

## Avant propos

Je suis citoyenne de Pointe-Saint-Charles par choix depuis plus de vingt ans. Les connaissances que j'ai sur l'histoire du quartier et ses industries, je les ai acquises comme bénévole à la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles. Mes connaissances en architecture ont été acquises par goût personnel et par mon travail dans un métier connexe.

Donc, j'ai demandé à Parcs Canada l'autorisation d'utiliser des extraits du document:

Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale  
Analyse architecturale, recherches historiques  
du site industriel d'Alstom  
(Ateliers du Grand Tronc)  
Canal-de-Lachine

seule étude accessible (à ma connaissance) sur ce que l'on nomme communément aujourd'hui les Ateliers du CN afin de m'aider à faire ce mémoire le plus exactement possible.

Rédigé par :

**Maître d'œuvre de l'histoire Inc.**

**Jean Belisle**

Professeur d'histoire de l'art à l'université Concordia

et

**Nicole Cloutier**

Cette étude mandatée par Parcs Canada le 1<sup>er</sup> mai 2002, lui a été présentée le 7 juin 2002. Malheureusement pour nous, il n'y a pas eu suite.

Donc, <i>tout texte écrit en italique</i> , sauf exceptions (italique suivi d'un numéro exposant) indique un extrait de cette étude.
--

## Introduction

Depuis quelques années le débat se fait sur l'utilisation par qui, quand et comment des ateliers sans protection et maintenance et des terrains du CN en friche depuis 2004, année de la fermeture complète d'Alstom.

En 2005 la compagnie du CN lance un appel d'offres. Plusieurs promoteurs se présentent avec des millions en poche. Quand la communauté de Pointe-Saint-Charles apprend que seul le groupe Mach est favorisé par une entente d'achat du lot pour 1 \$ et autres considérations (nous comprenons dépollution du site par l'acheteur), elle demande aux pouvoirs publics de s'engager pour les citoyens; ce fut une fin de non recevoir.

Juin 2006 - le groupe Mach achète le terrain et les ateliers.

Mai 2007 - l'opération d'aménagement sur les terrains et ateliers du CN (OPA) est lancée par le comité d'aménagement de la table de concertation communautaire Action-Gardien. Le but est d'élaborer des propositions citoyennes d'aménagement et de dégager des éléments

communs de vision pour le développement des terrains du CN, en informant et consultant les citoyens de Pointe-Saint-Charles sur ce qu'ils aimeraient voir développer dans leur quartier.

Le résultat est clair, les demandes concernent en majorité :

- Du travail dans les ateliers, si possible relié au chemin de fer.
- La protection de l'architecture patrimoniale des ateliers.
- On veut au moins 40% de logements sociaux et locatifs abordables, non pas pour les « riches pauvres », mais pour les gens seuls ou les ménages qui ont un salaire total moyen « ordinaire ».
- La continuité de la trame du quartier. La planification va loin dans le temps :
  - On imagine Via Rail déménagé et remplacé par des logements
  - On imagine la gare intermodale de transport Ray-Mont déménagée au profit de logements.
  - On imagine le trafic de la voie de chemin de fer qui coupe le quartier en deux, transférée sur l'antenne Butler<sup>1</sup>, le talus transformé en parc linéaire à certains endroits, certaines intersections sans pont.
  - On imagine 3 belvédères qui donnent sur le fleuve.
  - On déjà prévu la sortie sur la rue Marc-Cantin qui devient un boulevard reliant Verdun et Ville-Marie.
  - On imagine une gare recevant les trains et les tramways de banlieues venant de la rive Sud et de l'ouest de l'Île.
  - On imagine (alors que tout le monde s'écrie que c'est impossible) le TGV, prince des trains, arrivant à Pointe-Saint-Charles faisant de New-York une banlieue un peu plus éloignée que les autres.

Je vous ferais remarquer en passant, que ceux qui voulaient sortir de nos poches plus d'un milliard de dollars pour nous imposer un casino, un centre de foire, des terrains de stationnement et quelques plates bande fleuries nous accusaient de manquer de vision et d'être nés pour un « p'tit pain ».

Trouvez-moi le four pour cuire le p'tit pain nommé TGV!

Qui sont les visionnaires?

Tiens, tiens... avez-vous lu les journaux dernièrement? Une étude sur la faisabilité du TGV entre Ottawa et Montréal<sup>3</sup> :

- « ... L'une des constantes des corridors de TGV est que ce sont les pôles plus petits qui en profitent le plus, rapporte M.Loubinoux président de SNCF International. Un argument important pour la ville de Québec, qui craint d'être évincée d'un éventuel projet de TGV canadien....

*... Pour 200 000 \$, la SNCF<sup>2</sup> aidera Québec à calculer les bénéfices économiques et sociaux qu'elle pourrait tirer d'un TGV. Les gains en temps, en sécurité, en emplois temporaires et permanents, en environnement et en qualité de vie. Les gains pour les citoyens, pour les villes, les entreprises privées et les gouvernements.*

*Certains gains sont quantifiables. D'autres pas....*

*... Sur la base des modèles d'affaires observés à travers le monde, la SNCF pourra établir le seuil de rentabilité d'un TGV. Elle donnera un ordre de grandeur des coûts de construction et d'opération et fixera le seuil de rentabilité. Les résultats pourraient être*

<sup>1</sup> - Voie de chemin de fer qui contourne Pointe-Saint-Charles et Saint Henri par le sud-est et dont le viaduc traverse Wellington le long de l'autoroute Décarie.

<sup>2</sup> - la Société nationale des chemins de fer français.

<sup>3</sup> - Extrait du journal de Québec Le Soleil, journaliste François Bourque, paru le 3 février 2009.

*livrés dans trois mois ».*

Après un long silence, l'arrondissement décide de lancer à son tour une pré-consultation. Pour ce faire, la Ville de Montréal lui accorde de mandater l'OCPM.<sup>4</sup> Pour cet organisme c'est une première, une course contre la montre dont - à mon avis - il s'est assez bien sorti.

Les personnes mandatées par les groupes se sont retrouvées autour de la table, face au promoteur le groupe Mach, le constructeur Samcon et l'AMT fort d'une possible expropriation et, des représentants de l'arrondissement. Entre le poids des citoyens représentés (± 13 000 personnes) et le poids des dollars à investir, la balance nous donne à croire que les citoyens seront perdants sur ce qui les préoccupe le plus :

- 25% au lieu de 40% de logement sociaux, sans mixité sociale.
- Pas d'étude sérieuse sur la circulation (déjà déficiente dans le quartier) autour du site.
  - Donc pas de sortie ni d'entrée officielles pour les travaux et ensuite les nouveaux habitants, avant le début des travaux.
  - Le parc de la Congrégation<sup>5</sup> est menacé de disparition afin d'avoir accès au site par une voie privée.
  - Renforcement du passage des poids lourds sur la rue Wellington qui devrait revenir à son statut commercial.
  - Où donc se trouve le ou la visionnaire qui pourrait permettre que l'on devance le pont prévu par la Société du Havre de Montréal dans sa phase II, rejoignant la rue Marc-Cantin dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles<sup>6</sup> et l'arrière des ateliers puis la rallonge de la rue Sainte-Madeleine?
- Pas d'études sur les impacts négatifs du camionnage et des constructions sur la santé des citoyens.
  - Une étude a déjà prouvé que nous sommes l'un des quartiers montréalais où l'on meurt plus jeune, où il y a plus de malades, où les enfants sont le plus malades.<sup>7</sup>
- Aucune obligation n'est faite pour le verdissement, la prévention des îlots de chaleur, le respect de l'environnement et le développement durable sur le site au complet.
- Une catastrophe au plan de l'architecture patrimoniale et celle à venir, comme le détaille la partie qui suit.

Après ces constatations, il me reste à espérer que l'arrondissement du Sud-Ouest, par le biais des gens qui ont été élus à sa tête par les citoyens pour les représenter, reprenne les demandes de ceux-ci à son compte et fasse qu'elles se réalisent.

<sup>4</sup> - Office de consultation publique de Montréal.

<sup>5</sup> - Au coin des rues de Sébastopol, de la Congrégation au sud d Wellington. Ce parc commémore la congrégation de Notre-Dame fondée par Marguerite Bourgeois à qui appartenaient les terrains qui furent vendus au Grand Trunk Railways pour bâtir des logements pour ses ouvriers sur la rue de Sébastopol. Il fait donc partie de notre patrimoine.

<sup>6</sup> - Nouveau nom du Technoparc.

<sup>7</sup> - Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal Centre, *La prévention en actions. Plan d'action montréalais en santé publique 2003-2006*, p.14

## Le patrimoine architectural

Je vais dès maintenant demander de l'aide à M. Belisle et Mme Cloutier du - Maître d'œuvre de l'histoire -

*« Les édifices du complexe industriel d'Alstom sont situés au 1830 rue Le Ber à Montréal, dans le quartier de Pointe-Saint-Charles... »*

*Comme le souligne Ralph F. Hoskins<sup>8</sup> dans son mémoire de maîtrise, les ateliers de Pointe-Saint-Charles n'ont pas fait l'objet d'étude de la part des historiens. Ceux-ci ont étudié l'ensemble des réseaux du Grand Tronc et non pas les parties composantes. De même, lorsque le Grand Tronc décrit ses installations, celles des ateliers de Pointe-Saint-Charles n'étaient, la plus part du temps jamais décrites.*

*Ce site industriel demeure la propriété du grand Tronc de 1853 à 1923... En 1923 le site devient la propriété du Canadien National. En 1991, AMF Technotransport, une filiale autonome du CN en prend possession. En 1996, la multinationale GEC Alstom devient propriétaire du site. Donc, sur une période de 149 ans ce site a conservé les mêmes fonctions de construction et d'entretien des locomotives et des wagons... la longévité et la continuité de la fonction du site industriel sont exceptionnelles. Il nous apparaît étonnant que ce site n'ait jamais été étudié par des historiens et des historiens de l'architecture ».*

1. je demande donc qu'une étude complète soit mandatée avant que les modifications déjà entreprises ne continuent.

*« ... à la fin décembre 1853, le Grand Tronc... se porte acquéreur d'un terrain situé à la Pointe Saint-Charles<sup>8</sup>... »*

*... le même jour, le Grand Tronc achète des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, un terrain à la Pointe Saint-Charles... »*

2. je demande donc que le parc de la Congrégation qui se trouve sur ce terrain et commémore son ancienne appartenance et donc notre patrimoine, soit conservé dans son état et à son emplacement actuel.

*« ... Le choix de cet emplacement à été excellent puisque 149 ans plus tard, le site sert toujours dans les mêmes fonctions comme le conclut Hoskins dans son mémoire de maîtrise. Ce site a d'ailleurs permis l'agrandissement, au fil des ans, du complexe selon les développements technologiques. ... »*

Je ne vais pas ici passer à travers la recherche historique architecturale au complet, bien qu'extrêmement intéressante, celle-ci est disponible sur demande. Ce qu'il faut savoir est que :

### Première phase 1854-1875

*« La phase initiale couvre la période allant de la construction du complexe à partir de 1854 jusqu'aux années 1875, époque où on change partiellement la fonction de la partie nord du complexe ».*

<sup>8</sup> - Ralph F. H. Hoskins *a Study of the Point St. Charles Shops of the Grand Trunk Railway in Montreal 1880-1917*. Mémoire de maîtrise, McGill University, département de géographie, 1986. 221 p., p. 1.

<sup>9</sup> - la Pointe Saint-Charles s'écrit maintenant Pointe-Saint-Charles, 2 traits d'union, pas de « la » *Commission de Toponymie du Québec*

« À une période indéterminée entre 1860 et 1872, on abandonne la voie nord-sud du plan original. À la même époque, on déplace la bretelle reliant les deux voies vers le quadrant nord-ouest ».

### L'incendie de 1875

« Le 9 mars 1875 à 5h15 du matin, un incendie éclate dans les édifices du Grand Tronc à la Pointe Saint-Charles<sup>10</sup>. L'incendie commence dans le bureau du « General Manager ». Cet édifice pourrait être l'édifice placé au sud de la voie ferrée. ... Ce bâtiment est situé dans le quadrant sud-est du complexe.

L'édifice, selon le Canadian Illustrated News<sup>11</sup>, était construit en briques et mesurait 40 pieds par 100. Le « Car shop » également incendié, était, pour sa part construit en bois et mesurait 300 pieds sur 100; il se trouvait au nord de l'édifice en brique. L'édifice administratif a été complètement détruit par l'incendie. Le rez-de-chaussée servait à la construction des wagons de bois; l'étage était occupé par « The General Manager, Treasurer, Civil Engineer, and Audit Offices ».<sup>10</sup>

Le journaliste du *Montreal Star* souligne que toutes les archives de la compagnie ont disparu: des livres de valeur inestimable, des manuscrits, plans, lettres et les documents la compagnie ont été aussi détruits. Le pire fut sans doute la perte irréparable de tous les documents publics et environ 7000 plans.

C'est la raison pour laquelle il est difficile aujourd'hui de faire des recherches sur la phase 1854-1875.

On n'insistera jamais assez sur la sauvegarde et l'identification des documents, dessins et photos, quelque soit l'époque concernée .

### Seconde phase 1875-1879

« En mars 1875, cet incendie de deux ateliers et du centre administratif situés sud-est, ainsi que le déplacement des passagers vers la gare Bonaventure provoque une réorganisation de l'ensemble du complexe.

Pour résumer, la planification selon les quadrants de 1854 est remplacée, vers la fin des années 70, par une planification basée selon que l'on soit au nord ou au sud de la voie ferrée principale est-ouest. ... Nous n'avons plus que deux grandes zones. La zone sud servira exclusivement à la construction et à l'entretien du matériel roulant. La zone nord sera consacrée à la manutention des bestiaux... »

### Troisième phase 1879-1923

« ... en 1880, le Grand Tronc achète de la nouvelle machinerie pour les édifices de la Pointe Saint-Charles.

Ce n'est cependant qu'en 1880-1881 que le nouvel édifice administratif fut terminé... »

« Cette année the Grand Tronc a construit leur magnifique bureau faisant face au bassin du canal. Cet immeuble est le plus bel ornement de la Pointe Saint-Charles, à l'intérieur comme à l'extérieur, et on peut le voir de presque partout en ville... »<sup>12</sup>

<sup>10</sup> - « Grand Trunk offices workshops destroyed », *The Montreal Star*, 9 mars 1875, p. 2. "Large fire at Point St. Charles", *The Gazette*, 10 mars 1875, p.2. "The Grand Trunk Fire", *the Montreal Star*, 10 mars 1875, p. 4.

<sup>11</sup> - "Fire at the Grand Tronc Office", *Canadian Illustrated News*, 20 mars 1875, p. 186.

<sup>12</sup> - "Point St. Charles" *The Herald*, 23 janvier 1886. Traduction par N. Alexandroff

*« Nous avançons l'hypothèse que cet édifice se trouvait sur le terrain occupé en 2002 par Sprint Canada.*

*Une photographie datée vers 1885, attribuée à J. G. Parks et conservée au Musée McCord permet de voir l'importance de ce nouveau centre administratif du second empire.*

*... plusieurs entrepôts sont construits sur le site.... »*

La disparition de cet édifice est une grande perte architecturale pour le quartier.

*« Vers 1903, les fonctions de dépôt de train furent déplacées vers l'extérieur du site lors de l'ouverture du « Turcot Yard ».*

Ce changement ainsi que celui de la gare de passagers fait en sorte que la Pointe Saint-Charles ne sera plus considérée comme terminus mais deviendra tout simplement le lieu où se trouvent les ateliers principaux du Grand Tronc.

*« ... La zone nord devient une gigantesque gare à bestiaux au début des années 1880. ....*

*... En 1880, le Grand Tronc complète l'aménagement de la zone nord en construisant son nouvel édifice administratif le long de la rue Bridge face à l'extrémité du bassin Wellington. Ce faisant, il abandonne la trame dictée par le positionnement des voies ferrées pour s'aligner sur celles des rues.*

*... La compagnie du Grand Tronc construit en 1913 les entrepôts de fret situés encore de nos jours le long de la rue Wellington à l'angle de la rue Bridge. ces édifices existent toujours en 2002, (2009 aussi) mais sont partiellement abandonnés. Il s'agit du bâtiment le plus ancien du complexe à l'exception du bureau administratif de la rue Le Ber ».*

3. je demande que l'on oblige la compagnie Ray-Mont à restaurer et maintenir ces bâtiments en bon état.<sup>13</sup>

*« Les vicissitudes financières du grand Tronc sont multiples. Il serait trop long ici d'en faire l'historique. Le gouvernement fédéral qui au cours des ans, avait donné plus de 28 millions de dollars au Grand Tronc, prend possession de la compagnie le 10 octobre 1919. le Canadien National, une société d'état a été formée, entre 1917 et 1923 par la fusion de cinq compagnies ferroviaires ayant des problèmes financiers : Grand Tronc Railway, Grand Tronc Pacific Railway, Intercolonial, Canadian Northern et National Continental. Le gouvernement du Canada crée une nouvelle société d'État, soit la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Le grand Tronc devient propriété du Canadien National, le 30 janvier 1923. De même le site de la Pointe Saint-Charles devient la propriété du Canadien National. Il le restera jusqu'en 1992 ».*

*« Le Canadien National, société d'État, contrôle plus de 50 000 km de voies ferrées en Amérique du nord. Lorsque Via Rail a été créé, en 1978, le CN a cessé d'offrir des services de transport de voyageurs pour se concentrer sur son domaine de prédilection : le transport terrestre de marchandises et les services connexes. En 1995, le Canadien National a été privatisé ».*

<sup>13</sup> - Oui, cette demande est hors contexte, mais ce site appartenait au Grand Tronc, donc au CN et fait partie de notre patrimoine architectural menacé.

### Quatrième phase 1923-1992

« Voici la phase qui nous concerne le plus, car la plupart des bâtiments que nous connaissons aujourd'hui ont été construits ou transformés pendant cette période.

Les papiers du CN ayant été récemment transmis au Musée des technologies d'Ottawa, et le « Maître d'œuvre » n'ayant eu qu'un mois pour compléter son rapport préliminaire, il ne lui a pas été possible de déterminer exactement les dates de construction de chaque atelier.

... le CN reconfigure la disposition des ateliers en ne tenant compte que de la voie est-ouest. Dorénavant, les ateliers seront tous parallèles à cette voie ».

	Dénomination	Date	Aire au sol m <sup>2</sup>	Superficie m <sup>2</sup>
1	1830 Le Ber	1914	385	1 543
2	Spécial Project Shop	1922 (et 1950)	2 530	2 530
3	Complexe nord	1942 (et 1954)	35 724	42 297
4	Complexe sud	1929 (et 1943-48-81)	28 063	42 297
5	Power Plant	1930 (et 1947-74)	1 216	1 953
6	Wheel Shop	1930	6 889	8 779
7	Anciens magasins, Recherche et Développement.	1924 (et 1947)	4 716	9 410
8	Glace de Brunelle	1947	Démoli	
9	Test Shop	1922 (et 1950)	1 362	1 362
10	Grit Blast	1955	Démoli	
11	Entrepôt-Magasin	1957	558	558
12	Guérite (entrée)	1950	174	304

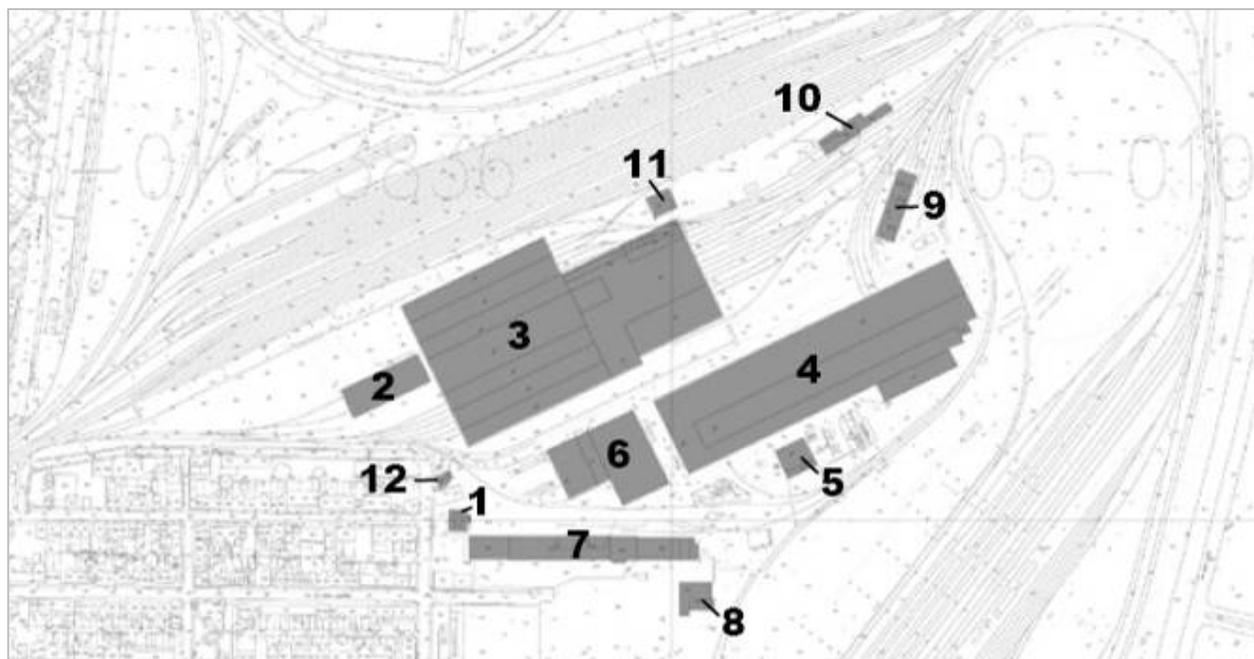


Schéma et description par *L'enf* pour l'Opération populaire d'aménagement du CN, OPA juin 2007

« À partir de 1927, la zone sud commence à changer radicalement de visage. Les travaux débutent avec la démolition du laminoir et de la forge. ... » (bâtiments cruciformes).

« Puis, on construit le nouvel atelier des locomotives (n°4), ...Il devient le plus important bâtiment du complexe. Il mesure 163 m de long. De plan basilical cet atelier comporte

quatre vaisseaux (un cinquième sera rajouté en 1980 du côté sud). Les locomotives étaient transportées par voie aérienne grâce à un pont roulant d'une capacité de 20 tonnes jusqu'à leur fosse respective. Ces fosses ont une profondeur d'environ deux mètres. Les ateliers d'entretien se trouvaient de part et d'autre du vaisseau central. Pour assurer le transport des grosses pièces, l'atelier de locomotives (actuellement le complexe sud) compte 14 ponts roulants en plus de celui de 200 tonnes; deux de 5 t., un de 10 t., six de 15 t., un de 21 t., deux de 25 t. et deux de 40 t. Les planchers étaient à l'origine en bois debout.

... un nouvel édifice (Atelier des roues, No 6) est construit à l'ouest de l'atelier de locomotives dans le même axe. La structure intérieure de l'atelier est entièrement en acier. Les colonnes de poutres d'acier en H, supportent les rails sur lesquels se déplacent les ponts roulants.... ... cinq de 5 t., et un de 15 t. Les planchers comme dans l'atelier précédent était en bois debout. Les fermes de la charpente du toit sont de type Howe. Les toits sont en bois. Ils sont constitués d'un assemblage de madriers (2 x 6) posés sur le chant. Des puits de lumière assurent un éclairage zénithal ».

4. je demande que les travaux sur ce bâtiment soient arrêtés, les changements faits à la fenestration ne sont pas conformes aux règles de la restauration. Qui plus est, le promoteur ajuste déjà ce bâtiment à son futur occupant alors que le changement d'usage de n'a pas encore été accordé.

Ce n'est pas parce qu'il y a du béton dans sa construction que l'on peut sortir un bâtiment du patrimoine!

Je demande donc une révision architecturale et une obligation de redonner aux ouvertures leur forme et aspect extérieur original.

« Au cours de la seconde guerre mondiale, on construit en 1941, un énorme bâtiment (No 3) sur le restant du site laissé vacant par la démolition de l'ancien atelier de locomotives. Celui-ci qui deviendra, à la fin de la guerre, le complexe nord, sert d'usine d'assemblage de tank et d'usine de munition durant le conflit ».

5. C'est le bâtiment qui a presque entièrement disparu dans l'incendie du 15 novembre 2008.

Je demande que le nouveau complexe qui va être bâti à sa place par l'AMT, soit fait dans le respect patrimonial du site, c'est-à-dire :

- Sur son emplacement original
- Son orientation originale
- Sa coquille extérieure semblable à l'originale, même forme, mêmes matériaux.

« ... en 1960 on relie les deux bouts du magasin sud.(No 7) dont on a commencé la construction en 1924 ».

6. Bien qu'il en soit peut question dans cette étude car c'est le seul bâtiment auquel nos chercheurs n'ont pas eu accès, il est certain que la première construction date de 1922 donc un des trois plus anciens actuellement sur le site. La deuxième en 1947. Ce bâtiment est menacé de destruction par le Groupe Mach. Nous savons qu'il est contaminé par les moisissures. Il fait donc partie du projet de décontamination. Le promoteur pourrait le remettre restauré et décontaminé aux citoyens de Pointe-Saint-Charles pour des projets sociaux dont, entre autres, *le Centre social autogéré*.

Je demande donc la protection de ce bâtiment patrimonial, et la compensation en terrains pour les logements prévus à cet endroit.

## Cinquième phase 1991-2002

« La zone sud pendant l'administration de l'AMF ne subit aucune modification majeure. Sous celle d'Alstom, on construit, vers 1999, le dernier grand bâtiment du complexe industriel. Ce dernier est accolé au complexe nord dans l'angle du formé par la jonction du bâtiment de 1941 (No 3) et celui de 1950 (No 2). ...Il affecte la forme, en beaucoup plus grand, d'une motrice du fameux TGV Atlantique développé pour la SNCF. À cette époque Alstom est en lice pour obtenir le faramineux contrat du TGV Canadien entre Windsor et Québec ».

Où serions-nous maintenant s'il y avait eu plus de visionnaires que de trouillards?  
Ce bâtiment n'apparaît pas sur la carte.

7. Je demande, ce bâtiment portant la trace du passage d'Alstom comme employeur dans nos vies, qu'il soit conservé dans sa forme, augure de l'arrivée du TGV.

## Association historique

### Thématique

« Les ateliers de la Pointe-Saint-Charles se rattachent à la thématique des chemins de fer, à celle du développement industriel et enfin à celle des canaux ».

### Histoire locale

« ... Les ateliers ont été les plus importants employeurs de la Pointe Saint-Charles, En attirant une main d'œuvre spécialisée dans le sud-ouest de Montréal, le Grand Tronc a provoqué une concentration d'expertise industrielle qui a amené de nombreuses entreprises en mal de main d'œuvre, à s'y établir. Tous ces ouvriers vont y construire des maisons et y élever leur famille. Ils vont imprimer leurs cultures aux quartiers du sud-ouest de Montréal. L'architecture domestique encore présente en 2002 (et 2009) témoigne de cet enracinement ».

8. Je demande, par respect, que l'on reconnaisse maintenant comme *patrimoine immatériel* : la culture, l'enracinement, l'impression de communauté qui bien que fragile existe toujours à Pointe-Saint-Charles et que l'on mette tout en œuvre pour le sauvegarder.

## Architecture

### Conception esthétique

Seuls les bâtiments existant en 2002 ont été considérés dans l'analyse faite par les chercheurs.

« Sur un complexe industriel comme celui des ateliers de la Pointe Saint-Charles, il n'est pas facile de parler de conception esthétique... ... la vingtaine de bâtiments qui se trouvent encore sur le site montrent, sans l'ombre d'un doute, une certaine préoccupation esthétique... .. nous avons donc plusieurs styles représentés.

L'édifice administratif (No 1) construit... en 1899... reprend les caractéristiques du renouveau géorgien

Au début des années vingt, deux bâtiments, la partie nord de l'actuel S.P.S (No 2), 1923 et en 1924, la partie centrale des magasins (No 7) sont construits. »

*« Le S.P.S. (No 2) se présente comme un long bâtiment en brique dont la structure intérieure du toit est en acier. Les murs extérieurs de brique sont porteurs. Les longs pans comptent 14 travées percées de baies cintrées. ... »*

*« Les grands bâtiments construits à partir de 1927, présentent toutes les caractéristiques de l'architecture moderne : importance de l'horizontalité, importance de la fenestration. Tous les rappels historiques traditionnels à l'architecture antérieure, disparaissent au profit d'un vocabulaire résolument moderne, très dépouillé. Les pilastres n'ont plus de chapiteaux. On préconise une architecture de masse où le rythme est créé par l'alternance de bandeau en béton et de pilastre en maçonnerie de brique. La façade du bâtiment des roues (No 6) est très représentative de ce genre de traitement. Cette façade symétrique compte sept travées. Les deux travées extérieures forment deux avant-corps latéraux. Le corps central compte cinq travées. Pour sentir la verticalité sur un bâtiment résolument horizontal, tous les pilastres et lésènes sont en brique rouge et les pleins-de-travée en béton. Dans le même ordre d'idée, les fenêtres du rez-de-chaussée sont plus hautes que celles des deux étages supérieurs ».*

Est il utile de vous rappeler que l'on parle ici du même bâtiment traité à ma demande No 4?!

Pour terminer, je parlerai des nouvelles constructions de la compagnie Samcon sur la rue Le Ber, entre Sainte-Madeleine et Bourgeoys. Il n'y a eut aucun effort pour respecter le patrimoine bâti aux alentours.

9. je demande donc, que la suite des bâtiments en cours de construction soit plus le reflet de leur environnement. Les ouvertures, le décor du toit, etc. On peut voir, sur la rue Bourgeoys, juste avant le parc des cheminots, sur le même côté, deux exemples de ce qui pourrait se faire.

10. Je demande le même traitement pour la suite des constructions sur les terrains du CN.