

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC  
 MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS  
 ET DE LA CONDITION FÉMININE

**AVIS D'INTENTION DE  
 CLASSEMENT DE BIENS CULTURELS**

**GARE WINDSOR  
 ET  
 ÉLÉMENTS DÉCORATIFS DE LA GARE WINDSOR  
 (MONTRÉAL)**

La ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, M<sup>ME</sup> CHRISTINE ST-PIERRE, dont l'adresse comme autorité administrative est le 225, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 5G5, donne avis à

2917599 CANADA INC.  
 a/s M. Donald F. BARNHARDT  
 401, 9th Avenue S.W.  
 Calgary (Alberta) T2P 4Z4

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
 CANADIEN PACIFIQUE  
 a/s M. Donald F. BARNHARDT  
 401, 9th Avenue S.W.  
 Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Propriétaires des biens culturels ci-après désignés :

L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type Bush) de la gare Windsor, sise au 1 100, rue De la Gauchetière Ouest, Montréal, arrondissement municipal de Ville-Marie, et son terrain connu et désigné comme les lots numéro UN MILLION HUIT CENT CINQUANTE ET UN MILLE QUATRE CENT TREIZE (1 851 413) et DEUX MILLIONS DEUX CENT QUATRE-VINGT-SEIZE MILLE CENT QUATRE-VING-CINQ (2 296 185) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;

Les parties intérieures de cet immeuble que sont la salle des pas perdus et les trois entrées qui mènent à la salle des pas perdus, soit l'entrée de l'aile Price (vestibule, pièce du rez-de-chaussée, corridor menant à la salle des pas perdus et escalier), l'entrée de l'aile Maxwell (vestibule) et l'entrée de l'aile Painter (hall à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine, escaliers et corridor), incluant les aménagements intérieurs de ces pièces, leur ornementation, leurs portes et leurs luminaires;

Les éléments décoratifs suivants : les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) de la salle des pas perdus; ainsi que l'horloge de l'entrée de l'aile Painter.

- 2 -

De son intention de procéder au classement de ces biens culturels pour les motifs suivants :

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Il s'agit d'un exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « Richardssonienne » au Québec, voire au Canada, dont il constitue un exemple exceptionnel. La gare détient aussi une valeur patrimoniale liée à son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter. Cette gare est par ailleurs un exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Elle témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle. La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose enfin sur son association avec le Canadien Pacifique, compagnie qui occupe une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien depuis qu'elle a établi le premier chemin de fer reliant les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays.

La ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine donne également avis :

QU'elle prendra l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur l'opportunité de procéder au classement de ces biens culturels;

QUE toute personne intéressée peut, dans les trente (30) jours de la transmission du présent avis, faire des représentations auprès de la Commission des biens culturels du Québec;

QUE si le classement de ces biens culturels se réalise, celui-ci prendra effet à compter de la transmission du présent avis donné conformément à la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4);

QUE tout bien culturel classé doit être conservé en bon état;

QUE nul ne peut, sans l'autorisation de la ministre qui prend l'avis de la Commission des biens culturels du Québec, altérer, restaurer, réparer, modifier de quelque façon ou démolir en tout ou en partie un bien culturel classé et, s'il s'agit d'un immeuble, le déplacer ou l'utiliser comme adossement à une construction;

QU'aucun bien culturel classé ne peut être transporté hors du Québec sans la permission de la ministre, qui prend l'avis de la Commission des biens culturels du Québec;

QUE nul ne peut aliéner un bien culturel classé sans avoir donné à la ministre un avis écrit préalable d'au moins soixante (60) jours et, dans le cas d'un immeuble, sans avoir transmis copie de cet avis au greffier ou secrétaire-trésorier de la municipalité où il est situé;

QUE nul ne peut, sans l'autorisation de la ministre qui prend l'avis de la Commission des biens culturels du Québec, aliéner un bien culturel classé en faveur d'un gouvernement, y compris ses ministères et organismes, autres que le gouvernement du Québec, d'une personne physique qui n'a pas la citoyenneté canadienne ou la résidence permanente au sens de la Loi sur l'immigration (lois révisées du Canada

- 3 -

(1985), chapitre 1-2) ou d'une personne morale dont le principal établissement n'est pas situé au Québec;

QUE l'aliénation doit être notifiée par écrit à la ministre dans les trente (30) jours de son accomplissement;

QUE copie du présent avis d'intention de classement sera publiée au Bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Montréal;

QUE le présent avis d'intention devient nul et sans effet si l'inscription au Registre des biens culturels n'est pas faite dans un délai d'un an à compter de la date de sa transmission.

Le présent avis d'intention est également adressé à

Monsieur Yves SAINDON  
Greffier  
VILLE DE MONTRÉAL  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

et à

Monsieur Claude SÉGUIN  
Secrétaire  
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL  
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400  
Montréal (Québec) H3A 3L6

Signé à Québec, ce 18 septembre 2008

La ministre,



**CHRISTINE ST-PIERRE**

## **Gare Windsor** **Espaces intérieurs à protéger**

---

### **Salle des pas perdus**

- Aménagement intérieur (espace sans division)
- Structure métallique de la toiture et sa verrière
- Revêtement des murs, boiseries, quincailleries
- 2 horloges suspendues,
- Tableau d'affichage
- Monument l'Ange de la victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979)

### **Entrée de l'aile Price (situé rue De la Gauchetière)**

- Aménagement intérieur (vestibule, pièce du rez-de-chaussée, corridor menant à la salle des pas perdus, escalier avec sa rampe)
- Revêtement des murs, du plancher et du plafond
- Ornementation (boiseries, quincailleries, plâtre)
- Luminaires

### **Entrée de l'aile Maxwell (situé rue De la Gauchetière)**

- Aménagement intérieur (vestibule sans division)
- Revêtement des murs, du plancher et du plafond
- Ornementation (boiseries, quincailleries, plâtre)
- Luminaires

### **Entrée de l'aile Painter (situé à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine)**

- Aménagement intérieur (hall avec colonnes, escalier à deux volées, corridor reliant le hall à la salle des pas perdus)
- Revêtement des murs, du plancher et du plafond
- Ornementation (boiseries, quincailleries, plâtre)
- Portes des deux ascenseurs
- Luminaires
- Horloge

### **Cour intérieure**

Abris de type Bush (le long de la façade de la salle des pas perdus et passage vers le Centre Bell)?

**MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DE LA CONDITION FÉMININE**

**PRÉSENTATION DE DOSSIER  
AU COMITÉ D'APPUI AUX DOSSIERS EN PATRIMOINE (CADP)**

**12 août 2008**



**DOSSIER**

Gare Windsor du Canadien Pacifique  
1160, rue De La Gauchetière  
Montréal

**PROPRIÉTAIRE**

Chemin de fer Canadien Pacifique (CP)

**CONTEXTE**

Le 1<sup>er</sup> août 2007, le chemin de fer Canadien Pacifique lance le processus de vente de la gare Windsor et autres immeubles connexes par l'émission dans les journaux d'un avis public. Si aucune opposition à cette vente n'est déposée dans les 60 jours suivant le 7 janvier 2008, la proposition de vente de la gare Windsor pourra être présentée au ministre fédéral de l'Environnement, M. John Baird, en vue d'obtenir son autorisation.

Malgré cela, dès le 7 janvier 2008, le vice-président des Installations immobilières du CP, M. John Walsh, demande au ministre fédéral de l'Environnement l'autorisation de vendre le bâtiment de la gare Windsor, sous réserve de certaines conditions. L'une de ces conditions est à l'effet que l'acheteur devra respecter le caractère patrimonial du bâtiment, conformément aux exigences de la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada, puisque la gare Windsor a obtenu, depuis 1990, le statut de gare ferroviaire patrimoniale en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*. En 1975, la gare avait été désignée monument national historique en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques*; toutefois, ce statut est peu contraignant.

Il faut préciser que tant et aussi longtemps que la gare Windsor appartient au Canadien Pacifique, une compagnie de chemin de fer incorporée en vertu d'une loi du Parlement du Canada, l'immeuble est protégé en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*, protection qui serait annulée avec la venue d'un nouveau propriétaire non assujetti à cette loi.

Dans le but d'assurer une protection à la gare Windsor, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) a rencontré, le 17 juin dernier, la Direction du patrimoine pour leur demander d'attribuer un statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec et d'enclencher le processus dans les meilleurs délais. Deux jours plus tard, une seconde réunion est convoquée à Montréal par la CLMHC réunissant : le Canadien Pacifique, le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine – Direction du patrimoine, la Ville de Montréal, Héritage Montréal et l'acheteur de la gare Windsor, pour discuter de la pertinence d'attribuer un statut juridique au bâtiment ainsi que des avantages et inconvénients pour le futur propriétaire d'une telle protection.

Le 10 juillet 2008, la Direction de Montréal et la Direction du patrimoine visitent la gare Windsor avec des représentants du Canadien Pacifique ainsi que de Parcs Canada qui déposent, à cette occasion, le rapport d'évaluation patrimoniale produit par le gouvernement fédéral.

### Ville de Montréal

Le plan d'urbanisme de la Ville a identifié comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle le square Dorchester et la place du Canada, incluant le site de la gare Windsor. La réglementation de l'arrondissement Ville-Marie prévoit, pour ce secteur, une limite de hauteur de 48 étages, soit 232,5 m au-dessus du niveau de la mer.

La Ville de Montréal est en train de définir un site du patrimoine, en vertu de la Loi sur les biens culturels, pour le square Dorchester et ses abords qui inclurait l'ensemble du site de la gare Windsor, y compris l'aile de la comptabilité. La Ville a octroyé un contrat d'étude à l'UQAM pour développer les argumentaires nécessaires et les justificatifs et c'est en 2009 qu'elle prévoit enclencher le processus administratif pour finaliser cette opération de protection.

## **DESCRIPTION**

La désignation en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales comprend le bâtiment originel, construit en 1887-1889 par l'architecte Bruce Price, l'ajout de 1900-1906 conçu par Edward Maxwell, et celui de 1909-1914, selon les plans de Painter. La désignation comprend aussi l'espace extérieur des anciens quais et voies ferrées ainsi que les voûtes en dessous.

### Étude de référence

- BROSSEAU, Mathilde, Gare Windsor, ministère des Affaires culturelles, avril 1978.
- DIRECTION DE LA CONSERVATION DU PATRIMOINE, Gare Windsor du Canadien Pacifique, Montréal – Zones et caractéristiques patrimoniales, mai 2008.
- PINARD, Guy, La gare Windsor, *Montréal, son histoire, son architecture*. Montréal, La Presse / Éd. du Méridien, 1987-1995. vol. 1, ill., plans.
- LES AMIS DE LA GARE WINDSOR, La gare Windsor.

## **HISTORIQUE**

Le 7 novembre 1885, en Colombie-Britannique, le dernier crampon de la voie ferrée du *Canadian Pacific Railway Co.* est enfoncé, symbolisant ainsi l'aboutissement d'un grand rêve : relier, par voie ferrée, un immense pays d'un océan à l'autre. Dès cette époque, à Montréal, on amorce les préparatifs en vue de la construction d'un siège social – terminus ferroviaire pour la compagnie. Il faut dire que depuis 1883, le CP avait obtenu le contrôle de la compagnie *Ontario and Quebec Railway*, ce qui lui donnait désormais un droit d'entrée à Montréal. Puis, la compagnie achète progressivement des droits de passage vers le site choisi, en bordure du square Dorchester (anciennement Dominion). Parallèlement à ces transactions, l'architecte américain Bruce Price (1845-1903) est engagé pour la conception du bâtiment.

### Site de la gare Windsor

En 1887, le site de 15 acres occupe la majeure partie du quadrilatère délimité par les rues Windsor (Peel), Osborne (De La Gauchetière), de la Montagne et Donegani (disparue). Le terrain est acheté par D. McIntyre de la succession Coursol au prix de 140 000 \$.

De nos jours, le site de la gare Windsor est délimité par la rue De La Gauchetière au nord, la rue Peel à l'est, la rue Saint-Antoine au sud et le Centre Bell à l'ouest (anciennement, ce territoire était inclus dans le site de la gare). L'édifice de la gare a été construit en plusieurs phases : il comprend le bâtiment originel, construit en 1887-1888 par l'architecte Bruce Price, l'ajout de 1900-1906, conçu par Edward Maxwell et l'aile de 1909-1914, bâtie selon les plans de Walter Painter. L'édifice de comptabilité, construit en 1953-1954, ne fait pas partie des bâtiments désignés par le gouvernement fédéral; il en est de même pour le Centre Molson (aujourd'hui Centre Bell, construit en 1993).

### Édifice Price : 1887-1889

De 1886 à 1888, Price prépare quatre différentes versions de projet avant que la dernière ne soit acceptée par William Van Horne, un passionné d'architecture auquel on a attribué une part de responsabilité dans l'élaboration du projet final. L'édifice montréalais finit par ressembler à certaines œuvres des grands concurrents, de plus grande renommée que Price, tels que George Browne Post et surtout Henry Hobson Richardson. Les travaux de construction débutent en juin 1887 et s'achèvent à la fin de l'année 1888. Le coût du bâtiment s'élève à 300 000 \$. Le programme architectural devait comprendre une gare de marchandise, une salle d'attente voûtée, une salle d'attente séparée pour les femmes, des salles de bain, un salon de barbier et des salles à dîner. Les bureaux généraux occupent le second étage, certains bureaux plus prestigieux comme celui de Van Horne sont situés au troisième étage, et le quatrième étage logeait la section d'ingénierie. C'est par la rue Peel qu'on accédait directement à la vaste salle d'attente donnant sur le quai d'embarquement, à quatre voies ferrées, qui s'étendait jusqu'à la rue de la Montagne.

Le bâtiment érigé de murs porteurs en pierre calcaire grise de Montréal, de quatre étages sur sa façade nord et de six étages à son extrémité sud, occupe l'angle de la rue Peel (anciennement Windsor) et De La Gauchetière (anciennement Osborne). La façade donnant sur la rue De La Gauchetière présente une entrée centrale sous un arc en plein cintre supporté par des colonnes. Les fenêtres sont disposées de façon régulière par groupes de deux ou de trois regroupées sous une arcade, et des tourelles délimitent chacune des façades. Le toit présente une forte pente percée de lucarnes à pignon.

### Aile Maxwell : prolongement 1900

Dans un contexte de prospérité, après 1896, le CP ayant besoin de plus d'espaces de bureaux et d'espaces plus spacieux pour les usagers du chemin de fer, il décide d'agrandir son siège social à Montréal. On engage alors l'architecte montréalais Edward Maxwell (1867-1923) pour la réalisation d'une grande aile de trois étages en pierre, à l'ouest de l'édifice Price, qui longe la rue De La Gauchetière mais implantée légèrement en retrait de l'édifice originel. On porte également le nombre de voies ferrées à sept afin de mieux distribuer le flot des passagers.

Le style architectural choisi s'apparente à l'édifice originel. Cette nouvelle façade présente une composition symétrique grâce aux trois dernières baies de son extrémité ouest qui s'inspirent de celles de Price. L'architecte conçoit une nouvelle entrée à la gare, sous un porche à grandes arcades. Il choisit le même matériau pour les façades principales, mais de la brique pour la façade arrière. Toutefois, il ne s'agit plus de gros-œuvre pour la pierre mais d'un revêtement accroché sur une structure d'acier.

En 1906, l'aile Maxwell est surhaussée d'un étage : le toit en terrasse est remplacé par un toit en pavillon percé de lucarnes en pierre, cette intervention s'harmonisant davantage avec l'œuvre de Price.

### Mud Hut : deuxième aile 1906

(Démolie en 1993, au moment de la construction du Centre Molson)

La même année, soit en 1906, la compagnie fait construire une seconde aile, rue Peel, à la suite de celle de Maxwell. À la différence des autres bâtiments, celle-ci est en brique recouverte de stuc. En 1922-1924, deux étages sont ajoutés.

### Aile Painter : prolongement 1910-1912

Juste avant la Première Guerre mondiale, la compagnie réalise son plus grand projet d'expansion depuis la construction de l'édifice Price. Cette aile est réalisée au coût de 1 512 000 \$ et vient doubler la taille de la gare Windsor. L'ensemble est réalisé sous la responsabilité de l'ingénieur en chef Walter S. Painter du Canadien Pacifique, en collaboration avec les architectes John H. Watts et L. Fennings Taylor d'Ottawa.

La nouvelle aile, qui prolonge l'édifice Price au sud jusqu'à la rue Saint-Antoine, augmente la superficie de plancher destinée aux bureaux et dote également la gare d'une immense aire d'entrepôt, d'un bureau d'immigration, d'une salle d'attente destinée exclusivement aux chinois et enfin, d'une troisième salle d'attente. À mi-chemin de l'abrupte pente de la rue Peel, le bâtiment se trouve couronné par une imposante tour de 15 étages, coiffée d'un toit en pavillon, qui contient un réservoir d'eau d'une capacité de 300 000 gallons. La nouvelle aile s'harmonise avec le bâtiment originel auquel on a emprunté le langage architectural. L'angle tronqué du bâtiment de la rue Saint-Antoine met en valeur l'entrée située sous une arche en plein cintre et surmontée d'une balustrade en pierre reprise au sommet. Cet agrandissement vers le sud entraîne la fermeture de la rue Donegani.

### Salle des pas perdus : modifications de 1913

En 1913, le type d'aménagement des voies ferrées par rapport au terminus doit être modifié afin de répondre à l'introduction de nouveautés en matière de transport ferroviaire telles que les trains-express de luxe et les trains de banlieue. On remplace ainsi le système d'aménagement des voies ferrées datant de 1889 par un système plus moderne nécessitant la construction d'une vaste salle des pas perdus, avec sa structure métallique supportant un toit vitré, ainsi que des abris de type Bush, avec fente dans la toiture pour faciliter l'évacuation de la fumée et de la vapeur. Cette modernisation occasionne la disparition de la salle d'attente de caractère néo-roman construite par l'architecte Bruce Price.

À l'intérieur de la salle des pas perdus, les murs sont revêtus de marbre et les boiseries sont en noyer. Un monument intitulé Cœur-de-Lion McCarthy a été érigé à la mémoire des employés du Canadien Pacifique morts au cours de la Première Guerre mondiale.

### Aile Express et édifice de comptabilité : années 1950

En 1952-1953, on érige l'aile *Express* (démolie en 1972) dans le prolongement de l'aile *Mud Hut* vers la rue de la Montagne, et un an plus tard on construit l'édifice de comptabilité, rue Saint-Antoine, s'élevant sur huit étages et qui n'est pas rattaché aux autres bâtiments de la gare.

Jusqu'à présent, les projets d'agrandissement s'harmonisaient au projet originel, mais ces deux dernières constructions sont en rupture et ne respectent pas l'œuvre de Price.

### Le Centre Molson : 1993

La construction de l'édifice a débuté le 22 juin 1993 d'après les plans et devis du *Consortium of Quebec Architects*. Il couvre une superficie 15 622 mètres carrés, avec des dimensions de 107 mètres sur 146 mètres. Le Centre Molson (du nom d'une compagnie de bière canadienne) a ouvert ses portes le 16 mars 1996 pour y abriter les Canadiens de Montréal de la Ligue nationale de hockey.

Lors de la saison 2001-2002, George Gillet achète le club de hockey Canadien de Montréal de même que le Centre Molson. Il vend les droits du nom de l'édifice. L'entreprise *Bell Canada Entreprises* s'en porte acquéreur pour la somme de 64 millions de dollars, et ce pour les 20 années subséquentes. À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2002, l'édifice est devenu le Centre Bell et, jusqu'à l'expiration du contrat de 20 ans, le club de Hockey Canadien recevra la somme de 3 millions de dollars par année.

Le Centre Bell est lié au Montréal souterrain par la station Lucien-L'Allier du Métro de Montréal; sa structure incorpore la gare Lucien-L'Allier des trains de banlieue qui vient remplacer la gare Windsor, séparée des voies de chemin de fer par la construction du Centre Bell. Son coût de construction est évalué à 230 millions de dollars canadiens.

L'ancienne gare Windsor n'est désormais plus une gare, elle est reliée au réseau central du Montréal souterrain, et donc au métro (stations Bonaventure et Lucien-L'Allier), à la gare centrale et à la gare Lucien-L'Allier.

### Les fondateurs et les concepteurs

- Canadien Pacifique

Le chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) est une compagnie de chemin de fer canadienne exploitée par la société *Canadian Pacific Railway Limited*. Le réseau est construit initialement entre le Canada oriental et la Colombie-Britannique, de 1881 à 1885, conformément à une promesse d'extension liée à l'entrée de cette province dans la Confédération en 1871. Il est le premier chemin de fer transcontinental du Canada. Alors qu'il est aujourd'hui essentiellement un transporteur de fret, il a été, pendant des décennies, le seul moyen pratique de voyager sur de longues distances dans de nombreuses régions du Canada, ainsi que l'instrument de la colonisation et du développement économique du Canada occidental. Ses services voyageurs ont été supprimés en 1978, après avoir été assurés quelque temps par *Via Rail Canada*. Un castor a été choisi comme logo du chemin de fer parce que c'est l'un des symboles nationaux du Canada et qu'il représente le caractère industriel de la compagnie. Objet d'autant de louanges que de critiques acerbes, le *CFCP* reste une icône du nationalisme canadien.

- William Cornelius Van Horne (1843-1915)

Ancien directeur général du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad*, il collabore avec George Stephen et R.B. Angus dès la fondation du Canadien Pacifique. En vrai « self-made man », Van Horne a commencé sa carrière au bas de l'échelle comme télégraphiste. Américain d'origine à la fois hollandaise, française et allemande, il connaît bien l'aspect technique de l'industrie ferroviaire. Doté d'une volonté à toute épreuve, c'est sous sa gouverne que le CP connaît sa fabuleuse expansion vers l'Ouest. Lors de la deuxième rébellion des Métis en 1885, il organise le transport des troupes militaires, ce qui permet au gouvernement de mater l'insurrection. À la même époque, il crée une chaîne d'hôtels dans les Rocheuses. C'est dans ce contexte qu'est construit le *Chateau Lake Louise*. Van Horne est également à l'origine du projet de la gare Windsor. Président du Canadien Pacifique en 1888, il meurt en 1915 à sa résidence de la rue Sherbrooke à Montréal (démolie).

- Bruce Price (1845-1903)

L'architecte Bruce Price (1845-1903) est natif de Cumberland, au Maryland. Il débute sa carrière professionnelle comme dessinateur, à l'âge de 14 ans, pour le bureau d'architectes *Niernsée and Neilson* de Baltimore, de 1864 à 1868. Puis il fonde, dans cette ville, sa propre firme en s'associant à Ephraim Baldwin. On doit à cette association la chapelle néo-gothique *Lee Memorial* sur le campus de la *Washington and Lee University* à Lexington, en Virginie, en 1871. Peu après, Price s'installe à Wilkes-Barre, où il construit plusieurs maisons et quelques petits édifices commerciaux. En 1877, il s'établit à New York et conçoit surtout des villas et des hôtels de villégiature construits sur la côte Atlantique. Vers 1885, il entreprend son œuvre la plus originale, *Tuxedo Park*, soit un ensemble résidentiel composé d'une douzaine de maisons, dans le style *Shingle*, à quelque 35 milles de New York. Grâce à ses contacts avec Pierre Lorillard qui lui a commandé cet ensemble et qui, entre autres entreprises, possède une ligne ferroviaire, Price établit des liens solides et fructueux avec les barons du chemin de fer. La même année, il dessine des wagons pour le *Pennsylvania Railroad* et pour le *Boston and Albany Railroad*. En 1892, il construit la gare Elizabeth au New Jersey.

Price a 41 ans quand il débarque à Montréal en 1886 et que commence son association avec la compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique qui va le mener à Montréal, Banff (Alberta) et Québec. Il dessine les plans de la gare Windsor (1886), le *Banff Spring Hotel* (1888, démoli), la maison de James Ross (1890) sur la rue Peel, Le Château Frontenac (1890 à 1893), l'édifice du *Royal Victoria College* de Montréal (1895) et la gare-hôtel Viger (1898).

Dans les années 1890, Price reçoit de nombreuses commandes et ses projets sont toujours plus ambitieux. Il conçoit plusieurs gratte-ciel pour des bureaux et des hôtels dont l'immeuble de l'*American Surety Company* à New York (1894), le gratte-ciel le plus haut à cette date qui suscite énormément d'intérêt. Il érige aussi des pavillons sur le campus de Yale, à New Haven et le *Barnard College* à New York.

Comme les architectes de sa génération, Price est un éclectique. Après s'être distingué comme un maître du style *Shingle*, il travaille dans les styles japonais, georgien, néo-classique, néo-roman, Renaissance italienne et Renaissance française. Il accorde une faveur particulière à ce dernier style (Le Château Frontenac et la gare-hôtel Viger). Price apprécie surtout les hautes toitures des châteaux français, et il lui arrive d'en dresser sur des élévations de style georgien (*Georgian Court*, à Lakewood, au New Jersey, 1897). Il recherche avant tout les effets riches et pittoresques. Price conserve sa prédilection pour les couleurs, les textures et les reliefs accusés. Il est évidemment sensible aux nouveautés de l'architecte Henry Hobson Richardson (gare Windsor).

Bien qu'il n'ait pas construit autant d'édifices publics que ses contemporains américains tels Richard Morris Hunt et la firme de Charles Follen McKim, William Rutherford Mead et Stanford White, qui jouissaient du prestige d'avoir étudié à l'École des Beaux-Arts de Paris alors que lui-même ne possédait aucune formation universitaire et bien qu'il fut moins original que Richardson et Louis Henri Sullivan, Price n'en a pas moins apporté une contribution importante à l'architecture.

À l'époque où l'influence américaine commençait à s'exercer massivement sur l'architecture canadienne, Price figure parmi les tous premiers à avoir accepté des commandes au Canada. Non seulement est-il l'un de ceux qui y ont érigé le plus grand nombre d'édifices, mais c'est aussi celui dont l'influence a laissé les traces les plus durables et les plus distinctives. Principal artisan du style château, on lui confère parfois le prestige d'en avoir fait un style national canadien.

- Edward Maxwell (1867-1923)

Edward Maxwell est né le 31 décembre 1867 à Montréal. Il étudie au *Montreal High School of Montreal*, puis il suit la tradition et reçoit son apprentissage auprès d'un architecte local, Alexander Francis Dunlop (architecte britannique immigré au Canada).

Afin de combler ses lacunes professionnelles, de 1888 à 1892, il travaille à Boston auprès de la firme d'architectes Shepley, Rutan, and Coolidge qui menait à terme les ouvrages inachevés de Richardson décédé en 1886. Comme d'innombrables jeunes architectes de l'époque, il est profondément influencé par Richardson. À l'automne de 1890, un concours est tenu en vue de sélectionner les plans du nouvel édifice du Bureau de commerce de Montréal. Le cabinet Shepley, Rutan, and Coolidge reçoit la commande et, en 1891, envoie Maxwell superviser le chantier. Admis la même année à l'Association des architectes de la province de Québec, Maxwell ne tarde pas à se faire remarquer par la puissante élite montréalaise des affaires. Dès l'année suivante, il quitte le cabinet Shepley et ouvre son propre bureau. Jusqu'à sa mort, les industriels, les magnats du transport et les financiers de la ville formaient l'essentiel de sa clientèle.

Les dirigeants de la compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique et de ses filiales sont intéressés au travail de l'architecte Edward Maxwell. La compagnie lui passe une première commande en 1897 : l'achèvement du terminus de l'Ouest pour le transcontinental à Vancouver. Trois ans plus tard, Maxwell conçoit une vaste annexe pour le siège social de la compagnie, la gare Windsor à Montréal. Au fil des ans, son bureau réalise dans tout le pays des gares et des hôtels qui sont des points d'attraction. Parmi les plus admirables se trouvent la gare de Winnipeg et l'hôtel adjacent, le *Royal Alexandra* (1904–1906), le *Palliser Hotel* (1911-1914) de Calgary, ainsi que la tour centrale et les ailes supplémentaires (1920–1924) de l'édifice Le Château Frontenac de Québec. Il est décédé le 14 novembre 1923 à Montréal.

- L'ingénieur en chef Walter S. Painter et les architectes John H. Watts et L. Fennings Taylor

Responsable de l'énorme aile de 1913, Walter S. Painter est un employé régulier de la compagnie de chemin de fer. Sa fonction d'ingénieur en chef lui vaut la conception de nombreuses gares érigées par la compagnie. On lui doit également d'importants agrandissements faits à plusieurs des grands hôtels du CP, comme Le Château Frontenac, l'*Empress Hotel*, le *Banff Spring Hotel* et le *Chateau Lake Louise*. Les architectes John H. Watts et L. Fennings Taylor sont originaires d'Ottawa.

#### Les principales modifications affectant l'intégrité architecturale

##### Architecture extérieure :

- Le nettoyage de la pierre au moyen de jet de sable dans les années 1970 et 1980 a eu un impact négatif sur les éléments sculpturaux des façades.
- De nouvelles fenêtres à meilleur rendement énergétique ont été installées à certains endroits sans toutefois reproduire le modèle des moulures des fenêtres d'origine.
- Le plus important changement est la disparition des voies ferrées et de la presque totalité des abris de type Bush.
- La démolition des annexes à l'ouest de l'aile Maxwell reliée aux activités de transbordement des marchandises.

##### Architecture intérieure :

- Dans la salle des pas perdus, on perce le plancher (1992-1997) et on y installe des escaliers qui donnent accès au niveau inférieur. Les luminaires circulaires existants sont de facture plus récente et les boiseries semblent beaucoup plus foncées. De plus, le plancher actuel n'est pas d'origine.
- Autres espaces intérieurs – les espaces locatifs et les bureaux occupent une grande partie de l'édifice sur plusieurs niveaux. La disposition des bureaux a été fréquemment modifiée, conservant peu de traces historiques : l'ancienne salle d'attente de l'aile Price a été divisée par un plancher, dans l'ensemble, les finis intérieurs ne sont pas d'origine.

## RECOMMANDATIONS DE LA DIRECTION RÉGIONALE

Attendu que :

- au plan historique, la gare Windsor possède une importance indéniable puisque ce terminus et ancien siège social du CP est relié à la plus audacieuse entreprise canadienne dans l'histoire du transport au XIX<sup>e</sup> siècle : la réalisation du premier chemin de fer transcontinental d'un océan à l'autre;
- la gare Windsor est liée historiquement avec le Canadien Pacifique et que cette société a joué un rôle important dans l'essor de la Ville de Montréal comme métropole du Canada;
- cet édifice constitue un monument d'importance pour la Ville de Montréal parce qu'il symbolise l'hégémonie de la métropole qui, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et pour une bonne partie du XX<sup>e</sup> siècle, a été le centre du transport, de l'industrie et du commerce au Canada (une composante essentielle de la plaque tournante montréalaise);
- parmi la trentaine de grands terminus ferroviaires métropolitains d'Amérique du Nord ayant survécu, la gare Windsor est la plus ancienne dont le bâtiment soit demeuré presque intact, y compris sa lumineuse salle des pas perdus de 1913;
- par son imposant volume et son architecture de grande qualité, sa construction représente, au niveau symbolique, l'essor du transport ferroviaire, des industries et du commerce au Canada au tournant du siècle dernier;
- Bruce Price est un architecte important pour le rayonnement de l'architecture néo-romane au Québec et que la gare Windsor en est une œuvre marquante et significative;
- Maxwell et Painter, autres concepteurs d'importance, ont conçu de grands travaux d'agrandissement sur la gare Windsor qui s'harmonisent au bâtiment originel (Bruce Price) dont ils ont emprunté le langage architectural;
- la gare Windsor constitue l'un des plus beaux exemples d'architecture néo-romane au Québec, voire également au Canada, qu'illustrent bien le rythme imposant de ses larges ouvertures cintrées, les toits à forte pente, les pignons proéminents, les tours, les tourelles, les gros blocs de maçonnerie au fini rustiqué et les éléments décoratifs;
- la valeur patrimoniale de la gare Windsor tient à la superbe conception architecturale de l'édifice originel et des annexes, à ses détails extérieurs, à ses halls d'entrée donnant accès à la salle des pas perdus;
- peu d'édifices montréalais portent autant de symboles architecturaux que la gare Windsor, qui a marqué le début de l'influence de l'architecture américaine sur l'architecture québécoise au détriment de l'architecture britannique;

La Direction de Montréal recommande :

- d'enclencher le processus de classement comme monument historique de la gare Windsor, soit le bâtiment originel de Bruce Price, l'aile Edward Maxwell, l'aile Painter, la salle des pas perdus et l'espace extérieur des anciens quais et voies ferrées. Devraient être inclus, pour les espaces intérieurs : la salle des pas perdus, les entrées sur les rues De La Gauchetière, Peel et Saint-Antoine avec leurs vestibules, ascenseurs et escaliers, dont l'escalier monumental reliant l'entrée au coin Peel et Saint-Antoine à la salle des pas perdus.

---

Rédigé par : Madeleine Forget  
Direction de Montréal

Approuvé par : Brigitte Jacques  
Direction de Montréal

Date : 12 août 2008



## DEMANDE D'AVIS À LA COMMISSION DES BIENS CULTURELS

Conformément à l'article 24 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4), la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine demande à ce jour à la Commission des biens culturels du Québec un avis sur le classement du bien suivant :

### GARE WINDSOR (MONTRÉAL)



Images : Sylvain Lizotte, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008



#### Demande d'attribution de statut

**Propriétaire :** Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique (CP)

**Demandeurs :** John Baird, ministre fédéral de l'Environnement  
Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique

#### Contexte de la demande d'attribution de statut :

La gare Windsor a obtenu le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990, en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Aussi longtemps que la gare Windsor appartient à une compagnie de chemin de fer, elle est protégée en vertu de cette loi fédérale. Cependant, la protection ne s'appliquera plus lorsque la gare Windsor cessera d'être la propriété du CP.

En août 2007, le CP a amorcé le processus de vente de la gare Windsor avec l'émission d'un avis public. Héritage Montréal a profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

Lorsque la vente d'une gare patrimoniale est envisagée, le gouvernement canadien s'adresse habituellement à la province ou à la municipalité pour lui demander d'appliquer ses propres mesures de contrôle. Le ministre fédéral de l'Environnement s'est ainsi adressé à la Ministre en mai 2008 pour lui demander d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

### Historique du dossier :

- 1975 : La gare est désignée Lieu historique national du Canada par le fédéral. Ce statut est honorifique et n'est pas assorti de mesures de contrôle.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Cette désignation n'est pas assortie d'une protection.
- 1<sup>er</sup> août 2007 : Le CP lance le processus de vente de la gare Windsor par la publication d'un avis public dans les journaux.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada demandant à la Ministre que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.
- 17 juin 2008 : La Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) demande au Ministère d'attribuer un statut à la gare Windsor.
- 27 juin 2008 : Lettre de John Walsh, vice-président aux immobilisations du CP, pour demander à la ministre d'agir avec célérité et sollicitant une rencontre.
- 18 sept. 2008 : La ministre signe un avis d'intention de classement de la gare Windsor

### Analyse :

#### Historique et description du bien

La première aile de la gare Windsor est construite de 1887 à 1889 selon les plans de l'architecte Bruce Price (1845-1903). Son architecture s'inspire du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne ». La deuxième aile est construite de 1900 à 1906 selon les plans de l'architecte Edward Maxwell (1867-1923). Ce dernier reprend le style de l'aile de Bruce Price. La troisième aile est construite de 1909 à 1914 selon les plans de Walter Scott Painter (1877-1957), en collaboration avec deux architectes d'Ottawa. Ces derniers reprennent le style de l'aile de Bruce Price.

À l'intérieur de la gare, la salle des pas perdus est construite en 1913. Le monument L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) est disposé à l'une des extrémités de la salle. Il commémore les employés du CP morts au cours de la Première Guerre mondiale. Il existe deux autres versions de cette œuvre dans des gares du CP, soit à Vancouver et à Winnipeg.

La cour intérieure comprend un aménagement rappelant les anciennes voies ferrées.

#### Valeur patrimoniale

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur :

- son intérêt architectural comme exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « richardsonnienne » au Québec, voire au Canada, dont elle constitue un exemple exceptionnel;
- son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter;
- sa représentativité comme exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle;
- son intérêt historique comme témoin du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle;
- son association avec le CP, compagnie responsable de l'établissement du premier chemin de fer entre les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays et occupant une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien.

### La Ministre demande l'avis de la Commission sur le classement de la gare Windsor :

**Éléments visés :** Enveloppe extérieure de la gare, terrain, salle des pas perdus et trois accès publics de la salle des pas perdus  
 Horloge de l'entrée de l'aile Painter  
 Horloges suspendues de la salle des pas perdus (2)  
 Tableau d'affichage de la salle des pas perdus  
 Monument commémoratif L'Ange de la Victoire

**Statut :** Classement

**Catégories :** Monument historique (gare)  
 Œuvre d'art (monument commémoratif)  
 Biens historiques (tableau d'affichage et trois horloges)

**Toponyme :** Gare Windsor

#### Motifs de classement :

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Il s'agit d'un exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne » au Québec, voire au Canada, dont il constitue un exemple exceptionnel. La gare détient aussi une valeur patrimoniale liée à son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XXe siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter. Cette gare est par ailleurs un exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XXe siècle. Elle témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle. La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose enfin sur son association avec le Canadien Pacifique, compagnie qui occupe une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien depuis qu'elle a établi le premier chemin de fer reliant les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays.

**Fiche préparée par :** Geneviève Hébert, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Avec la collaboration de :** Jean-François Drapeau, Direction du patrimoine et de la muséologie  
 Madeleine Forget, Direction de Montréal  
 Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Directeur du patrimoine et de la muséologie :** Jean Bissonnette

**Date :** 10 octobre 2008

## REGISTRE DES BIENS CULTURELS

II-805

---

**Numéro de dossier****Région :** Montréal**Municipalité :** Montréal**Propriétaire (nom et adresse) :**2917599 Canada inc.  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4**Gardien (nom et adresse) :**

---

**Catégorie de bien :** Bien historique**Type de protection :** Classement**Date d'inscription :** 12 février 2009

---

**Acte(s) de transport depuis l'inscription :** Voir annexes le cas échéant

---

**Références :** ID PIMIQ 124716

## II – DESCRIPTION DU BIEN HISTORIQUE

## ETHNOLOGIE

II-805

---

**Numéro du dossier**

**Désignation et code :** Horloge

**Auteur :**

**Matière et procédé :**

**Période :**

**Dimensions :**

**Signes ou marques :**

**Note :** Située dans le hall d'entrée de l'aile Painter.

## REGISTRE DES BIENS CULTURELS

II-802

---

**Numéro de dossier****Région :** Montréal**Municipalité :** Montréal**Propriétaire (nom et adresse) :** 2917599 Canada inc.  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4**Gardien (nom et adresse) :**

---

**Catégorie de bien :** Bien historique**Type de protection :** Classement**Date d'inscription :** 12 février 2009

---

**Acte(s) de transport depuis l'inscription :** Voir annexes le cas échéant

---

**Références :** ID PIMIQ 124711

## II – DESCRIPTION DU BIEN HISTORIQUE

## ETHNOLOGIE

II-802

---

**Numéro du dossier**

**Désignation et code :** Horloges (2)

**Auteur :**

**Matière et procédé :**

**Période :**

**Dimensions :**

**Signes ou marques :**

**Note :** Situées dans la salle des pas perdus de la gare Windsor.

## REGISTRE DES BIENS CULTURELS

II-804

---

**Numéro de dossier****Région :** Montréal**Municipalité :** Montréal**Propriétaire (nom et adresse) :**2917599 Canada inc.  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4**Gardien (nom et adresse) :**

---

**Catégorie de bien :** Bien historique**Type de protection :** Classement**Date d'inscription :** 12 février 2009

---

**Acte(s) de transport depuis l'inscription :** Voir annexes le cas échéant

---

**Références :** ID PIMIQ 124712

## II – DESCRIPTION DU BIEN HISTORIQUE

## ETHNOLOGIE

II-804

---

**Numéro du dossier**

**Désignation et code :** Tableau d'affichage

**Auteur :**

**Matière et procédé :**

**Période :**

**Dimensions :**

**Signes ou marques :**

**Note :** Situé dans la salle des pas perdus de la gare Windsor.

## REGISTRE DES BIENS CULTURELS

III-355

---

**Numéro de dossier****Région :** Montréal**Municipalité :** Montréal**Propriétaire (nom et adresse) :** 2917599 Canada inc.  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4**Gardien (nom et adresse) :**

---

**Catégorie de bien :** Monument historique**Type de protection :** Classement**Date d'inscription :** 12 février 2009

---

**Acte(s) de transport depuis l'inscription :** Voir annexes le cas échéant

---

**Références :** ID PIMIQ 105370

### III – DESCRIPTION DU MONUMENT HISTORIQUE

III-355

---

**Numéro du dossier**

**Désignation :** Gare Windsor

**Délimitation physique (numéro civique, désignation cadastrale, géographique ou autre) :**

L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type Bush) de la gare Windsor, sise au 1100, rue De la Gauchetière Ouest, Montréal, arrondissement municipal de Ville-Marie, et son terrain connu et désigné comme les lots numéro UN MILLION HUIT CENT CINQUANTE ET UN MILLE QUATRE CENT TREIZE (1 851 413) et DEUX MILLIONS DEUX CENT QUATRE-VINGT-SEIZE MILLE CENT QUATRE-VING-CINQ (2 296 185) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

Les parties intérieures de cet immeuble que sont la salle des pas perdus et les trois entrées qui mènent à la salle des pas perdus, soit l'entrée de l'aile Price (vestibule, pièce du rez-de-chaussée, corridor menant à la salle des pas perdus et escalier), l'entrée de l'aile Maxwell (vestibule) et l'entrée de l'aile Painter (hall à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine, escaliers et corridor), incluant les aménagements intérieurs de ces pièces, leur ornementation, leurs portes et leurs luminaires.

**Nature de l'utilisation (s'il y a lieu) :** Services et institutions  
Transport, communication et services publics

**Type d'immeuble :** Immeubles de bureaux  
Gares et autres structures ferroviaires

**Époque de construction :** 1887 - 1889

**Caractéristiques physiques :**

**Note :** Motifs :

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Il s'agit d'un exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne » au Québec, voire au Canada, dont il constitue un exemple exceptionnel. La gare détient aussi une valeur patrimoniale liée à son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter. Cette gare est par ailleurs un exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Elle témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle. La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose enfin sur son association avec le Canadien Pacifique, compagnie qui occupe une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien depuis qu'elle a établi le premier chemin de fer reliant les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays.

Enregistré au bureau d'enregistrement de Montréal, à Montréal, le 26<sup>e</sup> jour de mars 2009 sous le numéro d'enregistrement 16 038 995.

## REGISTRE DES BIENS CULTURELS

I-501

---

**Numéro de dossier****Région :** Montréal**Municipalité :** Montréal**Propriétaire (nom et adresse) :**2917599 Canada inc.  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique  
401, 9th Avenue S. W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4**Gardien (nom et adresse) :**

---

**Catégorie de bien :** Œuvre d'art**Type de protection :** Classement**Date d'inscription :** 12 février 2009

---

**Acte(s) de transport depuis l'inscription :** Voir annexes le cas échéant

---

**Références :** ID PIMIQ 124713

## I – DESCRIPTION DE L'ŒUVRE D'ART

I-501

---

**Numéro du dossier**

**Désignation ou titre :** Monument commémoratif  
L'Ange de la Victoire

**Auteur :** Coeur-de-Lion McCarthy (1881 - 1979)

**Matière et procédé :**

**Date :**

**Dimensions :**

**Signature ou poinçon :**

**Note :** Situé dans la salle des pas perdus de la gare Windsor.

**DOCUMENT DESTINÉ AU CABINET DE LA MINISTRE**

**DESTINATAIRE :** M. Louis Vallée  
Sous-ministre adjoint

**VIA :** M. Denis Delangie  
Directeur général

**EXPÉDITEUR :** M. Jean Bissonnette  
Directeur du patrimoine et de la muséologie

**DATE :** Le 20 janvier 2009

---

**OBJET :** **Avis de classement**  
**Gare Windsor (Montréal)**

---

Vous trouverez ci-joint l'avis de classement de la gare Windsor, pour signature par la ministre. La Commission des biens culturels recommande à l'unanimité le classement de cette gare.

Le directeur,

Jean Bissonnette

Vu par le Secrétariat général  
du ministère

---

POUR DÉCISION

ANALYSE ET RECOMMANDATIONS



Images : Sylvain Lizotte, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008



**Références :**

Numéro de la requête : 2192  
Nom du requérant : M. Louis Vallée  
Objet : **Gare Windsor (Montréal)**

**Résumé de la demande ou du projet :**

**Problématique :** Demande d'attribution de statut

**Propriétaire :** Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique  
2917599 CANADA INC.

**Demandeurs :** Ministre de l'Environnement du Canada  
Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique

**Contexte de la demande d'attribution de statut :**

La gare Windsor a obtenu le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990, en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Aussi longtemps que la gare Windsor appartient à une compagnie de chemin de fer, elle est protégée en vertu de cette loi fédérale. Cependant, la protection ne s'appliquera plus lorsque la gare Windsor cessera d'être la propriété de la compagnie du Canadien Pacifique (CP).

En août 2007, le CP a amorcé le processus de vente de la gare Windsor avec l'émission d'un avis public. Héritage Montréal a profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

Lorsque la vente d'une gare patrimoniale est envisagée, le gouvernement canadien s'adresse habituellement à la province ou à la municipalité pour lui demander d'appliquer ses propres mesures de contrôle. John Baird, alors ministre fédéral de l'Environnement, s'est ainsi adressé à la ministre en mai 2008 pour lui demander d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

### Historique du dossier :

- 1974 : Dépôt d'une étude patrimoniale au Ministère étudiant la possibilité de classer la gare Windsor. Les démarches avortent devant la complexité des titres de propriété mais surtout devant la menace par le CP d'une contestation devant la Cour suprême. Jusqu'à présent, aucune province n'a réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine.
- 1975 : La gare est désignée Lieu historique national du Canada par le fédéral. Ce statut est honorifique et n'est pas assorti de mesures de contrôle.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Cette désignation n'est pas assortie d'une protection.
- 1<sup>er</sup> août 2007 : Le CP lance le processus de vente de la gare Windsor par la publication d'un avis public dans les journaux.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada demandant à la ministre que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.
- 17 juin 2008 : Rencontre entre des représentants du Ministère et des représentants de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). La Commission demande au Ministère d'attribuer un statut à la gare Windsor.
- 19 juin 2008 : Réunion de travail concernant la vente de la gare Windsor. La rencontre réunit des représentants du Ministère, de la CLMHC, de la Ville de Montréal, d'Héritage Montréal, du CP, de Cadillac Fairview et du Groupe spectacle Gillett (ces derniers étant intéressés par l'acquisition de la gare). **Tous les intervenants (incluant les acquéreurs potentiels), sont en accord avec le fait que le Ministère entreprenne l'étude du dossier, et souhaitent que la ministre classe la gare.**
- 27 juin 2008 : Lettre de John Walsh, vice-président aux immobilisations du CP, pour demander à la ministre d'agir avec célérité et sollicitant une rencontre.
- 10 juillet 2008 : Des représentants du Ministère visitent la gare Windsor avec des représentants de la CLMHC et du CP.
- 17 juillet 2008 : Louis Vallée, sous-ministre adjoint aux politiques, au patrimoine, à la muséologie et aux communications, rencontre des représentants du CP.
- 18 sept. 2008 : Signature de l'avis d'intention de classement par la ministre de la gare et de ses éléments décoratifs.
- 22 oct. 2008 : La CLMHC adresse une demande à la Commission des biens culturels du Québec (CBCQ) afin qu'elle évalue la possibilité de recommander à la ministre d'inclure dans le classement la partie nord de la structure des voûtes ayant supporté la plate-forme des voies ferrées.
- 10 nov. 2008 : Autorisation de vendre émise par la gouverneure générale.
- 21 nov. 2008 : La CBCQ recommande à l'unanimité le classement de la gare Windsor et ne retient pas la recommandation de la CLMHC.
- 12 janv. 2009 : La Commission de toponymie retient le toponyme « gare Windsor ».

### Analyse :

#### Historique et description du bien

La première aile de la gare Windsor est construite de 1887 à 1889 selon les plans de l'architecte Bruce Price (1845-1903). Son architecture s'inspire du style néoroman dans sa variante dite richardsonnienne. La deuxième aile est construite de 1900 à 1906 selon les plans de l'architecte Edward Maxwell (1867-1923). Ce dernier reprend le style de l'aile de Bruce Price. La troisième aile est construite de 1909 à 1914 selon les plans de Walter Scott Painter (1877-1957), en collaboration avec deux architectes d'Ottawa. Ces derniers reprennent le style de l'aile de Bruce Price.

À l'intérieur de la gare, la salle des pas perdus est construite en 1913. Le monument L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) est disposé à l'une des extrémités de la salle. Il commémore les employés du CP morts au cours de la Première Guerre mondiale. Il existe deux autres versions de cette œuvre dans des gares du CP, soit à Vancouver et à Winnipeg.

La cour intérieure comprend un aménagement rappelant les anciennes voies ferrées.

#### Développements récents :

À la suite de la publication de l'avis d'intention de classement, la CBCQ a reçu une lettre de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) datée du 22 octobre 2008. Dans cette dernière, le président de la

CLMHC, M. Richard Alway, demandait à la CBCQ d'évaluer la possibilité de recommander à la ministre d'inclure dans le classement de la gare la partie nord de la structure des voûtes ayant supporté la plate-forme des voies ferrées. Cette structure n'était pas visée par l'avis d'intention signé par la ministre à l'automne. La CBCQ, satisfaite des explications du ministère, ne retient pas la recommandation de la CLMHC et recommande à l'unanimité le classement de la gare.

À la suite de l'émission de l'avis d'intention de classement par la ministre, la gouverneure générale a autorisé la vente de la gare le 10 novembre 2008.

#### Recommandations :

Considérant :

- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt architectural comme exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite richardsonnienne au Québec, voire au Canada, et en constitue un exemple exceptionnel;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur sa représentativité comme exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt historique comme témoin du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec le CP, compagnie responsable de l'établissement du premier chemin de fer entre les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays et occupant une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien;
- Que la gare Windsor jouit d'une fortune critique importante auprès des spécialistes du patrimoine bâti;
- Que la gare Windsor possède des valeurs patrimoniales reconnues par le grand public;
- Que la gare Windsor possède des éléments décoratifs d'intérêt, soit l'horloge de l'entrée de l'aile Painter ainsi que les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus;
- Qu'il existe un consensus quant à la désignation chez les principaux intervenants (propriétaire actuel, futurs acquéreurs, CLMHC, Ville de Montréal, Héritage Montréal et Ministère);
- Que l'avis d'intention de classement arrivera à échéance le 1<sup>er</sup> octobre prochain,

La Direction du patrimoine et de la muséologie et la Direction de Montréal recommandent :

LA SIGNATURE DE L'AVIS DE CLASSEMENT DE LA GARE WINDSOR ET DE SES ÉLÉMENTS DÉCORATIFS.

#### Identification du responsable :

**Fiche mise à jour par :** Marie-Ève Bonenfant, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Fiche préparée par :** Geneviève Hébert, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Avec la collaboration de :** Jean-François Drapeau, Direction du patrimoine et de la muséologie  
Madeleine Forget, Direction de Montréal  
Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Directeur du patrimoine et de la muséologie :** Jean Bissonnette

**Date :** 20 janvier 2009

**DOCUMENT DESTINÉ AU CABINET DE LA MINISTRE**

**DESTINATAIRE :** M. Louis Vallée  
Sous-ministre adjoint

**VIA :** M. Denis Delangie  
Directeur général

**EXPÉDITEUR :** M. Jean Bissonnette  
Directeur du patrimoine et de la muséologie

**DATE :** Le 22 août 2008

---

**OBJET :** **Gare Windsor (Montréal)**  
**Avis d'intention de classement**

---

Vous trouverez ci-joint un avis d'intention de classement de la gare Windsor, de même que les documents afférents, pour signature de la ministre.

Comme vous le savez, cette demande de statut a été adressée à la Ministre par le ministre fédéral de l'Environnement, qui se préoccupe d'assurer le maintien d'une protection légale sur cet immeuble patrimonial malgré la vente envisagée par le Canadien Pacifique. Le Canadien Pacifique a d'ailleurs écrit à la ministre à ce propos pour lui demander de traiter le dossier avec célérité, la vente étant souhaitée pour la mi-octobre.

Le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine considère que cette gare détient une valeur patrimoniale nationale indéniable.

Le directeur,

Jean Bissonnette

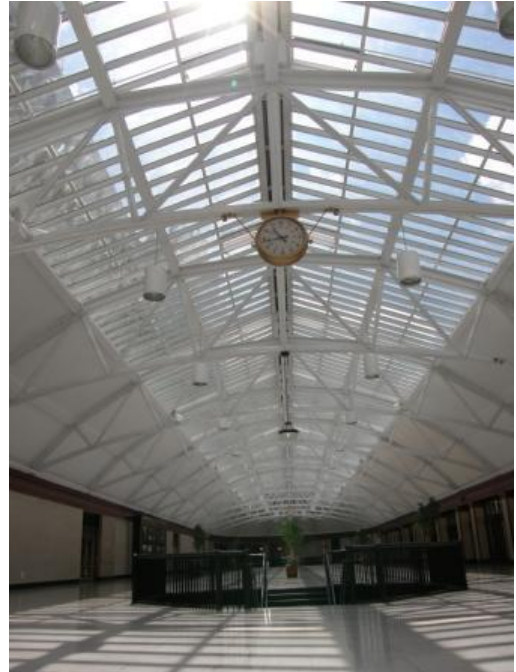
Vu par le Secrétariat général  
du ministère

---

## ANALYSE ET RECOMMANDATIONS



Images : Sylvain Lizotte, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008



### Références :

Numéro de la requête : 2192  
 Nom du requérant : M. Louis Vallée  
 Objet : **Gare Windsor (Montréal)**

### Résumé de la demande ou du projet :

**Problématique :** Demande d'attribution de statut

**Propriétaire :** Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique (CP)

**Demandeurs :** John Baird, ministre fédéral de l'Environnement  
 Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique

### Contexte de la demande d'attribution de statut :

La gare Windsor a obtenu le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990, en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Aussi longtemps que la gare Windsor appartient à une compagnie de chemin de fer, elle est protégée en vertu de cette loi fédérale. Cependant, la protection ne s'appliquera plus lorsque la gare Windsor cessera d'être la propriété du CP.

En août 2007, le CP a amorcé le processus de vente de la gare Windsor avec l'émission d'un avis public. Héritage Montréal a profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

Lorsque la vente d'une gare patrimoniale est envisagée, le gouvernement canadien s'adresse habituellement à la province ou à la municipalité pour lui demander d'appliquer ses propres mesures de contrôle. Le ministre fédéral de l'Environnement s'est ainsi adressé à la Ministre en mai 2008 pour lui demander d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

### Historique du dossier :

- 1974 : Dépôt d'une étude patrimoniale au Ministère étudiant la possibilité de classer la gare Windsor. Les démarches avortent devant la complexité des titres de propriété mais surtout devant la menace par le CP d'une contestation devant la Cour suprême. Jusqu'à présent, aucune province n'a réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine.
- 1975 : La gare est désignée Lieu historique national du Canada par le fédéral. Ce statut est honorifique et n'est pas assorti de mesures de contrôle.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Cette désignation n'est pas assortie d'une protection.
- 1<sup>er</sup> août 2007 : Le CP lance le processus de vente de la gare Windsor par la publication d'un avis public dans les journaux.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada demandant à la Ministre que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.
- 17 juin 2008 : Rencontre entre des représentants du Ministère et des représentants de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). La Commission demande au Ministère d'attribuer un statut à la gare Windsor.
- 19 juin 2008 : Réunion de travail concernant la vente de la gare Windsor. La rencontre réunit des représentants du Ministère, de la CLMHC de la Ville de Montréal, d'Héritage Montréal, du CP, de Cadillac Fairview et du Groupe spectacle Gillett (ces derniers étant intéressés par l'acquisition de la gare). **Tous les intervenants (incluant les acquéreurs potentiels), sont en accord avec le fait que le Ministère entreprenne l'étude du dossier, et souhaitent que la Ministre classe la gare.**
- 27 juin 2008 : Lettre de John Walsh, vice-président aux immobilisations du CP, pour demander à la ministre d'agir avec célérité et sollicitant une rencontre.
- 10 juillet 2008 : Des représentants du Ministère visitent la gare Windsor avec des représentants de la CLMHC et du CP.
- 17 juillet 2008 : Louis Vallée, sous-ministre adjoint aux politiques, au patrimoine, à la muséologie et aux communications, rencontre des représentants du CP.

### Analyse :

#### Historique et description du bien

La première aile de la gare Windsor est construite de 1887 à 1889 selon les plans de l'architecte Bruce Price (1845-1903). Son architecture s'inspire du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne ». La deuxième aile est construite de 1900 à 1906 selon les plans de l'architecte Edward Maxwell (1867-1923). Ce dernier reprend le style de l'aile de Bruce Price. La troisième aile est construite de 1909 à 1914 selon les plans de Walter Scott Painter (1877-1957), en collaboration avec deux architectes d'Ottawa. Ces derniers reprennent le style de l'aile de Bruce Price.

À l'intérieur de la gare, la salle des pas perdus est construite en 1913. Le monument L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) est disposé à l'une des extrémités de la salle. Il commémore les employés du CP morts au cours de la Première Guerre mondiale. Il existe deux autres versions de cette œuvre dans des gares du CP, soit à Vancouver et à Winnipeg.

La cour intérieure comprend un aménagement rappelant les anciennes voies ferrées.

## Recommandations :

Considérant :

- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt architectural comme exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne » au Québec, voire au Canada, et en constitue un exemple exceptionnel;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur sa représentativité comme exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt historique comme témoin du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec le CP, compagnie responsable de l'établissement du premier chemin de fer entre les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays et occupant une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien;
- Que la gare Windsor jouit d'une fortune critique importante auprès des spécialistes du patrimoine bâti;
- Que la gare Windsor possède des valeurs patrimoniales reconnues par le grand public;
- Qu'il existe un consensus quant à la désignation chez les principaux intervenants (propriétaire actuel, futurs acquéreurs, CLMHC, Ville de Montréal, Héritage Montréal et Ministère),

Le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine recommande :

L'ÉMISSION D'UN AVIS D'INTENTION DE CLASSEMENT POUR LA GARE WINDSOR.

QUE LA DÉSIGNATION S'APPLIQUE : À L'ENVELOPPE EXTÉRIEURE DE LA GARE, À SON TERRAIN, À LA SALLE DES PAS PERDUS ET À SES TROIS ACCÈS PUBLICS, AINSI QU'AUX ÉLÉMENTS DÉCORATIFS QUE SONT L'HORLOGE DE L'ENTRÉE DE L'AILE PAINTER, AINSI QUE LES HORLOGES SUSPENDUES (2), LE TABLEAU D'AFFICHAGE ET LE MONUMENT COMMÉMORATIF L'ANGE DE LA VICTOIRE (CŒUR-DE-LION MCCARTHY, 1881-1979) DE LA SALLE DES PAS PERDUS.

## Suites

1. Décision de la ministre au regard de l'émission de l'avis d'intention de classement;
2. Le cas échéant, transmission de cet avis aux intervenants concernés;
3. Demande d'avis à la Commission des biens culturels du Québec, conformément aux procédures prévues à la Loi sur les biens culturels;
4. Avis de classement de la gare (*minimum 60 jours et maximum 1 an après la signature de l'avis d'intention*).

## Identification du responsable :

**Fiche préparée par :** Geneviève Hébert, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Avec la collaboration de :** Jean-François Drapeau, Direction du patrimoine et de la muséologie  
Madeleine Forget, Direction de Montréal  
Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Directeur du patrimoine et de la muséologie :** Jean Bissonnette

**Date :** 2 septembre 2008

# Note de service

Direction du patrimoine et de la muséologie

**DESTINATAIRE :** Madame Brigitte Jacques  
Directrice  
Direction de Montréal

**EXPÉDITRICE :** Madame Geneviève Hébert

**DATE :** Le 2 octobre 2008

---

**OBJET :** Avis d'intention de classement  
Gare Windsor  
Montréal

---

Vous trouverez ci-joint copie du dossier concernant l'avis d'intention de classement du bien culturel décrit ci-haut.

L'avis daté du 18 septembre 2008 et signé par la ministre a été transmis aux différents intervenants selon les procédures en vigueur en date du 1<sup>er</sup> octobre 2008.

La Registraire des biens culturels,

Geneviève Hébert

p. j.

c. c. M<sup>me</sup> Monique Barriault, directrice générale des interventions régionales

Direction du patrimoine et de la muséologie

Québec, le 2 octobre 2008

Monsieur Mario Dufour  
Président  
Commission des biens culturels  
225, Grande Allée Est  
Rez-de-chaussée, bloc A  
Québec (Québec) G1R 5G5

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joint copie de l'avis d'intention de classement de la gare Windsor, située dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie, à Montréal.

L'avis daté du 18 septembre 2008 et signé par la ministre a été transmis aux différents intervenants en date du 1<sup>er</sup> octobre 2008.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Registraire des biens culturels,

Geneviève Hébert

p. j. (1)

Direction du patrimoine et de la muséologie

**DESTINATAIRE :** Madame Hélène Latérière  
Directrice  
Direction de la coordination des programmes

**EXPÉDITRICE :** Madame Geneviève Hébert

**DATE :** Le 2 octobre 2008

---

**OBJET :** Avis d'intention de classement  
Gare Windsor  
Montréal

---

Vous trouverez ci-joint copie du dossier concernant l'avis d'intention de classement du bien culturel décrit ci-haut.

L'avis daté du 18 septembre 2008 et signé par la ministre a été transmis aux différents intervenants selon les procédures en vigueur en date du 1<sup>er</sup> octobre 2008.

La Registraire des biens culturels,

Geneviève Hébert

p. j.

Direction du patrimoine et de la muséologie

Québec, le 25 mars 2009

Bureau de la publicité des droits de Montréal  
2050, rue de Bleury, local #RC 10 et 1.10  
Montréal (Québec) H3A 2J5

Madame,  
Monsieur,

Je vous transmets copie d'un avis de classement concernant la gare Windsor, signé par M<sup>me</sup> Christine St-Pierre, ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, pour la publication au Bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Montréal.

Conformément à l'article 28 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4, art. 28), auriez-vous l'obligeance d'inscrire cet avis aux immeubles concernés et de me le retourner.

Vous porterez le compte à :

Carte : MASTER CARD  
Nom : Geneviève Hébert  
No. : 5569 2306 0130 7262  
Exp. : 11/11

Vous me ferez également parvenir une copie de la facturation.

Merci de votre collaboration.

Le Registraire des biens culturels par intérim,

Jean-François Drapeau

p. j. (1)

Direction du patrimoine et de la muséologie

Québec, le 26 mars 2009

Monsieur Yves Saindon  
Greffier  
Ville de Montréal  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint l'avis de classement de la gare Windsor, signé par la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, M<sup>me</sup> Christine St-Pierre, le 12 février 2009. Cet avis vous est transmis conformément à l'article 27 de la Loi sur les biens culturels.

Pour toute information supplémentaire, vous pouvez communiquer avec M<sup>me</sup> Brigitte Jacques, à la Direction de Montréal, au 514 873-0076.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

Le Registraire des biens culturels par intérim,

Jean-François Drapeau

p. j. (1)

c. c. M. Claude Séguin, secrétaire  
Communauté métropolitaine de Montréal

# Note de service

Direction du patrimoine et de la muséologie

**DESTINATAIRE :** Madame Hélène Latérière  
Directrice  
Direction de la coordination des programmes

**EXPÉDITEUR :** Monsieur Jean-François Drapeau

**DATE :** Le 26 mars 2009

---

**OBJET :** Avis de classement  
Gare Windsor  
Montréal

---

Vous trouverez ci-joint copie de l'avis de la gare Windsor.

L'avis daté du 12 février 2009 et signé par la ministre a été transmis aux différents intervenants selon les procédures en vigueur en date du 25 mars 2009.

La fiche d'inscription au Registre suivra plus tard.

Le Registraire des biens culturels par intérim,

Jean-François Drapeau

p. j.

Direction du patrimoine et de la muséologie

**DESTINATAIRE :** M<sup>me</sup> Brigitte Jacques  
Directrice  
Direction de Montréal

**EXPÉDITEUR :** Monsieur Jean-François Drapeau

**DATE :** Le 21 mai 2009

---

**OBJET :** Avis de classement  
Gare Windsor (Montréal)

---

Vous trouverez, ci-joint, copie des fiches d'inscription au Registre des biens culturels.

Ces documents complètent le dossier de classement.

Le Registraire des biens culturels par intérim,

Jean-François Drapeau

p. j.

Direction du patrimoine et de la muséologie

**DESTINATAIRE :** Madame Brigitte Jacques  
Directrice  
Direction de Montréal

**EXPÉDITEUR :** Monsieur Jean-François Drapeau

**DATE :** Le 26 mars 2009

---

**OBJET :** Avis de classement  
Gare Windsor  
Montréal

---

Vous trouverez ci-joint copie du dossier concernant l'avis de classement de la gare Windsor.

L'avis daté du 12 février 2009 et signé par la ministre a été transmis aux différents intervenants selon les procédures en vigueur en date du 25 mars 2009.

La fiche d'inscription au Registre suivra plus tard.

Le Registraire des biens culturels par intérim,

Jean-François Drapeau

p. j.

c. c. M<sup>me</sup> Monique Barriault, Directrice générale des interventions régionales

## ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

### Références :

Numéro de la requête : 2192

Nom du requérant : M. Louis Vallée

Objet : Gare ferroviaire patrimoniale Windsor (Montréal)

### Résumé de la demande ou du projet:

Le propriétaire actuel de la gare Windsor, la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique, souhaite se départir de cet immeuble patrimonial protégé en vertu de la loi fédérale sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Cependant, la LPGFP ne s'appliquera plus si la gouverneure en conseil autorise une transaction en faveur d'un acheteur qui ne serait pas une compagnie ferroviaire. Le ministre fédéral de l'Environnement demande donc à la ministre d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Héritage Montréal a d'ailleurs profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

### Analyse :

#### Historique du dossier :

- 1974 : Dépôt d'une étude patrimoniale au ministère, qui étudie la possibilité de classer la gare. Les démarches avorteront devant la complexité des titres de propriété, qui rend difficile l'identification des propriétaires, mais surtout devant la menace d'une contestation par le Canadien Pacifique du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada. Jusqu'à présent, aucune province n'aurait réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine.
- 1975 : La gare est désignée lieu historique national du Canada. Ce statut est purement honorifique.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Il s'agit d'une désignation qui n'est pas accompagnée d'une protection.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada faisant appel à la ministre afin que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.

#### Historique, description et valeur patrimoniale du bien :

La gare Windsor est une grande gare ferroviaire en pierre qui abrite également le siège social du Canadien Pacifique. La gare est construite en 1888-1889 dans le style néo-roman. Des rallonges sont ajoutées en 1900-1906, 1909-1914 et 1922-1924.

Le gouvernement canadien reconnaît à cette gare un intérêt historique lié au rôle joué par cette compagnie dans l'histoire canadienne. En qualité de principale gare ferroviaire du plus important port canadien, la gare Windsor a joué un rôle capital dans l'histoire du Canada en reliant les divers points du pays, dans la colonisation de l'Ouest et comme lieu de jonction des mouvements de troupes au cours des deux guerres mondiales. Cet édifice constitue un monument d'importance pour la ville de Montréal parce qu'il symbolise l'hégémonie de la métropole qui, à la fin du XIXe siècle et pour une bonne partie du XXe siècle, a été le centre du transport, de l'industrie et du commerce au Canada.

D'après le gouvernement fédéral, la gare Windsor est aussi un excellent exemple du style néo-roman, la gare étant l'un des premiers bâtiments importants construits dans ce style au Canada. Construite selon les plans de l'architecte étasunien Bruce Price, la gare est l'un des premiers bâtiments importants érigés dans le courant Richardsonian du style néo-roman au Canada.

## Enjeux

### 1. Juridiction

Dans les années 1970, le ministère avait entrepris des démarches en vue d'un éventuel classement de la gare Windsor. Ces démarches n'avaient pas abouti, notamment en raison de la menace de contestation du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada de la part du Canadien Pacifique. Jusqu'à présent, aucune province n'aurait réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine, les gares étant de juridiction fédérale.

Par contre, lorsqu'une gare ferroviaire patrimoniale est vendue à un particulier ou à une société qui n'est pas une entreprise ferroviaire, le ministère de l'Environnement fait des démarches auprès de la province ou de la municipalité pour lui demander de protéger la gare selon ses propres dispositions législatives (la Loi sur les biens culturels dans le cas du Québec).

L'enjeu de juridiction, qui avait retenu le ministère d'intervenir jusqu'à présent, ne s'applique donc plus pour la gare Windsor. La ministre ou la municipalité pourrait donc envisager de la protéger en vertu de la Loi sur les biens culturels. Tous deux pourraient le faire. En cas de citation par la municipalité, seuls les travaux effectués à l'extérieur du bâtiment devraient faire l'objet d'autorisations de travaux. En cas de protection par la ministre, un classement comme monument historique protégerait les intérieurs et les extérieurs, tandis qu'un classement comme site historique implique que seuls les travaux ayant un impact sur les extérieurs doivent faire l'objet d'autorisations de travaux.

### 2. Délimitation du bien

Si la gare est retenue pour un classement, le ministère devra s'attarder, idéalement avant l'émission d'un éventuel avis d'intention, à circonscrire le bien visé. La gare Windsor, agrandie à trois reprises, est particulièrement étendue. Le ministère devra s'interroger à savoir si une partie de la voie ferrée devrait être retenue, si les intérieurs méritent d'être classés (et si oui, en totalité ou en partie), si on retient uniquement les espaces nobles ou si on inclut les locaux qui abritaient le siège social du Canadien Pacifique et les aires d'entreposage, etc. Pour ce faire, une visite des lieux sera essentielle.

À titre de comparables, mentionnons que la désignation comme gare ferroviaire patrimoniale se limite au bâtiment original de la gare, aux rallonges et aux sections restantes des quais couverts de type Bush, tandis que la désignation comme lieu historique du Canada correspond au bâtiment délimité par son tracé au moment de la désignation.

### 3. Enjeu financier

Même si le ministère n'est pas obligé d'accorder toute l'aide financière demandée, surtout pour un bien de cette envergure, il faut se rappeler qu'un éventuel classement de la gare Windsor rendrait cet immeuble admissible au programme d'aide aux immobilisations à une hauteur maximale de 40% des travaux de restauration admissibles. On ne sait cependant pas de quelle ampleur sont les investissements qu'entendrait faire le nouvel acquéreur et s'il entend demander une aide financière gouvernementale.

## Recommandations :

### Considérant :

- L'intention du Canadien Pacifique de se départir de cette gare;
- Qu'une fois vendue, la gare ne serait plus protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales;
- La demande du ministre de l'Environnement à l'effet que la gare soit protégée en vertu de la Loi sur les biens culturels;
- Que la désignation par le gouvernement canadien comme lieu historique national n'est qu'honorifique et n'accorde aucune réelle protection à l'immeuble;
- Que la désignation par la Ville de Montréal comme immeuble significatif n'a pas non plus force de loi;
- Que la municipalité pourrait cependant citer la gare en vertu de la Loi sur les biens culturels (assurant ainsi la protection de son enveloppe extérieure);
- L'intérêt patrimonial présumé de la gare Windsor;
- Que le périmètre d'un éventuel bien culturel demeure à circonscrire et que les valeurs patrimoniales que pourrait lui reconnaître la ministre demeurent à identifier,

La Direction du patrimoine et de la muséologie recommande :

- **Que le dossier soit étudié par le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine,**
- **D'obtenir préalablement toute l'information que pourrait nous fournir le gouvernement canadien.**

**Suites à donner :**

1. **Signature et transmission du projet de lettre ci-joint**
2. **Obtenir de la part du gouvernement canadien et du Canadien Pacifique un accès sur les lieux ainsi que les informations suivantes :**
  - études patrimoniales disponibles
  - état physique du site et des bâtiments
  - plan cadastral
  - l'identité et coordonnées de tous les propriétaires concernés.
3. **Visite des lieux** (terrain et intérieurs) par des représentants de la Direction de Montréal et de la Direction du patrimoine et de la muséologie au plus tard en juillet
4. **Étude du dossier par le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine** à la mi-août 2008 pour formuler une recommandation quant à la pertinence d'attribuer un statut juridique de niveau national à la gare Windsor. En cas d'avis favorable, le Comité devra préciser le statut et la catégorie recommandés, circonscrire sur quoi devrait porter le classement, recommander un toponyme et identifier les valeurs patrimoniales du bien.
5. Le cas échéant, préparation d'ici la mi-octobre de l'**avis d'intention de classement** par la Direction du patrimoine et de la muséologie. Environ 25 dossiers font déjà l'objet d'une recommandation favorable du Comité et sont en attente d'un avis d'intention de classement, mais la gare pourrait être traitée en priorité après l'abrogation du décret d'arrondissement historique de Carignan.
6. **Demande d'avis à la Commission des biens culturels**, conformément aux procédures prévues à la Loi sur les biens culturels



Source: Agence Parcs Canada, IBHC, 1990

**Identification du responsable :**

Fiche préparée par : Geneviève Hébert, Direction du patrimoine et de la muséologie  
 Avec la collaboration de : Madeleine Forget, Direction de Montréal  
 Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie  
 Date : 3 juin 2008

## ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

### Références

Numéro de la requête : 2192

Nom du requérant : M. Louis Vallée

Objet : Gare ferroviaire patrimoniale Windsor (Montréal)

### Résumé de la demande ou du projet

La compagnie ferroviaire Canadien Pacifique, le propriétaire actuel de la gare Windsor, souhaite se départir de cet immeuble patrimonial protégé en vertu de la Loi fédérale sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Cependant, la LPGFP ne s'appliquera plus si la gouverneure en conseil autorise une transaction en faveur d'un acheteur qui n'est pas une compagnie ferroviaire. Le ministre fédéral de l'Environnement demande donc à la ministre d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Héritage Montréal a d'ailleurs profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente, à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

### Analyse

#### Historique du dossier

- 1974 : Dépôt d'une étude patrimoniale au ministère, qui étudie la possibilité de classer la gare. Les démarches avorteront devant la complexité des titres de propriété, qui rend difficile l'identification des propriétaires, mais surtout devant la menace d'une contestation par le Canadien Pacifique du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada. Jusqu'à présent, aucune province n'aurait réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine.
- 1975 : La gare est désignée lieu historique national du Canada. Ce statut est purement honorifique.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Il s'agit d'une désignation qui n'est pas accompagnée d'une protection.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada faisant appel à la ministre afin que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.
- 17 juin 2008 : Rencontre entre des représentants du Ministère et des représentants de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). La Commission demande au Ministère de se positionner concernant l'attribution d'un statut à la gare Windsor.
- 19 juin 2008 : Réunion de travail concernant la vente de la gare Windsor à l'hôtel Delta de Montréal. La rencontre réunit des représentants de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, du Ministère, de la Ville de Montréal, d'Héritage Montréal, du Canadien Pacifique, de Cadillac Fairview et du Groupe spectacle Gillett.
- 27 juin 2008 : Lettre de John Walsh, vice-président aux immobilisations du Canadien Pacifique, pour demander une rencontre à la ministre concernant le dossier de la gare Windsor.
- 10 juillet 2008 : Des représentants du Ministère visite la gare Windsor avec des représentants de la CLMHC et du Canadien Pacifique.

#### Historique, description et valeur patrimoniale du bien

La gare Windsor est une grande gare ferroviaire en pierre qui abritait également le siège social du Canadien Pacifique. La gare est construite en 1887-1889 dans le style néo-roman. Des rallonges sont ajoutées en 1900-1906, 1909-1914 et 1922-1924.

Le gouvernement canadien reconnaît à cette gare un intérêt historique lié au rôle joué par cette compagnie dans l'histoire canadienne. En qualité de principale gare ferroviaire du plus important port canadien, la gare Windsor a joué un rôle capital dans l'histoire du Canada en reliant les divers points du

pays, dans la colonisation de l'Ouest et comme lieu de jonction des mouvements de troupes au cours des deux guerres mondiales. Cet édifice constitue un monument d'importance pour la ville de Montréal parce qu'il symbolise l'hégémonie de la métropole qui, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et pour une bonne partie du XX<sup>e</sup> siècle, a été le centre du transport, de l'industrie et du commerce au Canada.

D'après le gouvernement fédéral, la gare Windsor est aussi un excellent exemple du style néo-roman, la gare étant l'un des premiers bâtiments importants construits dans ce style au Canada. Construite selon les plans de l'architecte étasunien Bruce Price, la gare est l'un des premiers bâtiments importants érigés dans la variante « Richardsonnienne » du style néo-roman au Canada.

## Enjeux

### 1. Juridiction

Dans les années 1970, le ministère avait entrepris des démarches en vue d'un éventuel classement de la gare Windsor. Ces démarches n'avaient pas abouti, notamment en raison de la menace de contestation du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada de la part du Canadien Pacifique. Jusqu'à présent, aucune province n'aurait réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine, les gares étant de juridiction fédérale.

Par contre, lorsqu'une gare ferroviaire patrimoniale est vendue à un particulier ou à une société qui n'est pas une entreprise ferroviaire, le ministère de l'Environnement fait des démarches auprès de la province ou de la municipalité pour lui demander de protéger la gare selon ses propres dispositions législatives (la Loi sur les biens culturels dans le cas du Québec).

L'enjeu de juridiction, qui avait retenu le Ministère d'intervenir jusqu'à présent, ne s'applique donc plus pour la gare Windsor. La ministre ou la municipalité pourrait donc envisager de la protéger en vertu de la Loi sur les biens culturels. Tous deux pourraient le faire. En cas de citation par la municipalité, seuls les travaux effectués à l'extérieur du bâtiment devraient faire l'objet d'autorisations de travaux. En cas de protection par la ministre, un classement comme monument historique protégerait les intérieurs et les extérieurs, tandis qu'un classement comme site historique implique que seuls les travaux ayant un impact sur les extérieurs doivent faire l'objet d'autorisations de travaux.

### 2. Délimitation du bien

Si la gare est retenue pour un classement, le ministère devra s'attarder, idéalement avant l'émission d'un avis d'intention, à circonscrire le bien visé. La gare Windsor, agrandie à trois reprises, est particulièrement étendue. Le Ministère devra s'interroger à savoir si les intérieurs méritent d'être classés (et si oui, en totalité ou en partie), si on retient uniquement les espaces nobles ou si on inclut les locaux qui abritaient le siège social du Canadien Pacifique et les aires d'entreposage, etc. Pour ce faire, une visite des lieux a été réalisée le 10 juillet 2008. Le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine doit maintenant se positionner sur ce point.

À titre de comparables, mentionnons que la désignation comme gare ferroviaire patrimoniale se limite au bâtiment original de la gare, aux rallonges et aux sections restantes des quais couverts de type Bush, tandis que la désignation comme lieu historique du Canada correspond au bâtiment délimité par son tracé au moment de la désignation.

### 3. Enjeu financier

Même si le Ministère n'est pas obligé d'accorder toute l'aide financière demandée, surtout pour un bien de cette envergure, il faut se rappeler qu'un éventuel classement de la gare Windsor rendrait cet immeuble admissible au programme d'aide aux immobilisations à une hauteur maximale de 40% des travaux de restauration admissibles. On ne sait cependant pas de quelle ampleur sont les investissements qu'entendrait faire le nouvel acquéreur et s'il entend demander une aide financière gouvernementale.

## Recommandations

Considérant :

- L'intention du Canadien Pacifique de se départir de cette gare;
- Qu'une fois vendue, la gare ne serait plus protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales;
- La demande du ministre de l'Environnement à l'effet que la gare soit protégée en vertu de la Loi sur les biens culturels;
- Que la désignation par le gouvernement canadien comme lieu historique national n'est qu'honorifique et n'accorde aucune protection réelle à l'immeuble;
- Que la désignation par la Ville de Montréal comme immeuble significatif n'a pas non plus force de loi;
- Que la municipalité pourrait cependant citer la gare en vertu de la Loi sur les biens culturels (assurant ainsi la protection de son enveloppe extérieure);
- L'intérêt patrimonial présumé de la gare Windsor;
- Que le périmètre d'un éventuel bien culturel demeure à circonscrire et que les valeurs patrimoniales que pourrait lui reconnaître la ministre demeurent à identifier,

La Direction du patrimoine et de la muséologie recommande :

- **Que le dossier soit étudié par le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine,**

#### Suites à donner

1. **Étude du dossier par le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine à la mi-août 2008** pour formuler une recommandation quant à la pertinence d'attribuer un statut juridique de niveau national à la gare Windsor. En cas d'avis favorable, le Comité devra préciser le statut et la catégorie recommandés, circonscrire sur quoi devrait porter le classement, recommander un toponyme et identifier les valeurs patrimoniales du bien.
2. **Obtenir, au besoin, de la part du Canadien Pacifique l'information suivante :**
  - Un arpentage des espaces intérieurs visés par le statut, si le Ministère ne protégeait qu'une partie de ceux-ci.
3. Le cas échéant, préparation d'ici la mi-octobre de l'**avis d'intention de classement** par la Direction du patrimoine et de la muséologie. Environ 25 dossiers font déjà l'objet d'une recommandation favorable du Comité et sont en attente d'un avis d'intention de classement, mais la gare pourrait être traitée en priorité après l'abrogation du décret d'arrondissement historique de Carignan.
4. **Demande d'avis à la Commission des biens culturels**, conformément aux procédures prévues à la Loi sur les biens culturels



Source : Sylvain Lizotte, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008.

#### Identification du responsable

Fiche préparée par : Geneviève Hébert et Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie  
 Avec la collaboration de : Madeleine Forget, Direction de Montréal  
 Date : 11 juillet 2008

## DOCUMENT DESTINÉ AU CABINET MINISTÉRIEL

## GARE WINDSOR

**Faits saillants**

La compagnie ferroviaire Canadien Pacifique et le ministre fédéral de l'Environnement demandent au Ministère d'attribuer un statut à la gare Windsor en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Le dossier de la gare Windsor a été présenté au Comité d'appui aux dossiers en patrimoine, qui en a recommandé le classement.

Un avis d'intention de classement sera présenté à la ministre pour signature le 19 septembre 2008.

**Problématique**

La compagnie ferroviaire Canadien Pacifique (CP), le propriétaire actuel de la gare Windsor, souhaite se départir de cet immeuble patrimonial protégé en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (LPGFP). Cependant, la loi ne s'appliquera plus si la gouverneure en conseil autorise une transaction en faveur d'un acheteur qui n'est pas une compagnie ferroviaire. Le ministre fédéral de l'Environnement demande donc à la ministre d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Héritage Montréal a d'ailleurs profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente, à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

**Enjeux****1. Juridiction**

Dans les années 1970, le Ministère avait entrepris des démarches en vue d'un éventuel classement de la gare Windsor. Ces démarches n'avaient pas abouti, notamment en raison de la menace de contestation du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada de la part du Canadien Pacifique. Jusqu'à présent, aucune province n'aurait réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine, les gares étant de juridiction fédérale.

Par contre, lorsqu'une gare ferroviaire patrimoniale est vendue à un particulier ou à une société qui n'est pas une entreprise ferroviaire, le ministère de l'Environnement fait des démarches auprès de la province ou de la municipalité pour lui demander de protéger la gare selon ses propres dispositions législatives (la Loi sur les biens culturels dans le cas du Québec).

L'enjeu de juridiction, qui avait retenu le Ministère d'intervenir jusqu'à présent, ne s'applique donc plus pour la gare Windsor. La ministre ou la municipalité pourrait donc envisager de la protéger en vertu de la Loi sur les biens culturels. Tous deux pourraient le faire. En cas de citation par la municipalité, seuls les travaux effectués à l'extérieur du bâtiment devraient faire l'objet d'autorisations de travaux. En cas de protection par la ministre, un classement comme monument historique protégerait les intérieurs et les extérieurs, tandis qu'un classement comme site historique implique que seuls les travaux ayant un impact sur les extérieurs doivent faire l'objet d'autorisations de travaux.

**2. Délimitation du bien**

Si la gare est retenue pour un classement, le Ministère devra circonscrire le bien visé. La gare Windsor, agrandie à trois reprises, est particulièrement étendue. Le Ministère devra également s'interroger à savoir si les intérieurs méritent d'être classés (et si oui, en totalité ou en partie). Pour ce faire, une visite des lieux a été réalisée le 10 juillet 2008.

**3. Enjeu financier**

Même si le Ministère n'est pas obligé d'accorder toute l'aide financière demandée, surtout pour un bien de cette envergure, il faut se rappeler qu'un éventuel classement de la gare Windsor rendrait cet immeuble admissible au programme d'aide aux immobilisations à une hauteur maximale de 40% des travaux de restauration admissibles. On ne sait cependant pas de quelle ampleur sont les investissements qu'entendrait faire le nouvel acquéreur et s'il entend demander une aide financière gouvernementale.

**4. Pressions politiques**

Le CP désire se départir de la gare Windsor afin d'obtenir des capitaux pour la réalisation d'un projet d'infrastructure au Québec. Ce projet étant en cour, la compagnie a besoin de conclure la vente de la gare avant la fin de l'année 2008.

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) a recommandé au ministre fédéral de l'Environnement de ne pas autoriser la vente de la gare avant sa désignation par

la province en vertu de la LBC. La CLMHC ignore si sa recommandation a été entérinée par le ministre et communiquée au CP, ce qui semble toutefois être le cas. En effet, la compagnie semble comprendre que le seul moyen d'obtenir l'autorisation de vente est l'émission d'un avis d'intention de classement par la ministre. Aussi le CP a-t-il fait plusieurs démarches auprès du Ministère, et il est à prévoir que les pressions s'intensifieront à mesure que l'automne avancera.

### Historique du dossier

1975 : la gare est désignée Lieu historique national du Canada. Ce statut est honorifique et n'est pas assujéti de mesures de contrôle.

1990 : la gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.

2006 : la Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Il s'agit d'une désignation qui n'est pas accompagnée d'une protection.

1<sup>er</sup> août 2007 : le CP lance le processus de vente de la gare Windsor par la publication d'un avis public dans les journaux.

7 janvier 2008 : la ministre reçoit une copie d'une lettre de M. John Walsh, vice-président aux immobilisations du CP, adressée au ministre fédéral de l'Environnement lui demandant l'autorisation de vendre la gare Windsor. La compagnie doit obtenir l'autorisation du gouverneur général en conseil, car la gare Windsor est assujéti à la LPGFP.

16 mai 2008 : lettre du ministre de l'Environnement du Canada faisant appel à la ministre afin que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.

17 juin 2008 : rencontre entre des représentants du Ministère et des représentants de la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada (CLMHC). La Commission demande au Ministère de se positionner concernant l'attribution d'un statut à la gare Windsor.

19 juin 2008 : réunion de travail concernant la vente de la gare Windsor. La rencontre réunit des représentants de la CLMHC, du Ministère, de la Ville de Montréal, d'Héritage Montréal, du CP, de Cadillac Fairview et du Groupe spectacle Gillett.

27 juin 2008 : lettre de John Walsh pour demander une rencontre à la ministre concernant le dossier de la gare Windsor.

10 juillet 2008 : des représentants du Ministère visitent la gare Windsor avec des représentants de la CLMHC et du CP.

17 juillet 2008 : Louis Vallée, sous-ministre adjoint aux politiques, au patrimoine, à la muséologie et aux communications, rencontre des représentants du CP.

### Développements récents

12 août 2008 : le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine étudie le dossier de la gare Windsor. Le Comité recommande :

- L'ÉMISSION D'UN AVIS D'INTENTION DE CLASSEMENT POUR LA GARE WINDSOR.
- QUE LA DÉSIGNATION S'APPLIQUE À L'ENVELOPPE EXTÉRIEURE DE LA GARE, À SON TERRAIN, À LA SALLE DES PAS PERDUS ET À SES TROIS ACCÈS PUBLICS, AINSI QU'À CERTAINS ÉLÉMENTS MOBILIERS.

### Étapes à venir

19 septembre 2008 : signature de l'**avis d'intention de classement** par la ministre, si celle-ci entérine les recommandations du Comité d'appui aux dossiers en patrimoine.

Octobre 2008 : **demande d'avis à la Commission des biens culturels du Québec**, conformément aux procédures prévues à la Loi sur les biens culturels.

---

**Préparé par :** Sylvain Lizotte  
**Unité administrative :** Direction du patrimoine et de la muséologie  
**Approuvé par :** Jean Bissonnette

**Date :** 16 septembre 2008

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DE LA CONDITION FÉMININE

**AVIS DE CLASSEMENT  
D'UN BIEN CULTUREL**

**GARE WINDSOR  
ET  
ÉLÉMENTS DÉCORATIFS DE LA GARE WINDSOR  
(MONTRÉAL)**

La ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, M<sup>me</sup> CHRISTINE ST-PIERRE, dont l'adresse comme autorité administrative est le 225, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 5G5, donne avis à

2917599 CANADA INC.  
a/s M. Donald F. BARNHARDT  
401, 9th Avenue S.W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
CANADIEN PACIFIQUE  
a/s M. Donald F. BARNHARDT  
401, 9th Avenue S.W.  
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Propriétaire des biens culturels ci-après désignés :

L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type Bush) de la gare Windsor, sise au 1 100, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal, arrondissement municipal de Ville-Marie, et son terrain connu et désigné comme les lots numéro UN MILLION HUIT CENT CINQUANTE ET UN MILLE QUATRE CENT TREIZE (1 851 413) et DEUX MILLIONS DEUX CENT QUATRE-VINGT-SEIZE MILLE CENT QUATRE-VINGT-CINQ (2 296 185) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;

Les parties intérieures de cet immeuble que sont la salle des pas perdus et les trois entrées qui mènent à la salle des pas perdus, soit l'entrée de l'aile Price (vestibule, pièce du rez-de-chaussée, corridor menant à la salle des pas perdus et escalier), l'entrée de l'aile Maxwell (vestibule) et l'entrée de l'aile Painter (hall à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine, escaliers et corridor), incluant les aménagements intérieurs de ces pièces, leur ornementation, leurs portes et leurs luminaires;

Les éléments décoratifs suivants : l'horloge de l'entrée de l'aile Painter ainsi que les deux horloges suspendues, le tableau

- 2 -

d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) de la salle des pas perdus.

QU'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4), le bien culturel désigné a été inscrit au Registre des biens culturels pour les motifs suivants :

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Il s'agit d'un exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite richardsonnienne au Québec, voire au Canada, dont il constitue un exemple exceptionnel. La gare détient aussi une valeur patrimoniale liée à son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter. Cette gare est par ailleurs un exemple des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Elle témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle. La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose enfin sur son association avec le Canadien Pacifique, compagnie qui occupe une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien depuis qu'elle a établi le premier chemin de fer reliant les provinces centrales du Canada et l'ouest du pays.

QUE l'inscription au Registre des biens culturels a été faite en date du 12 février 2009 sous le numéro III-355 dans la catégorie MONUMENT HISTORIQUE pour la gare Windsor, sous le numéro I-501 dans la catégorie ŒUVRE D'ART pour le monument commémoratif L'Ange de la Victoire, sous les numéros II-802 et II-803 dans la catégorie BIEN HISTORIQUE pour les horloges suspendues de la salle des pas perdus, sous le numéro II-804 dans la catégorie BIEN HISTORIQUE pour le tableau d'affichage de la salle des pas perdus et sous le numéro II-805 dans la catégorie BIEN HISTORIQUE pour l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, ce qui confère à ces biens le statut de biens culturels classés;

QUE ces biens sont sujets aux dispositions de la Loi ayant trait à un bien culturel classé et plus particulièrement aux articles prévoyant que tout bien culturel classé doit être conservé en bon état;

QU'un bien culturel classé ne peut être altéré, restauré, réparé, modifié de quelque façon ou démolé en tout ou en partie, déplacé ou utilisé comme adossement à une construction, sans l'autorisation de la ministre qui prend l'avis de la Commission des biens culturels du Québec;

- 3 -

QUE nul ne peut aliéner un bien culturel classé sans avoir donné à la ministre un avis écrit préalable d'au moins soixante (60) jours, et, dans les cas prévus à l'article 32 de la Loi sur les biens culturels, sans l'autorisation de la ministre qui prend l'avis de la Commission;

QUE l'aliénation doit être notifiée par écrit à la ministre dans les trente (30) jours de son accomplissement;

QUE les effets du classement suivent le bien culturel tant que ce bien n'a pas été déclassé;

QUE ce classement prend effet à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, date où l'avis d'intention de procéder au classement du bien fut transmis;

QUE copie du présent avis de classement sera publiée au Bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Montréal.

Le présent avis de classement est également adressé à

Monsieur Yves SAINDON  
Greffier  
VILLE DE MONTRÉAL  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

et à

Monsieur Claude SÉGUIN  
Secrétaire  
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL  
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400  
Montréal (Québec) H3A 3L6

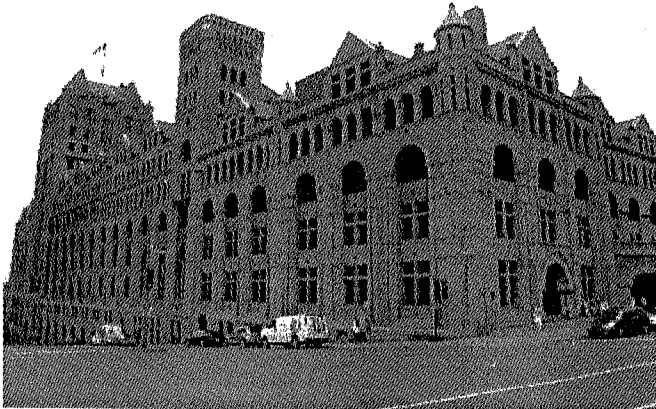
Signé à Québec, ce 12 février 2009

La ministre,



**CHRISTINE ST-PIERRE**

## ANALYSE ET RECOMMANDATIONS



Images : Sylvain Lizotte, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008



### Références :

Numéro de la requête : 2192  
Nom du requérant : M. Louis Vallée  
Objet : **Gare Windsor (Montréal)**

### Résumé de la demande ou du projet:

**Problématique :** Demande d'attribution de statut

**Propriétaire :** Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique

**Demandeurs :** John Baird, ministre fédéral de l'Environnement  
Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique

### Contexte de la demande d'attribution de statut :

La gare Windsor a obtenu le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990, en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales. Aussi longtemps que la gare Windsor appartient à une compagnie de chemin de fer, elle est protégée en vertu de cette loi. Cependant, la protection ne s'appliquera plus lorsque la gare Windsor cessera d'être la propriété du CP.

En août 2007, la compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique (CP) a amorcé le processus de vente de la gare Windsor avec l'émission d'un avis public. Héritage Montréal a profité des 60 jours accordés par la LPGFP à toute personne désirant s'opposer à la demande de vente pour signifier au gouvernement canadien son opposition à la vente à moins que la protection des caractéristiques patrimoniales de la gare ne soit assurée.

Lorsque la vente d'une gare patrimoniale est envisagée, le gouvernement canadien s'adresse à la province ou à la municipalité pour lui demander d'appliquer ses propres mesures de contrôle. Le ministre fédéral de l'Environnement s'est ainsi adressé à la ministre en mai 2008 pour lui demander d'accorder une protection à l'immeuble en vertu de la Loi sur les biens culturels.

**Historique du dossier :**

- 1974 : Dépôt d'une étude patrimoniale au Ministère étudiant la possibilité de classer la gare Windsor. Les démarches avortent devant la complexité des titres de propriété mais surtout devant la menace d'une contestation par le CP du statut éventuel devant la Cour suprême du Canada. Jusqu'à présent, aucune province n'a réussi à imposer à des gares appartenant aux compagnies ferroviaires des contrôles en vertu de leurs lois sur le patrimoine.
- 1975 : La gare est désignée Lieu historique national du Canada par le fédéral. Ce statut est honorifique et n'est pas assorti de mesures de contrôle.
- 1990 : La gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien. Ce statut est assujéti de mesures de contrôle.
- 2006 : La Ville de Montréal modifie son plan d'urbanisme et y désigne la gare comme immeuble significatif. Cette désignation n'est pas accompagnée d'une protection.
- 1<sup>er</sup> août 2007 : Le CP lance le processus de vente de la gare Windsor par la publication d'un avis public dans les journaux.
- 16 mai 2008 : Lettre du ministre de l'Environnement du Canada demandant à la ministre que la Loi sur les biens culturels s'applique à la gare Windsor.
- 17 juin 2008 : Rencontre entre des représentants du Ministère et des représentants de la CLMHC. La Commission demande au Ministère d'attribuer un statut à la gare Windsor.
- 19 juin 2008 : Réunion de travail concernant la vente de la gare Windsor. La rencontre réunit des représentants de la CLMHC, du Ministère, de la Ville de Montréal, d'Héritage Montréal, du CP, de Cadillac Fairview et du Groupe spectacle Gillett. **Tous les intervenants (incluant les acquéreurs potentiels), sont en accord avec le fait que le Ministère entreprenne l'étude du dossier, et souhaitent que la Ministre attribue un statut à la gare.**
- 27 juin 2008 : Lettre de John Walsh, vice-président aux immobilisations du CP, pour demander à la ministre d'agir avec célérité et sollicitant une rencontre.
- 10 juillet 2008 : Des représentants du Ministère visitent la gare Windsor avec des représentants de la CLMHC et du CP.
- 17 juillet 2008 : Louis Vallée, sous-ministre adjoint aux politiques, au patrimoine, à la muséologie et aux communications, rencontre des représentants du CP.

**Analyse :****Historique et description du bien**

La première aile de la gare Windsor est construite de 1887 à 1889 selon les plans de l'architecte Bruce Price (1845-1903). Son architecture s'inspire du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne ». La deuxième aile est construite de 1900 à 1906 selon les plans de l'architecte Edward Maxwell (1867-1923). Ce dernier reprend le style de l'aile de Bruce Price. La troisième aile est construite de 1909 à 1914 selon les plans de Walter Scott Painter (1877-1957), en collaboration avec les architectes John H. Watts et L. Fennings Taylor d'Ottawa. Ces derniers reprennent le style de l'aile de Bruce Price.

À l'intérieur de la gare, la salle des pas perdus est construite en 1913. Le monument L'Ange de la victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) est disposé à l'une des

extrémités de la salle. Il commémore les employés du CP morts au cours de la Première Guerre mondiale. Il existe deux autres versions de cette œuvre dans des gares du CP, soit à Vancouver et à Winnipeg.

La cour intérieure comprend un aménagement rappelant les anciennes voies ferrées.

### Recommandations :

Considérant :

- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt architectural comme exemple hâtif de l'influence du style néoroman dans sa variante dite « Richardsonnienne » au Québec, voire au Canada, et en constitue un exemple exceptionnel;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur sa représentativité comme exemple des équipements urbains prestigieux se retrouvant dans les grandes villes nord-américaines au tournant du XX<sup>e</sup> siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt historique comme témoin du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle;
- Que la valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son association avec le CP, compagnie responsable de l'établissement d'un chemin de fer entre les provinces centrales du Canada et l'Ouest du pays et occupant une place importante dans l'imaginaire québécois et canadien;
- Que la gare Windsor jouit d'une fortune critique importante auprès des spécialistes du patrimoine bâti;
- Que la gare Windsor possède des valeurs patrimoniales reconnues par le grand public;
- Qu'il existe un consensus quant à la désignation chez les principaux intervenants (propriétaire actuel, futurs acquéreurs, CLMHC, Ville de Montréal, Héritage Montréal et Ministère),

Le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine recommande :

L'ÉMISSION D'UN AVIS D'INTENTION DE CLASSEMENT POUR LA GARE WINDSOR.

QUE LA DÉSIGNATION S'APPLIQUE À L'ENVELOPPE EXTÉRIEURE DE LA GARE, À SON TERRAIN, À LA SALLE DES PAS PERDUS ET À SES TROIS ACCÈS PUBLICS, AINSI QU'À CERTAINS ÉLÉMENTS MOBILIERS.

### Identification du responsable :

**Fiche préparée par :** Geneviève Hébert, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Avec la collaboration de :** Jean-François Drapeau, Direction du patrimoine et de la muséologie  
Madeleine Forget, Direction de Montréal  
Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie

**Directeur du patrimoine et de la muséologie :** Jean Bissonnette

**Date :** 19 août 2008

Culture,  
Communications et  
Condition féminine

Québec

Demande : 122959  
Bien : 105370  
Dossier : MH-2012-0011-06

## Autorisation

Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre, après avis de la Commission des biens culturels du Québec, délivre son autorisation à :

Monsieur André Cardinal  
Architecte

### Description des travaux

MONUMENT HISTORIQUE – SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA

Les travaux consistent au démontage et remontage de l'abri Bush et à la construction d'un stationnement en sous-sol sous le terrain faisant partie du bien. Le tout pour permettre la construction d'une tour sur la rue Saint-Antoine selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

- Demande d'avis préliminaire à la CBC du 30 mars 2012, 109 pages;
- Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 5 avril 2012, 16 pages.

### Adresse du demandeur

780, avenue Brewster, Étage 4e  
Montréal (Québec) H4C 2K1

### Lieu des travaux

**Gare Windsor**  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2  
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

### Selon les exigences suivantes :

#### 2-L'entreposage


Nous demandons au promoteur de nous fournir plus de détails sur la durée, la méthode, les conditions et le lieu d'entreposage projetés.

- La présente autorisation devient nulle si l'opération visée n'est pas entreprise un an après la délivrance de l'autorisation ou si l'opération est interrompue pendant plus d'un an.
- Elle ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu d'une loi ou de règlements.

Délivrée le *29 mai 2012*

La ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine,

Par

  
René Bouchard, directeur  
Direction du patrimoine et de la muséologie

**Lieu des travaux**

**Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2  
Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1851413, 2296185  
Statut : Classement  
Coba : 14443-0126

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site du patrimoine	Constitution

**Travaux**

Article(s) : 31

Objet travaux	Type travaux	Composante
Bâtiment secondaire	Transformation du cadre bâti	Démontage

**Demandeur / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
<b>Demandeur</b>		
Nom : M. André Cardinal (160804)	780, avenue Brewster, Étage 4e	Téléphone : (514) 932-5101
Titre : Architecte	Montréal (Québec) H4C 2K1	Télécopieur : (514) 935-8137
Rôle : Mandataire		
<b>Répondant</b>		
Nom : André Cardinal (160805)	780, avenue Brewster, Étage 4e	Téléphone : (514) 932-5101
Titre : Architecte	Montréal (Québec) H4C 2K1	Télécopieur : (514) 935-8137

**Description travaux**

Les travaux consistent au démontage et remontage de l'abri Bush et à la construction d'un stationnement en sous-sol sous le terrain faisant partie du bien. Le tout pour permettre la construction d'une tour sur la rue Saint-Antoine selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

- Demande d'avis préliminaire à la CBC du 30 mars 2012, 109 pages;
- Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 5 avril 2012, 16 pages.

**Annexe(s) à la demande**

Plans et devis

**Analyse(s) / Recommandation(s)**

Séquence d'analyse : 1

**Contexte**

**Emplacement**

La construction de la « tour Windsor » est projetée dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-Ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

**Identification du bien**

Initialement construite entre 1887 et 1889 pour servir de gare ferroviaire et de siège social à la société du chemin de fer Canadien Pacifique, elle a fait l'objet d'agrandissements en 1900, de 1909 à 1914 et plus récemment vers 1954 l'édifice de la comptabilité a été ajouté, mais cette partie du bâtiment n'est pas concernée par l'avis de classement.

Au cours des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.

La gare Windsor est un monument historique. Dans l'avis de classement du 12 février 2009, la désignation comme bien culturel classé dans la catégorie monument historique, vise entre autres :

- L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type bush) de la gare Windsor.

•Son terrain connu et désigné comme les lots 1 851 413 et 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

Le bien ne bénéficie pas d'une aire de protection.

Les abris de type Bush

Les abris de type Bush ont été aménagés vers 1913 afin de protéger les voyageurs et les quais des intempéries. Au total, 6 abris de longueur variable couvrant 12 voies sont construits au cours de cette période.

Aujourd'hui, un abri est conservé dans sa forme longitudinale, mais amputé vers 1995 de sa partie ouest pour faire place à la construction du Centre Bell. Les colonnes sud la supportant sont encastrées dans le mur de béton qui a été construit subséquemment.

Les éléments d'origines de ces abris encore sur place se limitent à la structure des colonnes et fermes arquées en acier rivé. Les autres éléments structuraux tels que les entretoises et les poutrelles intermédiaires de plus que le pontage métallique de la toiture ont été ajoutés lors des travaux du Centre Bell afin de transformer l'abri en lien piétonnier entre la gare Windsor et le Centre Bell.

L'autre abri Bush est adossé à la salle des pas perdus et est constitué des extrémités est des cinq abris démantelés. Sa longueur se limite à la portée entre les colonnes.

Il est permis de croire que les éléments d'origines de ces abris ont tous été conservés.

Le projet n'implique pas de travaux sur cet abri.

La structure de voûtes de béton armé

L'ensemble des quais des 12 voies et abris est supporté par une structure de voûtes de béton armé. Cette structure en sous-sol est en partie sur le lot 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal. Ce lot est désigné dans l'avis de classement et fait partie du bien protégé. L'autre partie de cette structure est sous un des abris Bush, mais ne fait pas partie du lot faisant l'objet de l'avis de classement.

### *Analyse*

Particularités du projet

A-Impact sur le bien classé de la gare Windsor

Il n'y aura aucun impact direct sur la gare elle-même, car elle n'est pas touchée par les travaux.

B-Impacts sur un abri Bush

- La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres est implantée en partie dans l'aire qu'occupe un abri Bush;
- Cet abri n'est pas dans l'aire des lots faisant partie de la protection;
- Les premiers étages de l'immeuble projeté prévoit des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous cet abri et empièteront dans l'aire du lot 2 296 185 faisant partie du bien classé;
- L'étage du niveau du sol de l'abri est aménagé de façon à dégager l'abri du bâtiment projeté et de le mettre en valeur;
- Les étages supérieurs du bâtiment projeté sont en partie en porte-à-faux au-dessus de l'abri;
- La construction des stationnements en sous-sol implique la démolition d'une partie de la structure de voûtes de béton armé situé sous l'abri.

Aux fins des travaux, le promoteur planifie le démontage de l'abri, son entreposage pour la durée des travaux et son installation au même endroit.

1-Le démontage

La particularité de la structure est qu'elle est constituée d'éléments d'acier rivetés et les assemblages sont rivetés également. Cette méthode d'assemblage est difficilement reproductible aujourd'hui. De plus, le démantèlement proposé suppose que l'on devra meuler les rivets identifiés afin de dégager les composantes de la structure. Afin de minimiser les interventions, le demandeur propose de limiter la destruction des rivets au minimum et de retirer et entreposer les éléments structuraux dans leurs plus grandes dimensions possibles. Pour ce qui est des colonnes intégrées à même le béton du mur sud, nous acceptons la proposition soumise de conserver le maximum des éléments d'origine en les dégageant du mur par un désassemblage méticuleux et que les éléments qui ne peuvent être séparés du béton structural soient démolis. Nous souhaitons éviter l'utilisation de cisaille pour extraire les éléments structuraux.

2-L'entreposage

Nous demandons au promoteur de nous fournir plus de détails sur la durée, la méthode, les conditions et le lieu d'entreposage projetés.

3-L' installation

Par cette intervention, l'abri Bush sera remonté au même endroit et englobé en partie par la nouvelle construction dont le traitement sera entièrement vitré assurant ainsi une transparence et une légèreté plus intéressante que ce que l'on retrouve actuellement. Nous croyons que de cette façon nous mettons en valeur l'abri.

Lors du remontage des éléments structuraux de l'abri, nous sommes ouvert à ce que les colonnes situées dans le mur sud soient de nouveaux éléments en acier et que leurs assemblages ne soient pas fait par de rivets, mais plutôt par boulonnage. De cette façon, nous pourrions situer dans le temps les interventions sur la structure et évitons un mimétisme de reproduction des rivets.

C-Impacts sur les voûtes en béton armé sous le terrain classé.

- La construction de la tour et de son stationnement sous terrain implique la démolition;
- De l'édifice de la comptabilité construit en 1954 faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor, mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé;
- D'une partie de la structure de voûtes de béton armé situé sous la place centrale dont le terrain fait partie de l'avis de classement;
- La construction sur la nouvelle place centrale couvrant le stationnement sous terrain d'un bassin de réflexion transformé en patinoire pendant l'hiver.

#### Recommandation

La Direction du patrimoine et de la muséologie recommande un avis avec commentaires favorables au projet avec les exigences suivantes.

#### Exigence(s)

2-L'entreposage

Nous demandons au promoteur de nous fournir plus de détails sur la durée, la méthode, les conditions et le lieu d'entreposage projetés.

#### Avis de la Commission des biens culturels du Québec

Date demande : 2012-04-10

Date avis : 2012-04-13

#### Avis

Avis favorable.

La Commission estime que le demandeur fait preuve de retenue dans les interventions qu'il propose et qu'il démontre un réel souci de protéger et de mettre en valeur ce site patrimonial important.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet

Yves Charette

Date d'analyse : 2012-04-10

Direction

René Bouchard

## Note de service

Destinataire :

Expéditeur : Yves Charette

Objet : Demande d'avis préliminaire à la Commission des Biens culturels

Bien : Gare Windsor, 1160, avenue des Canadiens, Montréal

Projet : Tour Windsor, rue Saint-Antoine, Montréal

---

### Identification du bien

Initialement construite entre 1887 et 1889 pour servir de gare ferroviaire et de siège social à la société du chemin de fer Canadien Pacifique, elle a fait l'objet d'agrandissements en 1900, de 1909 à 1914 et plus récemment vers 1954 l'édifice de la comptabilité a été ajouté, mais cette partie du bâtiment n'est pas concernée par l'avis de classement.

Au cours des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.

La gare Windsor est un monument historique. Dans l'avis de classement du 12 février 2009 la désignation comme bien culturel classé dans la catégorie monument historique, vise en outre :

- L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type bush) de la gare Windsor.
- Son terrain connu et désigné comme les lots 1 851 413 et 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

Le bien ne bénéficie pas d'une aire de protection.

### *Les abris de type Bush*

Les abris de type Bush ont été aménagés vers 1913 afin de protéger les voyageurs et les quais des intempéries. Au total 6 abris de longueur variable couvrant 12 voies sont construits au cours de cette période.

Aujourd'hui un abri est conservé dans sa forme longitudinale mais amputé vers 1995 de sa partie ouest pour faire place à la construction du Centre Bell. Les colonnes sud la supportant sont encastrées dans le mur de béton qui a été construit subséquemment.

Les éléments d'origines de ces abris encore sur place se limitent à la structure des colonnes et fermes arqués en acier rivés. Les autres éléments structuraux tel que les entretoises et les poutrelles intermédiaires de plus que le pontage métallique de la toiture ont été ajoutés vers lors des travaux du Centre Bell afin de transformer l'abri en lien piétonnier entre la gare Windsor et le Centre Bell.

L'autre abri Bush est adossé à la salle des pas perdus et est constitué des extrémités est des cinq abris démantelés. Sa longueur se limite à la portée entre les colonnes.

Il est permis de croire que les éléments d'origines de ces abris ont tous été conservés.

Le projet n'implique pas de travaux sur cet abri.

### ***La structure de voutes de béton armé***

L'ensemble des quais, des 12 voies et abris sont supportés par une structure de voutes de béton armé. Cette structure en sous-sol est en partie sur le lot 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal. Ce lot est désigné dans l'avis de classement et fait partie du bien protégé. L'autre partie de cette structure est sous un des abris Bush, mais ne fait pas partie du lot faisant l'objet de l'avis de classement.

### ***Description des travaux***

Les travaux consistent en la construction d'une tour sur la rue Saint-Antoine selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

- Demande d'avis préliminaire à la CBC du 30 mars 2012, 109 pages;
- Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 5 avril 2012, 16 pages.

### **Contexte**

#### ***Emplacement***

La construction de la « tour Windsor » est projetée dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

### **Analyse**

#### **Particularités du projet**

##### **A- Impact sur le bien classé de la gare Windsor**

Il n'y aura aucun impact direct sur la gare elle-même car elle n'est pas touchée par les travaux.

##### **B-Impacts sur un abri Bush**

- La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres, est implantée en partie dans l'aire qu'occupe un abri Bush;
- Cet abri n'est pas dans l'aire des lots faisant partie de la protection;
- Les premiers étages de l'immeuble projeté prévoient des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous cet abri et empièteront dans l'aire du lot 2 296 185 faisant partie du bien classé;
- L'étage du niveau du sol de l'abri est aménagé de façon à dégager l'abri du bâtiment projeté et de le mettre en valeur;

- Les étages supérieurs du bâtiment projeté sont en partie en porte-à-faux au-dessus de l'abri;
- La construction des stationnements en sous-sol implique la démolition d'une partie de la structure de voûtes de béton armé situé sous l'abri.

Pour les fins des travaux, le promoteur planifie le démontage de l'abri, son entreposage pour la durée des travaux et son installation au même endroit.

### ***1-Le démontage***

La particularité de la structure est qu'elle est constituée d'éléments d'acier rivetés et les assemblages sont rivetés également. Cette méthode d'assemblage est difficilement reproductible aujourd'hui. De plus le démantèlement proposé suppose que l'on devra meuler les rivets identifiés afin de dégager les composantes de la structure. Afin de minimiser les interventions, le demandeur propose de limiter la destruction des rivets au minimum et de retirer et entreposer les éléments structuraux dans leurs plus grandes dimensions possibles. Pour ce qui est des colonnes intégrées à même le béton du mur sud, nous acceptons la proposition soumise de conserver le maximum des éléments d'origine en les dégageant du mur par un désassemblage méticuleux et que les éléments qui ne peuvent être séparés du béton structural soit démolies. Nous souhaitons éviter l'utilisation de cisaille pour extraire les éléments structuraux.

### ***2-L'entreposage***

Nous demandons au promoteur de nous fournir plus de détails sur la durée, la méthode, les conditions et le lieu d'entreposage projetés.

### ***3-L'installation***

Par cette intervention l'abri Bush sera remonté au même endroit et englobé en partie par la nouvelle construction dont le traitement sera entièrement vitré assurant ainsi une transparence et une légèreté plus intéressante que ce que l'on retrouve actuellement. Nous croyons que de cette façon nous mettons en valeur l'abri.

Lors du remontage des éléments structuraux de l'abri, nous sommes ouvert à ce que les colonnes situées dans le mur sud soient de nouveaux éléments en acier et que leurs assemblages ne soient pas fait par de rivets mais plutôt par boulonnage. De cette façon nous pourrions situer dans le temps les interventions sur la structure et évitons un mimétisme de reproduction des rivets.

## **C-Impacts sur les voûtes en béton armé sous le terrain classé.**

- La construction de la tour et de son stationnement sous terrain implique la démolition;
  - de l'édifice de la comptabilité construit en 1954 faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé;
  - d'une partie de la structure de voûtes de béton armé situé sous la place centrale dont le terrain fait partie de l'avis de classement;
- La construction sur la nouvelle place centrale couvrant le stationnement sous terrain d'un bassin de réflexion transformé en patinoire pendant l'hiver.

## Note de service

Destinataire : Éliane Mong

Expéditeur : Yves Charette

Objet : Information à consigner dans PIMIQ

Bien : Gare Windsor, 1160, avenue des Canadiens, Montréal

Projet : Tour Windsor, rue Saint-Antoine, Montréal

Demande : 123631

Code de classement : MH-2012-0195-06

---

### Description des travaux :

Les travaux consistent à la démolition de l'immeuble de la comptabilité adjacent à la gare Windsor, les passages aériens reliant ceux-ci et transformation de la chaufferie au sous-sol de la gare. Selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

- Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 4 juillet 2012, 17 pages et complément d'information du 28 septembre 2012, 23 pages.

### Contexte

Cette demande est la deuxième étapes de la réalisation du projet de la tour Windsor et font suite à l'autorisation no. 122959.

La construction de la « tour Windsor » est projetée dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

Initialement construite entre 1887 et 1889 pour servir de gare ferroviaire et de siège social à la société du chemin de fer Canadien Pacifique, la gare Windsor a fait l'objet d'agrandissements en 1900, de 1909 à 1914 et plus récemment vers 1954 où l'édifice de la comptabilité a été ajouter. Cette dernière partie du bâtiment n'est pas concernée par l'avis de classement.

La gare Windsor est un monument historique. Dans l'avis de classement du 12 février 2009 la désignation comme bien culturel classé dans la catégorie monument historique, vise en autre :

- L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type bush) de la gare Windsor.
- Son terrain connu et désigné comme les lots 1 851 413 et 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

Le bien ne bénéficie pas d'une aire de protection.

Au court des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.

### Analyse

La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres, est implantée à l'extérieur de l'aire qu'occupe la gare Windsor. Les premiers étages de l'immeuble projeté prévoit des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous le bien et empièteront dans l'aire du lot 2 296 185 faisant partie du bien classé. Nous

avons autorisé (demande no. 122959) que le niveau du sous-sol du terrain du bien soit démoli de façon à permettre la construction de ces stationnements.

La construction de la tour et de son stationnement sous terrain implique la démolition de l'édifice de la comptabilité construit en 1954 et des passages aériens faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé, la transformation d'une partie des espaces occupés par la chaufferie et autres locaux techniques du sous-sol de la gare Windsor, sans grand intérêt patrimonial et la restauration du mur extérieur de la gare ainsi dégarni.

Les travaux proposés se feront de façon à limiter les interventions sur le bien, amélioreront l'accès à cette partie du bâtiment et ne sont pas visible de la voie publique.

### ***Recommandations***

La direction du Patrimoine et de la muséologie recommande l'émission de cette autorisation aux conditions suivantes :

- les matériaux de l'enveloppe du bâtiment patrimonial et l'apparence de ceux-ci ne doivent en aucun cas être détériorés par les travaux et qu'en aucun temps la démolition n'entraîne une chute de matériaux qui altérerait le monument.
- protéger les ouvertures ainsi dégagées par les travaux de façon à isoler l'enveloppe extérieure du monument de tout intrusion, dégradation ou détérioration et en assurer la solidité des structures.

Demande : 123631  
Bien : 105370  
Dossier : MH-2012-0195-06

## Autorisation

Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre, après avis, délivre son autorisation à :

Madame Marie-Ève Harvey  
Urbaniste  
Groupe IBI/DAA

### Description des travaux

MONUMENT HISTORIQUE – SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA

Les travaux consistent à la démolition de l'immeuble de la comptabilité adjacent à la gare Windsor, les passages aériens reliant ceux-ci et transformation de la chaufferie au sous-sol de la gare. Selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 4 juillet 2012, 17 pages et complément d'information du 28 septembre 2012, 23 pages.

#### Adresse du demandeur

460, rue McGill  
Montréal (Québec) H2Y 2H2

#### Lieu des travaux

**Gare Windsor**  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2  
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

### Selon les exigences suivantes :

Les matériaux de l'enveloppe du bâtiment patrimonial et l'apparence de ceux-ci ne doivent en aucun cas être détériorés par les travaux et qu'en aucun temps la démolition n'entraîne une chute de matériaux qui altérerait le monument.

Protéger les ouvertures ainsi dégagées par les travaux de façon à isoler l'enveloppe extérieure du monument de toute intrusion, dégradation ou détérioration et en assurer la solidité des structures.

- La présente autorisation devient nulle si l'opération visée n'est pas entreprise un an après la délivrance de l'autorisation ou si l'opération est interrompue pendant plus d'un an.
- Elle ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi ou des règlements.

Délivrée le

*15 octobre 2012*

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

Danielle Dube, directrice

Direction du patrimoine et de la muséologie

## Note de service

Destinataire : Éliane Mong  
Expéditeur : Yves Charette

Objet : Information à consigner dans PIMIQ

Bien : Gare Windsor, 1160, avenue des Canadiens, Montréal

Projet : Tour Windsor, rue Saint-Antoine, Montréal

Demande : 123631

Code de classement : MH-2012-0195-06

---

### Description des travaux :

Les travaux consistent à la démolition de l'immeuble de la comptabilité adjacent et s'appuyant sur la gare Windsor et la restauration du mur ainsi découvert. Selon les documents préparés par le groupe IBI et DAA architectes à l'intention du promoteur Cadillac Fairview :

- Plans du consortium HB et associés, KPF, Groupe IBI/DAA et Lemay et associés architectes, du 4 juillet 2012, 17 pages.

Cette demande est la deuxième étapes de la réalisation du projet de la tour Windsor et font suite à l'autorisation no. 122959.

### Contexte

Initialement construite entre 1887 et 1889 pour servir de gare ferroviaire et de siège social à la société du chemin de fer Canadien Pacifique, elle a fait l'objet d'agrandissements en 1900, de 1909 à 1914 et plus récemment vers 1954 l'édifice de la comptabilité a été ajouter, mais cette partie du bâtiment n'est pas concernée par l'avis de classement.

Au court des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.

La gare Windsor est un monument historique. Dans l'avis de classement du 12 février 2009 la désignation comme bien culturel classé dans la catégorie monument historique, vise en autre :

- L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type bush) de la gare Windsor.
- Son terrain connu et désigné comme les lots 1 851 413 et 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

Le bien ne bénéficie pas d'une aire de protection.

### Analyse

La construction de la « tour Windsor » est projetée dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

### Analyse

La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres, est implantée en partie dans l'aire qu'occupe un abri Bush. Cet abri n'est pas dans l'aire des lots faisant partie de la protection. Les premiers étages de l'immeuble projeté prévoit des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous cet abri et empièteront dans l'aire du lot

2 296 185 faisant partie du bien classé. L'étage du niveau du sol de l'abri est aménagé de façon à dégager l'abri du bâtiment projeté et de le mettre en valeur. Les étages supérieurs du bâtiment projeté sont en partie en porte-à-faux au-dessus de l'abri. La construction des stationnements en sous-sol implique la démolition d'une partie de la structure de voûtes de béton armé situé sous l'abri.

Pour les fins des travaux, le promoteur planifie le démontage de l'abri, son entreposage pour la durée des travaux et son installation au même endroit. (autorisation 122959).

La construction de la tour et de son stationnement sous terrain implique la démolition de l'édifice de la comptabilité construit en 1954 faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé. Ces travaux se feront de façon à limiter les altérations sur le bâtiment de la gare Windsor et la restauration de la façade de la gare qui sera de ce fait de nouveau exposée depuis 1954.

## Note de service

Destinataire : Éliane Mong

Expéditeur : Yves Charette

Objet : Information à consigner dans PIMIQ

Bien : Gare Windsor, 1100, rue De la Gauchetière ouest, Montréal

Projet : Tour Windsor, rue Saint-Antoine, Montréal

Demande : 126042

Code de classement : IP-2013-0186-06

---

### Description des travaux :

Les travaux consistent au prolongement de garde-corps existants et l'installation de points d'ancrage de lignes de vie au périmètre de la toiture. Selon les documents préparés par Lemay et associés architectes, du 3 juin 2013, 10 pages et reçus le 19 août 2013.

### Contexte

Cette demande est la troisième étape de la réalisation du projet de la tour Windsor et fait suite à l'autorisation no. 122959.

La construction de la « tour Windsor » est en cours de réalisation dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

Initialement construite entre 1887 et 1889 pour servir de gare ferroviaire et de siège social à la société du chemin de fer Canadien Pacifique, la gare Windsor a fait l'objet d'agrandissements en 1900, de 1909 à 1914 et plus récemment vers 1954 où l'édifice de la comptabilité a été ajouter. Cette dernière partie du bâtiment n'est pas concernée par l'avis de classement et a été récemment démolie.

La gare Windsor est un immeuble patrimonial. Dans l'avis de classement du 12 février 2009 la désignation vise en autre :

- L'enveloppe extérieure (incluant les éléments structuraux, toutes les ouvertures et tous les abris de type bush) de la gare Windsor.
- Son terrain connu et désigné comme les lots 1 851 413 et 2 296 185 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal.

L'immeuble ne bénéficie pas d'une aire de protection.

Au court des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.



## **Analyse**

La tour, en construction de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres, est implantée à l'extérieur de l'aire qu'occupe la gare Windsor. Les premiers étages de l'immeuble prévoient des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous le bien et empièteront dans l'aire du lot 2 296 185 faisant partie du bien classé. Nous avons autorisé (demande no. 122959) que le niveau du sous-sol du terrain du bien soit démoli de façon à permettre la construction de ces stationnements.

La construction de la tour et de son stationnement sous terrain à impliquer la démolition de l'édifice de la comptabilité construit en 1954 et des passages aériens faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé. Les travaux concernaient également la transformation d'une partie des espaces occupés par la chaufferie et autres locaux techniques du sous-sol de la gare Windsor, sans grand intérêt patrimonial et la restauration du mur extérieur de la gare ainsi dégarni.

Les travaux proposées dans la présente demande concernent tant qu'à eux :

-L'installation d'ancrages sur les faîtes des toitures des ailes de la Gare Windsor, de façon à fixer un câble servant de lignes de vie pour assurer la sécurité des ouvriers lors de travaux d'entretien sur le toit;

-Le prolongement de quatre garde-corps existants aux endroits susceptibles de constituer un risque de chute pour les ouvriers circulant sur les toits lors de travaux d'entretien. Les nouveaux garde-corps seront de 2500 mm de long et de même hauteur, matériaux et apparence que ceux existants.

Tout les garde-corps sont situés dans la partie de la toiture tournée vers l'intérieur de la cour de la Gare Windsor. De cette façon, les garde-corps ne seront pas visibles lorsque l'espace intérieur sera occupé par la tour actuellement en construction.

Pour ce qui est des ancrages et des lignes de vie, ils seront situés au faîte des toitures et ne seront pas visible du sol.

Les travaux proposés visent la mise en place de mécanismes de sécurité pour les ouvriers chargés de l'entretien de la toiture du bâtiment. Ils ne seront pas perceptibles de la voie publique et ont un impact négligeable sur l'immeuble.

## **Recommandations**

La direction générale du Patrimoine et des institutions muséales recommande l'émission l'autorisation demandée.

Demande : 126585  
Bien : 105370  
Dossier : IP-2013-0283-06

## Autorisation

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre autorise :**

Black Property Holdings L.P.  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 204  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Travaux d'installation et de transformation de l'abri Bush de la gare Windsor et travaux connexes selon photos et les plans de Lemay et associés architectes du 9 septembre 2013, révisés le 18 novembre 2013 et le 19 décembre 2013 (9 pages) et correspondance du 18 février 2014.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL – SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

**Selon les conditions suivantes :**

Fournir à l'approbation du Ministère de la Culture et des Communications avant l'exécution des travaux, l'échantillon de couleur de la peinture proposée pour la structure de l'abri Bush.

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi ou des règlements.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser le ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le

2 avril 2014

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

Danielle Dube, directrice générale  
Direction générale du patrimoine et des institutions muséales

Signée en vertu d'une délégation faite conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le patrimoine culturel.

## Lieu des travaux

### Identification et adresse du bien

Nom : Gare Windsor (105370)  
Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Arrondissement municipal : Ville-Marie

### Autres informations

Cadastre : 1851413, 2296185  
Statut : Classement  
Coba : 14443-0126

### Fait partie de

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

### Travaux

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment principal	Conservation du cadre bâti	Sondage

## Demandeur / Répondant

Identification	Adresse	Coordonnées communication
<b><u>Demandeur</u></b>		
Nom : DMA architectes (166200) Rôle : Mandataire (Correspondant)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251
<b><u>Répondant</u></b>		
Nom : Christine Lacroix (166201)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251 Courriel : clacroix@dma-arch.com
<b><u>Demandeur</u></b>		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire	20 Queen Street West, Étage 5 Toronto M5H 3R4	
<b><u>Répondant</u></b>		

## Description des travaux

Tel que sur le document intitulé «Étendue des travaux préliminaires et investigations» produits par les architectes DMA le 1er septembre 2015, réaliser les travaux suivants :

Sur la façade sud de l'aile Maxwell :

- Effectuer le relevé complet de la façade;
- Réaliser 2 ouvertures exploratoires puis ragréer tel que l'existant dans les 24 heures suivantes;
- Effectuer l'évidage des joints de la brique sur l'ensemble de la façade. Une fois l'analyse du mortier existant faite, le choix du nouveau mortier devra être soumis au ministère pour approbation avant d'effectuer le rejointoiement.

Sur la façade ouest de l'aile Maxwell :

- Effectuer le relevé complet de la façade;
- Réaliser 1 ouverture exploratoire puis ragréer tel que l'existant dans les 24 heures suivantes.

Sur la façade nord de l'aile Maxwell :

- Réaliser 1 ouverture exploratoire puis ragréer tel que l'existant dans les 24 heures suivantes.

Sur la façade nord de l'aile Painter Sud :

- Effectuer le relevé complet de la façade.

Sur la façade sud de l'aile Painter Sud :

- Effectuer le relevé complet de la façade;
- Réaliser 2 ouvertures exploratoires puis ragréer tel que l'existant dans les 24 heures suivantes.

Sur la façade est de l'aile Painter Nord :

- Réaliser 3 ouvertures exploratoires puis ragréer tel que l'existant dans les 24 heures suivantes.

## Annexe(s) à la demande

Plan de localisation

## Analyse(s) / Recommandation(s)

Généré par Louis Routhier

Date: 2015-09-16

Page: 1 de 3

Séquence d'analyse : 1

Auteur :

Louis Routhier

## Contexte

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment formant un plan en « U » est de style néoroman richardsonien. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales. L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impôstes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

## Analyse

Les travaux présentés sont la phase préparatoire d'une série de travaux de réfection des façades de la Gare Windsor. Outre le rejointoiement de la façade sud de l'aile Maxwell, les travaux visent la préparation des plans et devis. Si

nécessaire, l'architecte au dossier recommandera l'enlèvement d'éléments menaçant la sécurité du public. Des échafaudages seront élevés dès cette première phase. Ces travaux s'inscrivent dans le nouveau règlement concernant l'inspection des façades des bâtiments de 5 étages et plus. D'autres demandes d'autorisation de travaux suivront pour la suite des interventions. Ces travaux sont assurés aussi la préservation du bien classé.

**Recommandation** Inclure l'avis de l'architecte

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

  
Louis Routhier

Date d'analyse : 2015-09-16

Gestionnaire :

Martin Pineault



semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les comiches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impostes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

**Analyse**

Les travaux présentés visent la réfection des façades de la Gare Windsor. Les interventions visent à investiguer les problèmes découverts lors des inspections de la façade. Si nécessaire, l'architecte au dossier recommandera l'enlèvement d'éléments menaçant la sécurité du public. Ces travaux s'inscrivent dans le nouveau règlement concernant l'inspection des façades des bâtiments de 5 étages et plus. D'autres demandes d'autorisation de travaux suivront pour la suite des interventions. Ces travaux, à terme, assureront la préservation du bien classé.

**Recommandation**

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandé

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Date d'analyse : 2015-10-01

Gestionnaire :

Martin Pineault

**Lieu des travaux**

**Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1851413, 2296185  
Statut : Classement  
Coba : 14443-0126

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

**Travaux**

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment principal	Ouvrages de génie Transformation du paysage	Mécanique Aménagement urbain

**Contrevenant / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
----------------	---------	---------------------------

**Contrevenant**

Nom : Lemay (Services intégrés Lemay et associés inc.) (151770) Rôle : Mandataire (Correspondant)	780, avenue Brewster, Étage 4 Montréal (Québec) H4C 2K1	Téléphone : (514) 932-5101 Télécopieur : (514) 935-8137
--	--	--

**Répondant**

Nom : Didier Heckel (165358) Titre : Architecte	780, avenue Brewster, Étage 4 Montréal (Québec) H4C 2K1	Téléphone : (514) 787-3324 Autre téléphone : (514) 258-5787 Télécopieur : (514) 935-8137 Courriel : dhekel@lemay.qc.ca
--	--	---

**Contrevenant**

Nom : Black Property Holdings L.P. (163064) Rôle : Propriétaire	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 204 Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 395-5167
--	--	----------------------------

**Répondant**

Nom : Martine Patenaude (163456)	7999, boul. des Galeries d'Anjou, Bur. 2220 Montréal (Québec) H1M 1W9	Téléphone : (514) 353-4411 Courriel : martine.patenaude@cadillacfairview.com
----------------------------------	---	---

**Description des travaux en infraction**

Remplacement de trois tours d'eau avant que l'autorisation de travaux du MCC n'ait été délivrée;  
Aménagement d'un espace de jeu pour enfants sous un abri de type "Bush shed";  
Construction d'une remise sous un abri de type "Bush shed".

**Annexe(s) au constat**

Photos

**Analyse(s) / Recommandation(s)**

Séquence d'analyse : 1	Auteur : Louis Routhier
------------------------	-------------------------

**Contexte**

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment formant un plan en « U » est de style néoroman richardsonien. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales. L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile

Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extradados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impostes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

#### Analyse

Une demande d'autorisation de travaux a été transmise au MCC le 16 mars 2015 afin d'effectuer le remplacement de trois tours d'eau positionnées sur un abri de type "Bush shed" adossé à la Salle des pas perdus. Plusieurs détails portant sur les impacts visuels de ces équipements mécaniques restaient à régler avec le demandeur, mais plusieurs questions transmises par le MCC sont restées sans réponse. Cependant, j'ai constaté le 28 septembre dernier la présence de 3 nouveaux appareils mécaniques.

Aussi, j'ai constaté la présence d'un espace de jeu pour enfants sous le même abri de type "Bush shed" ainsi que la construction d'une remise.

#### Recommandation Inutile d'invoquer 37 LAI - Autorisation émise.

Les travaux étant déjà réalisés, le Ministère ne peut émettre d'autorisation. De plus, La Direction générale du patrimoine



**Lieu des travaux**

**Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1851413, 2296185  
Statut : Classement  
Coba : 14443-0126

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

**Travaux**

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment principal	Conservation du cadre bâti	Restauration

**Demandeur / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
<b><u>Demandeur</u></b>		
Nom : DMA architectes (166200) Rôle : Mandataire (Correspondant)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251
<b><u>Répondant</u></b>		
Nom : Christine Lacroix (166201)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251 Autre téléphone : (514) 231-1955 Courriel : clacroix@dma-arch.com
<b><u>Demandeur</u></b>		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire	20 Queen Street West, Étage 5 Toronto M5H 3R4	
<b><u>Répondant</u></b>		
Nom : Danielle Lavoie (166290) Titre : Vice-présidente	20 Queen Street West, Bur. 500 Toronto M5H 3R4	

**Description des travaux**

Tel que présenté dans le courriel envoyé par madame Christine Lacroix de DMA Architectes le 6 octobre 2015, réaliser les travaux suivants sur la façade sud de l'aile Maxwell :

- Réparation des linteaux en béton des fenêtres du 5e étage;
- Enlever le solin de cuivre existant du parapet et l'entreposer pour réinstallation.
- Faire 2 ouvertures exploratoires pour relever les conditions de l'arrière-mur au niveau du parapet;
- Sur la section de mur fissurée à partir du parapet jusqu'à la base de la fenêtre au 1er étage, stabiliser le mur extérieur au moyen d'ancrages hélicoïdaux et;
- Sur le bandeau de pierre du 4e étage, Enlever le solin de cuivre sur toute la longueur et l'entreposer;
- Gratter et enlever au besoin le béton de réparation recouvrant la pierre pour exposer les joints d'origine;
- Couper la face avant des pierres à enlever (sur une profondeur de 150mm)
- Réparation de 25% des appuis de fenêtres à l'aide de flipot;
- Réaliser deux maquettes afin d'élaborer un dispositif de protection des appuis de pierre des fenêtres en installant une allège métallique;
- Exposer la structure en acier qui servait d'accroche au Bush sheds, la couper et la traiter afin de pouvoir faire un ragréage à l'aide de pierres;
- Réalisation d'ouvertures exploratoires afin de déterminer si les boutisses transfèrent la charge ou non au mur arrière;
- Installation d'ancrages hélicoïdaux selon les exigences de la réglementation afin de rendre solidaire le mur porteur en brique.

**Annexe(s) à la demande**

Plans et devis

**Analyse(s) / Recommandation(s)**

Séquence d'analyse : 1

Auteur :

Louis Routhier

**Contexte**

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment formant un plan en « U » est de style néoroman richardsonien. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales. L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impostes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée et d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;

- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

#### Analyse


Les travaux présentés visent la réfection des façades de la Gare Windsor. Les interventions visent à investiguer les problèmes découverts lors des inspections de la façade. Si nécessaire, l'architecte au dossier recommandera l'enlèvement d'éléments menaçant la sécurité du public. Ces travaux s'inscrivent dans le nouveau règlement concernant l'inspection des façades des bâtiments de 5 étages et plus. D'autres demandes d'autorisation de travaux suivront pour la suite des interventions. Ces travaux, à terme, assureront la préservation du bien classé.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

  
Louis Routhier

Date d'analyse : 2015-10-07

Gestionnaire :

Martin Pineault

## Note de service

Destinataire : Éliane Mong

Expéditeur : Yves Charette

Bien : Gare Windsor, 1160, avenue des Canadiens, Montréal

Projet : Tour Windsor, rue Saint-Antoine, Montréal

Demande : 127753

Code de classement : IP-2014-0111-06

### Description des travaux :

Travaux de réparation et restauration des murs de maçonnerie de l'aile Painter suite à la démolition de l'immeuble de la comptabilité et passages aériens adjacents à la gare Windsor. Selon les plans ASK-042.02, ASK-042.14, A-557.1, A-557.2, A-559 et photos de Lemay et associés architectes du 13 mai 2014, reçus le 21 mai 2104.

### Contexte

Cette demande est la sixième étape de la réalisation du projet de la tour Windsor et la troisième étape concernant l'aile « Painter » qui fait suite à l'autorisation no. 122959 et 123631.

La construction de la « tour Windsor » est actuellement en cours de réalisation dans l'îlot Windsor formé du quadrilatère situé entre les rues St-Antoine-ouest, De-la-Montagne, Avenue-des-Canadiens-de-Montréal et Avenue Peel dans lequel nous retrouvons le Centre Bell et les bâtiments de la gare Windsor.

Au court des années 1990, la gare n'est plus utilisée comme terminus ferroviaire et est désaffectée, pendant cette période la plupart des quais et abris sont démontés.

Depuis plus d'un an le projet de la « Tour Deloitte » sort du sol et entraîne divers travaux ponctuels sur les murs extérieurs de la gare Windsor. Une partie des façades de l'aile « Painter » devient visible suite à la démolition du bâtiment de la comptabilité.

### Analyse

La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 mètres, est implantée à l'extérieur de l'aire qu'occupe la gare Windsor. Les premiers étages de l'immeuble projeté prévoient des stationnements souterrains qui se retrouveront en partie sous le bien et empièteront dans l'aire du lot 2 296 185 faisant partie du bien classé. Nous avons autorisé (demande no. 122959) que le niveau du sous-sol du terrain du bien soit démolé de façon à permettre la construction de ces stationnements.

La construction de la tour et de son stationnement sous terrain a impliqué la démolition de l'édifice de la comptabilité construit en 1954 et des passages aériens faisant partie des bâtiments du site de la gare Windsor mais ne faisant pas partie de l'ensemble classé. Ces travaux nécessite la transformation d'une partie des espaces occupés par la chaufferie et autres locaux techniques du sous-sol de la gare Windsor, sans grand intérêt patrimonial et la restauration du mur extérieur de la gare ainsi dégarni.



Pour faire suite aux travaux de démolition de l'aile de la comptabilité et de ses passerelles aériennes le mur ouest de l'aile « Painter » révèle plusieurs bris et détériorations de la maçonnerie et des ouvertures. Le projet consiste donc à proposer les correctifs permettant une intégration harmonieuse des éléments de maçonnerie ajoutés pour combler les vides et réparer certains éléments.

Nous avons procédé à une visite des lieux le 7 mai 2014 suite au nettoyage de la maçonnerie sur une surface suffisante pour pouvoir évaluer la qualité et la couleur des éléments de maçonnerie. Lors de cette visite nous avons été en mesure d'identifier deux types de briques qui seront insérées dans la composition de la façade en fonction de leur couleur et dimensions. L'architecte propose un assemblage qui traite les ouvertures obturées en contraste partiel et favorise pour les autres parties du mur une insertion harmonisée.

Deux échantillons de brique ont été retenues lors de cette visite soit :

- Brique Médium « Iron spot #46 » 228mmx90mmx55mm de Ruel et frère pour obturer les ouvertures;
- Brique Desert « Iron spot Dark » 228mmx90mmx55mm de Ruel et frère pour combler les espaces des murs et ragréer les briques endommagées ou absentes.

L'appareillage proposer est documenté dans les plans et photos déposés avec la demande.

Les travaux proposés se feront de façon à limiter les interventions sur le bien, et permettent d'inscrire l'intervention dans le temps en utilisant des matériaux contemporains. Ils permettront également d'améliorer l'aspect visuel de cette façade qui devient visible de la voie publique depuis la démolition de l'aile de la comptabilité.

### ***Recommandations***

La Direction générale du patrimoine et des institutions muséales recommande l'émission de l'autorisation demandée.

Yves Charette  
Le 19 juin 2014



La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment formant un plan en « U » est de style néoroman richardsonien. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales. L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extradados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impostes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

#### Analyse

Les travaux intérieurs ne touchent pas les parties classées de la Gare Windsor. Les 2 fenêtres remplacées par des persiennes sont situées dans la cour intérieure, mais elles ne sont pas visibles. Elles se situent sous la passerelle permettant l'entretien de la verrière de la Salle des pas perdus. Ces travaux n'auront donc pas d'impact négatif sur l'immeuble patrimonial classé, leur autorisation est donc recommandée.

#### Recommandation

Généré par Louis Routhier

Date: 2015-12-14

Page: 2 de 3

Analyse de la demande d'autorisation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Louis Roumier

Date d'analyse : 2015-12-14

Gestionnaire :

Martin Pineault



Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impôstes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Date d'analyse : 2016-04-05

Gestionnaire :

Martin Pineault

**Lieu des travaux**

**Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1851413, 2296185  
Statut : Classement  
Coba : 14443-0126

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

**Travaux**

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment secondaire	Transformation du cadre bâti	Nouvelle construction

**Demandeur / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
----------------	---------	---------------------------

**Demandeur**

Nom : Béique Legault Thuot Architectes (166418) Rôle : Mandataire (Correspondant)	480, boulevard Saint-Laurent, Bur. 303 Montréal (Québec) H2Y 3Y7	Téléphone : (514) 288-5050 Télécopieur : (514) 288-8818 Courriel : dblais@blta.ca
---	---	---

**Répondant**

Nom : Marie-Claude Thibault (166422) Titre : Architecte	480, boulevard Saint-Laurent, Bur. 303 Montréal (Québec) H2Y 3Y7	Téléphone : (514) 288-5050 Télécopieur : (514) 288-8818 Courriel : mcthibault@blta.ca
--	--	---

**Demandeur**

Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire	20 Queen Street West, Étage 5 Toronto M5H 3R4
---	--

**Répondant**

Nom : Pierre Descheneaux (167257)	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 395-5141 Autre téléphone : (514) 261-1950 Courriel : pierre.descheneaux@cadillacfairview.com
-----------------------------------	---	--

**Description des travaux**

Sur l'abri de type «Bush» dans la cour intérieure, construction d'un écran visuel autour de trois tours d'eau, selon les plans de la firme BLTA datés du 1er septembre 2016.

**Annexe(s) à la demande**

Plan de localisation  
Plan(s) préliminaire(s)

**Analyse(s) / Recommandation(s)**

Séquence d'analyse : 1	Auteur : Louis Routhier
------------------------	-------------------------

**Contexte**

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment formant un plan en « U » est de style néoroman richardsonien. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales. L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé

surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). La salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour. Celle-ci comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées. La gare Windsor s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. Elle se situe dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie de la ville de Montréal.

Ce bien est classé immeuble patrimonial. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains.

Les éléments caractéristiques de la gare Windsor liés à ses valeurs historique et architecturale comprennent, notamment :

- son implantation à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada;
- son volume imposant formant un plan en U;
- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extradors en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes;
- son ornementation, dont les arcades et les arcatures en plein cintre, les corniches, les colonnes et les colonnettes engagées à chapiteaux cubiques ou à crochets, les tourelles polygonales à toit conique ainsi que les figures, les motifs végétaux et les entrelacs sculptés;
- les composantes intérieures communes, dont les revêtements de calcaire, la mouluration en bois ou en plâtre ainsi que les appareils d'éclairage, les boîtes de courrier et les rampes en laiton;
- les caractéristiques de l'édifice Price, dont son implantation à une intersection, son volume (notamment le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages, la partie au nord de la tour de quatre étages et demi coiffée d'un toit à croupes, la partie au sud de la tour de cinq étages et demi coiffée d'un toit à deux versants droits et le soubassement dégagé selon la déclivité du terrain) ainsi que les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier;
- les caractéristiques de l'aile Maxwell, dont son implantation à l'ouest de l'édifice Price, son volume (notamment les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes) et les composantes du vestibule, dont le plafond à poutres apparentes et les portes jumelées (vitrées à double vantail et surmontées d'impostes vitrées à arc surbaissé);
- les caractéristiques de l'aile Painter, dont son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, son volume (notamment le plan en « L » à pan coupé, la tour rectangulaire de quinze étages coiffée de toits à croupes aigus, la partie au nord de la tour à cinq étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits, la partie au sud de la tour à six étages et demi et coiffée d'un toit à deux versants droits en façade et d'un toit plat à l'arrière, la façade aménagée sur le pan coupé surmontée d'un attique de plan circulaire à toit conique ainsi que le soubassement d'un ou deux niveaux selon la déclivité) l'horloge dorée, et les composantes du vestibule d'angle et de sa cage d'escalier, dont l'escalier monumental, les voûtes en berceau, les colonnes ainsi que les piliers et les pilastres doriques et les balustrades;
- les caractéristiques de la salle des pas perdus, dont son implantation à l'extrémité des anciennes voies, son volume de plan rectangulaire d'un seul étage coiffé d'un toit à croupes en verre, ses ouvertures (dont la façade vitrée donnant sur la cour intérieure), les composantes intérieures, dont la charpente apparente en métal, les grillages ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail;
- les caractéristiques de la cour intérieure, dont les deux abris de type Bush.

### Analyse

Trois tours d'eau ont été remplacées sans autorisation de travaux du MCC (voir demande 129924 et l'avis d'infraction). Ces trois tours d'eau sont localisées sur la toiture de l'abri de type «Bush» et sont très visibles depuis la cour intérieure de la Gare Windsor.

L'écran architectural proposé permettra d'atténuer l'impact négatif de ces tours d'eau sur l'immeuble patrimonial classé. Quand ces nouvelles tours d'eau seront en fin de vie utile, elles devraient être localisées ailleurs.

Les travaux proposés sont recommandés par le chargé de projet de la DGP afin d'améliorer la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé.

### Recommandation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

  
Louis Routhier

Date d'analyse : 2016-10-27

Gestionnaire :

\_\_\_\_\_  
Martin Pineault

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 20 juin 2018

Monsieur François Heppell  
1372, rue Notre-Dame Ouest,  
Montréal (Québec) H3C 1K8

**Objet : Travaux non visés par la Loi sur le patrimoine culturel  
Gare Windsor  
Travaux de réaménagement de la suite B-15**

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande d'autorisation, reçue le 1<sup>er</sup> juin 2018 au ministère de la Culture et des Communications, concernant le projet cité en objet, nous désirons vous faire part des renseignements suivants.

Les travaux qui sont décrits dans la demande, soit le réaménagement des locaux B-15 (CPE 1000 pattes du centre-ville), ne sont pas visés par l'article 48 de la Loi sur le patrimoine culturel. Dans ce contexte, une autorisation de la ministre n'est pas nécessaire pour ce type d'intervention.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Mark Elsworthy à la Direction générale du Patrimoine et des immobilisations, au 514 873-0011, poste 5502.

Veuillez accepter, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur général,

  
Marin Pihéault



Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 17 juillet 2018

Monsieur Jocelyn Bélanger  
La Corporation Cadillac Fairview Limitée  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, bur. 400  
Montréal (Québec) H3B 2S2

N/Réf. : 134990 – IP-2018-0133-06

**Objet :** Demande d'autorisation – Avis de refus de la demande  
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-  
Place-du-Canada  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à la lettre d'avis d'intention de refus que nous vous avons fait parvenir le 13 juin 2018 dernier concernant la demande d'autorisation citée en objet et les précisions que vous nous avez soumises les 27 juin et 6 juillet 2018, nous vous informons que l'autorisation telle que demandée, est refusée.

Cette décision est motivée par l'impact négatif des travaux proposés d'installation de solins métalliques sur les seuils de maçonnerie de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur l'ensemble des façades de la Gare. Comme vous le savez, la Gare Windsor est un Lieu historique national du Canada et une Gare ferroviaire patrimoniale de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Elle est un immeuble patrimonial classé et est située dans un site patrimonial cité par la Ville de Montréal et par conséquent la gare est soumise à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

L'édifice de la gare est l'un des plus beaux exemples de style néo roman au Québec et au Canada en plus d'être l'un des plus imposants monuments de Montréal. La Gare est érigée en pierre calcaire de Montréal bouchardée ou à bossage rustique, cette dernière contribue magnifiquement au caractère solide et monumental de la construction et assure à l'ensemble une grande homogénéité au niveau matériel et du coloris.

... 2

Les très grandes valeurs patrimoniales et architecturales commandent des interventions respectueuses des éléments caractéristiques qui sont liées à ces valeurs, dont le parement de pierre, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique de la gare.

L'ajout de solins métalliques sur les seuils de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur toutes les façades de la Gare changera de façon importante son apparence extérieure, et aura un impact négatif sur sa maçonnerie et son coloris général. Compte tenu du nombre important et de la variété des ouvertures et de leur profondeur, l'installation de solins métalliques formera un tireté métallique courant à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur tous les étages de l'immeuble patrimonial classé.

L'emplacement de la gare, son envergure et parfois sa proximité avec les piétons, font en sorte que ces travaux proposés seront très visibles et dommageables pour la lisibilité de son architecture particulière. Ce type d'intervention ne contribue pas à la mise en valeur du bâtiment lui-même ni à la maçonnerie de pierre compte tenu notamment des grandes surfaces à couvrir. Par conséquent, cette solution unique appliquée à l'ensemble de la gare n'est pas acceptable au regard de sa mise en valeur.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, nous vous invitons à communiquer avec monsieur André Chouinard de la Direction générale du patrimoine et des immobilisations au 514 873-0011, poste 5805.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,

  
  
Martin Pineault

c. c. M<sup>me</sup> Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'île de Montréal  
M<sup>me</sup> Danielle Desrosiers, DMA architectes

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 26 janvier 2018

Monsieur Brian Salpeter  
2917599 Canada inc.  
20 Queen Street West, bur. 500  
Toronto (Ontario) M5H 3R4

N/Réf. : 134031 – IP-2017-0622-06

**Objet : Commentaires préliminaires**  
Immeuble patrimonial  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

Monsieur,

Nous avons entrepris l'analyse du projet cité en rubrique, que nous avons reçu le 3 novembre 2017. À ce stade de l'analyse, nous sommes en mesure de vous faire part de commentaires préliminaires concernant le projet, lequel est analysé en fonction de son impact sur l'immeuble patrimonial classé.

Considérant l'importance de maintenir les éléments caractéristiques sur l'immeuble patrimonial classé, la proposition de remplacer la fenestration par des cadres en bois est compatible avec les orientations pour la mise en valeur d'un immeuble patrimonial classé.

Afin de répondre aux objectifs de conservation et de mise en valeur de l'immeuble patrimonial, nous vous transmettons les commentaires suivants :

- Les fenêtres de remplacement en bois pourront être fabriquées à partir d'une essence autre que celle du matériau d'origine;
- Il serait pertinent d'étudier la possibilité de réintroduire les divisions d'origine, notamment pour les fenêtres cintrées;
- L'utilisation de verre thermos et d'un système de pivots qui facilite l'ouverture et l'entretien des fenêtres est acceptable.

...2

Votre projet devra être révisé à partir de ces commentaires, afin de répondre aux objectifs de conservation et de mise en valeur de l'immeuble patrimonial.

Veillez noter que la présente ne constitue pas une autorisation au sens de la *Loi sur le patrimoine culturel*. Une telle autorisation doit être donnée en fonction de l'intérêt public et ne pourra être délivrée qu'après prise en considération de l'ensemble des commentaires reçus.

Pour toute information, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Mark Elsworthy, à la Direction générale du patrimoine et des immobilisations, au 514 873-0011, poste 5502.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Martin Pineault



c. c. M. Mathieu Payette-Hamelin, directeur des services à la clientèle de l'île de Montréal par intérim

Conformément à l'article 83 de la Loi sur le patrimoine culturel (L.R.Q., P-9.002), le ministre de la Culture et des Communications demande ce jour au Conseil du patrimoine culturel du Québec son avis sur le dossier suivant :

**Lieu des travaux****Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
 Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
 Montréal (Québec)  
 Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1851413, 2296185  
 Catégorie : Immeuble patrimonial  
 Statut : Classement  
 Cobra : 14443-0126

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

**Travaux**

Article(s) : 64

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment principal	Transformation du cadre bâti	Rénovation

**Demandeur / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
<b>Demandeur</b>		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire (Correspondant)	20 Queen Street West, Bur. 500 Toronto M5H 3R4	
<b>Répondant</b>		
Nom : Brian Salpeter (169824)	1501, avenue McGill College, Suite 26 Montréal (Québec) H3A 3N9	Téléphone : (514) 353-2208 Courriel : brian.salpeter@cadillacfairview.com

**Description des travaux**

Remplacement des fenêtres de la gare Windsor selon la proposition préparée par DMA architectes.

**Analyse(s)**

Séquence analyse : 1 Date analyse : 2017-11-08  
 Auteur : Mark Ramsay Elsworthy

**Contexte**

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment forme un plan en « U » et occupe une tête d'îlot bordé par les rues de la Gauchetière au nord, Peel à l'est et Saint-Antoine au sud. L'immeuble s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada.

La gare a été réalisée en trois étapes. La partie initiale de la Gare a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Malgré le fait que sa réalisation s'est échelonnée sur trois décennies, l'utilisation d'un même style architectural contribue à la cohérence architecturale de différentes phases de construction. Par ailleurs, la gare Windsor introduit le style néoroman richardsonien à Montréal. Typiques du traitement de ce style, les façades sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L », comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913) est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de

1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. Les ajouts, en 1900 et de 1909 à 1914, des ailes Maxwell et Painter ainsi que de la salle des pas perdus témoignent de l'expansion du CP

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'édifice a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles. Ses oeuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments. Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20<sup>e</sup> siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

Outre les valeurs architecturales associées au bien classé, mentionnons que parmi les éléments caractéristiques identifiés dans le répertoire du patrimoine culturel du Québec nous retrouvons :

- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extradors en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications et la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Une récente étude patrimoniale et iconographique illustre la très grande richesse architecturale et historique de ce bien classé et dont l'intérêt patrimonial dépasse les frontières du Québec.

La présente demande porte sur le remplacement des fenêtres en bois qui ont été installées entre les années 1979 et 1985.

#### **Analyse**

Les fenêtres dans les ouvertures cintrées ont été modifiées lors de la rénovation de 1979 à 1985. La production de

ces dernières a été confiée aux employées dans les ateliers du CP à Montréal. Les fenêtres ont été montées en chêne et peintes en noir à l'extérieur.

Quant à l'édifice Price, ces fenêtres étaient composées de fenêtres à carreaux à l'origine, ce qui accentue le détail de composition des arches imposantes. Mentionnons que cette composition affirme le lien entre le style néoroman richardsonien et l'utilisation de formes géométriques utilisées dans le style d'inspiration Queen Anne.

Lors du premier agrandissement, Maxwell avait repris le même langage architectural pour l'aile et le débarcadère ajouté en 1900, jusqu'au détail des fenêtres qui ont été les mêmes que dans l'édifice Price.

Se distinguant des deux autres phases de construction, la construction de l'aile Painter témoigne d'un départ du style des deux premières constructions. Dans le cas de cette aile, les ouvertures sont similaires, mais la tour et la toiture sont plus représentatives du style Château qui est devenu l'image de marque de la compagnie CP.

Ici, les ouvertures en plein cintre sont utilisées, mais les divisions des fenêtres ont évolué. Leur composition a été épurée et rendue plus fonctionnelle par l'installation d'une fenêtre à guillotine dans la partie centrale, flanquée par deux portions à vitre pleine. Les divisions dans ces fenêtres ressemblent à la composition du Marshall Field's Wholesale Store à Chicago, complété selon les plans de Richardson en 1885.

Lors des travaux de rénovation, un modèle qui était basé sur les divisions de l'aile Painter était utilisé à la grandeur de l'immeuble. Ce changement a entraîné la perte des divisions d'origine dans l'édifice Price et l'aile Maxwell. Cela dit, l'utilisation de bois pour le remplacement des fenêtres a été retenue pour l'ensemble des fenêtres sur les façades principales ainsi que pour les ouvertures qui donnent sur la cour intérieure.

Une demande d'autorisation comprenant deux scénarios pour le remplacement de fenêtres a été soumise au Ministère en version préliminaire pour connaître les orientations pour le remplacement des fenêtres. Une proposition a été faite pour le remplacement des fenêtres avec de nouvelles fenêtres en bois, et une deuxième a été faite pour des fenêtres en aluminium. Comme le Ministère préconise le maintien des éléments caractéristiques et favorise le retour aux composantes d'origine, l'option du remplacement par des fenêtres en bois a été privilégiée pour le projet.

Le propriétaire actuel de la gare préconise l'installation de fenêtres en aluminium, pour remplacer les fenêtres en bois. Leur motivation et les arguments mis sont d'ordre économique. Ils mettent de l'avant que les coûts de production des fenêtres en bois sont trop élevés et que l'entretien coûtera plus cher. Cependant, dans la documentation soumise au Ministère par le propriétaire, les estimations de coûts pour les fenêtres en bois sont plus chères, toutefois la différence entre les coûts d'entretien pour les deux modèles se rapproche.

Nonobstant le choix final de matériaux, les fenêtres pour le projet vont devoir être fabriquées en quantité industrielle et installées dans des ouvertures de maçonnerie portantes qui ont 100 à 130 années d'âge et d'exposition aux intempéries. Dans le cas de cadres de fenêtres en bois, celles-ci permettront de faire des ajustements lors de son installation dans les ouvertures dans la maçonnerie portante comme ce matériel peut aussi agir comme matériel sacrificiel. Toutefois, la jonction entre des nouvelles fenêtres en aluminium se fera par un matériel sacrificiel comme des joints flexibles.

Par ailleurs, le bois permet une reproduction fidèle de détails architecturaux qui contribueront à la richesse de l'apparence du bien classé. Mentionnons que la proposition de fenêtres en aluminium mise sur la simplification des détails architecturaux des fenêtres actuelles (installées entre 1979 et 1985), toutefois la proposition n'a pas été faite en fonction des détails de fenêtres d'origines.

Considérant l'ampleur des travaux à la gare et de son statut comme bien classé, plusieurs questions se posent pour l'autorisation du remplacement de fenêtres, notamment :

- Est-ce que la reproduction des détails et moulurations des modèles de fenêtres installées entre 1979 et 1985 favorise la lisibilité des éléments caractéristiques du bien classé?

- Est-ce que le remplacement complet des fenêtres ne sera-t-il plutôt l'occasion de faire le retour à un modèle de fenêtre qui se rapproche davantage aux composantes d'origine?

Préparée par



Mark Ramsay Elsworth

Date :

9 Nov 2017

Signée par

Martin Pineault, directeur général  
Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Date :

**Document relevant de la compétence du ministère de la Culture et des Communications**

Les documents qui, à l'occasion de toute demande d'avis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (L.R.Q., P-9.002), sont communiqués, par le ministère de la Culture et des Communications, au Conseil du patrimoine culturel du Québec, sont transmis à ce dernier sous le sceau de la confidentialité et aux seules fins de l'accomplissement des fonctions qui lui sont attribuées par sa loi constitutive. Par la présente, vous êtes avisés que ces documents, produits par le ministère de la Culture et des Communications ou pour son compte, demeurent de la compétence exclusive du Ministère et que, conséquemment, toute demande d'accès les concernant doit être référée au responsable de la Loi sur l'accès du Ministère, conformément à l'article 48 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1).

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 13 juin 2018

Monsieur Jocelyn Bélanger  
La Corporation Cadillac Fairview Limitée  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, bur. 400  
Montréal (Québec) H3B 2S2

N/Réf. : 134990 – IP-2018-0133-06

**Objet : Demande d'autorisation – Avis d'intention de refus**  
Immeuble patrimonial classé  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à l'analyse de votre demande d'autorisation concernant le projet cité en objet, nous vous informons que le Ministère n'a pas l'intention d'accorder l'autorisation telle que demandée.

Cette intention est motivée par l'impact négatif des travaux proposés d'installation de solins métalliques sur les seuils de maçonnerie de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur l'ensemble des façades de la Gare. Comme vous le savez, la Gare Windsor est un Lieu historique national du Canada et une Gare ferroviaire patrimoniale de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Elle est un immeuble patrimonial classé et est située dans un site patrimonial cité par la Ville de Montréal. Par conséquent la gare est soumise à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

L'édifice de la gare est l'un des plus beaux exemples de style néo roman au Québec et au Canada en plus d'être l'un des plus imposants monuments de Montréal. La Gare est érigée en pierre calcaire de Montréal bouchardée ou à bossage rustique, cette dernière contribue magnifiquement au caractère solide et monumental de la construction et assure à l'ensemble une grande homogénéité en ce qui concerne le matériel et le coloris.

Les très grandes valeurs patrimoniales et architecturales commandent des interventions respectueuses des éléments caractéristiques qui sont liées à ces valeurs, dont le parement de pierre, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique de la gare.

... 2

L'ajout de solins métalliques sur les seuils de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur toutes les façades de la Gare, changera de façon importante son apparence extérieure et aura un impact négatif sur sa maçonnerie et son coloris général. Compte tenu du nombre important et de la variété des ouvertures et de leur profondeur, l'installation de solins métalliques formera un tiré métallique courant à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur tous les étages de l'immeuble patrimonial classé.

L'emplacement de la gare, son envergure et parfois sa proximité avec les piétons, font en sorte que les travaux proposés seront très visibles et dommageables pour la lisibilité de son architecture particulière. Ce type d'intervention ne contribue pas à la mise en valeur du bâtiment lui-même ni à la maçonnerie de pierre, compte tenu notamment des grandes surfaces à couvrir. Par conséquent, cette solution unique appliquée à l'ensemble de la gare n'est pas acceptable au regard de sa mise en valeur.

Vous pouvez nous faire part de vos observations dans les dix jours suivant la réception de cette lettre. À cette fin, ou pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec monsieur André Chouinard de la Direction générale du patrimoine et des immobilisations au 514 873-0011, poste 5805. Au terme du délai de dix jours, en l'absence de commentaires de votre part, une lettre de refus vous sera transmise.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Martin Pineault

c. c. Mme Danielle Desrosiers, DMA architectes

Mme Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'Île de Montréal



Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 13 juin 2018

Monsieur Jocelyn Bélanger  
La Corporation Cadillac Fairview Limitée  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, bur. 400  
Montréal (Québec) H3B 2S2

N/Réf. : 134990 – IP-2018-0133-06

**Objet :** Demande d'autorisation – Avis d'intention de refus  
Immeuble patrimonial classé  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à l'analyse de votre demande d'autorisation concernant le projet cité en objet, nous vous informons que le Ministère n'a pas l'intention d'accorder l'autorisation telle que demandée.

Cette intention est motivée par l'impact négatif des travaux proposés d'installation de solins métalliques sur les seuils de maçonnerie de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur l'ensemble des façades de la Gare. Comme vous le savez, la Gare Windsor est un Lieu historique national du Canada et une Gare ferroviaire patrimoniale de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Elle est un immeuble patrimonial classé et est située dans un site patrimonial cité par la Ville de Montréal. Par conséquent la gare est soumise à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

L'édifice de la gare est l'un des plus beaux exemples de style néo roman au Québec et au Canada en plus d'être l'un des plus imposants monuments de Montréal. La Gare est érigée en pierre calcaire de Montréal bouchardée ou à bossage rustique, cette dernière contribue magnifiquement au caractère solide et monumental de la construction et assure à l'ensemble une grande homogénéité en ce qui concerne le matériel et le coloris.

Les très grandes valeurs patrimoniales et architecturales commandent des interventions respectueuses des éléments caractéristiques qui sont liées à ces valeurs, dont le parement de pierre, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique de la gare.

... 2

L'ajout de solins métalliques sur les seuils de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur toutes les façades de la Gare, changera de façon importante son apparence extérieure et aura un impact négatif sur sa maçonnerie et son coloris général. Compte tenu du nombre important et de la variété des ouvertures et de leur profondeur, l'installation de solins métalliques formera un tireté métallique courant à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur tous les étages de l'immeuble patrimonial classé.

L'emplacement de la gare, son envergure et parfois sa proximité avec les piétons, font en sorte que les travaux proposés seront très visibles et dommageables pour la lisibilité de son architecture particulière. Ce type d'intervention ne contribue pas à la mise en valeur du bâtiment lui-même ni à la maçonnerie de pierre, compte tenu notamment des grandes surfaces à couvrir. Par conséquent, cette solution unique appliquée à l'ensemble de la gare n'est pas acceptable au regard de sa mise en valeur.

Vous pouvez nous faire part de vos observations dans les dix jours suivant la réception de cette lettre. À cette fin, ou pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec monsieur André Chouinard de la Direction générale du patrimoine et des immobilisations au 514 873-0011, poste 5805. Au terme du délai de dix jours, en l'absence de commentaires de votre part, une lettre de refus vous sera transmise.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Martin Pineault

c. c. M<sup>me</sup> Danielle Desrosiers, DMA architectes

M<sup>me</sup> Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'Île de Montréal

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 17 juillet 2018

Monsieur Jocelyn Bélanger  
La Corporation Cadillac Fairview Limitée  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, bur. 400  
Montréal (Québec) H3B 2S2

N/Réf. : 134990 – IP-2018-0133-06

**Objet :** **Demande d'autorisation – Avis de refus de la demande**  
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-  
Place-du-Canada  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à la lettre d'avis d'intention de refus que nous vous avons fait parvenir le 13 juin 2018 dernier concernant la demande d'autorisation citée en objet et les précisions que vous nous avez soumises les 27 juin et 6 juillet 2018, nous vous informons que l'autorisation telle que demandée, est refusée.

Cette décision est motivée par l'impact négatif des travaux proposés d'installation de solins métalliques sur les seuils de maçonnerie de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur l'ensemble des façades de la Gare. Comme vous le savez, la Gare Windsor est un Lieu historique national du Canada et une Gare ferroviaire patrimoniale de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Elle est un immeuble patrimonial classé et est située dans un site patrimonial cité par la Ville de Montréal et par conséquent la gare est soumise à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

L'édifice de la gare est l'un des plus beaux exemples de style néo roman au Québec et au Canada en plus d'être l'un des plus imposants monuments de Montréal. La Gare est érigée en pierre calcaire de Montréal bouchardée ou à bossage rustique, cette dernière contribue magnifiquement au caractère solide et monumental de la construction et assure à l'ensemble une grande homogénéité au niveau matériel et du coloris.

... 2

Les très grandes valeurs patrimoniales et architecturales commandent des interventions respectueuses des éléments caractéristiques qui sont liées à ces valeurs, dont le parement de pierre, les bandeaux et les extrados en pierre bouchardée ou à bossage rustique de la gare.

L'ajout de solins métalliques sur les seuils de pierre à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur toutes les façades de la Gare changera de façon importante son apparence extérieure, et aura un impact négatif sur sa maçonnerie et son coloris général. Compte tenu du nombre important et de la variété des ouvertures et de leur profondeur, l'installation de solins métalliques formera un tireté métallique courant à la base de chacune des ouvertures, et ce, sur tous les étages de l'immeuble patrimonial classé.

L'emplacement de la gare, son envergure et parfois sa proximité avec les piétons, font en sorte que ces travaux proposés seront très visibles et dommageables pour la lisibilité de son architecture particulière. Ce type d'intervention ne contribue pas à la mise en valeur du bâtiment lui-même ni à la maçonnerie de pierre compte tenu notamment des grandes surfaces à couvrir. Par conséquent, cette solution unique appliquée à l'ensemble de la gare n'est pas acceptable au regard de sa mise en valeur.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, nous vous invitons à communiquer avec monsieur André Chouinard de la Direction générale du patrimoine et des immobilisations au 514 873-0011, poste 5805.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



**Martin Pineault**

c. c. M<sup>me</sup> Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'île de Montréal  
M<sup>me</sup> Danielle Desrosiers, DMA architectes

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

Black Property Holdings L.P.  
1190, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Travaux de restauration de la gare Windsor, comprenant :

- le remplacement des fenêtres;
- le remplacement des escaliers d'issue de secours métalliques donnant sur la cour intérieure;
- des interventions à la maçonnerie.

Les travaux seront réalisés selon la proposition de DMA architectes, reçue le 22 juin 2018.

La présente autorisation exclut tous les travaux d'installation de solins en acier inoxydable ou de membranes apparentes par dessus les éléments de maçonnerie.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Selon les conditions suivantes :**

- Soumettre pour l'approbation du Ministère, l'échantillon de fenêtre.

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le

2018/07/03

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Martin Pineault, directeur général  
Direction générale du patrimoine  
et des immobilisations

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.



Dorchester et de la Place du Canada (citation municipale).

La gare Windsor a été réalisée en trois étapes. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Malgré le fait que sa réalisation s'est échelonnée sur trois décennies, l'utilisation d'un même style architectural contribue à la cohérence architecturale de ces différentes phases de construction. Par ailleurs, la gare Windsor introduit le style néoroman richardsonien à Montréal. Typiques de ce style architectural, les façades de la gare sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages dans sa partie sud. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L » complète la tête d'îlot comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913), à l'arrière, est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. En raison de l'expansion fulgurante du CP, l'aile Maxwell a été ajoutée en 1900 le long de l'avenue des Canadiens de Montréal et l'aile Painter a été construite sur la moitié sud de l'îlot entre 1909 à 1914.

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'immeuble a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20e siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11e et 12e siècles. Ses oeuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments.

Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20e siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20e siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20e siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications ainsi que la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle

des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Mentionnons que parmi les éléments caractéristiques identifiés dans le répertoire du patrimoine culturel du Québec nous retrouvons :

- ses matériaux, dont le parement, les bandeaux et les extradors en pierre bouchardée ou à bossage rustique, le parement en brique rouge à l'arrière, les couvertures en ardoise ou en cuivre ainsi que les portes et les fenêtres en bois;
- ses ouvertures, dont les portails en plein cintre ou à arc surbaissé, les baies à meneaux, les grandes lucarnes pendantes à pignon découvert, les baies vitrées en plein cintre ou à arc surbaissé, les fenêtres rectangulaires ou cintrées à guillotine et les embrasures profondes.

#### Analyse

Des travaux de restauration de la maçonnerie sont en cours, notamment sur la façade sud de l'aile Painter et la façade nord de l'aile Maxwell. La présente demande se fait dans la poursuite de ces campagnes de travaux de restauration elle porte sur trois éléments, dont :

- Des interventions à la maçonnerie en pierre calcaire, notamment de la façade sur la rue Peel;
- Le remplacement des portes et fenêtres;
- Le remplacement des escaliers d'issues de secours extérieurs.

#### INTERVENTIONS EN MAÇONNERIE

Le 26 mai 2017, le Ministère a émis une autorisation pour la restauration de la maçonnerie des façades de l'avenue des Canadiens-de-Montréal (bâtiment Maxwell) et de la rue Saint-Antoine Ouest, des façades latérale et arrière et de la cheminée n°4 (bâtiment sud). Les travaux ont été réalisés. La présente demande concerne les autres façades. Dans cette même demande, on prévoyait aussi l'installation de solins métalliques, voir demande 134990. Des discussions ont eues lieu à ce sujet et finalement cette intervention a été refusé par le Ministère. On les retrouve dans ces plans puisque les architectes n'ont pas eu le temps de les modifier avant le dépôt de la demande de permis à la Ville de Montréal. Par conséquent, ces interventions seront exclus de la présente demande. Les architectes devront proposer d'autres pistes de solutions. Il en va de même pour les toutes les membranes quelle soit de finition, granulée ou non, élastomère ou liquide.

#### PROJET DE REMPLACEMENT DE FENÊTRES

La présente demande comprend le remplacement des fenêtres en bois qui ont été installées entre les années 1979 et 1985.

Dans le cadre d'un projet de redéveloppement de la gare et du secteur avoisinant, une étude patrimoniale et iconographique a été réalisée. Cette étude illustre la très grande richesse architecturale et historique de ce bien classé dont l'intérêt patrimonial dépasse les frontières du Québec.

Bien que les fenêtres de la gare Windsor ne soient pas celles d'origines, mais leur emplacement en retrait, leur matérialité et les divisions demeurent des éléments caractéristiques de ces ailes de cet immeuble néoroman richardsonien. Tout comme l'utilisation d'éléments de maçonnerie de très grande taille et les ouvertures en plein cintre accentuées, l'emplacement des fenêtres en retrait contribue à l'effet de profondeur dans le massif de la maçonnerie.

Au moment de leurs constructions, une des expressions du style néoroman richardsonien se retrouvait dans les fenêtres à l'édifice Price et à l'aile Maxwell, notamment par l'utilisation de carreaux dans les fenêtres sous les arches. Ces fenêtres comprenaient des petits carreaux dans leurs parties supérieures à l'origine, ce qui accentue le détail de composition des arches imposantes. Lors du premier agrandissement en 1900, Maxwell avait repris le même langage architectural pour l'aile et le débarcadère, jusqu'au détail des fenêtres qui ont été les mêmes que dans l'édifice Price. Néanmoins, les ouvertures sur l'aile Painter qui a été achevée des décennies plus tard, se distinguaient de celles de l'édifice Price et de l'aile Maxwell, plus particulièrement par l'utilisation de fenêtres à guillotine et l'abandon des petits carreaux.

Se distinguant des deux autres phases de construction, la construction de l'aile Painter témoigne d'un départ du style des deux premières constructions entamé deux décennies plus tôt. Dans le cas de cette aile, les ouvertures sont similaires, mais la tour et la toiture sont plus représentatives du style Château qui est devenu l'image de marque de la compagnie CP. Ici, les ouvertures en plein cintre sont utilisées, mais les divisions des fenêtres ont évolué. Leur composition a été épurée et rendue plus fonctionnelle par l'installation d'une fenêtre à guillotine dans la partie centrale, flanquée par deux portions à vitre pleine. Notons que les divisions dans ces fenêtres de l'aile Painter ressemblent à la composition du Marshall Field's Wholesale Store à Chicago, complété selon les plans de Richardson en 1885.

#### PROJET DE REMPLACEMENT D'ESCALIERS D'ISSU DE SECOURS

Il est proposé de remplacer les escaliers d'issue de secours extérieurs. Ces escaliers ont été ajoutés à l'immeuble au courant du 20e siècle et se donnent sur la cour arrière. Ces escaliers en métal sont présentement peints noir.

#### ANALYSE

La présente demande porte sur trois éléments, dont des interventions en maçonnerie, le remplacement des fenêtres et le remplacement des escaliers de secours.

#### MAÇONNERIE

Les travaux présentés visent la réfection de la maçonnerie des autres façades de de la gare Windsor. Les interventions visent à restaurer la maçonnerie à la suite des problèmes découverts lors des inspections réalisées au cours des dernières années. Ces travaux s'inscrivent aussi dans le nouveau règlement concernant l'inspection des façades des bâtiments de 5 étages et plus. D'autres demandes d'autorisation de travaux suivront pour la suite des interventions. Nous avons préalablement analysé les plans réalisés à 85 % et des questions avaient été adressées à l'architecte. Les travaux respectent dans l'ensemble nos principes et critères en matière de restauration de la maçonnerie. Ces travaux, à terme, assureront la préservation du bien classé.

#### FENÊTRES

Le demandeur prévoit le remplacement de l'ensemble de fenêtres par un modèle en bois qui reprend plusieurs caractéristiques du modèle présentement en place.

Entre 1979 et 1985, les fenêtres de la gare ont été remplacées. La production de ces fenêtres en bois a été réalisée par les employés du CP dans leurs ateliers à Montréal. Ces fenêtres ont été montées en chêne avec vitres thermos et peintes en noir à l'extérieur. Lors de ces travaux, un modèle qui était basé sur les divisions de l'aile Painter était utilisé à la grandeur de l'immeuble. Ce changement a entraîné la perte définitive des divisions d'origine dans l'édifice Price et l'aile Maxwell, bien que plusieurs avaient déjà été modifiées. Une autre modification importante a été la conception de fenêtres a été l'intégration d'un pivot qui facilite le lavage des différentes portions des fenêtres. Cela dit, malgré ces changements et modifications, l'utilisation de bois pour le remplacement des fenêtres a été retenue pour l'ensemble des fenêtres sur les façades principales ainsi que pour les ouvertures qui donnent sur la cour intérieure.

Comme les fenêtres ne sont pas d'origine, le ministère s'est démontré ouvert au maintien de certaines modifications qui découlent de l'évolution des fenêtres et de l'immeuble patrimonial classé, dont certaines modifications qui rendent plus performantes les fenêtres et qui facilitent leur entretien. Parmi ces derniers, la standardisation des modèles à travers l'immeuble, le maintien de la technologie qui permet aux fenêtres de pivoter, l'utilisation de vitres thermos et la fabrication des fenêtres dans une essence de bois qui n'est pas celle d'origine.

Il est proposé de remplacer les fenêtres avec un modèle fabriqué en bois avec des fenêtres thermos qui pivotent, tel que le système actuel. Aux endroits où l'on retrouve des persiennes dans les ouvertures, ces éléments seront intégrés dans des cadres en bois qui reprennent les mêmes divisions que les autres fenêtres des mêmes dimensions.

Afin de déterminer la couleur des fenêtres de remplacement, un test de grattage et une analyse des couleurs de peinture ont été réalisés, ce qui a révélé une couleur verte. Les échantillons ont été prélevés sur certaines ouvertures qui n'auront pas été remplacées au fil du temps. Toutefois, ces essais n'ont pas compris un test de grattage complet ni une analyse de couches sous microscope, tel que privilégié par des conservateurs. Un essai avec la couleur verte découverte par les architectes a été réalisé in situ sur des fenêtres existantes, toutefois, le Ministère n'est pas convaincu des résultats, compte tenu que l'on ne pouvait associé ce ton de vert à une couleur traditionnelle d'époque.

Une recherche iconographique de photos de la gare confirme que les fenêtres ont été peintes en noir depuis de nombreuses décennies. Dans plusieurs photos en couleur à partir du mi-20 siècle, nous constatons que les fenêtres sont dans des teints très foncés allant jusqu'au noir. Ainsi, il a été proposé par le demandeur de maintenir cette palette de couleur. Des essais seront réalisés pour déterminer la couleur finale.

Mentionnons que le demandeur a évalué la possibilité de réintroduire les divisions d'origine dans les ouvertures cintrées pour l'édifice Price et l'aile Painter, tel que demandé par le Ministère. Le demandeur a cité la complexité de produire des fenêtres avec les petits bois et ces divisions pour ces fenêtres qui sont de très grande taille. Par ailleurs, à la lumière de l'étude patrimoniale et des photos qui illustrent l'évolution du bien, il est devenu apparent que ce modèle de fenêtre fût abandonné très rapidement dans l'histoire de la gare, probablement en raison de la complexité de cette composition face à la taille des ouvertures et le climat montréalais.

Tel que présenté au Ministère, le projet de remplacement de fenêtres est acceptable pour les motifs suivants :

- Les fenêtres permettent le maintien de l'utilisation d'un matériau caractéristique au sens large, soit le bois;
- L'utilisation du même système de cadre pour les persiennes permettra de réduire le nombre de persiennes dans l'immeuble et des changements en fonction de l'évolution des usages;
- L'harmonisation des fenêtres à travers les différentes composantes de la gare est cohérente avec l'évolution des modèles de fenêtres à la gare.

Toutefois, considérant l'ampleur du projet et du grand nombre de fenêtres à changer, il serait pertinent de procéder à la préparation d'échantillons des fenêtres afin que le Ministère puisse se prononcer sur le résultat de la production.

#### ESCALIERS

Il est proposé de les remplacer par de nouveaux escaliers qui seront produits en aluminium. Le remplacement de ces escaliers est motivé par leur état dégradé ainsi que et leur non-conformité comme issue.

Ces escaliers extérieurs ne découlent pas de la conception architecturale de la gare et ne sont pas des éléments caractéristiques sur lesquels les valeurs patrimoniales reposent. Par ailleurs, leur état dégradé permet difficilement leur restauration ou leur réparation. Quant au choix de matériaux, la légèreté de l'aluminium permettra de minimiser le nombre d'ancrages dans la maçonnerie. La couleur de l'aluminium naturel est un fini plus intéressant que le noir, qui

détonne avec la maçonnerie de pierre grise.

Tel que présenté au Ministère le projet de remplacement des escaliers est acceptable pour les motifs suivants :

- Les escaliers ne sont pas un élément caractéristique de la gare;
- L'impact sur le bien classé est minimal.

En conclusion, de manière générale, les interventions proposées visent la conservation du bien classé. Ainsi, elles auront un impact positif sur le bien.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine et des immobilisations recommande la délivrance de l'autorisation demandée assortie de la condition suivante : . Le Ministère se doit d'aviser préalablement le demandeur de son intention d'accompagner l'autorisation de conditions.

#### Condition(s)

- Soumettre pour l'approbation du Ministère, l'échantillon de fenêtre.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Mark Ramsay Elsworthy

Date d'analyse : 2018-07-19

Gestionnaire :

Martin Pineault

Demande : 135258  
Bien : 105370  
Dossier : IP-2018-0214-06

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

La Corporation Cadillac Fairview Limitée  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, bur. 400  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Installation de solins en cuivre étamé selon les plans du 18 juillet 2018 de DMA architectes.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ – SITE PATRIMONIAL DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-  
LA-PLACE-DU-CANADA  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

**Selon les conditions suivantes :**

Le plancher du balcon au niveau 2 du bâtiment Price, Tour 2, élévation est, devra être recouvert de cuivre étamé.

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

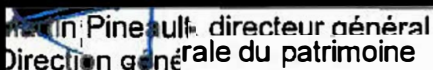
Délivrée le

2018/07/31

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.

Par  Martin Pineault, directeur général  
Direction générale du patrimoine  
et des immobilisations



pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages dans sa partie sud. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L » complète la tête d'îlot comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913), à l'arrière, est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. En raison de l'expansion fulgurante du CP, l'aile Maxwell a été ajoutée en 1900 le long de l'avenue des Canadiens de Montréal et l'aile Painter a été construite sur la moitié sud de l'îlot entre 1909 à 1914.

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'immeuble a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles. Ses oeuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments.

Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20<sup>e</sup> siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications ainsi que la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Des travaux de restauration de la maçonnerie sont en cours. La présente demande se fait dans le cadre de travaux autorisés, mais porte plus spécifiquement sur la tour nord (l'Édifice Price).

### Analyse

Généré par Mark Ramsay Elsworthy

Page: 2 de 3

Date: 2019-05-06

Lors d'une l'inspection plus approfondie de la tour de l'Édifice Price, des problèmes structuraux ont été identifiés. Des fissures importantes ont été constatées à l'intérieur de la tour et sa solidité a été remise en question. Parmi les causes, la qualité de la pierre utilisée lors de la construction et la gestion des eaux de pluie de la toiture de la tour qui se drainent sur la surface extérieure de la maçonnerie ont été identifiées.

Une demande a été faite pour le remplacement de la structure de la tour (136145), auquel le Ministère a répondu par une lettre de commentaires préliminaires. Ces commentaires sont les suivantes :

- La conservation du système constructif est incontournable, la démolition partielle de la tour et son remplacement par une évocation volumétrique n'est pas acceptable sur le plan patrimonial;
- La modification du système de gestion des eaux de pluie par l'ajout d'un drain intérieur est acceptable;
- La conservation d'un maximum de pierre calcaire dans le mur est à privilégier, l'évaluation faite par un conservateur en maçonnerie est nécessaire afin d'évaluer quelles pierres peuvent être conservées en tout ou en partie.

Présentement le demandeur se penche sur une stratégie qui serait acceptable à la lumière de ces commentaires. La présente demande vise la réalisation de tests de laboratoire sur des morceaux de pierre dans l'optique de leur réutilisation. Les tests proposés sont les suivants : compression, absorption et résistance au gel-dégel. La nature même de ces essais va démolir les échantillons utilisés pour ces tests.

Les essais demandés sont raisonnables pour valider l'état de la pierre, notamment dans le but de conserver le maximum de la pierre possible. Cette intervention est acceptable.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Mark Ramsay Elsworthy

Date d'analyse : 2019-05-06

Gestionnaire :

Isabelle Lemieux

**Lieu des travaux****Identification et adresse du bien**

Nom : rue Peel (100269)  
 Adresse : rue Peel  
 Montréal (Québec)  
 Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Statut : Déclaration  
 Cota : 14446-7271

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site patrimonial du Mont-Royal	Site patrimonial	Déclaration

**Travaux**

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Terrain	Excavation	Excavation

**Identification et adresse du bien**

Nom : Gare Windsor (105370)  
 Adresse : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
 Montréal (Québec)  
 Arrondissement municipal : Ville-Marie

**Autres informations**

Cadastre : 1 851 413 (Actuel), 2 296 185 (Actuel)  
 Statut : Classement  
 Cota : 14446-7271

**Fait partie de**

Nom	Catégorie	Statut juridique
Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada	Site patrimonial	Citation

**Travaux**

Article(s) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Terrain	Excavation	Excavation

**Demandeur / Répondant**

Identification	Adresse	Coordonnées communication
----------------	---------	---------------------------

**Demandeur**

Nom : Ville de Montréal (136605)	Pavillon Duke	Téléphone : (514) 872-3959
Rôle : Propriétaire (Correspondant)	801, rue Brennan, Étage 4 Montréal (Québec) H3C 0G4	Télécopieur : (514) 280-3597

**Répondant**

Nom : Raynald Macher-Poitras (171638)	801, Brennan, Étage 10 Montréal (Québec) H3C 0G4	Téléphone : (514) 872-2172
---------------------------------------	---	----------------------------

**Description des travaux**

Excavation en bordure des fondations de la gare Windsor en façade de la rue Peel, pour but de remplacer le raccordement en approvisionnement d'eau, dans le cadre des travaux de réfection des infrastructures souterraines dans l'emprise de la rue Peel, selon le Devis technique Égout et aqueduc VMP-18-002, émis le 24 avril 2018.

**Analyse(s) / Recommandation(s)**

Séquence d'analyse : 1	Auteur :	Mark Ramsay Elsworthy
------------------------	----------	-----------------------

**Contexte**

La gare Windsor est un ancien terminus de chemin de fer et siège social de compagnie ferroviaire. L'imposant bâtiment forme un plan en « U » et occupe une tête d'îlot bordé par l'avenue des Canadiens de Montréal au nord, la rue Peel à l'est et la rue Saint-Antoine au sud. L'immeuble s'élève à l'angle sud-ouest de l'ensemble formé par le square Dorchester et la place du Canada. De même, la gare Windsor est la borne sud-ouest du site du patrimoine du Square Dorchester et de la Place du Canada (citation municipale).

La gare Windsor a été réalisée en trois étapes. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Malgré le fait que sa réalisation s'est échelonnée sur trois décennies, l'utilisation d'un même style architectural contribue à la cohérence architecturale de ces différentes phases de construction. Par ailleurs, la gare Windsor introduit le style néoroman richardsonien à Montréal. Typiques de ce style architectural, les façades de la gare sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages dans sa partie sud. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L » complète la tête d'îlot comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913), à l'arrière, est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. En raison de l'expansion fulgurante du CP, l'aile Maxwell a été ajoutée en 1900 le long de l'avenue des Canadiens de Montréal et l'aile Painter a été construite sur la moitié sud de l'îlot entre 1909 à 1914.

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'immeuble a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles. Ses oeuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments.

Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20<sup>e</sup> siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications ainsi que la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au

lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

La présente demande porte sur des travaux d'infrastructure en bordure de la rue Peel qui seront attenantes aux fondations.

#### Analyse

Les travaux de raccordement en approvisionnement d'eau se feront dans l'emprise de la chaussée de la rue Peel. L'excavation prévoit le maintien des sols souterrains à l'intérieure d'une distance de 1000 mmm en bordure des fondations, toutefois, il est possible que les travaux aient une incidence sur le bien classé. En fonction de la profondeur d'excavation et du fait que l'état des conduites d'aqueduc souterrain n'est pas connu, il y a des risques que le chantier occasionne la mise à nue des fondations et le remplacement d'une partie des conduites d'eau qui pénètre le bien classé et qui aura un impact sur ce dernier.

En raison de la nature de ces travaux et du risque d'un impact sur le bien classé, il est recommandé d'accompagner l'autorisation des conditions suivantes :

- Dans le cas où une partie des fondations de la gare soit mise à nue dans le cadre des travaux, informer le Ministère;
- Soumettre pour l'approbation préalable du Ministère : toute intervention touchant directement les fondations de la gare Windsor.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine et des immobilisations recommande la délivrance de l'autorisation demandée assortie des conditions suivantes :

- Dans le cas où une partie des fondations de la gare soit mise à nue dans le cadre des travaux, informer le Ministère;
- Soumettre pour l'approbation préalable du Ministère : toute intervention touchant directement les fondations de la gare Windsor.

Le Ministère se doit d'aviser préalablement le demandeur de son intention d'accompagner l'autorisation de conditions.

#### Condition(s)

- Dans le cas où une partie des fondations de la gare soit mise à nue dans le cadre des travaux, informer le Ministère;
- Soumettre pour l'approbation préalable du Ministère : toute intervention touchant directement les fondations de la gare Windsor.

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Mark Ramsay Elsworthy

Date d'analyse : 2019-03-12

Gestionnaire :

Martin Pineault

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

Ville de Montréal  
Pavillon Duke  
801, rue Brennan, 4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3C 0G4

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Excavation en bordure des fondations de la gare Windsor en façade de la rue Peel dans le but de remplacer le raccordement en approvisionnement d'eau, dans le cadre des travaux de réfection des infrastructures souterraines dans l'emprise de la rue Peel. Les travaux seront réalisés conformément au Devis technique Égout et aqueduc VMP-18-002, émis le 24 avril 2018.

**Sur le bien suivant :**

rue Peel  
Montréal (Québec)

Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Selon les conditions suivantes :**

- Dans le cas où une partie des fondations de la gare soit mise à nue dans le cadre des travaux, informer le Ministère;
- Soumettre pour l'approbation préalable du Ministère toute intervention touchant directement les fondations de la gare Windsor.

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le 2018/03/22

La ministre de la Culture et des Communications,

Signée en vertu d'une délégation faite conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Par

Martin Pineau, directeur général  
Direction générale du patrimoine et des immobilisations

## DEMANDE D'EXPERTISE PAR LE MCC

### DEMANDEUR

Nom du professionnel responsable : Mark Elsworthy

Direction : Montréal

Adresse : 1435, rue de Bleury, bureau 800, Montréal (Québec) H3A 2H7

Téléphone : 514 873-0011 poste 5502

Courriel : mark.elsworthy@mcc.gouv.qc.ca

### IDENTIFICATION DU PROPRIÉTAIRE

*Pour une expertise in situ, les frais de déplacement du restaurateur sont à la charge du propriétaire*

Nom du propriétaire : Black Property Holdings L. P. - Jocelyn Bélanger

Contact : Christine Lacroix architecte (mandataire chez DMA)

Adresse : 655 rue Desnoyers, bureau 204, Montréal, QC H4C 3E1

Téléphone : 514-288-4251 poste 233

Courriel : clacroix@dma-arch.com

### IDENTIFICATION DE L'ŒUVRE OU DE L'ENSEMBLE D'ŒUVRES

Gare Windsor

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal

Montréal, QC

L'œuvre en question est la Tour de l'édifice Price, cette tour est aussi connue comme la tour nord.

### DESCRIPTION DE LA DEMANDE

#### Problème de structure tour nord

Des grandes fissures dans la maçonnerie de la tour visible de l'intérieur et les ingénieurs et architectes travaillant sur l'immeuble s'inquiètent par rapport à la stabilité de la tour. Plusieurs réparations ont été faites à par le passé.

Le drainage de l'eau du toit de cette tour vers les surfaces de la maçonnerie et la qualité de la pierre sont cités comme raisons pour sa dégradation. Mentionnons qu'un nombre important de constructions d'envergure environnant le bien classé auront pu endommager sa structure par la détonation et d'autres interventions créant des coups et des vibrations.

La pierre et la maçonnerie nécessiteront des interventions afin de s'assurer de la conservation de la tour, toutefois, il a été proposé de remplacer l'ensemble de la pierre sur la tour, ce qui se trouve en opposition avec les orientations du Ministère ainsi qu'avec les principes de conservation énoncés dans les chartes internationales en matière de patrimoine bâti. Considérant la valeur historique et architecturale de la tour de l'édifice Price, le Ministère souhaite une évaluation de la possibilité de consolider un maximum de tissu architectural patrimonial. Bien que le MCC soit ouvert à des réparations et possiblement le remplacement d'une partie de la maçonnerie, nous sommes d'avis qu'une expertise est nécessaire afin de compléter l'analyse de ce volet de la situation et de mieux juger du nombre de pierres à remplacer.

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

Black Property Holdings L. P.  
1190, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Sur la partie supérieure de la tour nord (aile Price) de la gare Windsor, procéder au démontage et au remontage de la maçonnerie comprenant le remplacement partiel de la maçonnerie, la réintégration des pierres sculptées, l'installation d'attaches entre les pierres et l'aménagement d'une nouvelle toiture. Les travaux seront réalisés selon les plans de DMA architectes émis le 6 juin 2019.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le 12 juin 2019

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Linda Tremblay, directrice générale  
Direction générale du patrimoine

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.

## PROPOSITION D'EXPERTISE POUR LE MCC

### DEMANDEUR

<b>Nom du professionnel responsable :</b>	Mark Elsworthy
<b>Direction :</b>	Direction générale du patrimoine
<b>Adresse :</b>	1435, rue de Bleury, bureau 800, Montréal (Québec) H3A 2H7
<b>Téléphone :</b>	514 873-0011, poste 5502
<b>Courriel :</b>	mark.elsworthy@mcc.gouv.qc.ca

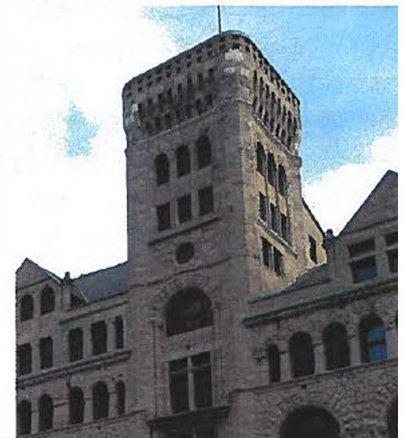
### IDENTIFICATION DU PROPRIÉTAIRE

*Pour une expertise in situ, les frais de déplacement du restaurateur sont à la charge du propriétaire*

<b>Nom du propriétaire :</b>	Black Property Holdings L. P. – Jocelyn Bélanger
<b>Contact :</b>	Christine Lacroix architecte (mandataire chez DMA)
<b>Adresse :</b>	655, rue Desnoyers, bureau 204, Montréal (Québec) H4C 3E1
<b>Téléphone :</b>	514 288-4251, poste 233
<b>Courriel :</b>	clacroix@dma-arch.com

### IDENTIFICATION DU BIEN

<b>Nom du bien :</b>	Maçonnerie de la tour nord de la gare Windsor
<b>Architecte :</b>	Bruce Price
<b>Adresse :</b>	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
<b>Année de construction :</b>	1887-1889
<b>Matériau :</b>	Calcaire du groupe de Chazy (à confirmer)
<b>Statut :</b>	Immeuble patrimonial



### DESCRIPTION DE LA DEMANDE

*En référence à la demande d'expertise datée du 30 avril 2019*

#### Problème de structure de la tour nord

Des grandes fissures dans la maçonnerie de la tour sont visibles de l'intérieur, et les ingénieurs et architectes travaillant sur l'immeuble s'inquiètent par rapport à la stabilité de la tour. Plusieurs réparations ont été faites par le passé.

Le drainage de l'eau du toit de cette tour vers les surfaces de la maçonnerie et la qualité de la pierre sont cités comme raisons pour sa dégradation. Mentionnons qu'un nombre important de constructions d'envergure environnant le bien classé auront pu endommager sa structure par la détonation et d'autres interventions créant des coups et des vibrations.

La pierre et la maçonnerie nécessiteront des interventions afin de s'assurer de la conservation de la tour. Toutefois, il a été proposé de remplacer l'ensemble de la pierre sur la tour, ce qui se trouve en opposition avec les orientations du Ministère ainsi qu'avec les principes de conservation énoncés dans les chartes internationales en matière de patrimoine bâti. Considérant la valeur historique et architecturale de la tour de l'édifice Price, le Ministère souhaite une évaluation de la possibilité de consolider un maximum de tissu architectural patrimonial. Bien que le MCC soit ouvert à des réparations et possiblement au remplacement d'une partie de la maçonnerie, nous sommes d'avis qu'une expertise est nécessaire afin de compléter l'analyse de ce volet de la situation et de mieux juger du nombre de pierres à remplacer.

### EXPERTISE PROPOSÉE

À la demande de la Direction du patrimoine du MCC, le CCQ propose une expertise en présence des représentants du Ministère et du client (architectes), afin d'échanger sur l'approche et les techniques de restauration envisagés.

- Examen in-situ des pierres de la maçonnerie de la tour nord.
- Identification de la pierre, si nécessaire.
- Inspection visuelle et à l'aide d'un marteau afin d'évaluer l'état des pierres (présence de fissures ou désagrégation de la pierre). Si nécessaire, un test d'absorption (tube gradué de RILEM) sera effectué sur place.
- Rédaction d'un rapport d'expertise comprenant un constat d'état de la maçonnerie, une documentation photographique et des recommandations sur les analyses à faire et sur les techniques et les matériaux appropriés pour la restauration.

Si nécessaire, d'autres points seront ajoutés au rapport selon les besoins du Ministère ou du client.

### FRAIS DU SERVICE PROPOSÉ

Nombre d'heures : 30 heures financées par le ministère de la Culture et des Communications

Frais afférents : Frais de déplacement et de séjour : 530 \$

**TOTAL : 530 \$**

**plus taxes applicables**

L'estimation ci-dessus est valide pour six mois à partir de la date ci-dessous. Si le service devait demander plus de temps que prévu, le demandeur en sera avisé avant d'engager tout montant supplémentaire.

Premier mai 2019

Isabelle Paradis, restauratrice de biens culturels

Date

Elizabeth Carmichael, directrice par intérim

Date

### ACCEPTATIONS

Les demandeurs soussignés autorisent le Centre de conservation du Québec, ci-après appelé le CCQ, à réaliser le service proposé ci-dessus, en respect des conditions établies aux présentes et pouvant comporter, dans le cas d'un objet ou d'une œuvre, des examens photographiques ou radiographiques ainsi que des prélèvements pour analyse. Il autorise le CCQ à diffuser, à ses fins, les photographies et la documentation réalisées lors de son intervention.

Frais afférents à la charge : Du demandeur  Du propriétaire

Le soussigné garantit qu'il est dûment autorisé pour les présentes et accepte d'assumer les frais de service ci-dessus. Il dégage le CCQ de toute responsabilité découlant des services décrits ci-dessus à moins de faute grave.

**Il reconnaît avoir pris connaissance des conditions apparaissant ci-dessus.**

Signature :

Nom du professionnel :

Date :

Signature :

Nom du gestionnaire :

Date :

Signature :

Nom du propriétaire :

Date :

## PROPOSITION D'EXPERTISE POUR LE MCC

### DEMANDEUR


Nom du professionnel responsable :	Mark Elsworthy
Direction :	Direction générale du patrimoine
Adresse :	1435, rue de Bleury, bureau 800, Montréal (Québec) H3A 2H7
Téléphone :	514 873-0011, poste 5502
Courriel :	mark.elsworthy@mcc.gouv.qc.ca

### IDENTIFICATION DU PROPRIÉTAIRE

*Pour une expertise in situ, les frais de déplacement du restaurateur sont à la charge du propriétaire*

Nom du propriétaire :	Black Property Holdings L. P. – Jocelyn Bélanger
Contact :	Christine Lacroix architecte (mandataire chez DMA)
Adresse :	655, rue Desnoyers, bureau 204, Montréal (Québec) H4C 3E1
Téléphone :	514 288-4251, poste 233
Courriel :	clacroix@dma-arch.com

### IDENTIFICATION DU BIEN

Nom du bien :	Maçonnerie de la tour nord de la gare Windsor	
Architecte :	Bruce Price	
Adresse :	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal	
Année de construction :	1887-1889	
Matériau :	Calcaire du groupe de Chazy (à confirmer)	
Statut :	Immeuble patrimonial	

### DESCRIPTION DE LA DEMANDE

*En référence à la demande d'expertise datée du 30 avril 2019*

#### Problème de structure de la tour nord

Des grandes fissures dans la maçonnerie de la tour sont visibles de l'intérieur, et les ingénieurs et architectes travaillant sur l'immeuble s'inquiètent par rapport à la stabilité de la tour. Plusieurs réparations ont été faites par le passé.

Le drainage de l'eau du toit de cette tour vers les surfaces de la maçonnerie et la qualité de la pierre sont cités comme raisons pour sa dégradation. Mentionnons qu'un nombre important de constructions d'envergure environnant le bien classé auront pu endommager sa structure par la détonation et d'autres interventions créant des coups et des vibrations.

La pierre et la maçonnerie nécessiteront des interventions afin de s'assurer de la conservation de la tour. Toutefois, il a été proposé de remplacer l'ensemble de la pierre sur la tour, ce qui se trouve en opposition avec les orientations du Ministère ainsi qu'avec les principes de conservation énoncés dans les chartes internationales en matière de patrimoine bâti. Considérant la valeur historique et architecturale de la tour de l'édifice Price, le Ministère souhaite une évaluation de la possibilité de consolider un maximum de tissu architectural patrimonial. Bien que le MCC soit ouvert à des réparations et possiblement au remplacement d'une partie de la maçonnerie, nous sommes d'avis qu'une expertise est nécessaire afin de compléter l'analyse de ce volet de la situation et de mieux juger du nombre de pierres à remplacer.

### EXPERTISE PROPOSÉE

À la demande de la Direction du patrimoine du MCC, le CCQ propose une expertise en présence des représentants du Ministère et du client (architectes), afin d'échanger sur l'approche et les techniques de restauration envisagés.

- Examen in situ des pierres de la maçonnerie de la tour nord.
- Identification de la pierre, si nécessaire.
- Inspection visuelle et à l'aide d'un marteau afin d'évaluer l'état des pierres (présence de fissures ou désagrégation de la pierre). Si nécessaire, un test d'absorption (tube gradué de RILEM) sera effectué sur place.
- Rédaction d'un rapport d'expertise comprenant un constat d'état de la maçonnerie, une documentation photographique et des recommandations sur les analyses à faire et sur les techniques et les matériaux appropriés pour la restauration.

Si nécessaire, d'autres points seront ajoutés au rapport selon les besoins du Ministère ou du client.

### FRAIS DU SERVICE PROPOSÉ

Nombre d'heures : 30 heures financées par le ministère de la Culture et des Communications

Frais afférents : Frais de déplacement et de séjour : 530 \$

**TOTAL : 530 \$**

**plus taxes applicables**

L'estimation ci-dessus est valide pour six mois à partir de la date ci-dessous. Si le service devait demander plus de temps que prévu, le demandeur en sera avisé avant d'engager tout montant supplémentaire.

Premier mai 2019

Isabelle Paradis, restauratrice de biens culturels

Date

Elizabeth Carmichael, directrice par intérim

Date

### ACCEPTATIONS

Les demandeurs soussignés autorisent le Centre de conservation du Québec, ci-après appelé le CCQ, à réaliser le service proposé ci-dessus, en respect des conditions établies aux présentes et pouvant comporter, dans le cas d'un objet ou d'une œuvre, des examens photographiques ou radiographiques ainsi que des prélèvements pour analyse. Il autorise le CCQ à diffuser, à ses fins, les photographies et la documentation réalisées lors de son intervention.

Frais afférents à la charge :

Du demandeur



Du propriétaire



Le soussigné garantit qu'il est dûment autorisé pour les présentes et accepte d'assumer les frais de service ci-dessus. Il dégage le CCQ de toute responsabilité découlant des services décrits ci-dessus à moins de faute grave.

Il reconnaît avoir pris connaissance des conditions apparaissant ci-dessus.

Signature

7 mai 2019

Nom du professionnel :

Date :

Signature

2019-05-07

Nom du restaurateur :

Date :

Signature :

Nom du propriétaire :

Date :

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 17 avril 2019

Madame Christine Lacroix  
DMA architectes  
655, rue Desnoyers, bur. 204  
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 136145 – IP-2019-0008-06

**Objet : Commentaires préliminares**  
Immeuble patrimonial  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Madame,

Nous avons entrepris l'analyse du projet cité en rubrique, que nous avons reçu le 21 mars 2019. À ce stade de l'analyse, nous sommes en mesure de vous faire part de commentaires préliminaires concernant le projet, lequel est analysé en fonction de son impact sur le bien classé.

Considérant que la tour est un élément caractéristique du bien classé, elle contribue aux valeurs architecturales et historiques qui lui sont associées. Les objectifs de préservation et de mise en valeur du Ministère visent la conservation des systèmes constructifs qu'on retrouve dans un immeuble patrimonial classé, ainsi que l'intégrité matérielle des matériaux d'origine. Les commentaires au sujet de la proposition sont les suivantes :

- La conservation du système constructif est incontournable, la démolition partielle de la tour et son remplacement par une évocation volumétrique et un système constructif de type pare-pluie n'est pas acceptable sur le plan patrimonial;
- La modification du système de gestion des eaux de pluie par l'ajout d'un drain intérieur est acceptable;
- La conservation d'un maximum de pierre calcaire dans le mur est à privilégier, l'évaluation faite par un conservateur en maçonnerie est nécessaire afin d'évaluer quelles pierres peuvent être conservées.

... 2

Votre projet devra être révisé à partir de ces commentaires, afin de répondre aux objectifs de conservation et de mise en valeur du bien classé.

Veillez noter que la présente ne constitue pas une autorisation au sens de la *Loi sur le patrimoine culturel*. Une telle autorisation doit être donnée en fonction de l'intérêt public et ne pourra être délivrée qu'après prise en considération de l'ensemble des commentaires reçus.

Pour toute information, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Mark Elsworthy, à la Direction générale du patrimoine et des immobilisations, au 514 873-0011, poste 5502.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Martin Pineault

c. c. M<sup>me</sup> Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'île de Montréal  
M. Jocelyn Bélanger, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)



Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

André Chouinard

Date d'analyse : 2019-04-30

Gestionnaire :

Isabelle Lemieux

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

2917599 Canada inc.  
20 Queen Street West, bur. 500  
Toronto (Ontario) M5H 3R4

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Sur l'abri de type « Bush » dans la cour intérieure, construction d'un écran visuel autour de trois tours d'eau, selon les plans de la firme BLTA datés du 1er septembre 2016.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)


### Important :

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le **2019-05-01**

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

  
Isabelle Lemieux, directrice générale par  
intérim  
Direction générale du patrimoine

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

Black Property Holdings L.P.  
1190, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Extraction d'échantillons de pierre dans le haut de la tour nord de la Gare Windsor (édifice Price) pour la réalisation de tests de performance : test de compression, test d'absorption et test de résistance au gel-dégel.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le 2019-05-07

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.

Isabelle Lemieux, directrice générale par  
intérim  
Direction générale du patrimoine

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

Ville de Montréal  
Pavillon Duke  
801, rue Brennan, 4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3C 0G4

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Excavation en bordure des fondations de la gare Windsor en façade de la rue Peel dans le but de remplacer le raccordement en approvisionnement d'eau, dans le cadre des travaux de réfection des infrastructures souterraines dans l'emprise de la rue Peel. Les travaux seront réalisés conformément au Devis technique Égout et aqueduc VMP-18-002, émis le 24 avril 2018.

**Sur le bien suivant :**

rue Peel  
Montréal (Québec)

Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Selon les conditions suivantes :**

- Dans le cas où une partie des fondations de la gare soit mise à nue dans le cadre des travaux, informer le Ministère;
- Soumettre pour l'approbation préalable du Ministère toute intervention touchant directement les fondations de la gare Windsor.

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le 2018/03/22

La ministre de la Culture et des Communications,

Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.

Par

Martin Pineault, directeur général  
Direction générale du patrimoine et des  
immobilisations



ailleurs, la gare Windsor introduit le style néoroman richardsonien à Montréal. Typiques de ce style architectural, les façades de la gare sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages dans sa partie sud. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L » complète la tête d'îlot comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913), à l'arrière, est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. En raison de l'expansion fulgurante du CP, l'aile Maxwell a été ajoutée en 1900 le long de l'avenue des Canadiens de Montréal et l'aile Painter a été construite sur la moitié sud de l'îlot entre 1909 à 1914.

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'immeuble a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles. Ses œuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments.

Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20<sup>e</sup> siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications ainsi que la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Des travaux de restauration de la maçonnerie sont en cours. La présente demande se fait dans le cadre de travaux

autorisés, mais porte plus spécifiquement sur la tour nord (l'Édifice Price).

### Analyse

Lors d'une l'inspection plus approfondie de la tour de l'Édifice Price, des problèmes structuraux ont été identifiés. Des fissures importantes ont été identifiées à l'intérieur de la tour et sa solidité a été remise en question. Parmi les causes, la qualité de la pierre utilisée lors de la construction et la gestion des eaux de pluie de la toiture de la tour qui se drainent sur la surface extérieure de la maçonnerie ont été identifiées. La construction de l'Édifice Price a été achevée en 1889, dans un secteur de la ville caractérisé à l'époque de sa construction par des résidences cossues, cette tour était un élément qui dominait dans le paysage, comme les clochers environnants. Maintenant, l'immeuble se trouve entouré de tours commerciales et résidentielles et le métro passe en dessous du site. L'impact de ces constructions, notamment l'excavation, a sans doute eu un impact sur la structure en maçonnerie portante.

Les déformations dans la maçonnerie, ni la présence de cavités et l'évaluation de la possibilité des pierres n'ont été abordées dans l'évaluation de la tour, mais ces questions demeurent pertinentes afin de prévoir une meilleure stratégie d'intervention - autre que la démolition et reconstruction.

Il est proposé de démonter complètement la maçonnerie sur la partie supérieure de la tour et de reconstruire la tour en remplaçant toute la pierre existante. Il est également proposé de remplacer le système constructif par une armature en béton avec un parement de pierres qui reprennent le profil extérieur de la maçonnerie. Il est aussi proposé d'installer un drain de toiture vers l'intérieur du bâtiment.

Les interventions proposées présentent des enjeux sur le plan patrimonial, soit par :

- la modification du système de drainage de la toiture;
- le remplacement de toute la pierre calcaire sur la partie de la tour démontée;
- le remplacement du système constructif pour la portion de la tour démontée.

### Drainage

La tour a été réalisée sans drain de toiture, et de même, l'eau de pluie et de la neige s'écoule sur les murs extérieurs par une série de déversoirs situés dans le parapet. L'eau descend sur la façade en pierre pour que l'assèchement se fasse par évaporation. Bien que la superficie de maçonnerie soit assez importante en raison de la modulation des pierres et le jeu de morceaux en projection et renforcement, la maçonnerie reste très humide en surface, surtout les parties supérieures qui sont plus exposées aux intempéries. Cette situation est loin d'être idéale, notamment lorsqu'on considère les changements climatiques qui comprennent une augmentation dans le nombre de pluies diluviennes l'été, un plus grand nombre de journées de redoux entraînant la fonte de neige pendant l'hiver, ainsi qu'un nombre croissant de cycles de gel et dégel chaque année. En raison des conditions mentionnées, la gestion de l'eau par l'extérieure n'est plus adéquate.

Quant au drainage de la toiture de la tour, il est important de considérer le contexte dans lequel le bien a été construit. Des avancements technologiques et le développement de nouvelles membranes bitumineuses ont permis la construction de toits plats avec drains intérieurs à Montréal à partir des années 1870. Comme la tour a été construite au début de la période où cette technologie a été introduite, l'hypothèse d'une conception intégrant son drainage vers l'extérieur est possible. L'Édifice Price est coiffé d'une toiture à deux versants et aucun drainage n'interne été n'aurait prévu pour le bâtiment. Ainsi, il est possible que la gestion de l'eau vers l'extérieure ait été prévue de cette façon, surtout considérant la petite superficie de sa toiture. Toutefois, considérant qu'à l'époque de construction à la fin 19e siècle, le niveau de détail sur les plans d'architecture était beaucoup plus sommaire, nous ne pourrions pas évaluer la gestion des eaux de pluie prévue par l'architecte. Bien que le revêtement de toiture de la tour ait été remplacé par le passé, un drain n'a pas été installé.

Quelle que soit la raison, la modification de la gestion des eaux de pluie s'impose. La modification du système est acceptable, comme sa déficience a été démontrée. Le drainage par l'intérieur altérera l'apparence de la tour qui est souvent lichée par l'humidité, toutefois, ceci n'est qu'un détail. Cette altération ne sera pas en conflit avec l'expression du style architectural du bâtiment, surtout considérant qu'il n'est pas clair si cette composition découle d'une réflexion architecturale ou pas. Par ailleurs, la structure de la toiture de la tour pourrait être modifiée si nécessaire, ce qui pourrait améliorer la lisibilité des portions ajourées du parapet.

### Remplacement de la pierre

Il est proposé de ne conserver aucune pierre de la tour dans la zone d'intervention. Plusieurs motifs sont identifiés, soit :

- la qualité de la pierre, notamment la porosité et la présence de schistes de glaise;
- la présence d'interventions moins heureuses par le passé, dont le remplacement de certaines pierres sculptées, l'ajout de mortier de restauration en surface et des réparations avec du mortier cimentaire;
- la difficulté d'approvisionnement de blocs de taille important comme nous retrouvons actuellement dans les murs de la tour.

En raison de la dégradation de la maçonnerie, il est normal de remplacer une partie de la maçonnerie. Mentionnons que le Ministère a autorisé des travaux de restauration de la maçonnerie récemment, et la proposition prévoyait la conservation de la majorité de la pierre sur la tour. L'approche proposée maintenant se trouve aux antipodes du traitement minimal qui est préconisé par le Ministère, surtout pour un bien classé. Le tissu architectural contribue à l'authenticité du bien classé et à sa valeur comme témoin oculaire des réalisations du Canadien Pacifique au 19e siècle, du style architectural, ainsi que la matérialité de la pierre grise de Montréal. Ainsi, la perte totale de la maçonnerie de pierre aura un impact négatif et

significatif sur les valeurs architecturale et historique associées au bien.

Mentionnons également que le remplacement n'a pas été démontré comme incontournable. Nous n'avons pas eu de rapport détaillé à ce stade pour un changement aussi dramatique dans l'approche. Cet élément de la proposition n'est pas appuyé par un conservateur en maçonnerie, ni des évaluations non destructives comme le géoradar. L'état de la pierre constaté à l'intérieur des trous exploratoires et des portions des tirants à l'intérieur des murs, ne révèle pas que l'état de la pierre est dégradé à un point où 100% de la maçonnerie ne sera plus bonne.

#### Système constructif

La tour a été construite en maçonnerie portante, avec deux murs qui descendent jusqu'aux fondations, et deux murs qui sont en acier aux niveaux intérieurs. En résumé, toute la tour qui dépasse la hauteur des autres étages a été construite en maçonnerie portante, ce qui était courant à l'époque de sa réalisation. Ce mur massif de maçonnerie comprend un parement extérieur en pierre calcaire de Montréal et un parement intérieur en briques d'argile. Les boutisses, ou pierres de clés qui traversent le mur au complet sont visibles à plusieurs endroits à partir de l'intérieur.

La finition des murs intérieurs a été enlevée dans la tour, ce qui permet d'accéder à la maçonnerie. Des fissures importantes ont été constatées, ce qui indique que la tour a subi du mouvement. Cela dit, l'évaluation de la fragilité n'a pas été faite, et aucun monitoring n'a été fait récemment. Considérant le nombre de gratte-ciels et d'infrastructures importantes dans les environs de la gare, la tour a sans doute subi des impacts de la détonation ou des vibrations associées aux grands chantiers, mais nous ne sommes pas en mesure d'évaluer quand ces mouvements ont eu lieu.

Dans des cas similaires, par exemple la tour de l'Assemblée nationale ou le Capitole à Québec, les interventions ont priorisé la conservation des systèmes constructifs afin de conserver la valeur d'authenticité des systèmes constructifs. Les techniques et approches traditionnelles associées à la construction de l'Édifice Price contribuent à ses valeurs architecturales et historiques, ainsi, la valeur du système constructif n'est pas anodine. Considérant l'importance de la conservation de l'intégrité des biens classés, le démontage d'une partie de la tour afin de faire une évocation avec une structure en béton et des pierres plaquées en surface n'est pas compatible avec les orientations transversales du Ministère pour la gestion des biens classés ou des biens visés par la LPC. Par ailleurs, ce traitement va à l'encontre des chartes internationales et les lignes directrices de parcs Canada.

Malgré tous les problèmes qui auront contribué à la dégradation de la tour, elle est toujours en place 130 ans plus tard. Au-delà de la perte de valeur patrimoniale, les impacts de l'introduction d'un nouveau système constructif sur le bien ne sont pas connus. La nouvelle structure en béton avec des pierres collées et retenues avec des ancrages pourra entraîner de nouveaux problèmes. La gestion de l'eau à l'intérieur du mur, la condensation en arrière des pierres, la durée de vie utile des attaches, la durée de vie du béton, l'infiltration d'eau vers l'intérieure du mur aux niveaux se présentent comme résultats potentiels. Bien que l'ingénieure puisse être mal à l'aise avec un mur porteur en maçonnerie, les problèmes rencontrés ne sont pas sans précédent. Par ailleurs des solutions pour ces causes de dégradations sont bien connues et que l'intégration de nouvelles technologies ne s'avère pas comme nécessaire.

#### En conclusion

En raison de l'importance de l'Édifice Price, qui aurait introduit le style néoroman richardsonienne à Montréal et au Canada, ses valeurs architecturales et historiques reposent sur la conservation de ses éléments caractéristiques, incluant la tour. Ainsi, la proposition n'est pas acceptable. À la lumière des cas similaires, les clochers d'églises, à la tour de l'Assemblée nationale, ainsi que le Capitole à Québec, le Ministère ne peut faire autrement que de préconiser le traitement minimal et la conservation du système constructif et d'un maximum de la pierre afin de conserver le tissu architectural.

Il serait pertinent de transmettre les commentaires suivants au demandeur afin d'affirmer le positionnement ministériel et de leur permettre de poursuivre les analyses et planifications nécessaires pour la conservation et consolidation de cet élément caractéristique de la Gare Windsor.

#### Commentaires

Considérant que la tour est un élément caractéristique du bien classé, elle contribue aux valeurs architecturales et historiques qui lui sont associées. Les objectifs de préservation et de mise en valeur du Ministère visent la conservation des systèmes constructifs qu'on retrouve dans un immeuble patrimonial classé, ainsi que l'intégrité matérielle des matériaux d'origine. Les commentaires au sujet de la proposition sont les suivantes :

- La conservation du système constructif est incontournable, la démolition partielle de la tour et son remplacement par une évocation volumétrique et un système constructif de type pare-pluie n'est pas acceptable sur le plan patrimonial;
- La modification du système de gestion des eaux de pluie par l'ajout d'un drain intérieur est acceptable;
- La conservation d'un maximum de pierre calcaire dans le mur est à privilégier, l'évaluation faite par un conservateur en maçonnerie est nécessaire afin d'évaluer quelles pierres peuvent être conservées.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine et des immobilisations recommande de transmettre les commentaires énoncés ci-haut au demandeur afin qu'il nous soumette un nouveau projet susceptible de recevoir une autorisation.

Chargé de projet : [REDACTED]

Intervention :  Mineure  Majeure

Gestionnaire :

\_\_\_\_\_

Martin Pineault

Date d'analyse : 2019-04-17



La gare Windsor a été réalisée en trois étapes. La partie initiale a été construite de 1887 à 1889, et les ailes ont été ajoutées en 1900 et de 1909 à 1914. Malgré le fait que sa réalisation s'est échelonnée sur trois décennies, l'utilisation d'un même style architectural contribue à la cohérence architecturale de ces différentes phases de construction. Par ailleurs, la gare Windsor introduit le style néoroman richardsonien à Montréal. Typiques de ce style architectural, les façades de la gare sont rythmées par des arcades surmontées d'une arcature en plein cintre, de grandes lucarnes pendantes à pignon découvert et des tourelles polygonales.

L'édifice Price (1887-1889) est dominé par une tour de huit étages dans sa partie sud. L'aile Maxwell se distingue grâce à son porche monumental (1900). L'aile Painter, en forme de « L » complète la tête d'îlot comprend une tour de quinze étages : l'entrée principale est aménagée sur un pan coupé surmonté d'un attique de plan circulaire coiffé d'un toit conique (1912). Liant les trois portions de la gare, la salle des pas perdus (1913), à l'arrière, est remarquable avec son toit de verre et sa façade vitrée donnant sur la cour intérieure. Elle est précédée d'un abri de type Bush. Un abri semblable borde le côté sud de la cour et cette structure a été intégrée à la tour Deloitte récemment construite. La cour comprend un aménagement paysager évoquant les anciennes voies ferrées.

La gare Windsor présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Cette gare est associée à l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer du Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Bien que la gare Dalhousie soit construite en 1882 dans le secteur est de l'ancienne ville fortifiée, afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie, la gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 dans le Square Mile à l'ouest. En raison de l'expansion fulgurante du CP, l'aile Maxwell a été ajoutée en 1900 le long de l'avenue des Canadiens de Montréal et l'aile Painter a été construite sur la moitié sud de l'îlot entre 1909 à 1914.

En tant que principale gare ferroviaire de Montréal, l'immeuble a contribué à faire de la ville la métropole économique et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce au Canada pendant un siècle. La gare a été le point de départ de nombreux immigrants désireux de coloniser l'Ouest. Elle a également servi au transport des troupes et du matériel militaire au cours des deux guerres mondiales. Elle symbolise ainsi le prestige du CP et sa place dans l'imaginaire québécois et canadien, de même que la prospérité de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle.

La gare présente également un intérêt pour sa valeur architecturale liée au fait qu'elle constitue l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Mentionnons que Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles. Ses oeuvres ont inspiré son compatriote Bruce Price (1845-1903), concepteur du corps initial de la gare et l'un des principaux diffuseurs du néoroman au Canada. Les ailes dessinées par le Montréalais Edward Maxwell (1867-1923) et l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) s'harmonisent avec l'édifice Price et en reproduisent plusieurs éléments.

Les volumes et les détails architecturaux massifs de la gare, l'emploi de la pierre à bossage rustique, les éléments décoratifs, de même que le rythme créé grâce aux larges ouvertures cintrées avec des fenêtres subdivisées avec petits carreaux (édifice Price et aile Maxwell), aux grandes lucarnes à pignon découvert, aux tours et aux tourelles, illustrent le style néoroman richardsonien. Conçue par des architectes renommés, la gare Windsor a marqué le début de l'influence prépondérante de l'architecture étatsunienne au Québec et au Canada.

La gare présente aussi un intérêt pour sa valeur architecturale en tant qu'exemple représentatif des terminus ferroviaires métropolitains. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, les gares des grands centres nord-américains présentent une architecture monumentale et élaborée qui s'inscrit dans les styles en vogue. En plus des installations ferroviaires (voies, château d'eau pour alimenter les locomotives à vapeur, salles d'attente, bureaux d'immigration), elles regroupent plusieurs services, dont des espaces de bureaux et des commerces. La gare Windsor témoigne de sa double fonction de gare et de siège social du Canadien Pacifique par son implantation à proximité du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de Montréal. Elle symbolise, tant par sa conception intérieure que par son aspect extérieur, l'importance et la stabilité de la compagnie. Par ailleurs, la salle des pas perdus, les abris de type Bush et les grandes aires de circulation sont typiques des infrastructures ferroviaires du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui ont dû se moderniser avec l'arrivée des trains express de luxe et des trains de banlieue. La gare Windsor est représentative des équipements urbains prestigieux érigés dans les grandes villes nord-américaines au tournant du 20<sup>e</sup> siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

En 1970, le CP a annoncé la démolition de la gare pour son remplacement par des tours modernes. Cette proposition a entraîné un mouvement de sauvegardes et la formation des amis de la gare Windsor. Dans le but de protéger la gare, en 1975 le gouvernement du Canada a reconnu la gare Windsor comme étant un lieu historique fédéral. En 1985, la gare Windsor a été protégée par la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, ce qui entraînait un processus d'approbation pour des modifications ainsi que la vente de la propriété.

En raison des conditions liant la vente de la gare émise par le gouvernement fédéral, une demande de classement a été faite au Ministère de la Culture. Depuis 2009, ce bien est classé immeuble patrimonial au Québec. La protection s'applique à l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), à certains éléments de l'intérieur (soit le vestibule, la pièce adjacente et le corridor menant à la salle des pas perdus de l'édifice Price, le vestibule de l'aile Maxwell, le vestibule d'angle de l'aile Painter et sa cage d'escalier ainsi que la salle des pas perdus) et à la cour intérieure avec deux abris de type Bush. Cinq objets patrimoniaux classés sont associés au lieu, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage, le monument commémoratif « L'Âge de la Victoire » de

la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Des travaux de restauration de la maçonnerie sont en cours. La présente demande se fait dans le cadre de travaux autorisés, mais porte plus spécifiquement sur la tour nord (l'Édifice Price).

### Analyse

Une première proposition pour la reconstruction a été présentée au Ministère, auquel une lettre de commentaires préliminaires a été transmise au demandeur le 17 avril 2019. Il était proposé de démolir la partie supérieure de la tour et de construire une évocation volumétrique de la tour avec une structure de béton armé, plaqué de nouvelles pierres. Cette proposition n'était pas acceptable comme intervention sur un élément caractéristique aussi important de la gare Windsor. Les commentaires du Ministère transmis dans la lettre du 17 avril 2019 sont les suivantes :

- La conservation du système constructif est incontournable, la démolition partielle de la tour et son remplacement par une évocation volumétrique n'est pas acceptable sur le plan patrimonial;
- La modification du système de gestion des eaux de pluie par l'ajout d'un drain intérieur est acceptable;
- La conservation d'un maximum de pierre calcaire dans le mur est à privilégier, l'évaluation faite par un conservateur en maçonnerie est nécessaire afin d'évaluer quelles pierres peuvent être conservées en tout ou en partie.

### NOUVELLE PROPOSITION

Le demandeur a repensé sa stratégie en fonction des commentaires du Ministère. Une conservatrice en maçonnerie a été engagée pour réaliser une évaluation de la maçonnerie de pierre et un ingénieur spécialisé en structures de maçonnerie portante a été consulté pour un avis sur le démontage et remontage des murs.

La nouvelle proposition vise les interventions suivantes :

- Démolition du toit de la tour;
- Démontage de la partie supérieure de la tour, soit à partir du bandeau;
- Démontage des coins de la tour jusqu'au niveau du plancher du niveau 5b de la tour;
- Remontage de la maçonnerie incluant les tirants, en conservant les pierres qui présentent un potentiel de réutilisation, tel que défini par le rapport de la conservatrice en maçonnerie;
- Réintroduction de pierres sculptées sur les coins de la tour;
- Construction d'une nouvelle toiture conçue pour gérer les eaux vers un drain intérieur;
- Installation d'une grille ajourée dans les ouvertures au niveau du parapet afin de rendre conforme son usage comme terrasse (autorisation 135808);
- Installation de solins sur le bandeau de pierre et sur les ouvertures dans le parapet et son sommet.

### Démontage et remontage

L'impossibilité de consolider la partie supérieure de la tour en place fait consensus parmi les architectes et ingénieurs qui se penchent sur la stratégie d'intervention. Le démontage et remontage d'une partie aussi importante d'une tour demeure une solution de dernier recours, mais dans le présent cas, elles sont justifiées pour les motifs suivants :

- l'état de dégradation de la maçonnerie;
- les fissures importantes dans la structure, notamment la portion intérieure du mur en briques;
- des défauts de conception quant à la gestion des eaux de pluie et de neige;
- de nombreuses réparations et interventions ponctuelles qui ont affaibli la valeur de certaines portions de la maçonnerie;
- l'impossibilité de consolider des parties des murs in situ en raison de l'état trop fragile de la maçonnerie et du nombre important de pierres à remplacer.

Le démontage et remontage permet la conservation du système constructif, soit une structure de maçonnerie portante. Une partie importante de la pierre sera remplacée ainsi que les portions intérieures.

Cette solution respecte les orientations du Ministère transmises par lettre. Le maintien des systèmes constructifs est primordial afin de minimiser l'impact sur les valeurs historiques et architecturales associées au bien. L'ajout d'attaches entre les pierres à l'intérieur du mur est prévu, ce qui sera compatible avec le système constructif original. Des tirants qui sont là depuis la construction initiale de la tour seront réinstallés. Afin de permettre l'accès au toit et la construction d'un escalier, quelques tirants seront interrompus à l'intérieur de la tour. Une des hypothèses pour expliquer la présence de ces tirants et leur rôle lors du montage d'une tour. Comme la maçonnerie est très épaisse et la tour très exposée au vent et aux intempéries, les tirants auront permis au mortier de sécher adéquatement.

Cette intervention est acceptable.

### Remplacement de pierres

Bien que les pierres se trouvent dans un état dégradé, elles ont été évaluées par une conservatrice en maçonnerie, mandatée dans le but de conserver les pierres qui démontrent un potentiel de réutilisation lors du démontage et remontage. La stratégie pour leur conservation est de consolider les pierres identifiées comme ayant un potentiel de conservation par l'insertion de goujons avant le démontage. Lors du démontage, ces pierres seront réévaluées pour valider leur état. Cette approche vise la conservation du maximum du tissu architectural. Malgré le petit nombre de pierres qui risquent de se retrouver dans la tour remontée, l'approche proposée est cohérente avec les orientations du Ministère transmises par lettre de commentaires. Les pierres auront un fini bouchardé mécanique. Ce fini aura peu d'impact visuel en raison de la hauteur de la tour et, par ailleurs, sera une intervention lisible qui traduise l'époque de l'intervention de la reconstruction de la tour.

Cette intervention est acceptable.

### Modification de la toiture

Le toit existant sera démolé sans être remonté avec le même système correctif, afin qu'une toiture plus contemporaine avec un drain intégré puisse être construite. La toiture sera baissée afin de bonifier la lisibilité des portions ajourées du parapet et un drain sera également installé. Le drainage de l'eau vers les murs extérieurs de la tour est une conception inadéquate. Les modifications proposées permettront de mieux conserver la maçonnerie de la tour, surtout face aux changements climatiques et le nombre accru de cycles de gel et dégel. Ce correctif est acceptable.

#### Réintroduction des éléments décoratifs

Il est proposé de réintroduire les sculptures sur les coins de la tour. Ces éléments sont documentés sur les plans du concepteur et sur des photos anciennes. Les pierres seront produites par un sculpteur de pierre. L'utilisation des techniques traditionnelles de production de pierres sculptées fera un contraste avec la pierre bouchardée mécaniquement. La réintroduction de pierres sculptées sur les coins de la tour révélera la richesse de l'expression du style néoroman richardsonien que l'on retrouve à la gare Windsor. Cette intervention aura un impact positif sur le bien classé.

#### En conclusion

Bien que l'intervention soit majeure, la proposition vise néanmoins la conservation d'un maximum du tissu architectural, le maintien des techniques de construction traditionnelles et la réintroduction d'éléments décoratifs qui contribuent aux valeurs patrimoniales associées au bien classé.

#### Recommandation

La Direction générale du patrimoine recommande la délivrance de l'autorisation demandée

Intervention :  Mineure  Majeure

Chargé de projet :

Mark Ramsay Elsworthy

Date d'analyse : 2019-06-10

Gestionnaire :

Linda Tremblay

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre autorise :**

Cadillac-Fairview  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Installation d'une station de travail temporaire de 12' par 16' dans la cour intérieure de la Gare Windsor.

La station de travail connectée, éclairée et climatisée sera composée :

- d'une structure en acier galvanisé fixée à une plateforme de bois déposée sur les pavés existants;
- de panneaux de plexiglass pour les murs et de panneaux de polycarbonate pour le toit;
- d'un plancher en dalles de béton 16" x 16" déposées sur la plateforme de bois.

Le tout, selon le document de présentation préparé par Aire commune (Îlot 84), les plans d'ingénierie préparés par Digitech 3D, en date du 19 avril 2023, ainsi que les précisions apportées dans les correspondances du 19 juin 2023.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ – SITE PATRIMONIAL DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser le ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.
- En vertu de l'article 75.1 de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, chapitre P-9.002), la révision de la présente décision peut être demandée par écrit dans un délai de 30 jours suivant la date à laquelle la décision a été notifiée. Un formulaire est disponible sur le site Web du Ministère ([www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5041](http://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5041)) et toute question à ce sujet peut être adressée au Secrétariat général et bureau de la sous-ministre par courriel à l'adresse [dbsm@mcc.gouv.qc.ca](mailto:dbsm@mcc.gouv.qc.ca) ou par téléphone au 418 380-2319, poste 7127. Par la suite, prenez avis que « toute personne qui se croit lésée par une décision en révision peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification », conformément à l'article 75.6 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le  
2023-06-28

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par



Jean-Jacques Adjizian, directeur général  
Direction générale du patrimoine

*Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.*