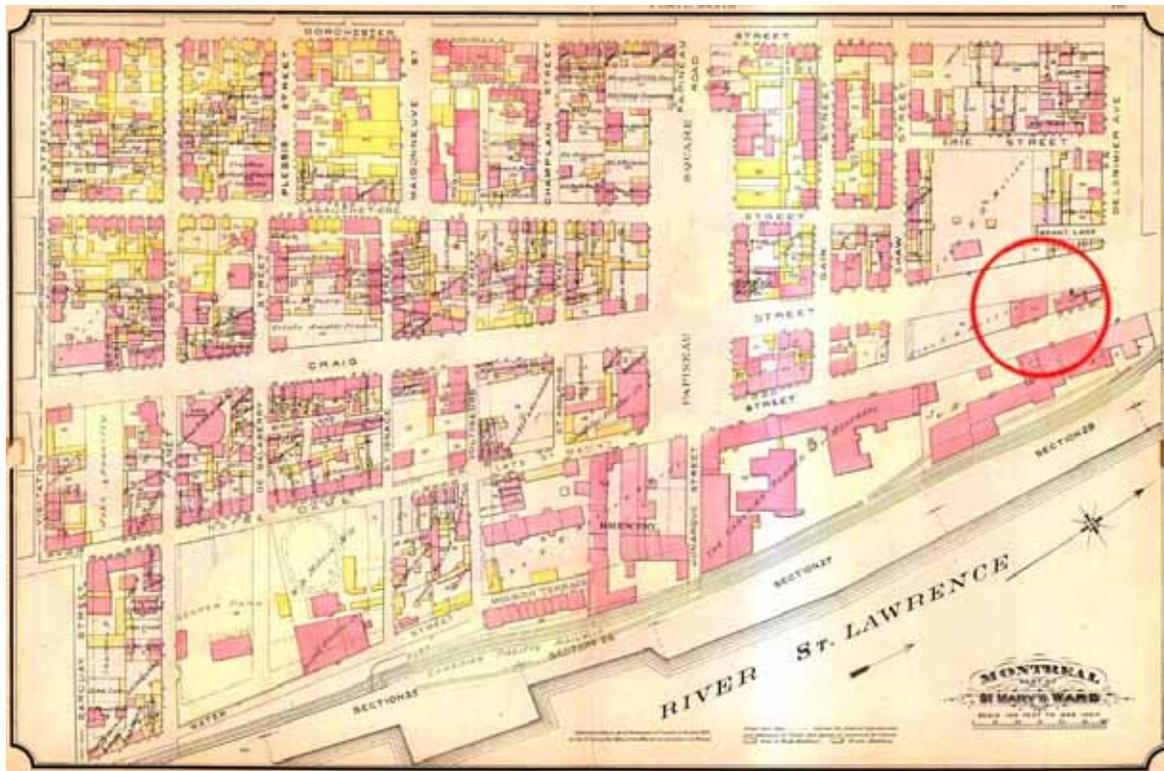
Plus près du site qui nous occupe, tandis que s'affirmera la vocation industrielle des terrains de part et d'autre de la rue Notre-Dame, les grands propriétaires fonciers abandonneront le secteur comme lieu de résidence.

2.5 MONTRÉAL MÉTROPOLE

À partir de 1883 et ce jusqu'en 1918, Montréal connaît une série d'annexions des villes, villages et paroisses limitrophes, qui débute par celle d'Hochelaga, immédiatement à l'est du quartier Sainte-Marie. L'incorporation de la *Canadian Pacific Railways* (CPR) quelques années auparavant aura un impact majeur sur l'aménagement des rives du fleuve et ce, sur un tronçon important de la rue Notre-Dame qui est, jusqu'alors depuis l'est, parsemée d'hôtels et de lieux de villégiature. Le chemin de fer en provenance de l'Outaouais (QMO&O) se rend déjà à la gare d'Hochelaga lorsque CPR en fait l'acquisition. Avec la construction de la gare Dalhousie (1884), puis de la gare Viger (1897), le CPR aménage les voies de triage de la *Hochelaga Yard*. L'entreprise construit parallèlement ses ateliers de locomotives sur l'avenue de Lorimier, derrière le terrain de la prison. Jumelées aux installations du port de Montréal qui prennent de plus en plus d'expansion, des voies ferrées desservent graduellement toute la rive du fleuve.



20. Le Pied-du-Courant vers 1900



21. Plan de Goad, 1890

La présence de grands parcs, retrouvés le long de la rue Notre-Dame, témoigne de l'attraction du fleuve sur les montréalais. Rappelons particulièrement les parcs Bellerive (1883) et Sohmer (1889) du quartier Sainte-Marie, puis le parc Dominion (1906) à la Longue-Pointe, lieux de rassemblement et de célébrations les plus diverses. Le parc Sohmer, situé sur la terrasse surélevée angle Panet et Notre-Dame, présente projections cinématographiques, exploits d'hommes forts, etc, en plus de compter un jardin zoologique. Un incendie détruira ses installations en 1919 qui ne seront pas reconstruites.



22. Le parc Sohmer, 1890

La modernisation des installations du port opérée au tournant du siècle, augmente, entre autres choses, le volume de réception des marchandises. On retiendra surtout les débarquements de mélasse qui arrive par tonneaux et la présence de citernes, ou silos, en bordure des quais. L'odeur de mélasse qui plane alors dans l'air du quartier lui vaut un temps le nom de « faubourg à m'lasse ».

Le nouveau service de tramway électrique emprunte, depuis 1900, l'avenue de Lorimier. Confirmant la hiérarchie des rues déjà établies, il permet d'augmenter les distances de parcours entre les lieux de travail et de résidence. La division des fonctions s'accroissant, la ville centrale devient de plus en plus un endroit de travail, de commerce et de divertissement d'échelle métropolitaine.

La nature industrielle du secteur continue de s'affirmer lorsque la prison du Pied-du-Courant, désaffectée, est cédée en 1921 à la nouvelle Commission des Liqueurs. L'entreprise la transforme en partie et l'intègre au complexe industriel plus vaste qu'elle projette pour son site. La même année, le territoire de Sainte-Marie est subdivisé en nouveaux quartiers : Papineau, Bourget, Saint-Eusèbe et Sainte-Marie. Le parcellaire connaît alors sa plus forte densité à ce jour.

Construit en 1929, le stade de Lorimier est une nouvelle destination au cœur du quartier. La présentation des matchs des *Royaux* et la tenue d'événements en tout genre attirent les amateurs de toute la province entre 1929 et 1960. La *Montreal Street Railway* y affecte d'ailleurs des lignes particulières de tramway aux heures de fort achalandage.



23. Stade De Lorimier, sans date

Mais c'est avec la construction du pont Jacques-Cartier (1931) que débute véritablement la révision du réseau routier permettant au nombre croissant de véhicules d'accéder à cette partie de la ville. Malgré son gigantisme, l'implantation du pont ne semble pas nécessiter de réserve d'expropriation, puisqu'on constate encore aujourd'hui la proximité de certaines constructions avec sa superstructure. Quoiqu'il en soit, la qualité des sites limitrophes en sera affectée.



24. Pilier du pont Jacques-Cartier, sans date



25. Construction du pont Jacques-Cartier, 1929

2.6 LA RÉNOVATION URBAINE

Après la seconde guerre mondiale, l'émergence d'un urbanisme des grandes fonctions fera en sorte que Montréal connaîtra des transformations majeures. La rénovation urbaine entamée dans les années 1950, appuyée sur des principes de ségrégation des usages et l'apparition des banlieues, verra à la mise en forme d'un projet de restructuration du réseau routier. Il passera notamment par l'élargissement de certaines voies de circulation afin d'accommoder le nombre croissant de véhicules qui transitent par la ville.

Sur le territoire qui nous occupe, ces grands travaux débutent avec l'élargissement de l'emprise de la rue Dorchester dès 1959, entraînant l'expropriation des propriétés sur son flanc sud. Graduellement, et encore aujourd'hui, on assiste à la révision du tracé des accès au pont Jacques-Cartier et au Pied-du-Courant, qui demeurent toujours des lieux de grande affluence.

On procède également au remplacement du cadre bâti traditionnel par la construction de projets tel que la maison de Radio-Canada (1973) dont l'implantation, ignorant la trame urbaine, fait table rase d'un grand nombre de bâtiments du secteur. Bien qu'occupant de vastes sites qui seront libérés à cet effet, la nouvelle Prison Parthenais et les habitations Frontenac, rue Ontario, emprunteront aux mêmes principes d'architecture moderne, en rupture avec le cadre bâti limitrophe dominant.

L'évolution du quartier à partir de cette époque évoque davantage la dégradation sinon la disparition de nombre d'immeubles de toute nature. On assiste en effet autant à la migration des résidents qu'au déplacement des activités industrielles traditionnelles. Des espaces publics originels, tel que les squares Papineau et Parthenais, seul le parc Bellerive demeure. Petite fenêtre sur le fleuve, il est fortement déstructuré et difficilement accessible.

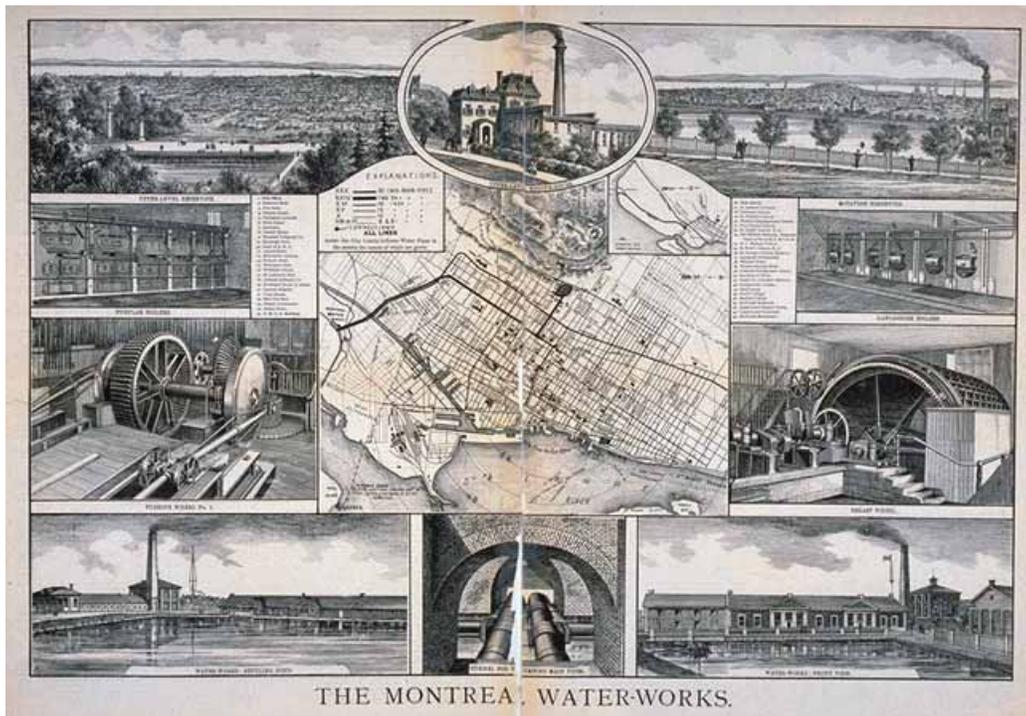


28. Photographie aérienne, 2001

Entrepris c. 1975, le tracé de l'autoroute Ville-Marie, bien qu'il sera abandonné au début des années 1980, est la principale cause de la déstructuration du secteur. En plus de faire rupture avec le fleuve, la tranchée qu'il crée a entraîné la disparition graduelle du cadre bâti du quartier. Les rues Craig et Notre-Dame ont particulièrement souffert de la révision régulière de leur tracé qui n'a de cesse de dissuader la construction malgré l'intérêt senti pour la revitalisation du secteur depuis quelques années. Les rares témoins du contexte originel sont constitués de la brasserie Molson, de la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, de l'usine de pompage Craig. Quelques immeubles aux abords de l'ancien square Papineau relatent encore la nature résidentielle du quartier.

3. L'AQUEDUC DE MONTRÉAL

Afin de comprendre le rôle, la position et l'intérêt de l'usine de pompage Craig du Pied-du-Courant, il importe de situer cet ouvrage public spécifique à travers l'ensemble du réseau de canalisations du Montréal de l'époque. En 1887, Montréal est une ville industrielle et portuaire importante. Elle est la métropole du Canada et vient d'entreprendre une série d'annexions des paroisses et villages avoisinants qui portera, vers 1900, sa population à 260 000 habitants. L'implantation de ses infrastructures dédiées au contrôle des eaux remonte déjà à plus de soixante-quinze ans.



29. *Montreal Waterworks, 1879*

Dans le premier quart du 19^e siècle, l'industrialisation et la croissance démographique importante que connaissent les villes nord-américaines amènent rapidement les édiles municipaux, préoccupés de santé publique, à planifier l'implantation d'infrastructures de différentes natures sur leur territoire respectif. Plusieurs grandes villes industrielles s'engagent donc dans la construction d'aqueduc, au pavage des chemins et à la collecte des ordures. Montréal ne fait pas exception. Des préceptes de salubrité primant sur un ensemble de critères, ce sont principalement des médecins et des ingénieurs, associés aux hommes d'affaires et aux élus, qui sont mandatés afin d'en assurer la planification et le fonctionnement. Parmi ces infrastructures, le contrôle de l'eau est une préoccupation importante tant en termes d'alimentation en eau potable et d'évacuation des eaux usées qu'en terme de lutte contre l'incendie.

Le traitement de l'eau est entrepris véritablement à Montréal en 1845, lorsque la Corporation de la Cité de Montréal (1831) acquiert de la *Compagnie de l'Aqueduc*, un ensemble de réseaux partiels de propriété privée, dressés depuis 1801. Avant 1850, il existe uniquement quatre réseaux publics d'aqueduc dans ce qui forme le Canada aujourd'hui. La construction du premier est attribuée à la ville de Saint John au Nouveau-Brunswick en 1837. Les villes de Toronto et de Halifax suivront respectivement en 1841 et en 1848. (cf 7.4 note 6)

De plus, comme pour toute agglomération située en bordure de cours d'eau, à Montréal, le phénomène des embâcles sur le fleuve Saint-Laurent est une préoccupation supplémentaire à cause des inondations récurrentes qu'il entraîne le printemps venu. Avec l'urbanisation, de même que les épidémies de choléra (1832) et de fièvre typhoïde (1874) qu'on attribue à l'eau stagnante, les dommages dus aux inondations commanderont un système d'endiguement et de pompage parallèle aux réseaux d'aqueduc et d'égouts déjà en place. C'est à ce système particulier qu'appartient l'usine de pompage Craig. Le détail de son implantation et les différentes composantes de ce réseau sont présentés subséquentement au bref historique qui suit.

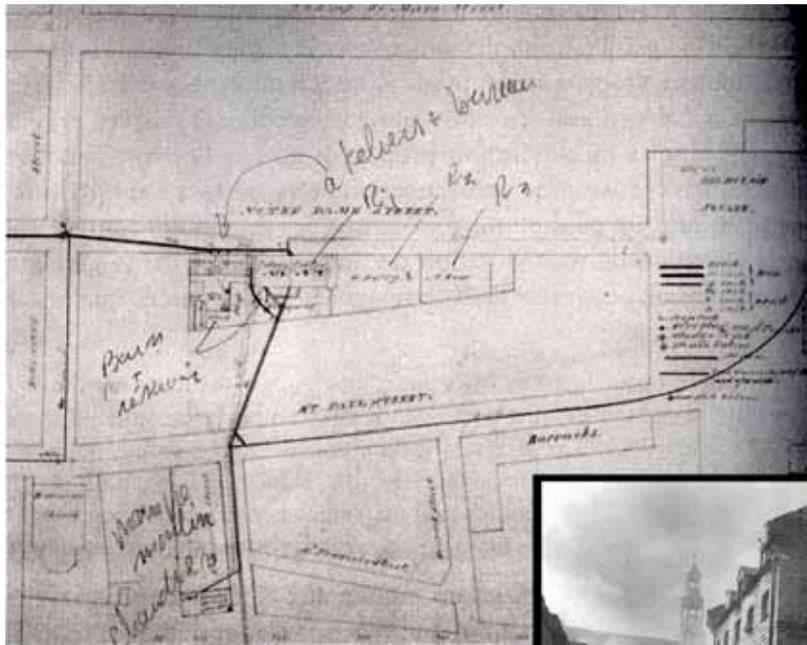
3.1 LES RÉSEAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUTS À MONTRÉAL DU 19^e AU 20^e SIÈCLES

« Au commencement de 1800, le seul moyen fourni par la municipalité pour obtenir de l'eau consistait en des pompes publiques installées sur la place d'armes, la place du marché (maintenant Place Royale), la rue Notre-Dame, près du palais de justice, la rue Saint-Jean-Baptiste, près de la rue Saint-Paul, et à une couple d'autres endroits. Pour suppléer à l'insuffisance de ces pompes, les citoyens s'approvisionnaient d'eau à même des puits et des citernes privées ou allaient s'alimenter dans le Saint-Laurent et les ruisseaux dont le principal était la Petite rivière (Saint-Martin), qui se trouvait à l'endroit où est actuellement la rue Craig. » (Clifford Smith p.13)

Entre 1642 et 1800, les habitants de Montréal s'approvisionnent donc directement dans les cours d'eau des environs ou à quelques puits et fontaines publics alimentés par des sources. L'évacuation des eaux usées et de surface s'effectue alors directement ou via des latrines vers les cours d'eau naturels de l'île.

Quelques puisards, dont la présence a été confirmée par des fouilles archéologiques réalisées Place Royale (1988, BfFj-50), existent également dès la seconde moitié du 18^e siècle. Il s'agit toutefois d'un réseau restreint, ne captant que les eaux de surface pour les amener au fleuve ou à la rivière Saint-Pierre. Cela laisse présumer de l'état des rives des ruisseaux et rivières de même que de la qualité de leurs eaux, puisqu'il s'agit véritablement à cette époque d'égouts à ciel ouvert.

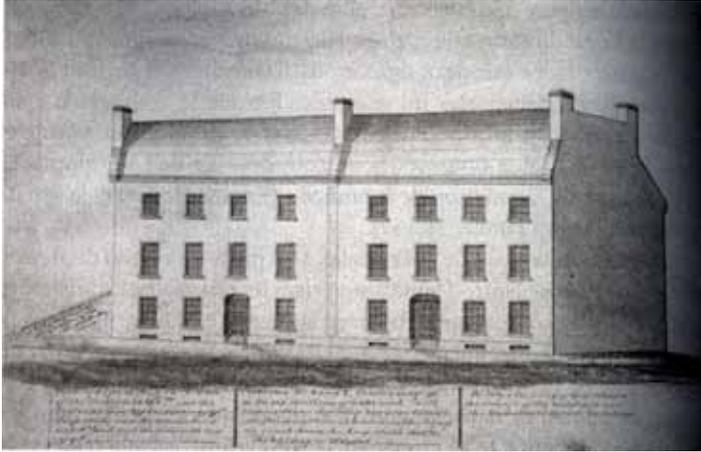
La première tentative de fournir de l'eau à la cité de Montréal remonte à 1801, avec la fondation de la *Compagnie des propriétaires des Eaux de Montréal*. Outre le contrôle de la qualité de l'eau, les objectifs de la compagnie sont de pourvoir la ville de bornes afin de lutter contre les incendies, d'augmenter le volume et le nombre de points d'eau disponibles, et d'acheminer l'eau directement à la propriété privée. Le réseau alors mis en place prend sa source sur la montagne et ses conduites en bois sont approvisionnées par gravité. Ce projet fera de Montréal la deuxième ville en Amérique du Nord, après Philadelphie, à disposer d'un réseau d'alimentation en eau potable. Le réseau d'aqueduc dessert 63 propriétés localisées sur 7 rues, lorsqu'il est acquis par Thos. Porteus en 1816. La *Montreal Water Works Company* voit au remplacement des canalisations par des tuyaux de fer, et dès 1819, abandonne les sources de la montagne pour puiser l'eau directement du fleuve, à la Citadelle, à l'aide de pompes à vapeur. L'eau ainsi pompée est ensuite emmagasinée dans de larges citernes, surélevées de 97 pieds par rapport au Saint-Laurent, localisées rue Notre-Dame. Il n'existe toujours pas de véritable système d'égouts à cette époque où les fossés et cours d'eau tiennent toujours lieu de décharge publique.



30a. Emplacement des stations de pompage et de prise d'eau



30b. Vue depuis la rue de la Friponne 1890



31. Les réservoirs construits en 1826 et en 1827



32. Bureau et ateliers de la *Montreal Water Works Company*, 1827

En 1832, l'aqueduc est cédé à M. J. Hayes & Co qui entreprend à son tour le remplacement des conduites maîtresses par de nouveaux tuyaux de distribution de 10 pouces de diamètre. On verra également au renouvellement et à l'ajout de pompes à vapeur. C'est également à cette époque qu'on procède à la canalisation de la rivière Saint-Pierre et d'une partie de la rivière Saint-Martin (1837).

Entre 1833 et 1836, la nouvelle Corporation de la Cité de Montréal et son maire Jacques Viger entament d'importants travaux de drainage dans les faubourgs montréalais. C'est l'époque du choléra dont la virulence est attribuée en partie à l'état marécageux de la zone qui s'étend au nord de la rue Sainte-Catherine jusqu'à la Côte-à-Baron. A partir de 1830, la canalisation du ruisseau Saint-Martin et le prolongement de la rue Craig en large boulevard au-delà de la rue Saint-Denis figurent parmi les principaux projets d'aménagement anticipés.

Lorsqu'en 1845, l'administration municipale fait l'acquisition de la *Compagnie de l'Aqueduc (Montreal Water Works)* (cf 7.4 note 7), elle possède un réseau couvrant un territoire d'environ 10 milles carrés. Procédant d'abord à l'éloignement de la prise d'eau par son prolongement au-delà du quai Victoria, elle voit également à la construction du réservoir Jean-Baptiste, à l'endroit de l'actuel square Saint-Louis. Les conséquences catastrophiques de l'incendie des faubourgs, en 1852, en plus de démontrer l'incapacité du réseau à contrer l'incendie, comptent la destruction d'une bonne partie de ses composantes. La *Commission de l'Aqueduc*, avec à sa tête l'échevin Edwin Atwater (1851-1857), planifie déjà la construction d'un nouveau réseau prenant dorénavant sa source en amont des rapides de Lachine. Elle commandera à l'ingénieur Thomas C. Keefer la conception d'un canal, d'une station de pompage hydraulique (le pavillon des roues ou *wheel house*), située à Verdun, ainsi que d'un réservoir auquel l'eau est destinée, le réservoir McTavish sur le mont Royal.

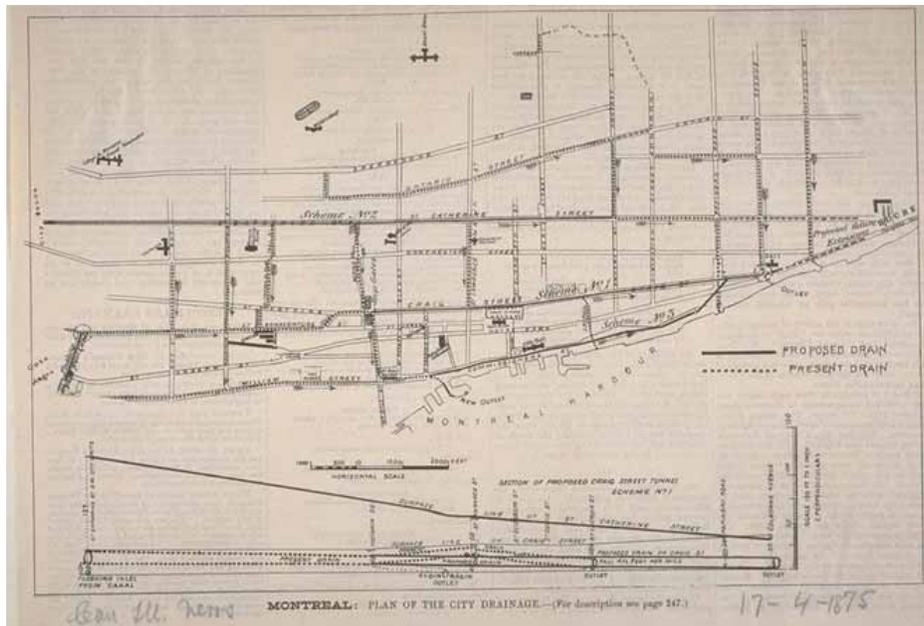
« Commandé en 1853, le plan de Keefer pour les installations montréalaises se distinguait par son originalité. Guidée par le génie de l'ingénieur, la nature ferait tout le travail. Keefer proposait d'utiliser l'énergie produite par le courant du Saint-Laurent pour pomper l'eau dans des réservoirs situés sur le mont Royal ; de là, sous l'effet de la pression, l'eau alimenterait les canalisations principales de la ville, au pied de la montagne. Ce réseau controversé fonctionna un temps, mais sa capacité devint bientôt trop faible à cause de l'expansion de Montréal ; de plus, en hiver, de la glace se formait dans les bassins de charge, ce qui réduisait son efficacité. Lorsqu'on agrandit le réseau, à la fin des années 1860, on posa des pompes à vapeur plus fiables. »
(cf 7.4 note 8)



33. Plan du système d'aqueduc, sans date

Keefer dessinera également les réseaux d'aqueduc des villes de Hamilton et de Ottawa, en Ontario, dans les années qui suivirent.

Parallèlement à la mise en service du canal de l'Aqueduc, le rapport annuel que dépose en 1857 l'inspecteur en chef de la ville John P. Doyle, convainc les autorités à octroyer les sommes nécessaires à l'expropriation et à l'élaboration d'un véritable réseau de canalisation et de collecteurs des eaux usées. Cette décision importante est jumelée à l'obligation d'usage et de cotisation aux égouts imposée par règlement en 1862 (cf 7.4 note 9). Les raccordements en eau potable se multipliant depuis 1850, l'augmentation du volume d'eaux usées presse la mise en service d'un réseau qui, à partir de 1870, sera révisé régulièrement au fur et à mesure de la croissance continue de la ville.



34. Plan du réseau d'aqueduc pour la Ville, 1875

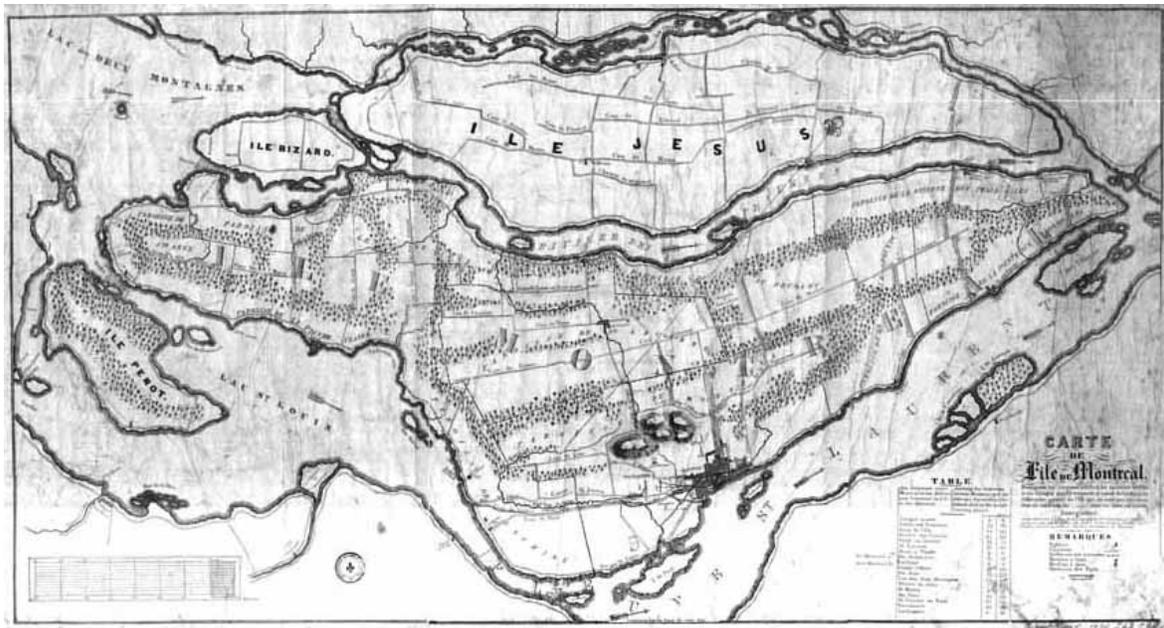
Avec l'annexion des villes et villages limitrophes, entre 1883 et 1918, les services municipaux verront à l'intégration et à la poursuite des réseaux d'aqueduc et d'égouts existants selon l'urbanisation de Montréal. En 1918, la station de pompage Atwater est agrandie d'une première usine de traitement de l'eau par chloration. Fondée en 1891, la *Montreal Water and Power Co.* a pour mandat de mettre en opération et de maintenir des systèmes d'aqueduc et d'approvisionnement en électricité pour les banlieues est et ouest de la ville. Ces infrastructures seront acquises par la Ville de Montréal en 1928, qui les intégrera également au réseau métropolitain.

Depuis lors, les installations de la ville de Montréal ont été principalement augmentées par l'usine de filtration et de pompage Charles-J-Desbaillets (1978) et par l'usine d'épuration de la CUM (1987). L'aqueduc actuel dessert tout le territoire de l'île à l'exception du *West Island*. Il compte deux usines de filtration et pompage, alimentées par un canal de cinq milles de longueur, en plus de neuf stations de pompage, dont trois d'urgence, sept réservoirs recevant 600 millions de gallons par jour. Le réseau est composé de 273 milles de conduites principales dont les plus grosses mesurent 84 pouces et 1 440 milles de secondaires (cf 7.4 note 10).

3.2 LE COMITÉ SPÉCIAL DES INONDATIONS ET LES INFRASTRUCTURES PARALLÈLES

Les conditions climatiques locales, jumelées à la situation géographique de Montréal, entraînent d'autres phénomènes qui influent sur le réseau de drainage de la ville de cette époque. D'une part la formation de frasil en hiver limite le fonctionnement des roues à aubes. D'autre part, les inondations récurrentes dues aux embâcles, en plus de causer des dommages à la propriété, sont identifiées productrices de miasmes propices à la propagation de maladies.

Aux confluents des bassins des grands lacs et de la rivière des Outaouais, l'archipel de Montréal est le passage obligé de toute l'eau de ce vaste territoire. Au printemps, ce volume d'eau est cumulé à celui de la fonte des neiges. Le mouvement des glaces et le rétrécissement du fleuve à cet endroit créent des embâcles qui entraînent à leur tour l'inondation des plaines adjacentes. Celle de 1886 fut manifestement la pire que Montréal ait connue, comme en témoigne l'inscription sur le mur de l'édifice des Douanes de la place d'Youville. Bien qu'aujourd'hui les inondations soient choses du passé de ce côté de l'île de Montréal, les riverains des rivières des Milles-îles et des Prairies y sont toujours sujets.



35. Carte de Jobin, 1834

De grands travaux seront entrepris pour vaincre la nature. Nous dénombrons entre autres ceux de la voie maritime du Saint-Laurent (1954-1959) qui permettent de dompter les eaux, et les barrages de Beauharnois et de Cornwall qui contrôlent leur débit. Depuis les années 1960, des brise-glaces ouvrent à l'année le fleuve entre Québec et Montréal. Ce chenal artificiel sert aussi de chemin d'évacuation aux glaces le printemps venu.

Plus près du site qui nous occupe, le réaménagement des îles Aux Fraises, Ronde et Sainte-Hélène, lors de la tenue de l'*Exposition Universelle* en 1967, ont contribué également à diminuer la possibilité d'embâcles à la hauteur du Pied-du-Courant et de la rive sud de Montréal. En effet, la forme et la taille originelles des îles ont été modifiées par des travaux de remblais les réunissant dorénavant en une seule.



36. Embâcle rue de la Commune, sans date



37. Digue temporaire, 1887

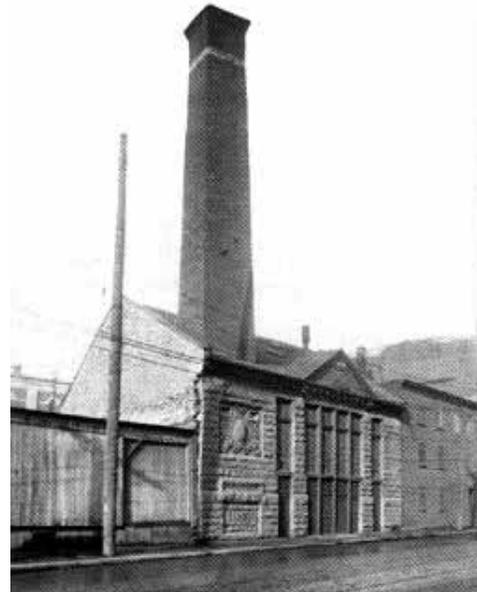
3.3 LA STATION DE POMPAGE CRAIG

Mais la situation au 19^e siècle est toute autre. Exception faite de digues temporaires, les autorités ne disposent d'aucun mécanisme pour retenir ou écouler les surplus d'eau. La Corporation de Montréal voit donc à la formation d'un comité spécial sur les inondations, le *Inundation Commitee* ou *Montreal Flood Commission*. Avec pour mandat de « *s'enquérir des causes des inondations à Montréal et pour suggérer les moyens de les prévenir* », la Commission, composée d'ingénieurs, siègera de 1884 à 1893 (cf 7.4 note 11). Ses membres sont Thomas C. Keefer, Président, Henry F. Perley, John Kennedy et Percival W. St.George.

Des recommandations issues du travail du *Comité spécial sur les inondations*, on retient trois ouvrages municipaux réalisés simultanément, en 1887, par les mêmes concepteurs. Il s'agit de la levée (digue) Saint-Gabriel à Pointe-St-Charles, aujourd'hui démolie, et des stations de pompage Riverside de la rue Mill et Craig de la rue Saint-Antoine est.



38. Station Riverside, 1888



39. Pompe Craig en 1921

Depuis 1878, le collecteur Craig suit la rue Saint-Antoine pour rejoindre le collecteur de Lorimier (1871) et se jeter dans le fleuve au Pied-du-Courant Sainte-Marie. Tirant profit de la présence des canalisations existantes et de leur localisation à la limite du territoire, le Comité des inondations identifie un site, rue Craig, et y recommande la construction d'une des deux stations de pompage qu'il projette. Le concept général de l'usine Craig est le suivant : un coursier est construit dans l'égout collecteur. Une vanne est placée dans ce coursier et interrompt la continuité de l'égout. Arrêtée par cette vanne, l'eau passe dans un conduit qui se rend aux pompes d'où elle est élevée et rejetée dans le fleuve (cf 7.4 note 12).

La Cité de Montréal fait donc l'acquisition d'un terrain appartenant à François Foisy le 5 août 1887 (cf 7.4 note 13). Les travaux qui débutent la même année sont parachevés en avril 1888 et la station est immédiatement mise en service. Un article du 17 décembre 1887, relate l'inspection conduite par M. St.George le même jour :

«(...)The party left the City hall, at 2 o'clock, and drove to the East end pumping station, which is rapidly approaching completion. It is situated on the south side of Craig street, near DeLorimier avenue. The principal low level sewer of the city passes this point at a level of twenty-six feet below the height reached by the flood this spring. To prevent the water from the river, when at flood, entering the city by this sewer is the object of this pumping station. The essential features of the work are: An iron penstock gate, to be close when the river is at flood; the sewerage, dammed up by the closing of this gate, will be conveyed to the pumping station by a brick flume, and distributed by six smaller flumes to four centrifugal pumps, that have a combined discharge of 72,000 gallons per minute.

The sewerage will be raised by these pumps fifteen feet, and discharged into the same sewer from which it was pumped, but at the other side of the penstock gate. The motive power will be two pairs automatic engines of 300 horse power each, manufactured by Laurie & Bro., of this city. (...) The party then drove to the Mill street pumping station, which is still far from complete. It is similar in design to the other. » (cf 7.4 note 14)

Nous réservons le détail de l'édifice et la présentation des différents personnages auxquels on attribue sa conception aux prochaines rubriques. Une chronologie des travaux que nous avons pu répertorier, relativement au système de pompes et à l'immeuble qui l'abrite, est également jointe en annexe. Nous la résumons comme suit ;

Déjà en 1902 on relève une volonté d'agrandir les installations de la rue Craig afin d'accueillir garage et entreposage. Ce besoin sera récurrent mais jamais comblé malgré les différentes recommandations d'achat de terrain ou d'agrandissement relevées.

En 1921, on remplace une première fois les chaudières par celles récupérées de l'usine Atwater qui datent de 1907. Elles seront remplacées à nouveau en 1957. À partir de 1949, les dossiers font état de la volonté des administrateurs de voir substituer le charbon par un autre combustible, l'huile ou l'électricité. De nombreuses plaintes de propagation de fumée et de suie sont déposées au dossier. En 1931 on remplace la couverture originelle en tôle à baguette par du bardeau d'asphalte. Elle sera possiblement réparée en 1973.

Dans les années 1950, les demandes de modernisation de l'usine Craig mènent jusqu'à une proposition de construction d'un nouveau poste de pompage. Des dessins sommaires le situent en bordure du fleuve, immédiatement à l'ouest du pont.

En 1955, l'usine compte : *« (...) 3 chaudières d'un total de 650 cv à 160 lbs de pression; il y a 4 pompes d'une capacité totale maximum de 160 pi cu /sec.; chacune des pompes est actionnée par une machine à vapeur. (...)*

Cette usine sert à élever les eaux de l'égout de la rue Craig à l'époque des eaux hautes du Saint-Laurent. Ceci se produit notamment lorsqu'il y a des embâcles sur le fleuve, de janvier à mars. » (cf 7.4 note 15). Un autre avis d'inspection du Service des travaux publics, en date de janvier 1962, note que l'usine est « d'une façon générale, en bonne condition et habilitée à fonctionner encore longtemps » (cf 7.4 note 16).

Pourtant à partir des années 1970, on ne procède qu'à l'entretien de base. Il s'avère de plus en plus difficile de recruter des mécaniciens qualifiés pour faire fonctionner les pompes. Faute de nécessité, un avis de ne pas opérer est émis pour une deuxième année consécutive. Il sera suivi de la recommandation d'abandonner les stations Craig et Riverside et mènera à l'arrêt de leur maintien en état de marche. En 1980 on commande de cesser l'entretien des systèmes à vapeur des deux stations mais devant l'attente de la mise en service de l'intercepteur sud de la CUM, il est recommandé de maintenir la Riverside. L'abandon définitif du système de pompage de la station de pompage Craig date de 1987.



40. Édifice de pompe Craig, 1947



41. Pompe Craig, 1955



42. Pompe Craig, 1955

La portée de notre mandat, comme les délais impartis à cette recherche, ne nous ont pas permis de nous pencher davantage sur le fonctionnement précis et la qualité particulière de l'équipement de l'usine de pompage Craig. Nous savons par contre qu'à titre d'usine de pompage, la Craig possède une capacité supérieure aux autres stations de pompes qui existent dans la ville jusque dans les années 1960.

Elle comprend quatre pompes centrifuges Webber de fabrication américaine d'une capacité totale de 42 000 G.I.P.M., et autant de moteurs à vapeur construits par la J. Laurie & Bro builders, de Montréal. Selon l'Association québécoise du patrimoine industriel (AQPI), les quatre pompes et leurs moteurs seraient tous d'origine. Les dernières chaudières du système énergétique de l'usine ont aujourd'hui disparues. Aucune modification significative n'a été apportée à l'immeuble.



43. photographies des pompes, 2005

4. PRÉSENTATION DE L'ÉDIFICE

4.1 DESCRIPTION

Identification

Dénomination :

Usine de pompage Craig

Adresses civiques:

Anciennes : 915, rue Notre-Dame E.
1058, rue Craig E.

Actuelles : 1883, rue Notre-Dame E.
2000, rue Saint-Antoine E.

Nos. Lots :

Ancien : Lot 34, Quartier Sainte-Marie,
Cité de Montréal

Nouveau : 1 182 644 du cadastre du Québec
de la circonscription foncière
de Montréal

Note particulière :

Voir lot voisin 1 182 645 (anc. 31,32 et 33 Ste-Marie)
appartenant à la Ville de Montréal.

Arrondissement : Ville-Marie

Statut patrimonial :

Municipal :

-Bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors
secteur de valeur exceptionnelle
(Plan d'urbanisme de Montréal, chapitre de
l'arrondissement Ville-Marie)
-Immeuble significatif
(Règlement 01-282);

Provincial :

Aucun

Fédéral :

Aucun



Historique

Années de construction :
1887-1888 (voir inscription en façade)

Année d'entrée en fonction :
Hiver 1888

Architecte/concepteur :
Percival W. St. George, *city surveyor*
Maurice Perrault et Albert Mesnard,
architectes

Principales modifications :
Remplacement de la couverture (1931)
Reconstruction partielle des murs mitoyens (1976)
Disparition du système d'alimentation énergie (1980)
Chantier de mise aux normes temporaire et
dégarnissage (2002)

Propriétaire initial :
Corporation de Montréal,
commandeur de l'ouvrage

Propriétaire actuel :
Ville de Montréal

Fonction d'origine :
Usine de pompage

Fonction actuelle :
Propriété excédentaire

Description

Influence stylistique :
D'inspiration néo-classique

Système constructif :
Murs de fondation en moellons;
Pilastres en pierre de taille;
Dalle de béton sur système de pontage
perdu en acier;
Murs porteurs en maçonnerie de pierre et brique;
Toiture à charpente de bois;
Poutres d'acier et colonnes de fonte
composées en acier.



Notes particulières :

La dalle de béton du plancher du rez-de-chaussée repose en majeure partie sur une structure indépendante faite de poutres d'acier et de colonnes, certaines en fonte d'autres en acier.

Matériaux :

- Façades : Pierre de taille rustiquée
Murs pignons: pierres grossièrement équarries
- Fenestration : Originelle.
Grandes baies vitrées fixes à meneaux en bois dans cadre de fonte
- Toiture : À versants, avec une lucarne centrale sur chacun des versants.
Autrefois en tôle à baguettes, aujourd'hui en bardeaux d'asphalte.

Cheminée :

Cheminée carrée de brique rouge d'une hauteur de plus de 60 pieds

Nombre d'étages :

1 plus sous-sol

Superficie terrain :

2 734 pi² (254 m²)
(54.65 frontage X 46.52 profondeur)

Superficie de plancher :

2 X 16.66 et 17.47 X 16.65 et 14.18
5 468 pi² (508 m²)

État extérieur :

Bombements dans les murs de façades;
Joints de maçonnerie déficients;
Rejointoiement antérieur perceptible;
Fenêtres et toiture en fin de vie utile.

État intérieur :

Finis intérieurs inexistantes;
Système d'alimentation en énergie disparu;
Rez-de-chaussée libéré d'équipement;
Étage inférieur, système de pompage semble complet.



Notes particulières :

Le mur de façade de la rue Notre-Dame comporte une inscription lapidaire indiquant l'année de construction et la devise de la ville.

Lors d'un recensement non daté, les finis intérieurs sont identifiés comme suit: planchers de béton, murs et plafond en tôle, divisions revêtues de planches en V (cf 7.4 note 17)

Volumes intérieurs :

Suivant la documentation disponible:

Hauteur du rez-de-chaussée : 5.5 m,
environ 1,8 m de plus au centre.

Hauteur du sous-sol : 6.25 m

Notes particulières :

Une mezzanine légère longe le mur nord de la bâtisse, au sous-sol.

Électricité :

Non relevé.

Mécanique :

Plomberie, chauffage, ventilation et climatisation inexistantes ou disparus.

Équipement spécifique :

Quatre (4) pompes centrifuges identifiées
The Webber pump, nov.21 (1908?).

Quatre (4) moteurs à vapeur identifiés
The Laurie & Bro, builders, Montreal.

Chaudières:

Disparues.

Notes particulières :

Un inventaire des artefacts récupérés lors des travaux de mise aux normes temporaire, dont la liste a été dressée par l'architecte Louis Brillant, est entreposé en vrac dans le sous-sol de l'immeuble.

Zonage actuel :

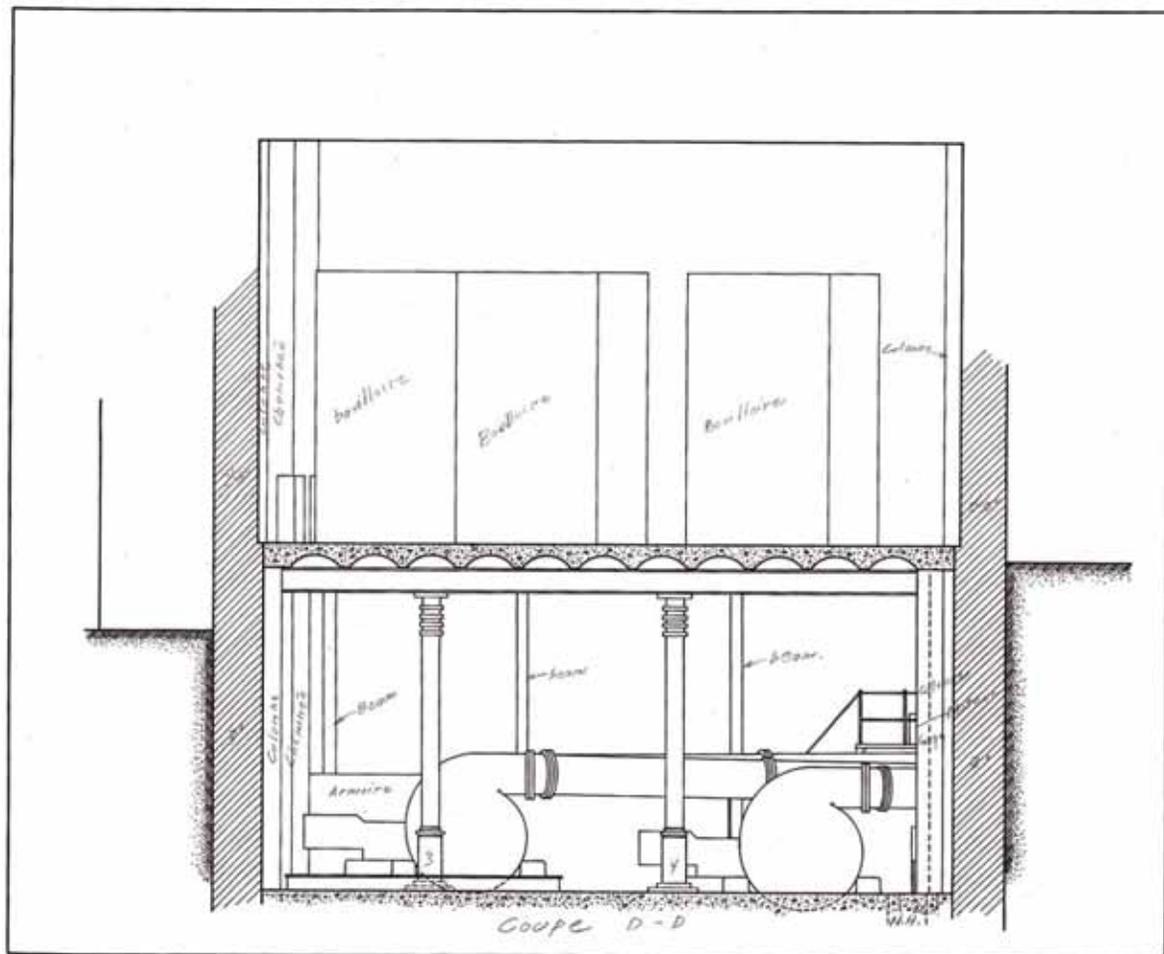
Usages permis I. 2.C et C.1 (2)

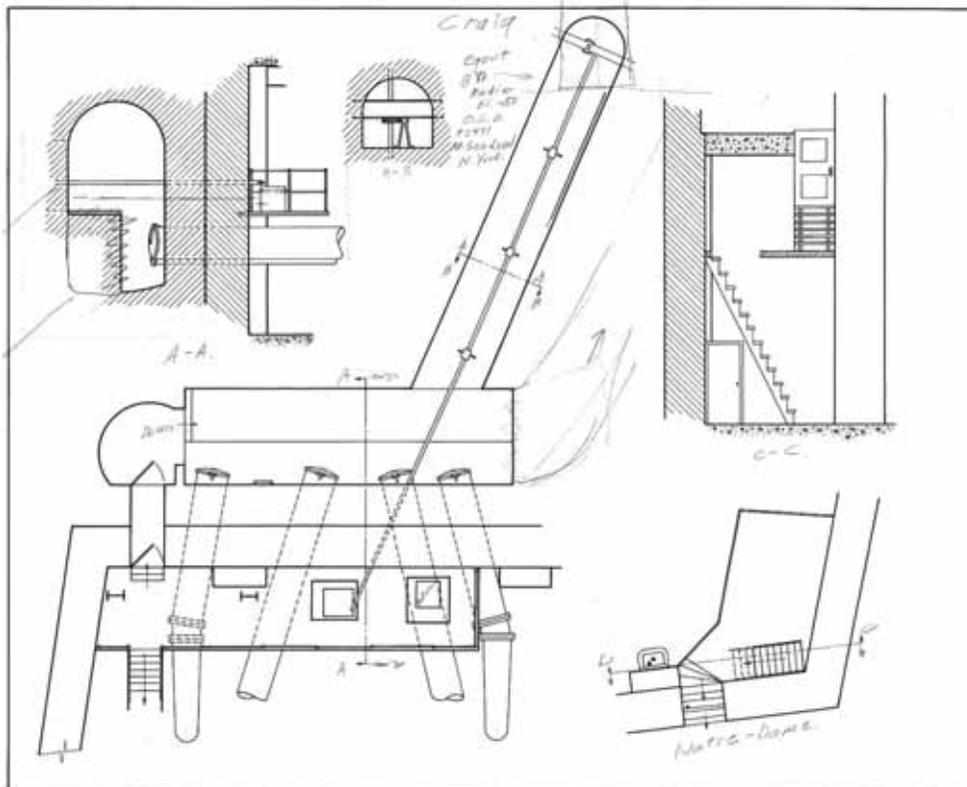
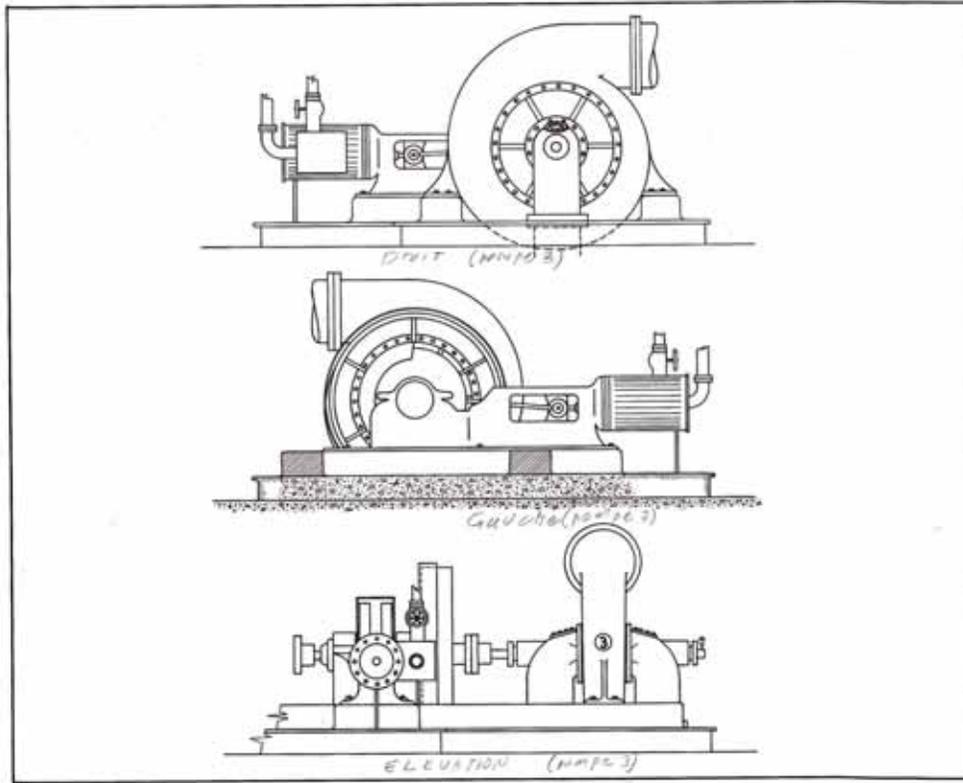
Intérêt patrimonial :

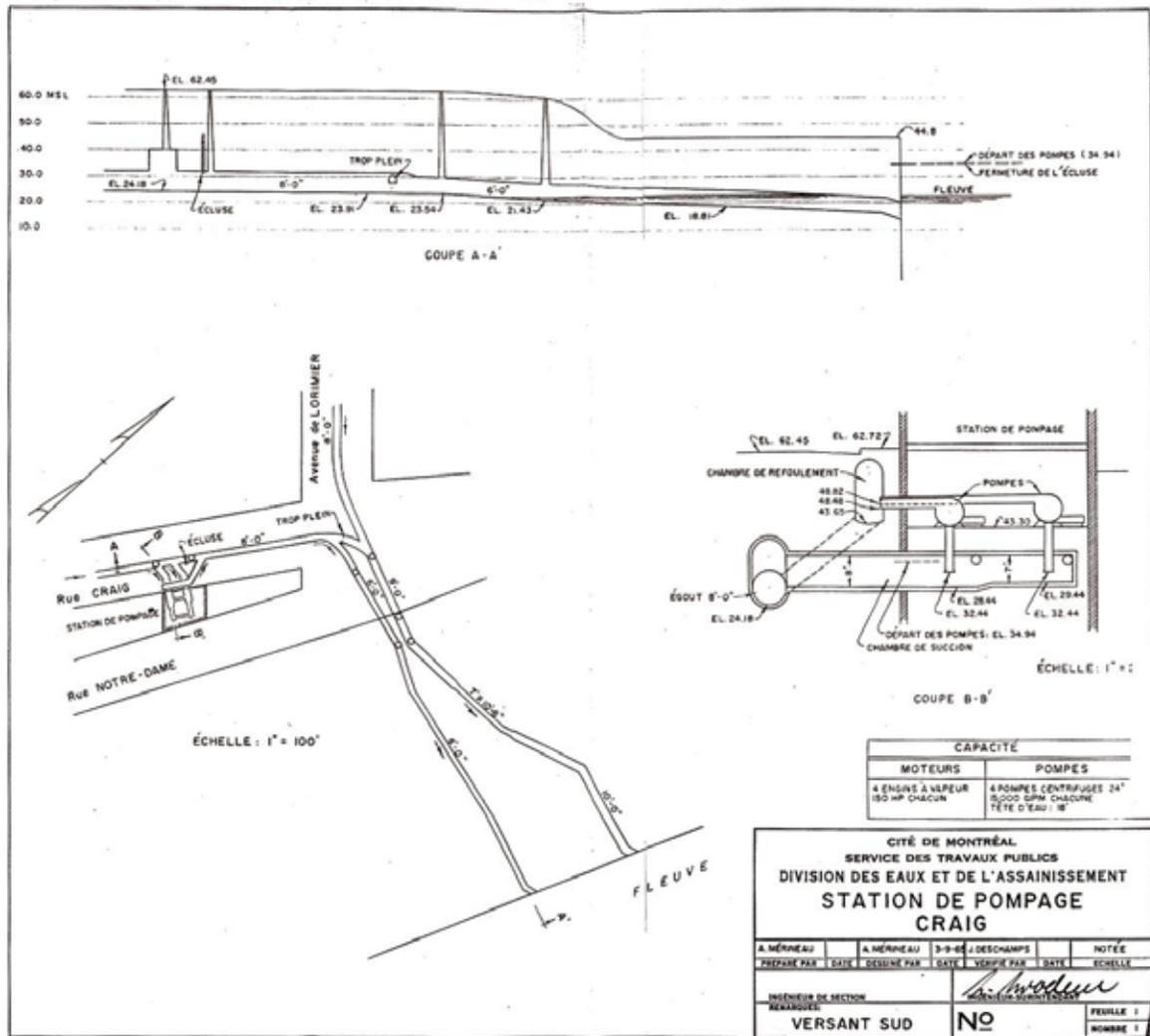
Important.



44. Photos actuelles, 2004 et 2005







45. Relevé de l'usine de pompage, 1965

4.2 PRÉSENTATION

La construction de l'usine de pompage Craig fut commandée par la Corporation de Montréal en 1887 suivant les recommandations de son *Comité spécial sur les inondations*. Le cartouche en bas-relief qui orne la façade sud de l'immeuble en témoigne. Il arbore les armoiries de la ville et sa devise « Concordia Salus ». La date de construction et le nom du maître-d'ouvrage, la Corporation de Montréal, y figurent également. Il est intéressant de noter que ces armoiries ne sont plus en usage. Différentes dans la forme, elles ont été révisées en 1938 afin d'être conformes aux règles héraldiques.

Réalisée sous la direction de Percival W. St. George, inspecteur de la Cité, l'usine de pompage Craig, tout comme la station de pompage Riverside construite la même année, est l'œuvre des architectes Maurice Perrault et Albert Mesnard (cf 7.4 note 18). À cette époque, Perrault et Mesnard sont davantage occupés par la conception et la construction d'églises et de couvents dans toute la région montréalaise. Bien qu'ils aient à leur actif quelques postes de pompiers et de police, les stations de pompage qu'ils dessineront en 1887 sont les seuls ouvrages de services publics que nous avons répertoriés. Selon le dictionnaire biographique canadien, Maurice Perrault aurait supervisé l'aménagement du système d'aqueduc de la ville de Longueuil en 1885.

Le volume d'un seul étage de l'usine de pompage Craig suit un plan polygonal irrégulier, calqué sur la parcelle. Il est coiffé d'un toit à pignons, percé d'une très haute cheminée de brique et d'une lucarne sur chacun de ses versants. Originellement conçu en mitoyenneté, les deux murs latéraux en moellons grossièrement équarris sont aveugles. Les façades sur rue présentent un appareillage de pierre rustiquée où l'expression des pilastres, libres ou enchâssés, ponctue les différentes baies. Les deux façades comportent, dans leur partie ouest, un pan aveugle, en vis-à-vis de la cheminée, et une fenestration similaire.

La façade de la rue Saint-Antoine compte quatre travées inégales. Elles sont séparées par des pilastres, lesquels supportent un entablement de pierre de taille lisse. Cet entablement est surmonté d'une corniche à consoles en bois qui se termine par les corbeaux des murs pignon. On le retrouve également rue Notre-Dame. Malgré leur variation en largeur, le jeu des subdivisions des portes et fenêtres de chaque baie rythme régulièrement l'ensemble de la façade.

Rue Notre-Dame, la composition est plus formelle. C'est également de ce côté qu'est apposé le bas-relief. Le fronton légèrement surbaissé est plus important. Ne comportant peu ou pas d'accès, le plan semble offrir plus de liberté dans le choix de la position et de la dimension des ouvertures. Ces dernières sont obturées par de grandes fenêtres à châssis de fonte et comportent une subdivision qui trahit la vocation industrielle du bâtiment.

Le plan irrégulier de la parcelle est perceptible dans la composition des façades principales de l'immeuble. On y lit également la volonté du concepteur d'en rétablir l'équilibre par la position des pilastres et la division des ouvertures. L'usage des lucarnes à fronton de la toiture, plus habilement rue Notre-Dame que rue Saint-Antoine, emprunte au style néo-classique usité à l'époque dans l'architecture civile.

L'immeuble de la Craig répond au programme spécifique lié à sa fonction « industrielle ». Son plan est simple et occupe tout le terrain disponible. Son volume hors sol d'un seul étage se prolonge en souterrain et est libre de cloison. Le rez-de-chaussée logeait originellement les bouilloires du système d'alimentation en énergie des pompes. Elles n'y sont plus. Le sous-sol, d'une hauteur importante, est accessible par un escalier d'une seule volée et est éclairé naturellement par de grands soupiraux. Il abrite quatre (4) pompes et autant de moteurs qui sont toujours en place. Il comporte également une mezzanine.

Le plancher du rez-de-chaussée présente un grand intérêt par l'utilisation du béton, qui n'est pas d'usage courant à cette époque, et par la forme de son pontage perdu en acier qui sert de plafond au sous-sol. Il repose sur une structure autonome à l'édifice de maçonnerie. Cette structure est constituée de poutres secondaires, du type W en acier, reposant sur des poutres principales supportées à leur tour par des colonnes rondes de 14 po de diamètre, en fonte. Des colonnes en H, au périmètre, sont indépendantes des murs. Elles sont contreventées côté ouest.

La charpente de la toiture est constituée de fermes, chevrons et solives en bois reposant sur les murs porteurs en pierre du rez-de-chaussée. Laissée apparente par le dégarnissage récent, elle a déjà été consolidée mais demeure originelle.

4.3 CONCEPTEURS

Percival W. St. Georges, Ecr

Nous savons peu de chose de Percival W. St. Georges, inspecteur de la Cité. À titre de *City Surveyor*, il est membre du *Comité spécial des inondations* de 1884 à 1893. Nous croyons qu'il est ingénieur, puisque c'est à ce titre qu'il est co-signataire du « *Rapport d'une commission d'ingénieurs nommée par le gouvernement du Canada pour s'enquérir des causes des inondations à Montréal, en 1890* ». La réalisation de l'usine de pompage Craig, tout comme la station de pompage Riverside et de la levée Saint-Gabriel construites la même année, ont été exécutées selon ses instructions et sous sa supervision. De nombreux rapports émanant de la commission d'ingénieurs à laquelle St. George appartient lui sont adressés à ce propos ou rédigés par lui. Même le bilan des coûts de construction est signé de sa main.

Perrault et Mesnard, architectes

Maurice Perrault et Albert Mesnard sont déjà des collaborateurs lorsqu'ils forment la firme d'architecture qui porte leur nom de 1880 à 1895. Mesnard est le chef d'atelier de Henri-Maurice Perrault, architecte et arpenteur, où Maurice, son fils, fait une partie de son apprentissage. On ne sait pas non plus exactement à quel moment Perrault père met fin à ses activités professionnelles puisqu'il partage un certain temps avec eux leurs bureaux de la côte de la place d'Armes.

La firme d'architectes compte à l'époque parmi l'une des plus importantes de la profession. Successeurs directs de John Ostell et Henri-Maurice Perrault, ils jouissent d'une excellente réputation et leur carnet de commande est bien rempli. Perrault et Mesnard réalisent surtout des édifices religieux et institutionnels.

On leur doit entre autres l'agrandissement du Vieux-Palais de justice de Montréal (1890), les églises Saint-Charles et Saint-Gabriel à Pointe-Saint-Charles (1889, 1891) et le bureau d'enregistrement de Longueuil (1890).



46. Vieux-Palais de Justice, 1894



47. Église Saint-Gabriel et Saint-Charles, rue Centre, sans date



48. Bureau d'enregistrement, Longueuil, 1890

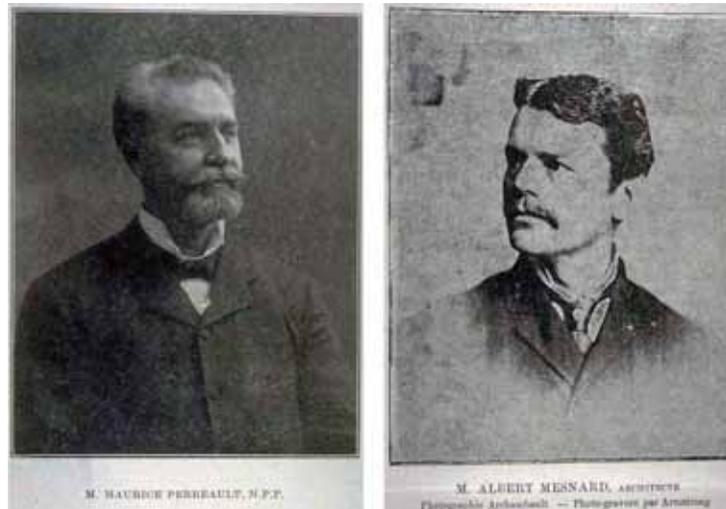


49. Monument National, dessin, 1890



50. Université Laval, rue Saint-Denis, 1896

Plus tard associés à Joseph Venne, ils concevront notamment le Monument National (1891-1894) dont l'architecture inspirée du néo-roman, est à l'époque plutôt qualifiée d'éclectique. Certaines de leurs réalisations n'auront pas l'heur de plaire à leurs contemporains comme le laisse entendre les critiques de l'époque. Tous les édifices auxquels auront travaillé Perrault et Mesnard et qui nous sont parvenus, appartiennent au patrimoine bâti québécois. Certains d'entre eux sont classés monuments historiques. Une brève présentation des architectes augmentée d'une liste non exhaustive de leurs réalisations est jointe en annexe.



51. Maurice Perreault, 1903

52. Albert Mesnard, 1889

L'usine de pompage Craig, à laquelle nous avons attribué une influence néo-classique, en vogue dans l'architecture civique du milieu du 19^e siècle, est construite à une époque où les architectes travaillent surtout à la réalisation d'immeubles institutionnels. Répondant à une toute autre typologie et de dimensions plus modestes, la Craig s'apparente davantage aux magasins entrepôts des rues de la Commune et Saint-Paul. Cette parenté, vraisemblablement à cause de sa fonction, tient principalement à la capacité portante de l'ouvrage, à la simplicité des assemblages ainsi qu'aux dimensions des ouvertures et au type de fenestration retenue. Les façades principales de l'immeuble dénotent le savoir faire du concepteur alors qu'il tente d'établir une logique de composition rendue ardue par la forme du plan et sa fonction spécifique. Malgré son faible volume, il réussit à lui conférer une figure d'édifice public par le recours à la pierre rustiquée et par la modénature des lucarnes en pignon.

L'intérêt patrimonial de l'usine de pompage Craig est indéniable. Il repose principalement sur la valeur documentaire des installations de pompage qui s'y trouvent et sur sa valeur architecturale.

Aujourd'hui édifice excédentaire, l'usine de pompage Craig est désaffectée. Sa fonction rendue désuète commande la réflexion sur le recyclage de l'immeuble. La localisation de l'usine, presque inaccessible à cause de la nature des voies de circulation qui la bordent, est également un enjeu important de sa mise en valeur. Le résultat des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame aura une incidence décisive sur le maintien de l'usine de pompage Craig sur son site actuel.

5. CONTEXTE URBAIN

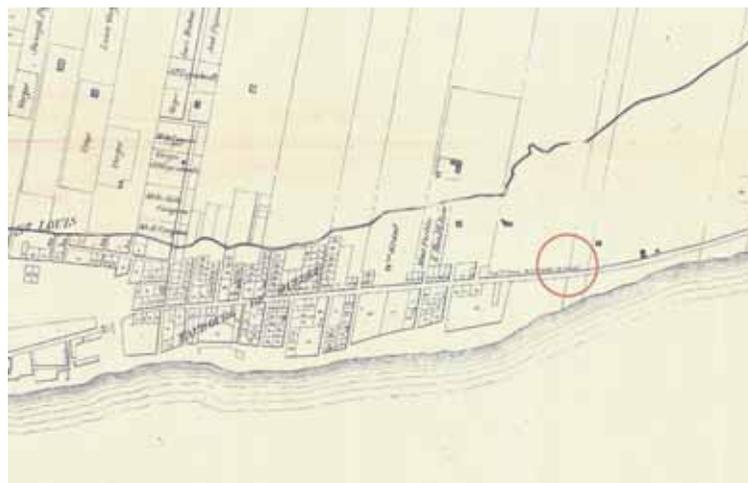
L'avenir de la Craig est intimement lié à celui de son contexte urbain immédiat, fortement déstructuré, puisque la mise en valeur de l'usine dépend de sa redéfinition. Aujourd'hui, l'immeuble est à toutes fins utiles situé sur un terre-plein d'autoroute et son accessibilité est particulièrement compromise par les flux véhiculaires qui la frôlent en permanence. La présente rubrique aborde les grands paramètres d'une étude de composition urbaine du lieu compris dans sa définition élargie, soit du square Papineau au Pied-du-Courant, en évoquant les relations entre la forme urbaine, les monuments survivants et les infrastructures de transport.

5.1 L'ÉTAT D'ORIGINE DU CONTEXTE ET SON URBANISATION EN SÉQUENCES.

La compréhension des aspects du contexte actuel implique la nécessité d'examiner son évolution morphologique par le biais des principales phases d'urbanisation du secteur. La lecture des cartes et plans en permet la compréhension, relatant l'histoire du cadre bâti et de l'architecture urbaine des lieux en cause.

Au-pied-du-courant – Montréal jusqu'au XIXe siècle

Au XVIIIe siècle, Montréal (Ville Marie) est une ville fortifiée construite sur une colline surplombant le fleuve correspondant plus ou moins aux limites actuelles du Vieux-Montréal. L'expansion de la ville hors les murs, d'abord réduite aux noyaux faubouriens (faubourg Saint-Laurent, faubourg des Récollets et faubourg Québec) s'étire après la démolition des fortifications (1807 et après) le long des principaux chemins qui relient la ville aux autres établissements de la colonie. Le Chemin du Roy longe la rive du fleuve selon le tracé approximatif de l'actuelle rue Notre-Dame. Tout au long de son parcours, l'étude des cartes nous indique la présence discontinue de bâtiments de faible gabarit.



53. Extrait du plan de Louis Charland, 1801

Implantée hors les murs, au pied du courant Sainte-Marie, la prison de Montréal apparaît en tant qu'un des premiers immeubles d'importance avec la brasserie Molson.

Première urbanisation—mise en place du réseau d'aqueduc et d'égouts (1830-1860)

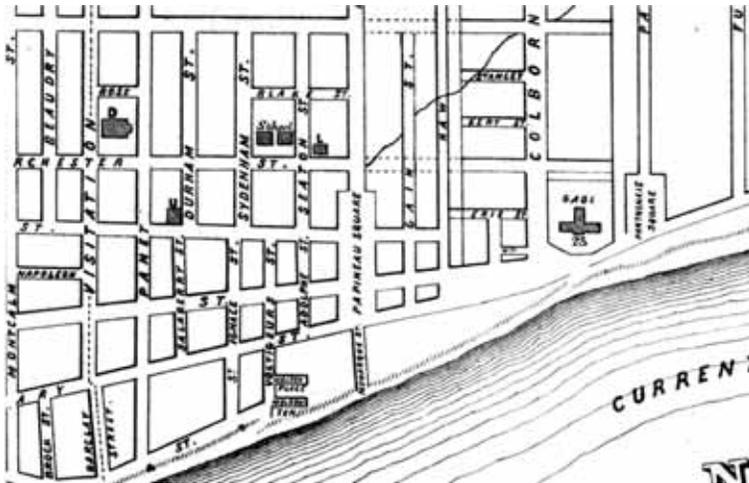
Dans la première partie du XIXe siècle, les principales préoccupations des juges de paix qui gèrent alors la ville portent sur la mise en place de la voirie dans les faubourgs et sur la construction des canalisations nécessaires pour le drainage des eaux de surface et la captation des ruisseaux de l'île. De nombreux projets d'infrastructure sont réalisés pendant que l'urbanisation des faubourgs se complète.

A partir de 1830, la canalisation du ruisseau Saint-Martin et le prolongement de la rue Craig en large boulevard au-delà de la rue Saint-Denis figurent parmi les principaux projets d'aménagement discutés. Le plan de 1846 montre la figure initiale du quartier entourant le square Papineau et les débuts de l'urbanisation depuis le chemin du Roy. Le bâti se présente alors principalement sous la forme d'un habitat isolé et un début d'industrialisation semble occuper la rive du fleuve.



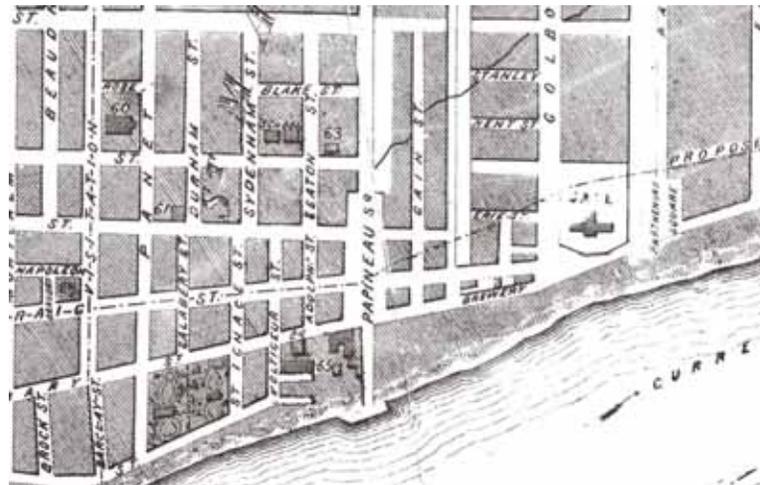
54. Extrait du plan James Cane, 1846

Le plan de 1853 montre le square Papineau ainsi que le tracé des rues Craig et Notre-Dame au Pied-du-Courant. Le lieu de leur convergence prend alors l'aspect d'un triangle allongé surplombant le fleuve, en prolongement de la place située face à la prison.



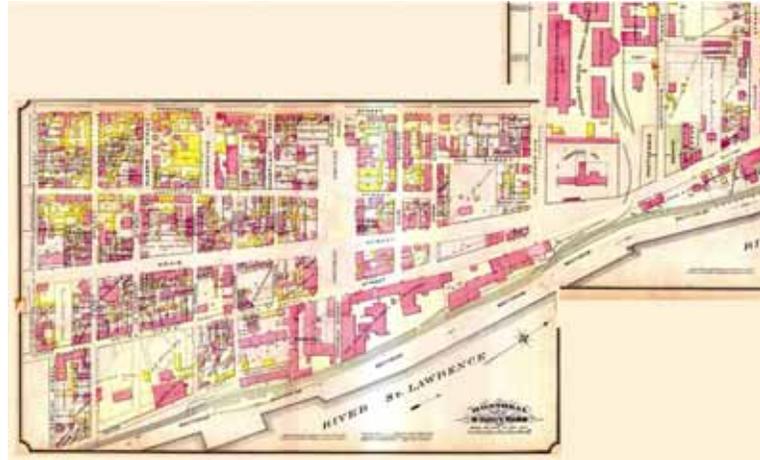
55. Extrait de plan de Montréal, 1853

Le plan de 1859 montre l'émergence d'un nouvel îlot intercalé entre les rues Notre-Dame et Craig. Cet îlot vient compléter la composition du lieu connu sous le nom du Pied-du-Courant.



56. Extrait du plan Boxer, 1859

Les plans de 1881 et de 1890 montrent les rapides transformations du bâti initial et son évolution vers un quartier où la présence industrielle vient densifier la morphologie d'origine. Le plan de l'atlas Goad de 1890 nous renseigne sur la signification urbaine du lieu du Pied-du-Courant, sens corroboré par les photographies d'époque. La rue Notre-Dame, à son entrée dans le faubourg, traverse la place située devant la prison et se sépare en deux boulevards divergents, l'un menant à la ville haute (via Notre-Dame) et l'autre menant à la ville basse (via Craig). Cette figure en patte d'oie, courante dans les compositions urbaines depuis le XVII^e siècle, ne connaît que très peu d'équivalent à Montréal. C'est sur l'îlot séparateur de cette patte d'oie qu'apparaît au plan de 1890 le bâtiment de la pompe implanté en mitoyenneté.



57. Extrait du plan Goad, 1890

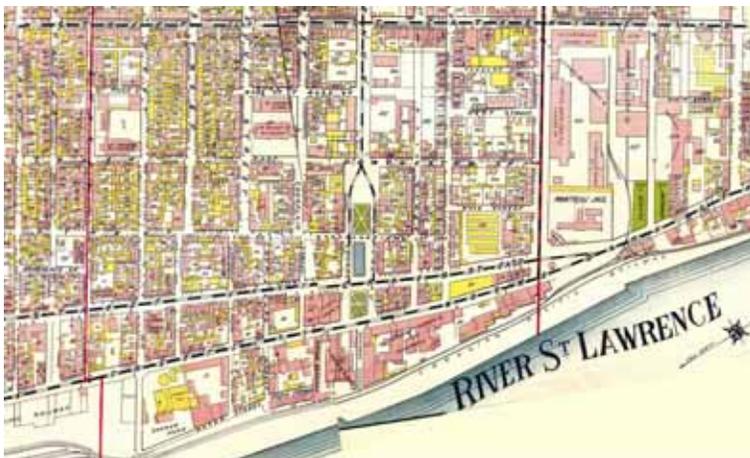


58. Le Pied-du-Courant, 1900



59. La Craig vue de la place du Pied-du-Courant, 1910

Les plans de 1907 et 1912 montrent la densification et l'industrialisation progressive du quartier qui a atteint sa forme définitive. La présence industrielle, liée aux activités de la brasserie Molson, occupe essentiellement les deux côtés de la rue Notre-Dame.



60. Extrait du plan Pinsonault, 1907

Montréal métropole – construction du Pont Jacques-Cartier (c.1930)

Le plan d'utilisation du sol de 1949 confirme l'expansion des activités industrielles autour de la brasserie mais nous montre toujours un quartier habité et doté de ses institutions. C'est sur ce plan qu'apparaît le tracé du pont Jacques-Cartier dont un des piliers est construit immédiatement à l'est de l'usine de pompage. À l'examen du plan, on peut constater que la rue Craig a déjà pris le pas sur la rue Notre-Dame en tant que principal accès à la ville. Le plan de 1949 peut être considéré comme l'illustration de la forme classique de Montréal.



61. extrait du plan d'utilisation du sol, 1949

Rénovation urbaine – (1955-1980)

Les grandes étapes de la rénovation urbaine ont provoqué, ici plus que partout à Montréal, l'inconcevable disparition du quartier, de ses habitants et de la plupart de ses institutions et monuments. L'élargissement du boulevard Dorchester sur son flanc sud à partir de 1959 crée une tranchée et provoque la rupture du secteur. La construction de la Maison de Radio Canada sur les principes d'un urbanisme de la table rase fait disparaître 600 logements et provoque l'interruption de la trame urbaine sur près d'un kilomètre. L'autoroute est / ouest cause la disparition des rues Craig et Notre-Dame, sinon de leur tracé du moins de leur cadre bâti, et engendre la dégradation d'importants secteurs du centre-ville. C'est lors de cette opération que la rue Craig (aujourd'hui Saint-Antoine) est rabattue sur la rue Notre-Dame et que son parcours d'origine bifurque vers la rue Viger. L'autoroute elle-même, en surface, suit le tracé initial de la rue Notre-Dame qui est détourné vers le sud.

La disparition de la quasi-totalité du cadre bâti au nord de la rue Viger date de cette époque. Cette tendance s'est prolongée dans les années 1980 et 1990 avec la démolition de la plupart des bâtiments subsistants au sud du quartier. Les témoins du contexte originel sont constitués d'un reliquat résidentiel aux abords du square Papineau, de la prison du Pied-du-Courant, des installations de la Molson, du pont Jacques-Cartier et de l'usine de pompage Craig, située sur le terre-plein de l'autoroute.

CARTES ORIGINALES

**SUPERPOSITION AVEC LE TRACÉ
ACTUEL DES RUES**



extrait plan Pinsonault 1907



extrait plan de 1949



extrait plan actuel



62. comparaison des cartes

5.2 LES ENJEUX DU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME.

Les enjeux soulevés par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame reposent essentiellement sur l'opposition de deux paradigmes. D'une part, la nécessité de complétion du réseau de transport de la région montréalaise, et d'autre part, la nécessité de rétablissement de la trame de la ville, avec ses attributs d'urbanité et sa mixité d'usages.

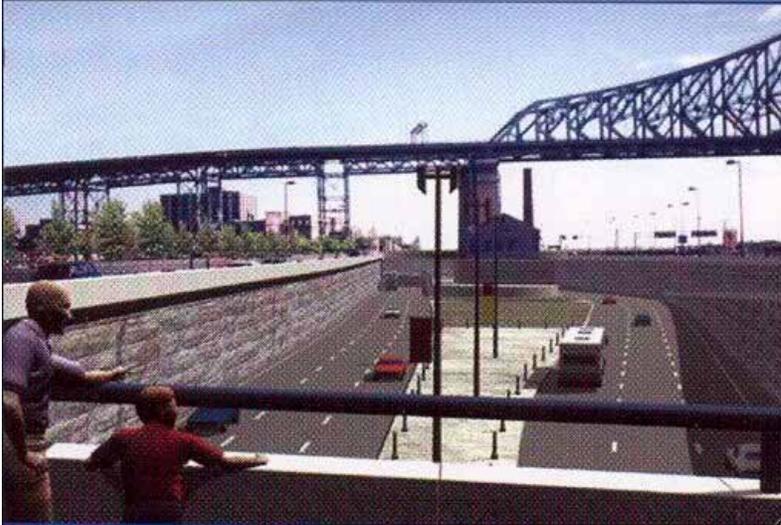
Le premier paradigme s'appuie sur la conception d'une autoroute de transit, faiblement connectée à la trame des quartiers et les séparant du fleuve (la ville juxtaposée). Le second propose au contraire la figure d'un grand boulevard en rive totalement raccordé aux quartiers et instigateur de développement (la ville fusionnée).

Les deux écoles de pensée ont produit à ce jour nombre de propositions. Le récent accord entre la Ville et la Province semble indiquer une approche médiane où les problématiques d'interface et de raccord sont résolus par le pontage d'importantes sections d'une voie rapide située en tranchée. Ainsi, il y a autoroute et raccord à la fois. Concernant le Pied-du-Courant et le square Papineau, les documents disponibles semblent proposer une juxtaposition de tranchées et de pontages. Mais l'avenir des conditions de récupération du site de l'usine de pompage Craig ne nous paraît pas avoir fait l'objet d'une étude concluante.

Il apparaît important, à ce stade de l'évolution des études sur l'avenir de la rue Notre-Dame, d'élargir le champ de réflexion en regard des efforts de planification de cette partie du centre-ville : les enjeux de la réhabilitation urbaine dépassent largement le seul sujet de l'autostrade. En ce sens, nous abordons la réflexion quant à la nature des interventions sur le contexte urbain en regard des deux postulats suivants :

Postulat premier : l'autoroute est un boulevard. Elle fait partie du lexique des figures urbaines et peut s'adapter à l'architecture de la grande ville. Réciproquement, la grande ville s'adapte au boulevard qui en devient un élément constitutif. L'exercice consiste alors à identifier les correctifs à apporter pour la mise en place de la ville en continuité avec sa structure initiale. L'importance symbolique du lieu et les monuments survivants qui la révèlent servent de référents pour la composition à retenir.

Postulat second : l'autoroute est une autoroute. Elle est par définition une figure étrangère au lexique urbain et le rapport de réciprocité est basé sur l'incompatibilité. **L'importance symbolique du lieu et de l'usine de pompage Craig justifie la dissimulation de l'autoroute et son enfouissement au profit de la mise en place de la ville et des monuments survivants qui la révèlent.**



63. Projet d'autoroute Notre-Dame, 2002



64. Projet rue Notre-Dame, 2002

5.3 LES ÉTUDES DE COMPOSITION

Le territoire à considérer pour la requalification du cadre urbain du secteur s'étend essentiellement de l'ancien quartier du square Papineau au site historique du Pied-de-Courant. Les limites à envisager pour atteindre une cohérence d'ensemble sont à l'ouest, le prolongement de la rue Alexandre De Sève, au sud, la rue Notre-Dame, à l'est, le raccord du boulevard René-Lévesque à la rue Notre-Dame et au nord, le boulevard René-Lévesque lui-même. Le périmètre comprend donc le stationnement est de la Maison de Radio Canada et le site de la prison du Pied-du-Courant.

Dans son état actuel, le quartier du square Papineau est en grande partie déstructuré et ses principales caractéristiques sont la vacance des terrains et l'omniprésence des infrastructures de circulation. Les témoins urbains que sont les rues, le square et les bâtiments orientent le travail de composition vers la reprise de la structure urbaine initiale comme solution naturelle et optimale à la problématique de l'urbanisation de ce territoire.

Dans le sens nord-sud, la composition procède de la réhabilitation du square en tant que figure de référence et du prolongement des emprises de rue entre le boulevard René-Lévesque et la rue Notre-Dame. Dans le sens est-ouest, le raccord du boulevard René-Lévesque à la rue Notre-Dame et l'aménagement des rues Notre-Dame et Viger en boulevards urbains (largeur de piste conforme au statut d'artère, présence de trottoir et de plantation d'alignement, bâtiments portant façade) permet leur réhabilitation en tant que participant à la structure urbaine même.

Le Pied-du-Courant pour sa part correspond à la figure emblématique d'un lieu public situé dans une entrée de ville (rôle initial) que la présence de l'échelle monumentale du Pont Jacques-Cartier rend encore plus symbolique aujourd'hui. L'ensemble des monuments survivants – la prison, la pointe du monument aux patriotes et le site de la station de pompage Craig- enjambés par le pont, présente un important potentiel pour l'aménagement d'un espace public à la rencontre des rues Notre-Dame et Viger avec l'avenue De Lorimier.

La mise en valeur des sites et immeubles patrimoniaux et notamment de l'usine de pompage Craig nécessite la révision des conditions d'accessibilité véhiculaires et piétonnes pour l'ensemble du secteur du Pied-du-Courant. La place publique qui comprend un monument et sépare deux boulevards possédant l'ensemble de leurs attributs, est ici la figure référentielle. Selon sa configuration actuelle, le site présente encore les traces de cette structure si l'on fait abstraction des questions relatives au calibrage et au design des emprises.

Au nord, la rue Viger dessert le flux entrant au centre-ville et possède à peu de choses près les attributs potentiels d'un boulevard urbain malgré le nombre important de voies.

Au sud par contre, la confusion provient de la conjonction du flux sortant (Ville-Marie vers l'est) et de la circulation de la rue Notre-Dame dont le tracé a été infléchi vers le sud. La conjonction de ces deux emprises est la plus importante source de problèmes de sécurité, à la fois pour ce qui est du fonctionnement adéquat de la trame urbaine, qu'en ce qui concerne la mise en valeur de l'usine de pompage.

Sans présumer du concept qui sera retenu pour le projet de modernisation de la rue Notre-dame, il est néanmoins possible de croire que la figure référentielle du site de la

Craig puisse être avantageusement maintenue dans la mesure où des correctifs sont apportés. Pour atteindre cet objectif, la composition des emprises des boulevards Viger et Notre-Dame doit tenir compte des intentions de mise en valeur des monuments survivants et de la nécessité de la réhabilitation de la trame urbaine du quartier du square Papineau et du site du Pied-du-Courant.

En prémisses à toute démarche de planification du secteur, la prise en compte des principes généraux suivants permettra d'orienter les études subséquentes vers la mise en valeur de l'immeuble et de son contexte :

- Réduire la vitesse des véhicules lors des parcours de surface par un calibrage adéquat des largeurs des pistes et de leur nombre.
- Maintenir les dégagements nécessaires pour l'aménagement des trottoirs, la mise en place du mobilier d'éclairage et celle des plantations d'alignement.
- Prévoir des emprises permettant le stationnement sur rue (sécurité des piétons et offre de stationnement).
- Prévoir des intersections sécuritaires avec les rues nord-sud pour recréer le rythme normal de la trame urbaine.
- Concevoir les emprises de façon à permettre l'implantation d'immeubles portant façade et accès sur le domaine public.
- Mettre en valeur les lieux publics (square Papineau et Pied-du-Courant) en fonction de leur importance historique.

Ces principes généraux devront être enrichis par une réflexion globale sur l'avenir de ce vaste secteur en termes d'usages dominants, d'intensité de développement, de cohérence de la trame urbaine et de mise en valeur du potentiel symbolique des sites, lieux ou immeubles patrimoniaux.

6. ANALYSE ET SYNTHÈSE

6.1 ÉTABLISSEMENT DES VALEURS PATRIMONIALES

La valeur patrimoniale intrinsèque de l'usine de pompage Craig est établie par l'analyse historique de ses conditions d'implantation et en regard de son intégrité. Cette analyse porte autant sur les qualités architecturale ou paysagère que culturelle, scientifique et sociale de l'immeuble à l'étude pouvant présenter un intérêt passé, présent ou futur. Elle s'appuie sur les termes de référence reconnus, transmis par le SDCQM/DEC de la Ville de Montréal.

6.1.1 Valeur documentaire

Les trois critères «Ancienneté», «Association historique» et «Influence sur le développement du secteur» permettent de déterminer la valeur associative des bâtiments et, par conséquent, leur valeur documentaire.

Valeur documentaire – Ancienneté :

Le quartier Sainte-Marie, ancien faubourg limitrophe à la ville fortifiée, appartient au centre historique de l'île de Montréal. Seule la brasserie Molson témoigne de cette époque, son implantation remontant à 1782. L'édifice le plus ancien, qui subsiste en partie, est la Prison-des-Patriotes-au-Pied-du-Courant (1831). Dans le secteur à l'étude, on attribue une grande valeur d'ancienneté aux édifices érigés avant 1880. La construction de l'usine de pompage Craig, bien qu'ultérieure à cette date, a été réalisée au cours de la décennie suivante. Localisée au sud de la rue Sainte-Catherine, elle appartient au premier territoire de développement du quartier et témoigne de l'urbanisation de la ville.

À titre de bâtiment de services publics, l'usine de pompage Craig, tout comme sa contemporaine de la rue Mill, apparaît la plus ancienne structure de ce type subsistant toujours à travers le réseau d'aqueduc et d'égout du territoire actuel de la ville de Montréal. Ceci, à notre avis, augmente sa valeur d'ancienneté.

L'usine de pompage Craig possède une grande valeur d'ancienneté par rapport aux édifices de même nature sur le territoire de la ville de Montréal. Dans le secteur à l'étude, bien qu'elle n'appartienne pas à la période de référence, elle demeure tout de même un de ses édifices les plus anciens.

Valeur documentaire – Associations historiques :*Événements*

La situation géographique naturelle de Montréal, au confluent des grands Lacs et de la rivière des Outaouais, la rend sujette aux embâcles du fleuve Saint-Laurent et à leurs corollaires, les inondations. Ces événements naturels sont aujourd'hui choses du passé sur la rive sud de l'île. Les grands ouvrages de génie civil réalisés au 20^e siècle ont désormais réussi à contrer les éléments. L'usine Craig et ses pompes sous-jacentes, dont la fonction est liée à ces inondations cycliques, reste un témoin éloquent de cette époque révolue.

L'usine de pompage Craig et sa contemporaine, la station Riverside, témoignent des inondations printanières régulières qu'a connues Montréal depuis le début de la colonie. Leur conservation relate ce phénomène naturel aujourd'hui disparu. De plus, l'usine de pompage Craig a conservé son mécanisme originel, ce qui lui confère une grande intégrité documentaire.

L'usine de pompage de la rue Saint-Antoine est localisée en bout de course du collecteur Craig. Ce dernier, qui suit en partie le lit de l'ancienne rivière Saint-Martin, en rappelle la trace. Canalisé dans la première moitié du 19^e siècle, son cours n'était toutefois plus rectiligne au-delà de la rue de la Visitation et la position de la Craig ne le remémore pas.

Nous ne pouvons pas nous prononcer sur la valeur documentaire relative aux technologies usitées par les ingénieurs dans la conception des stations de pompage Craig et Riverside. Toutefois, nous croyons pouvoir affirmer qu'il s'agit d'équipements représentatifs de l'évolution de l'évacuation des eaux usées en Amérique du Nord à cette époque, puisque le réseau de Montréal est un des plus anciens au Canada. Le mémoire déposé par l'AQPI lors des audiences du BAPE en 2002 attribue une très grande valeur aux pompes et moteurs de la Craig, soulignant l'importance de l'ancienneté, l'état, le maintien *in situ* de la machinerie, mais surtout son unicité.

Métropole du Canada, Montréal est une des premières villes canadiennes à se doter d'un réseau d'aqueduc et d'égout. Cette donnée laisse supposer que les pompes et moteurs sauvegardés à l'intérieur de l'usine Craig sont de l'une des premières sinon de la première génération de ce type d'équipement en Amérique du Nord.

Personnages

Des personnages associés à l'usine de pompage Craig, nous retenons principalement Percival W. St. George, inspecteur de la Cité. C'est lui qui sera le maître-d'ouvrage des trois édifices dédiés au contrôle des inondations (levée Saint-Gabriel, station Riverside et usine Craig), réalisés en 1887. Outre ces projets d'utilités publiques d'importance, nous ignorons s'il est responsable d'autres infrastructures de type similaire à la même époque. **On attribue à M. St. George une part du travail de modernisation et d'assainissement de la ville au moment où elle devient métropole.**

Valeur documentaire – Influence sur le développement du secteur

Considérant les préceptes hygiénistes mis de l'avant au 19^e siècle avec l'industrialisation et l'urbanisation, les usines de pompage Craig et Riverside sont également des acteurs du développement social. **Sur ce plan, la Craig participe au mouvement hygiéniste du 19^e siècle voulant assurer la salubrité des villes. L'usine de pompage Craig est associée aux grands courants de l'histoire sociale et industrielle de Montréal, qu'elle illustre particulièrement.**

Alors en périphérie, le choix du site de l'usine de pompage Craig démontre la volonté de couvrir la ville d'un réseau d'aqueduc et d'égouts sur l'ensemble de son territoire. La présence des collecteurs Craig et De Lorimier, de même que le courant Sainte-Marie, aura influencé le choix des décideurs. L'urbanisation du quartier est déjà entamée lors de l'érection de la Craig. **Sa construction permettra la croissance de la ville, en garantissant les propriétés contre les risques d'inondation, favorisant de la sorte son développement.**

6.1.2 Valeur architecturale

Les quatre critères «Degré d'authenticité», «État physique», «Concepteur – production personnelle» et «Concepteur - production courante» servent à mesurer la valeur intrinsèque de la structure physique sous l'angle à la fois de la conception et de l'exécution. L'intégrité des bâtiments à l'état actuel doit être prise en considération pour l'application de ce critère, parce que des modifications incompatibles ainsi que la détérioration des matériaux ont peut-être réduit la valeur architecturale des bâtiments.

Valeur architecturale – Degré d'authenticité :

Bien que désaffectée depuis près de trente ans, le maintien en place des équipements de pompage de la station continue de documenter sa fonction initiale. Outre les chaudières et les finis intérieurs du rez-de-chaussée qui ont été retirés, l'ensemble de l'immeuble et de son appareillage a conservé une grande intégrité. Il s'agit d'un cas de protection par abandon.

Le degré d'authenticité de l'usine de pompage Craig est très élevé.

Valeur architecturale – État physique :

L'immeuble a subi très peu de transformation dans le temps. Les plus notables, nous l'avons dit, sont le dégarnissage intérieur et l'enlèvement des chaudières. Quant à l'extérieur, il a conservé la majorité de ses éléments d'origine, vraisemblablement parce que l'immeuble est tombé en désuétude. Notez le remplacement de la couverture en tôle à baguettes par du bardeau d'asphalte.

L'immeuble est en mauvais état. L'état de la maçonnerie demande une intervention à court terme. La toiture et la fenestration sont à la fin de leur vie utile. Bien qu'elle nécessite une consolidation, la charpente du toit présente un intérêt certain.

Selon l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI), tout l'appareillage présent est d'origine et en bon état. Seule une restauration superficielle serait nécessaire à sa remise en fonction.

Malgré l'état de l'immeuble, l'usine de pompage Craig est d'une grande intégrité et largement documentée. La restauration et la mise en valeur de l'édifice et de l'ensemble du mécanisme de pompage sont à privilégier.

Valeur architecturale – Concepteur

L'usine de pompage Craig (et la station Riverside) est l'œuvre des architectes Maurice Perrault et Albert Mesnard. Ils l'auront réalisée avec la collaboration de l'inspecteur Percival W. St. George qui, à titre de membre du *Comité spécial des inondations*, a travaillé à sa planification.

Perrault et Mesnard sont des architectes de renom. Solidement établis, on leur commande surtout des édifices religieux et institutionnels. Un certain nombre d'entre eux nous sont parvenus et, nous l'avons déjà mentionné, tous appartiennent au patrimoine bâti du Québec.

Production personnelle

Au moment où ils travaillent à la conception de l'usine de pompage Craig, ils réalisent notamment les églises Sainte-Anne de Varennes (1883-1887), Saint-Antoine-de-Padoue à Longueuil (1884-1887) de même que la chapelle du Sacré-Cœur de l'église Notre-Dame (1888-1891).

Associés à Joseph Venne en 1892, on leur doit entre autres le Monument National (1894), le Séminaire de philosophie (1894) et le pavillon de l'Université Laval à Montréal (1895). Il est indéniable que leurs réalisations influenceront la pratique architecturale francophone à un temps fort de l'urbanisation de Montréal et du développement régional du Québec.

Outre la participation de Perrault dans la planification du réseau d'aqueduc de Longueuil, ville dont il sera le maire, les station et usine de pompage Riverside et Craig sont les seuls ouvrages de services publics répertoriés dans l'ensemble de leur production, qu'elle soit commune ou personnelle.

Production courante

La recherche ne nous a pas permis, à ce jour, d'identifier des immeubles comparables par leur nature et réalisés à la même époque. Des mêmes concepteurs, seule la station de pompage Riverside peut être mise en parallèle. Quoiqu'elles soient de taille et d'implantation différentes (isolée versus mitoyenne), la volumétrie des deux stations leur confère d'abord un caractère domestique. Leur toiture à versants en tôle à baguette renforce cette impression, alors que les édifices publics de l'époque comportent de plus en plus de toit plat à haut parapet. Toutefois, si ce n'est de l'usage du même type de pierre, là s'arrête la comparaison.

Nous n'avons pas visité la station Riverside. Il est probable qu'elle comporte une structure de béton et d'acier semblable à celle que nous avons relevée dans l'immeuble de la rue Saint-Antoine. Cette comparaison reste à faire. L'utilisation du béton pour les planchers, notamment le coffrage perdu du rez-de-chaussée, ainsi que celle de l'acier pour sa structure dénote une maîtrise des préceptes en vigueur quant aux techniques constructives novatrices en terme de capacité portante et d'incombustibilité.

Selon l'AQPI : « *La station Riverside ressemble beaucoup à la Craig, mais sa capacité était moins importante, et elle a maintenant été vidée de son appareillage. La station Youville, qui a été mise en valeur par le musée Pointe-à-Callière et qui est ouverte aux visiteurs, se démarque parce qu'elle est la première station de pompage de la ville à avoir été actionnée par des moteurs électriques. La station Craig utilisait la vapeur.* »

Maurice Perrault et Albert Mesnard, chargés de la réalisation de l'usine de pompage Craig, sont des architectes renommés au Québec dans la seconde moitié du 19^e siècle. Plutôt modestes, les projets d'usines de pompage des rues Saint-Antoine et Mill représentent une rare commande unique d'ouvrage de services publics dans l'ensemble de leur production.

Seule la station de pompage Riverside a été identifiée comme immeuble comparable. Bien qu'apparentée sur plusieurs points de vue, l'usine de pompage Craig est unique à Montréal.

6.1.3 Valeur contextuelle

Les trois critères «Emplacement», «Cadre» et «Point d'intérêt» servent à mesurer le rôle actuel des bâtiments dans le panorama urbain de la collectivité.

Valeur contextuelle – Emplacement :

Le site immédiat de l'usine de pompage Craig a été largement altéré depuis 1887. Le lot voisin, à l'ouest de l'immeuble conçu en mitoyenneté, est longtemps utilisé pour des fins d'entreposage de charbon pour les besoins de l'usine. Il est enclos derrière une haute palissade de bois. On y bâtit un édifice industriel de six étages en 1947, aujourd'hui démolé. La construction du pont Jacques-Cartier (1931) modifie une première fois de manière significative l'emplacement de l'usine Craig. Le gigantisme de sa superstructure, opposée au gabarit et à l'isolement actuel de l'immeuble, confère un caractère monumental au pilier en arche voisin.

Nous ne sommes pas parvenus à justifier la courbe qu'accuse le tablier du pont Jacques-Cartier lorsqu'il atteint la rue Saint-Antoine. Déjà surnommée la « courbe Craig », il serait intéressant d'établir s'il a un lien avec la présence de la station de pompage à cet endroit. Il peut s'agir simplement du rétablissement de l'axe du pont avec la trame urbaine au moment où il surplombe la ville et se prépare à s'y poser.

La révision du réseau routier métropolitain, avec la construction de l'autoroute Ville-Marie en 1978, changera la nature et entraînera le déplacement des voies publiques desservant le site. Aujourd'hui, exception faite du pilier monumental du pont Jacques-Cartier, l'immeuble est la seule construction sur l'îlot.

Immeuble conçu suivant une implantation en mitoyenneté, l'usine de pompage Craig est désormais isolée.

Valeur contextuelle – Cadre :

Étant donné l'échelle métropolitaine que le réseau routier confère au secteur, la nuance entre l'emplacement et le cadre de l'immeuble à l'étude est faible. Une large part du cadre bâti et du parcellaire, contemporains à la construction de l'usine de pompage, a disparue. Le square Papineau et la place du Pied-du-Courant ne sont plus perceptibles.

La construction de la maison de Radio-Canada en 1973 a nécessité la démolition massive d'une partie du cadre bâti du secteur. Le super îlot ainsi obtenu est en rupture avec la trame urbaine et accentue la tranchée entre le quartier et la rive du fleuve.

Le cadre comme l'emplacement immédiat de la Craig ont été largement altérés depuis l'époque de sa construction en 1887.

Valeur contextuelle – Point d'intérêt :

À l'origine, l'immeuble de la station Craig s'inscrit dans la trame dense d'un secteur en voie de devenir un quartier industriel actif. Les points d'intérêt d'alors sont davantage le fleuve, auquel on a toujours accès via les parcs et les places publiques où se concentrent les édifices plus importants.

Par son monumentalisme, le pont Jacques-Cartier, lui-même important point d'intérêt, oppose les deux échelles de construction du secteur. La grande proximité de son pilier de pierre en arche et de l'usine de pompage Craig exacerbe cette double échelle. L'isolement de l'immeuble le fait alors paraître lui-même plus important qu'il n'aura été perçu à l'époque de sa construction.

Le pont Jacques-Cartier est le principal point d'intérêt du secteur. Il souligne la proximité du fleuve Saint-Laurent.

On dénombre, au Pied-du-Courant, plusieurs immeubles ou sites patrimoniaux auxquels appartient l'usine de pompage Craig, faisant du secteur un point d'intérêt exceptionnel pour l'ensemble de la ville.

6.2 SYNTHÈSE DES VALEURS PATRIMONIALES

L'usine de pompage Craig, ouvrage dédié à contrer les inondations qui toucheront Montréal pendant quelques siècles, possède une grande valeur patrimoniale intrinsèque. Cette importance est d'abord attribuable à la valeur documentaire exceptionnelle que présente l'usage spécifique de l'immeuble, augmentée par le maintien *in situ* de son appareillage originel. Bien que sa fonction initiale soit disparue, ses composantes principales d'origine sont toujours en place : d'une part l'immeuble, sorte d'édicule, mais aussi les pompes et les machines à vapeur qui les actionnaient. Les degrés d'authenticité et d'intégrité de l'usine de pompage étant très élevés, la Craig est un témoin significatif majeur de l'histoire de la technologie et de l'histoire urbaine. Elle est qualifiée par l'AQPI de « monument industriel ».

La Craig présente également une valeur d'ancienneté et une valeur architecturale très importantes. Ouvrage unique, l'usine Craig est la plus ancienne station de pompage intègre subsistant sur le territoire de la ville de Montréal. L'équipement que recèle le sous-sol de l'immeuble appartient aux premières générations de pompes utilisées pour l'évacuation des eaux usées au 19^e siècle, en Amérique du nord. L'immeuble qui les abrite constitue dorénavant un rare témoin du développement du secteur et de la ville dans la seconde moitié de ce siècle.

La renommée des architectes Perrault et Mesnard, chargés de sa construction en 1887, ira en grandissant. Plus tard associé à Joseph Venne, leur production influencera de manière significative l'architecture au Québec. Quoique plus modestes, la station Riverside et l'usine de pompage Craig sont les seuls ouvrages de services publics qu'ils ont réalisés. Elles en constituent de rares exemples.

Immeuble conçu suivant une implantation en mitoyenneté, l'usine de pompage Craig est désormais isolée. Le cadre comme l'emplacement immédiat de la Craig ont été largement altérés par la révision des tracés routiers limitrophes et les démolitions massives survenues depuis l'époque de sa construction en 1887. Rendue emblématique par son isolement et par l'opposition de l'échelle de l'immeuble à celle du pont Jacques-Cartier, l'usine de pompage Craig possède à notre avis dorénavant une valeur contextuelle qui relève de l'intangibilité et qui mérite d'être mise en valeur.

6.3 OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Les conclusions de cette étude de l'usine de pompage Craig confirment sa grande valeur patrimoniale. Étant donné la durée de subsistance de l'ouvrage, et ce malgré la transformation radicale de son contexte immédiat, d'aucuns questionneront les raisons pouvant justifier sa démolition aujourd'hui. De plus, envisager sa relocalisation apparaît en altérer irrémédiablement la valeur.

Nous recommandons donc que l'ancienne usine de pompage Craig soit conservée *in situ*. C'est-à-dire l'immeuble de pierre grise et sa cheminée de brique ainsi que l'ensemble de l'appareillage toujours présent en sous-sol. L'usine de pompage, abondamment documentée, devrait faire l'objet d'une restauration stricte et l'équipement, pour sa part, être interprété de sorte à en assurer la diffusion. À cet effet, la présente étude gagnerait à être complétée d'un historique et d'une analyse détaillés du système de pompage.

Conditions de réhabilitation

L'état actuel du contexte de l'usine de pompage Craig ne peut permettre sa mise en valeur véritable. Son inaccessibilité en constitue le principal obstacle. Des correctifs correspondant aux paramètres généraux énoncés ci-avant à la rubrique *contexte urbain* doivent être intégrés à la démarche de planification du secteur et au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Mais l'accessibilité de l'usine de pompage ne peut être le seul objectif de cette analyse plus vaste. La réhabilitation du quartier doit passer par la réalisation d'une étude globale traitant des aspects morphologiques, des usages et densités et de la mise en valeur des aspects patrimoniaux et symbolique du lieu.

Principes généraux de mise en valeur

1. Assurer la mise en place d'un cadre urbain permettant une accessibilité adéquate à la station de pompage (traversées piétonnes et possibilité de stationnement à proximité) ainsi que des dégagements sécuritaires notamment sur les façades Viger et Notre-Dame.
2. Assurer la mise en place d'un cadre urbain propice à mettre en lumière l'importance du bâtiment en révélant la morphologie originale du secteur élargi au site du Pied de Courant et au quartier du Square Papineau.
3. Recycler l'immeuble de manière à permettre une accessibilité publique à l'ensemble formé par la salle de chauffe (partie hors sol) et la salle des pompes (partie en sous-sol) et permettre les activités qui ne nuisent pas aux objectifs d'interprétation.
4. Concevoir un principe d'interprétation multimédia mettant en valeur le bâtiment, ses installations techniques et leur fonctionnement, la conception initiale du réseau de captage et de pompage, le rôle de la pompe dans le réseau et envisager la possibilité d'une mise en réseau des stations de pompage. Envisager la possibilité d'enrichir les activités d'interprétation par un usage compatible assurant une fréquentation répétée de l'immeuble.

Parmi les thématiques complémentaires pouvant adéquatement enrichir l'interprétation, la compréhension de l'histoire urbaine du site du Pied-du-Courant, du square Papineau, du quartier Sainte-Marie et du secteur Radio-Canada ou encore celles qui exploitent la proximité du fleuve sont à retenir. L'usine de pompage Craig restaurée et située dans un contexte urbain réhabilité présente une échelle particulière, principalement pour ce qui concerne la salle de chauffe, pour la création d'un forum permanent servant à débattre et diffuser les problématiques urbaines et sociales du secteur.

En considérant l'état de l'immeuble et la faible capacité d'accueil de la salle des pompes de même que les problématiques liées à la sécurité du public, évaluer les possibilités de modifications architecturales dans l'optique du respect de l'intégrité et des contraintes de mise aux normes. Au stade actuel de l'expertise, il semble difficile d'envisager l'accès du public à la salle des pompes qui représente par contre un intérêt majeur en terme d'interprétation. Advenant la volonté de mettre en valeur l'usine de pompage dans le cadre d'une structure d'interprétation, il sera probablement nécessaire d'envisager certaines modifications architecturales.

Usages et conditions d'aménagement propices à toute réhabilitation ou conversion

L'approche concernant la réutilisation de l'immeuble repose sur la reconnaissance de sa valeur patrimoniale et sur l'intérêt de sa mise en valeur. Nous proposons au stade initial de la démarche de hiérarchiser les objectifs à partir de la nécessité d'intervenir dans un premier temps pour assurer le maintien de l'immeuble et de son intégrité (objectif minimal) et finalement de promouvoir la diffusion de son importance au niveau des connaissances historiques et culturelles (objectif ultime). Nous identifions également les cas de figures intermédiaires pour encadrer la recherche de solutions.

En pré requis : assurer la stabilité structurale et l'intégrité de l'immeuble (intrusion et alarme incendie) dans son site actuel;

1. Stabilité structurale et mise aux normes de base sans usage ni interprétation ; accessibilité épisodique pour événement ponctuel

L'intervention minimale consiste à investir dans l'immeuble pour prolonger son existence et à encadrer la tenue d'événements à caractère culturel ou communautaire de manière à continuer la promotion du site. (Devis sommaire : consolidation structurale et mise aux normes du base building, système de chauffage d'appoint, éclairage d'urgence et système alarme incendie, démontage partiel probable et reconstruction des façades principales, contrôle d'accès, etc).

2. Usage privé assurant le maintien de l'immeuble sans accès ni interprétation sur place

Cette solution assure le maintien de l'immeuble et sa restauration / mise aux normes en renonçant à toute vocation d'interprétation. La vente de l'immeuble ou sa cession par emphytéose nécessite au préalable la reformulation du contexte urbain.

3. Usage communautaire assurant l'accessibilité sans interprétation

Cette solution assure le maintien de l'immeuble et sa restauration tout en permettant une certaine accessibilité du public. L'immeuble serait alors cédé par bail à un organisme locataire.

4. Maintien et interprétation *in situ* avec accessibilité du public (vocation unique)

Cette solution permet le maintien de l'immeuble, sa restauration, la mise en place d'équipements d'interprétation et l'accessibilité du public à un équipement entièrement voué à l'histoire du bâtiment et du réseau initial de captation.

5. Usage culturel assurant la fréquentation de l'immeuble et l'interprétation (double vocation)

Cette solution permet le maintien de l'immeuble, sa restauration, la mise en place d'équipements d'interprétation et l'accessibilité du public dans le cadre d'une utilisation de la salle de chauffe à des fins culturelles ou pour la tenue d'événements à caractère ponctuel.

7. ANNEXES

7.1 CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS RELATIFS À L'AQUEDUC DE MONTRÉAL

- 1801 Fondation de la Compagnie des propriétaires de l'aqueduc de Montréal
- 1816 Vente de la charte et des droits à Thos. Porteous
- 1819 Acquisition de pompes à vapeur et de citernes. Installations de la rue Notre-Dame
Prise d'eau au fleuve Saint-Laurent
- 1832 Acquisition de la Cie de l'Aqueduc par JJ. Hayes & Co
Canalisation de la rivière Saint-Pierre
- 1837 Canalisation partielle de la rivière Saint-Martin
- 1845 Acquisition de l'aqueduc par la Corporation de Montréal. Municipalisation de l'eau**
- 1849 Réservoir Jean-Baptiste (Square Saint-Louis)
- 1852 Motion de l'échevin Atwater. Nomination de Thomas Keefer, ingénieur
Conception d'un réseau ayant sa source aux rapides de Lachine
- 1856 Mise en service du canal de l'Aqueduc, de la station de pompage hydraulique Atwater et du réservoir McTavish
- 1857 Dépôt du rapport de l'inspecteur chef de la ville, John P. Doyle
- 1862-70 Réalisation du réseau de canalisation et de collecteurs des eaux usées**
- 1871 Construction du collecteur Colbourne (De Lorimier)
- 1878 Complétion du collecteur Craig jusqu'à De Lorimier
- 1887 Construction des usines de pompage Craig et Riverside et de la levée Saint-Gabriel.**
- 1891 Fondation de la Montreal Water and Power Co.
- 1892 Construction de l'usine de pompage Saint-Gabriel
Construction de la station de pompage Clark
- 1893 Réservoir du chemin de la Côte-des-Neiges
- 1907 Réservoir Bellingham (Vincent-D'indy) (1907, 1964)
Premier élargissement du canal de l'Aqueduc
- 1912 Construction d'une prise d'eau au fleuve Saint-Laurent à 366 m de la rive
Premier bassin d'eau filtrée par le sable
- 1915 Construction de la station de pompage d'Youville, première à être mue à l'électricité
- 1918 Inauguration de la première usine de traitement Atwater. (Début de la désinfection de l'eau à l'hypochlorite de calcium (chloration))
- 1928 Municipalisation de Montreal Water and Power Company
- c.1930 Remplacement/reconstruction/agrandissement de la station McTavish (travaux 1946-47, 1951)
Réservoirs Peel (désaffecté 1931), Des Cèdres (haut 1931 et bas (abandon 1957), Cartierville, Papineau, N-D-G, de la Montagne (Mt-Royal - Sommet) (1931, 1957)
- 1939 Remplacement des réservoirs et station de pompage Côte-des-Neiges
- 1951 Abandon de la prise d'eau de Saint-Gabriel
Installation d'une nouvelle prise d'eau située à plus de 600 m de la rive du Saint-Laurent
- 1959 Ouverture de la voie maritime
Construction du réservoir Rosemont
- 1963-64 Démolition du pavillon des roues (station Atwater)
- 1971 Construction du poste de pompage Closse
- 1973 Construction de l'usine de filtration et de pompage Charles-J-Desbaillets
- 1976 Construction du réservoir Châteaufort (Van Horne et Darlington)
- 1978 Mise en service de l'usine de traitement Charles-J. DesBaillets
- 1979 Arrêt des activités Craig**
- 1987 Désaffectation de l'usine Craig**
- 1987 Date de mise en services de l'usine d'épuration de la CUM. Nouveaux collecteurs
- 1989 Désaffectation du collecteur Saint-Pierre et de la station Riverside

7.2 CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS RELATIFS À L'USINE DE POMPAGE CRAIG

- 1887 Acquisition de terrains proposés pour la construction de stations de pompage de égouts, dont l'une au coin des rues Craig et de Lorimier et l'autre sur la rue Mill (Rapport de la commission des finances du 30 juin 1887, AVM)
- 1888 Mise en service. Carnet de dépenses; stations de pompage, parapet, levée
- 1902 Volonté d'agrandissement afin d'accommoder entreposage et garage
- c.1910 Demandes répétées d'augmentation de capacité
Problème d'entreposage du charbon
- 1911 Approbation d'achat des lots 31-32-33 et 35 (non réalisé)
Location d'un terrain succession Molson (id lot)
Abri à charbon sur domaine public dissimulant toute la façade Craig
- 1913 Allocation de crédit pour réparation aux pompes
- 1918 Agrandissement projeté achat de terrains à Isidore Collard (lots 31, 32 et 33, quartier Sainte-Marie)
- 1921 Remplacement chaudières (récupérées de Atwater, datant de 1907) (Vmtl-TP)
- 1931 Réparation du toit (tôle vs asphalte)
- 1932 Demande de budget pour réparations requises
- 1934-35 Entretien pompe Laurie par Darling Bros Ltd
- 1947 Démolition de l'immeuble mitoyen à l'ouest
Perte de l'usage du terrain ouest, acquisition par la Commission des Liqueurs du Québec
- 1949 Modernisation demandée – Changement de combustible recommandé
Avis de vétusté, combustibilité des revêtements, prévention incendie
Plaintes répétées fumée
Exhaussement de la cheminée par un conduit en acier
- s.d. Installation d'une chaudière à vapeur
- s.d. Analyse d'opportunité de chauffer à l'huile
- 1953 Recommandation en vue d'installer un collecteur de suie
Demande de modernisation de tout l'équipement mécanique de la pompe Craig
- 1955 Proposition de construction d'un nouveau poste de pompage
- 1956 Avis d'opportunité de convertir le système de chauffage au charbon pour un système à l'huile ou à l'électricité
- 1957 Changement des bouilloires – chaudières
Nouvel avis sur la combustibilité des revêtements de bois d'origine, toujours existant – prévention incendie
Réparation du mur (pierre vs blocs béton)
- 1962 Avis d'inspection, conclusion « D'une façon générale, en bonne condition et habilité à fonctionner encore longtemps » (Conduites et équipement, M. Lapierre 9-1-62 TP)
- 1964 Enlèvement du conduit de cheminée en acier qui menace de tomber
- 1973 Réfection toiture (?)
- 1976 Réfection du mur de maçonnerie Ouest (?)
- 1979 Difficulté à recruter mécaniciens puis faute de besoins pendant une période de temps, avis de ne pas opérer pour une deuxième année consécutive
Recommandation d'abandon des stations Craig et Riverside
Arrêt du maintien en état de marche
- 1980 Abandon des systèmes à vapeur des stations Craig et Riverside
En attente de la mise en service de l'intercepteur sud de la CUM il est recommandé de maintenir la Riverside
- 1987 Abandon du système de pompage de la station de pompage Craig

7.3 PRINCIPAUX TRAVAUX DES ARCHITECTES

Les Perrault, famille canadienne-française de vieille souche, font partie de la bourgeoisie montréalaise lorsque Henri-Maurice Perrault, alors associé à son oncle John Ostell, commence sa pratique d'architecte. Neveu de Charles-Ovide Perrault, de E-Raymond Fabre, Henri-Maurice Perrault est l'oncle de Mgr Charles-Édouard Fabre. Premier de trois générations d'architectes montréalais, lui-même, ses fils Maurice et Joseph, de même que son petit-fils Jean-Julien lègueront de nombreux immeubles appartenant dorénavant au patrimoine montréalais.

Perrault et Mesnard, architectes

Un des plus importants bureaux d'architectes francophones de Montréal, spécialisé dans les travaux institutionnels : églises, collèges et quelques bâtiment publics, il est issu de la collaboration de Henri-Maurice Perrault, Albert Mesnard, Maurice Perrault et Joseph Venne. En effet, Mesnard et Venne, d'abord employés d'Henri-Maurice, se verront associés à l'agence avec le temps.

On attribue également à la firme une série d'églises et de couvents sur la côte est, de la Nouvelle-Écosse jusqu'en Nouvelle-Angleterre.

Maurice Perrault (Montréal 1857-Longueuil 1909)

Architecte, ingénieur civil, homme politique et fonctionnaire

Étude au Collège de Montréal. Apprentissage chez son père, Henri-Maurice Perrault (architecte et arpenteur, 1828-1903); il lui succède en 1880. Forme avec Albert Mesnard, l'agence Perrault et Mesnard, architectes (1880-1892), qui deviendra Perrault Mesnard et Venne, architectes de 1892 à 1895. (Joseph Venne est également un ancien employé de H-M Perrault.). Membre fondateur de l'AAPQ (1890) et membre fondateur de IRAC. Architecte officiel pour le District de Montréal de 1888 à 1892, commissaire à l'expropriation de la Cité de Montréal de 1889 à 1895. Il épouse Sara Hébert en 1879. Il sera maire de Longueuil (1898) et député de Chambly à l'Assemblée nationale (1900 à 1907).

Albert Mesnard (Saint-Lin 1847-1909)

Architecte

Étude au Collège de l'Assomption. Fils de Joseph Mesnard, menuisier, frère de Félix Mesnard, sculpteur. Il fait son apprentissage auprès de Victor Bourgeau. Il travaille chez H-M Perrault avant de s'associer à son fils en 1880. Après la dissolution de la firme en 1892, il collaborera avec Théodose Daoust (1897) et J.-A. Godin (1901), avec qui il réalisera notamment un bon nombre de résidences privées dans les quartiers Saint-Louis et Saint-Jacques. Époux de Cordélia Beaudry, il aura des enfants.

Albert Mesnard

Cours Le Royer (bloc 3)	1873-1874
Banque Jacques-Cartier, rue Saint-Jacques (H.-M. Perrault) (disparu)	1872
Couvent d'Hochelaga. Agrandissement (disparu)	1873
Académie Marie-Rose, 310 Rachel O.	1874
Maison mère de Villa Maria (H.-M. Perrault)	1877
Maison Pierre Desforges, 3470 Laval (J.-A. Godin)	1901
Église Saint-Édouard, rue Saint-Denis. Soubassement (J.-A. Godin)	1901
Asile Saint-Benoît-Joseph-Labre. Agrandissement (J.-A. Godin) (disparu)	1901
Église Saint-Charles, rue Centre (disparu)	1899-1905
Église du Très-Saint-Nom-de-Jésus, 1465 Desjardins (C. Reeves)	1903-1906

Maurice Perrault

Chapelle du Collège de Montréal	1881- 1883
Marché Saint-Antoine. Reconstruction (Éric Mann) (disparu)	1894
Royal Electric, 733 Wellington	1901-1902
Préparation des plans du nouvel hôpital Notre-Dame, rue Sherbrooke (M. Perrault, J-O. Marchand et Haskell, architectes)	1902-1903
Cathédrale de Saint-Hyacinthe, rénovation et agrandissement	1908
Collège de Longueuil, 13 Saint-Laurent, Longueuil	1908-1910
Séminaire de Saint-Hyacinthe. Agrandissement	1908-1911
Appartements, 6080-86 Durocher	1909

Perrault et Mesnard, architectes (1880-1892)

Hôtel de ville de Valleyfield	c.1880
Poste de pompiers et de police, rue des Seigneurs (disparu)	1881
Bureau d'enregistrement, 440 chemin Chambly, Longueuil	1882
Édifice Hector Lamontagne, 92-94 Saint-Paul E.	1882-1883
Cathédrale Sainte-Cécile de Valleyfield (disparu)	1882-1884
Église Sainte-Anne de Varennes	1883-1887
Co-cathédrale Saint-Antoine-de-Padoue, Longueuil	1884-1887
Église Sainte-Anne, Varennes	1884-1887
Poste de pompiers et de police, square Chaboillez (disparu)	1885
Chapelle Bonsecours, 400 Saint-Paul E. Nouvelle façade et Clocher	1885-1892
Église Sainte-Thérèse-de-Blainville	1885-1887
Presbytère Sacré-Cœur-de-Jésus, 1495 Ontario E	1886-1887
Église Saint-Léonard de Port-Maurice et presbytère, rue Jarry (disparu)	1886-1889
Église Saint-Henri (disparu)	1887
Usine de pompage Craig, rue Saint-Antoine E.	1887-1888
Station de pompage Riverside, rue Mill	1887-1888
Église de Saint-Lin et presbytère	1887-1890
Cathédrale Saint-Charles-Borromée, Joliette	1887-1892
Église Saint-Léonard-de-Port-Maurice, rue Jarry E. (disparu)	1887-1889
Canadian Rubber, rue Notre-Dame (Disparu)	1888
Église Saint-Charles de Lachenaie (disparu)	1888-1890
Chapelle du Couvent de Lachine	1888-1889
Église Saint-Jacques-le-Majeur, rue Saint-Denis. Transept sud. (disparu)	1888-1889
Chapelle du Sacré-Cœur de l'église Notre-Dame, 424-426 Saint-Sulpice	1888-1891
Église Saint-Philippe, Brownsburg	1888-1891
Église Saint-Vincent-de-Paul. Tours et décor intérieur	1889
Église Saint-Charles, rue Centre. Sous-bassement (disparu)	1889-1891
Couvent de Sœurs Grises, 1190 Guy. Clocher	1890

Église de la Nativité-de-la Sainte-Vierge, Hochelaga. (disparu)	1890
Cathédrale St.Andrew, Victoria, CB	1890-1892
Vieux-Palais de justice, 155 Notre-Dame E. Agrandissement	1890-1894
École Plessis, 2075 Plessis. Agrandissement	1891-1892
Église Saint-Gabriel, 2157 Centre	1891-1895
Magasin-entrepôt Louis Masson, 30-34 Notre-Dame O.	1892-1893

Perrault Mesnard et Venne (1892-1895)

Séminaire de Philosophie, 3880 Côte-des-Neiges	1890-1894
Université Laval, rue Saint-Denis (disparu)	1890-1895
Chapelle Bonsecours, 400 St-Paul E. Tour de l'abside	1892-1894
Monument National, 1182 Saint-Laurent	1891-1894
Collège Sainte-Marie, rue de Bleury. Agrandissement (disparu)	1892
Banque du Peuple, 53-57 St-Jacques. Agrandissement	1893-1894
Académie du Sacré-Cœur, rue Saint-Alexandre (disparu)	1893-1895
Couvent du Mont Saint-Vincent, Halifax. Agrandissement (disparu)	1894
Sanctuaire du Couvent de Lachine	1894-95
Monument à Maisonneuve, Place d'Armes (L-P Hébert, sculpteur)	1893-1895

7.4 NOTES

1. BAPE, 162 : *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, Rapport d'enquête et d'audience publique, 2002, p.69.
2. Condition no. 9 : station de pompage Craig et Esplanade des Patriotes. Décret 1130-2002 du ministère de l'Environnement.
3. Procès verbal séance du comité exécutif du 20 novembre 2003. Résolution numéro CE 02 2053.
4. Chapitre 5.3 du Projet de politique du patrimoine de la Ville de Montréal, novembre 2004.
5. Marcel Trudel, *Le terrier du Saint-Laurent en 1663*, Ottawa, Editions de l'Université d'Ottawa, 1973, p.414, tiré de Luc Noppen *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame, Mémoires et destin d'un axe est-ouest à Montréal*, Ministère de Transports, Québec, 2001. (p.53 et 170).
6. Infrastructure Canada, Vignette patrimoniale : Histoire des réseaux d'aqueduc urbains au Canada.
7. 29 avril 1845. Fonds de la Commission de l'aqueduc, VM47.
8. Dictionnaire biographique canadien, article sur T.C. Keefer.
9. DOYLE, J. P. (city surveyor), *Report on the drainage and sewerage of the City of Montreal (...)*. Rapports annuels 1857, AVM.
10. Ville de Montréal, *L'eau, une source indispensable à la vie*, 1999, p. 24.
11. 14 janvier 1884. Fonds du Comité spécial sur les inondations, VM42.
12. P.W. St.George, Rapport de l'inspecteur de la Cité sur les divers travaux exécutés par le département des chemins de la Cité de Montréal durant l'année 1888, mars 1889, VM6, V.001-1888, p. 132
13. No. d'enregistrement 18871, index aux immeubles Lot 34, Quartier Sainte-Marie, Division de Montréal.
14. Article intitulé *The St. Gabriel levee*, 17 décembre 1887, dossier 606-4 et 606-5 Fonds des Finances, VM2.
15. Bureau de la section technique mécanique-électricité, compte-rendu de réunion du 13 septembre 1955.
16. Travaux publics, Conduites et équipement, Note de M. Lapierre, 9 janvier 1962.

17. Description du bâtiment principal, Rôle d'évaluation CUM, Novembre 1960.
18. P.W. St.George, Rapport de l'inspecteur de la Cité sur les divers travaux exécutés par le département des chemins de la Cité de Montréal durant l'année 1888, mars 1889, VM6, V.001-1888, p. 134
19. AQPI, *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* dans le cadre du Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, 9 janvier 2002, p. 8

7.5 LISTE DES ILLUSTRATIONS

1. *Élévation*, 1999, Étude de caractérisation / Usine de pompage Craig, Jodoin Lamarre Pratte et associés architectes.
2. Photographie de l'événement *Cité des Ondes*, 2002. Champs Libre.
3. *Pompe Craig près de De Lorimier*, 1921. Archives Ville de Montréal, VM94-Z-451.
4. *Usine de pompage Craig*, 2004. Champ Libre.
5. Entrée de la prison Au Pied-du-Courant, <http://album.gourgane.com>
www.providenceintl.org/francais/Actualite/Pas/PAS2.htm
6. *Molson Brewery*, 1999. Industrial architecture, Université McGill.
7. *Le parc Bellerive*, sans date. Noppen, L., Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame, 2001.
8. Plan du secteur, Christian Thiffault architectes, 2005
9. *Plan de la ville de Montréal*, Chaussegros de Léry, 1725. Lambert, P. et al, Montréal, ville fortifiée au XVIIIe siècle, 1992.
10. *Plan de la ville et cité de Montréal*, Louis Charland, 1801, Cartes et plans, BNQ.
11. Portrait de John Molson, sans date. Board of directors, Brasserie Molson.
12. *La Citadelle – Vue générale de Montréal en 1803*. Albums Massicotte, BNQ.
13. *Map of the City and Suburbs of Montreal*, John Adams, 1825. Université McGill.
14. *Prison de Montréal*, sans date. Albums Massicotte, BNQ.
15. *Les patriotes exécutés en 1837*, Henri-Julien. Albums Massicotte, BNQ.
16. *Vue de la traverse entre Montréal et Longueuil*. 1906. L'Album universel, vol. 22 No. 1146, BNQ.
17. *Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal*, James Cane, 1846. Musée McCord.
18. *The Canadian Rubber Co*, 1894. Albums Massicotte, BNQ.
19. *Map of the City of Montreal shewing (...)*, Frederick N. Boxer, 1859. Cartes et plans, BNQ.
20. *Atlas of the City of Montreal from special surveys (...)*, C.E. Goad, 1890. Cartes et plans, BNQ
21. *Le Pied-du-Courant*, vers 1900, Albums Massicotte, BNQ.
22. *Le parc Sohmer*, 1890. Albums Massicotte, BNQ.
23. *Terrain de balle au camp, Montreal*, sans date. Cartes postales, BNQ.
24. *Construction du pont Jacques-Cartier*, 1929. Archives Notman, Musée McCord.
25. *Arche du pont Jacques-Cartier*, sans date. Source Champ Libre.
26. *Montreal Harbour*, 1940, Conseil des ports nationaux (Canada). Cartes et plans, BNQ
27. *Plan d'utilisation du sol*, 1949. Service de l'urbanisme, Ville de Montréal.
28. *Photo aérienne*, 2001. Navigateur urbain, Ville de Montréal.
29. *Montreal Waterworks*, 1879. Albums Massicotte, BNQ.
30. a. *Emplacement des stations de pompage et de prise d'eau*, sans date. Fougères, D., L'approvisionnement en eau à Montréal, 2004.
b. Vue depuis la rue de la Friponne 1890, musée McCord.
31. *Les réservoirs construits en 1826 et en 1827*, Fougères, D., L'approvisionnement en eau à Montréal, 2004.

32. *Bureau et ateliers de la Montreal Water Works Company, élévation principale*, 1827. Lambert, P. et al, Montréal, ville fortifiée au XVIIIe siècle, 1992.
33. *Plan du système d'aqueduc*, sans date. Fougères, D., L'approvisionnement en eau à Montréal, 2004.
34. *Aqueducs pour la ville*, 1875. Albums Massicotte, BNQ.
35. *Carte de l'île de Montréal*, André Jobin, 1834. Cartes et plans, BNQ.
36. *Embâcle rue de la Commune*, sans date. Albums Massicotte, BNQ.
37. *Temporary dyke, Montreal, completed 1887*. Albums Massicotte, BNQ.
38. *City of Montreal inundation Works*, 1888, Station Riverside. Archives Ville de Montréal, VM94-Z-233-2.
39. *Pompe Craig près de De Lorimier*, 1921. Archives Ville de Montréal, VM94-Z451.
40. *Édifice de pompe Craig*, 1947. Archives Ville de Montréal, VM94-Z-1396-1.
41. *Pompes Craig*, 1955. Archives Ville de Montréal, VM94-Z-582-11.
42. *Pompes Craig*, 1955. Archives Ville de Montréal, VM94-Z-582-1.
43. Photographies des pompes, Christian Thiffault, architectes, 2005
44. Photographies de l'immeuble, Christian Thiffault, architectes, 2005
45. Relevé de l'usine, Direction des unités de la gestion de l'eau du Service des infrastructures, transport et environnement, Ville de Montréal, 1965
46. *Court House, Montreal*. Albums Massicotte, BNQ
47. Église Saint-Gabriel et Saint-Charles, rue Centre, sans date. Albums Massicotte, BNQ
48. Bureau d'enregistrement de Longueuil, vers 1890. Société d'histoire de Longueuil.
49. Dessin, rue Saint-Laurent, sans date. Monument National. Albums Massicotte, BNQ.
50. Université Laval à Montréal, rue Saint-Denis, 1896. Albums Massicotte, BNQ.
51. M. Maurice Perreaul, M.P.P., 1903. L'album universel, vol. 19, no.46, p.1085 (14 mars 1903), BNQ.
52. M. Albert Mesnard, 1889. Le Monde illustré, vol. 6 no 289 p.225 (16 novembre 1889), BNQ.
53. *Plan de la ville et cité de Montréal*, Louis Charland, 1801, Cartes et plans, BNQ.
54. *Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal*, James Cane, 1846. Musée McCord.
55. *Map of the city of Montreal with the latest improvements*, auteur inconnu, 1853, BNQ
56. *Map of the City of Montreal shewing (...)*, Frederick N. Boxer, 1859. Cartes et plans, BNQ.
57. *Atlas of the City of Montreal from special surveys (...)*, C.E. Goad, 1890. Cartes et plans, BNQ
58. *Place devant le Pied-du-Courant*, 1900. Albums Massicotte, BNQ
59. *La Craig vue de la place du Pied-du-Courant*, Archives de la Ville de Montréal, VM94-Z.455
60. *Atlas of the Island and City of Montréal and Ile Bizard*, A.R. Pinsonault, 1907, Cartes et plans, BNQ
61. *Plan d'utilisation du sol*, 1949. Service de l'urbanisme, Ville de Montréal.

- 62. voir 60 et 61,
et *Base ville*, Plan actuel AutoCad de la Ville de Montréal
- 63. *Projet d'autoroute Notre-Dame*, Ministère du Transport, Gouvernement du Québec, 2002
- 64. *Étude pour l'aménagement du Pied-du-Courant*, 2002, Ville de Montréal

7.6 BIBLIOGRAPHIE

AQPI, *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* dans le cadre du Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, 9 janvier 2002.

BAPE, 162 : *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, Rapport d'enquête et d'audience publique, 2002.

Brief History on the city of Montreal Sewer system, Service des travaux publics et de l'environnement, Division des eaux, Ville de Montréal, sans date ni auteur.

Champ libre, *Équipements culturels - demande d'aménagement de la station de pompage Craig*, 2003.

City of Montreal inundation Works, 1888. Archives Ville de Montréal, V.759.1/1888.

Inundation Committee minutes / Procès verbaux de la Commission des inondations, février 1890, décembre 1893. AVM, Dossiers 606-4 et 606-5.

Les rues de Montréal, répertoire historique, Éditions du Méridien, Ville de Montréal, 1995.

Ministère de l'environnement du Québec, *Décret 1130-2002*.

Ministère de l'environnement du Québec, *Étude d'impact – Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, 2000.

Ministère de la Culture du Québec, *Montréal – Stations de pompage – inventaire architectural*, 1988.

Rapport d'une commission d'ingénieurs pour s'enquérir des causes des inondations à Montréal et pour suggérer les moyens de les prévenir, Montréal 1886, AVM, Dossiers 606-4 et 606-5.

Ville de Montréal, *L'eau une source indispensable à la vie*, Ville de Montréal produit sous l'administration Bourque, 1999.

Ville de Montréal, *L'eau a une source*, Service des travaux publics, Ville de Montréal, sans date (après 1991).

ADELIN, J. *Lexique des termes d'art*, Guérin, 1997.

CLIFFORD SMITH, F., *L'aqueduc de Montréal : son historique pour la période comprise entre l'année 1800 et l'année 1912*, avril 1913. (Dossier documentaire : Aqueduc de Montréal, CCA).

CUM, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté Urbaine de Montréal – Les édifices publics*, 1981.

BALL, N. R. et al., *Bâtir un pays : histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal, 1988.

BEAUPRÉ, P., MICHAUD, J., *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*, Ville de Montréal, Mars 1988.

BEAUPRÉ, P., MICHAUD, J., *Étude sur le patrimoine de l'ensemble Saint-Vincent-de-Paul*, Ville de Montréal, Mars 1991.

BENOIT, M., GRATTON R., *Au Pied-du-Courant*, Collection Pignon sur rue, No. 1.

BERTHELET, H., *Montréal le bon vieux temps*, Volumes 1 et 2, Libraire Beauchemin, 1924.

BRILLANT, L., architecte, *Usine de pompage Craig, Mise aux normes temporaires*, Juin 2002.

BURGESS, J., *Paysages industriels en mutation*, Écomusée du fier monde, Montréal, 1997.

DOYLE, J. P. (city surveyor), *Report on the drainage and sewerage of the City of Montreal (...)*. Rapports annuels 1857, AVM.

ETHNOTECH, *Analyse du macro-inventaire montréalais, ensemble Sainte-Marie : Quartiers Bourget, Papineau, St-Eusèbe et Sainte-Marie*, MAC, 1983.

FOUGÈRES, D., *L'approvisionnement en eau à Montréal : du public au privé, 1796-1865*, Québec, Septentrion, 2004.

GAUTHIER R., *L'Académie Marie-Rose appelée aussi Collège Rachel*, Avril 2003.

GOURNAY, G., VANLAETHEM, F., *Montréal métropole, 1880-1930*, CCA Boréal, 1998.

JLP, architectes, *Étude de caractérisation, Usine de pompage Craig*, Février 1999.

LAMBERT, P., *La prison des Patriotes*, Héritage Canada, automne 1976, p.28, 29 et 55.

LAMBERT, P., STEWART, A., *Montréal, ville fortifiée au XVIIIe siècle*, Centre Canadien d'Architecture, Montréal, 1992.

LAMOTHE, C. J., avocat, *Histoire de la Corporation de la Cité de Montréal depuis son origine à nos jours*, Lavolette et Massé éditeurs, Montréal, 1903, p.121 à 130.

NOPPEN, L., *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame, Mémoires et destin d'un axe est-ouest à Montréal*, Ministère de Transports, Québec, 2001.

PINARD, G., *L'Aqueduc de Montréal, Des stations de pompage du système d'égout et L'usine Atwater de l'aqueduc de Montréal*, dans *Montréal, son histoire, son architecture*, Tome 3, La Presse, Montréal, 1986, p. 365 et 366.

POTHIER, L. et al., *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Groupe PGV, Diffusion de l'archéologie, Montréal, 1996.

ROBERT, J.-C., *Atlas historique de Montréal*, Éditions Libre Expression, Montréal, 1994

<http://www.infrastructure.gc.ca> – Histoire des réseaux d'aqueduc urbains au Canada, Infrastructure Canada (Ministère d'état aux Infrastructures et Collectivités)

<http://www.fiermonde.cam.org>

<http://www.lieuxdeculte.qc.ca>

<http://www.biographie.ca> – Dictionnaire biographique canadien en ligne

<http://www.champlibre.com>

<http://www.vieux.montreal.qc.ca>