

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^{me} 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^e 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^e 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 démoli 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^{er} 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



Gouvernement du Québec
La ministre de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine

**LOI SUR LES BIENS CULTURELS
(L.R.Q., ch. B-4)**

**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 donne avis conformément à l'article 29 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4) qu'elle a procédé au classement du bien culturel ci-après décrit :

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-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;

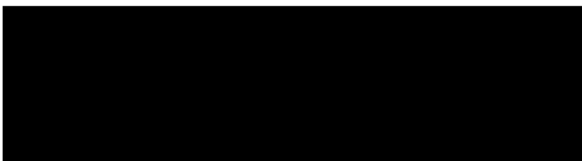
Les éléments décoratifs suivants : l'horloge de l'entrée de l'aile Painter ainsi que les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire (Cœur-de-Lion McCarthy, 1881-1979) de la salle des pas perdus.

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^e 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^e 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.

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.

Signé à Québec, ce 12 février 2009

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Ministère de la Culture,
des Communications
et de la Condition
féminine

Québec 

Direction du patrimoine et de la muséologie



Note de service

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
REÇU

26 MAI 2009

Dossier: _____
Réf.: _____

DESTINATAIRE : M^{me} 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.

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 4Z4

Compagnie 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^e 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^e 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^e jour de mars 2009 sous le numéro d'enregistrement 16 038 995.

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 4Z4

Compagnie 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

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.

Note de service

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
RECU

27 MARS 2009

Dossier: _____

Réf.: _____

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^{me} Monique Barriault, Directrice générale des interventions régionales

Québec, le 12 février 2009

Monsieur Jim Prentice
Ministre de l'Environnement
Gouvernement du Canada
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington, 28^e étage
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Monsieur le Ministre,

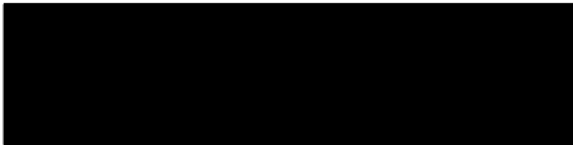
J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. Au printemps 2008, votre prédécesseur, monsieur John Baird, sollicitait ma collaboration afin d'assurer une protection juridique de cet immeuble patrimonial. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Vous trouverez ci-joint l'avis de classement, ainsi qu'une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à une telle protection.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec



Gouvernement du Québec
La ministre de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine

Québec, le 12 février 2009

Monsieur Donald F. Barnhardt
Secrétaire
Compagnie du chemin de fer
Canadien Pacifique Inc.
401, 9th Avenue S.W.
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Une plaque de bronze et un numéro de la collection des *Carnets du patrimoine* sont prévus afin de souligner le classement de cet élément exceptionnel de notre patrimoine ferroviaire.

M^{me} Brigitte Jacques, directrice de Montréal, demeure à votre disposition pour de plus amples renseignements.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Bloc A, 1^{er} étage
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2310
Télécopieur : 418 380-2311
www.mccc.gouv.qc.ca

Montréal
480, boul. Saint-Laurent, 7^e étage
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Téléphone : 514 873-2137
Télécopieur : 514 873-0980

Québec, le 12 février 2009

Monsieur Donald F. Barnhardt
Secrétaire
2917599 Canada Inc.
401, 9th Avenue S.W.
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Une plaque de bronze et un numéro de la collection des *Carnets du patrimoine* sont prévus afin de souligner le classement de cet élément exceptionnel de notre patrimoine ferroviaire.

M^{me} Brigitte Jacques, directrice de Montréal, demeure à votre disposition pour de plus amples renseignements.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 12 février 2009

Monsieur Gérald Tremblay
Maire
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

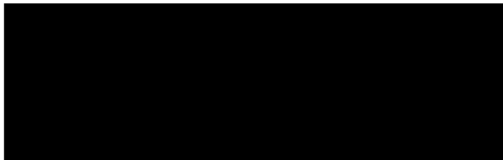
Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 12 février 2009

Monsieur Benoît Labonté
Maire
Arrondissement de Ville-Marie
888, boulevard De Maisonneuve Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2L 4S8

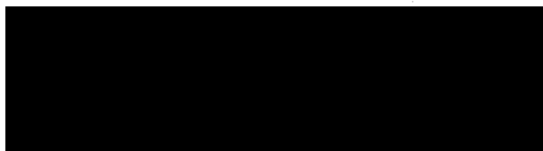
Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 12 février 2009

Madame Marguerite Blais
Ministre responsable des Aînés
Députée de Saint-Henri–Sainte-Anne
3269, rue Saint-Jacques
Montréal (Québec) H4C 1G8

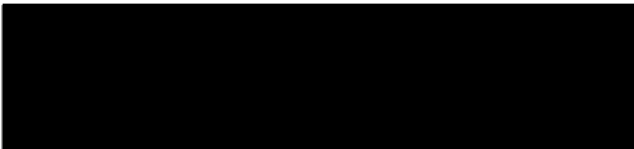
Chère collègue,

J'ai le plaisir de vous faire part de ma décision de classer la gare Windsor située à Montréal. L'enveloppe extérieure de la gare, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que cinq biens mobiliers sont visés par ce classement.

La gare et ses éléments décoratifs sont désormais inscrits au Registre des biens culturels du Québec conformément à l'article 26 de la Loi sur les biens culturels. Ils figurent aussi au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, que vous pouvez consulter au www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, chère collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 12 février 2009

Madame Line Leblanc
Bureau du Leader parlementaire
du gouvernement
Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec) G1A 1A4

OBJET : Avis de classement
Gare Windsor

Madame,

Conformément à l'article 29 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4), auriez-vous l'obligeance de déposer à l'Assemblée nationale du Québec l'avis de la Commission des biens culturels.

L'article 29 stipule que

« Tout avis de la Commission sur le classement d'un bien culturel est déposé à l'Assemblée nationale par le ministre dans les 60 jours de sa décision si l'Assemblée est en session ou, si elle ne siège pas, dans les 30 jours de l'ouverture de la session suivante ou de la reprise des travaux. »

M^{me} Christine St-Pierre, ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, a signé l'avis de classement le 12 février 2009, après avoir pris l'avis de la Commission des biens culturels.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Philippe Cannon

p. j. Avis de la Commission des biens culturels

Direction du patrimoine et de la muséologie

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
RECU

- 3 OCT. 2008

DESTINATAIRE : Madame Brigitte Jacques
Directrice
Direction de Montréal

Dossier: _____
Réf.: _____

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^{er} octobre 2008.

La Registraire des biens culturels,


Geneviève Hébert

p. j.

c. c. M^{me} Monique Barriault, directrice générale des interventions régionales

Québec, le 18 septembre 2008

L'honorable John Baird
Ministre de l'Environnement
Gouvernement du Canada
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington, 28^e étage
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer la gare Windsor, située à Montréal, en vertu de la Loi sur les biens culturels.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.



J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 18 septembre 2008

Monsieur Benoît Labonté
Maire
Arrondissement de Ville-Marie
888, boulevard De Maisonneuve Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2L 4S8

Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer en vertu de la Loi sur les biens culturels la gare Windsor, située dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie, à Montréal.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.



J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Si vous désirez obtenir des informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean Bissonnette, directeur du patrimoine et de la muséologie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 18 septembre 2008

Monsieur Donald F. Barnhardt
Secrétaire
Compagnie du chemin de fer
Canadien Pacifique Inc.
401, 9th Avenue S.W.
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur le Secrétaire,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer la gare Windsor, située à Montréal, en vertu de la Loi sur les biens culturels.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.



J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Si vous désirez obtenir des informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean Bissonnette, directeur du patrimoine et de la muséologie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

c. c. Monsieur John Walsh, Vice-Président, Immobilier, Canadien Pacifique

Québec, le 18 septembre 2008

Monsieur Donald F. Barnhardt
Secrétaire
2917599 Canada Inc.
401, 9th Avenue S.W.
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur le Secrétaire,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer la gare Windsor, située à Montréal, en vertu de la Loi sur les biens culturels.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.

J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Si vous désirez obtenir des informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean Bissonnette, directeur du patrimoine et de la muséologie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 18 septembre 2008

Madame Marguerite Blais
Ministre responsable des Aînés
Députée de Saint-Henri–Sainte-Anne
3269, rue Saint-Jacques
Montréal (Québec) H4C 1G8

Chère collègue,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer en vertu de la Loi sur les biens culturels la gare Windsor, située dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie, à Montréal.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.



J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Je vous prie d'agréer, chère collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 18 septembre 2008

Monsieur Gérald Tremblay
Maire
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous faire part de mon intention de classer en vertu de la Loi sur les biens culturels la gare Windsor, située dans l'arrondissement municipal de Ville-Marie, à Montréal.

La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose notamment sur son intérêt architectural et son intérêt historique. Elle est associée à plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle, dont Bruce Price, Edward Maxwell et Walter Scott Painter, et témoigne du rôle de Montréal comme métropole économique et plaque tournante du transport au Québec et au Canada pendant un siècle.

Vous trouverez donc ci-joint l'avis d'intention de classement que j'ai signé conformément à l'article 25 de la Loi sur les biens culturels. Cet avis porte sur l'enveloppe extérieure de la gare Windsor, son terrain, la salle des pas perdus et ses trois accès publics, ainsi que les éléments décoratifs que sont l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, et les horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif L'Ange de la Victoire de la salle des pas perdus.

L'avis d'intention de classer vaut pour une période maximale d'un an à compter de sa date de transmission. Pendant toute la période de validité de cet avis, tous les intervenants concernés doivent agir comme si le bien était déjà classé. Au cours de cette période, je prendrai l'avis de la Commission des biens culturels du Québec sur le classement de la gare, conformément aux processus prévus à la Loi. Toute personne intéressée peut d'ailleurs, dans les 30 jours de la transmission de l'avis d'intention, faire des représentations auprès de la Commission sur le classement du bien.



J'en profite pour vous transmettre également une brochure qui vous renseignera sur les avantages et obligations liés à un classement.

Si vous désirez obtenir des informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean Bissonnette, directeur du patrimoine et de la muséologie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE



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^{ME} 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 « 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^e 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^e 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 I-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

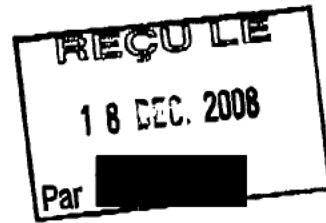
La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE

Québec, le 17 décembre 2008

Monsieur Jean Bissonnette, directeur
Direction du patrimoine et de la muséologie
Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine
225, Grande Allée Est
Québec (Québec) G1R 5G5



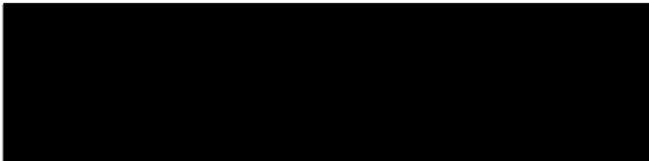
Objet : Demande d'avis pour le classement de la Gare Windsor,
Montréal

Monsieur le Directeur,

Vous trouverez ci-joint l'extrait du procès-verbal de la réunion de la Commission des biens culturels du Québec qui s'est tenue le 21 novembre dernier concernant la demande d'avis pour le classement de la Gare Windsor, à Montréal.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, mes salutations distinguées.

Le président,



Mario Dufour

p. j.



EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL de la quatre-cent-cinquante-troisième réunion de la Commission des biens culturels du Québec (CBCQ), tenue à Québec le 21 novembre 2008

La Gare Windsor, Montréal

4. ATTRIBUTION D'UN STATUT JURIDIQUE

4.3 Analyse et recommandation

4.3.2 La Gare Windsor, Montréal

Comme suite à l'avis d'intention de classement de la gare Windsor, à Montréal, signé par la ministre le 18 septembre 2008, une demande d'avis est déposée à la Commission des biens culturels du Québec quant à la pertinence de procéder au classement de la Gare Windsor, sous cette désignation, dans la catégorie monument historique (gare), œuvre d'art (monument commémoratif) et biens historiques (tableau d'affichage et trois horloges).

Le Ministère justifie sa recommandation de classer ce bien pour les raisons suivantes :

« 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^e 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^e 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. »

Le 17 octobre 2008, madame Marie Lessard, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal adressait au président de la CBCQ une lettre d'appui à l'avis d'intention de classement par la ministre de la gare Windsor et de certains de ses biens immobiliers.

Le 22 octobre dernier, le président de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, M. Richard M. Alway, adressait une lettre au président de la CBCQ dans laquelle il lui demandait d'évaluer la possibilité de recommander à la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine de citer textuellement la partie nord de la structure des voûtes ayant supporté la plate-forme des voies ferrées dans le libellé du classement de la gare Windsor.

MM. Jean-François Drapeau et Sylvain Lizotte, de la Direction du patrimoine et de la muséologie, présentent le dossier aux commissaires. Les aspects du bâtiment qui sont visés par l'avis de classement concernent l'enveloppe extérieure, la salle des pas perdus et trois de ses accès publics, ainsi que quelques biens immobiliers (monument commémoratif, horloges et tableau d'affichage). La cour intérieure de la gare, qui comprend un aménagement rappelant les anciennes voies ferrées, figure également au nombre des éléments qui seront protégés. Plutôt que de classer l'entièreté de l'immeuble (extérieur et intérieur), le Ministère a opté pour un classement à la pièce afin de privilégier les endroits accessibles au public ainsi que les

éléments qui évoquent, de façon éloquente, l'ancienne fonction ferroviaire de la gare. Plusieurs espaces intérieurs, transformés en espaces à bureaux, ont donc été exclus de l'avis de classement. Le même traitement a été réservé à la partie nord de la structure des voûtes pour trois principales raisons : son faible intérêt patrimonial, son rapport moins évident avec la fonction originale de la gare, ainsi que son inaccessibilité au grand public.

La Commission se déclare satisfaite de l'analyse réalisée par le MCCCCF et des réponses fournies à ses interrogations portant notamment sur le non-classement de la partie nord de la structure des voûtes.

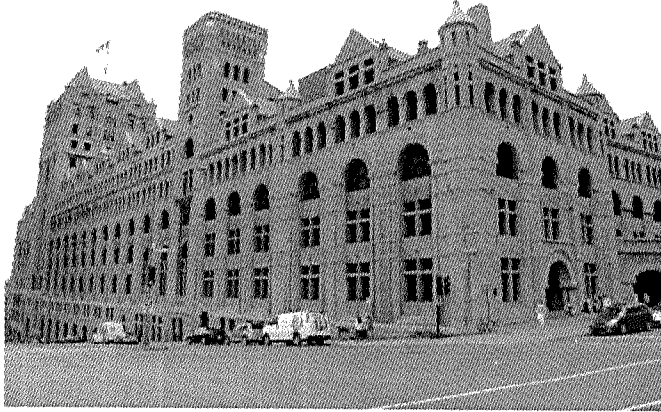
Par conséquent et sur proposition de M. Claude Provencher, appuyée par M. Serge Filion, la Commission des biens culturels du Québec :

**08-17: À L'UNANIMITÉ RECOMMANDE LE CLASSEMENT DE LA GARE WINDSOR
SOUS CE TOPONYME.**

président
de la Commission des biens
culturels du Québec

Québec, le 21 novembre 2008

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^{er} 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^e 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^e 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

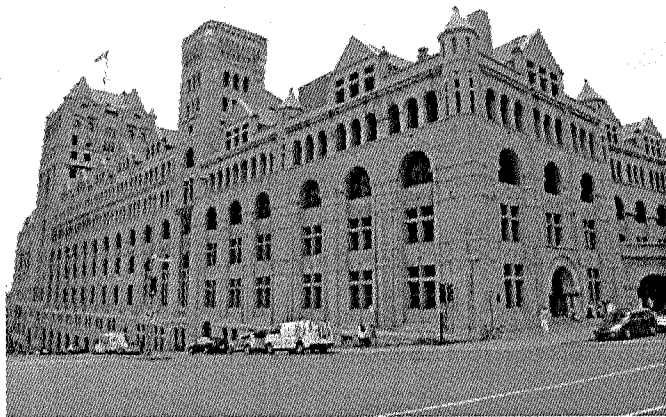
Avec la collaboration de : Jean-François Drapeau, Direction du patrimoine et de la muséologie
Madeleine Forget, Direction de Montréal
Sylvain Lizotte, Direction du patrimoine et de la muséologie

Directeur du patrimoine et de la muséologie : Jean Bissonnette

Date : 19 août 2008

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 (CP)

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 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. John Baird, alors qu'il était 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^{er} 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.
- 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.
- 21 nov. 2008 : La Commission des biens culturels du Québec (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 Commission des biens culturels du Québec (CBCQ) a reçu une lettre de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) datée du 22 octobre 2008. Dans cette dernière, [REDACTED]

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^e 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^e 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);
- Que l'avis d'intention de classement arrivera à échéance le 1^{er} 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

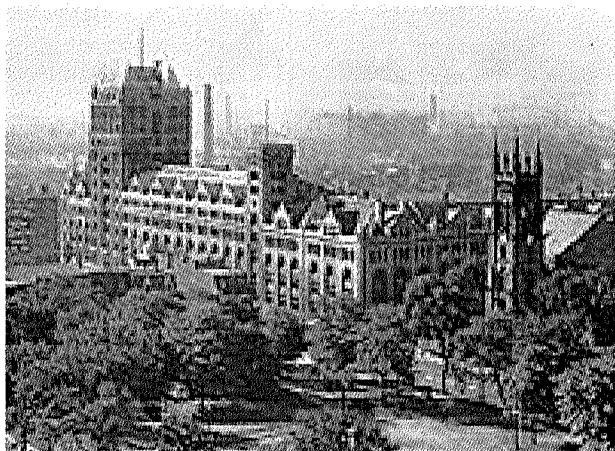
Directeur du patrimoine et de la muséologie : Jean Bissonnette

Date : 20 janvier 2009

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^{er} août 2007, 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

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^{er} 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

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 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 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^e 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^e siècle et pour une bonne partie du XX^e 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

ÉTAT DE SITUATION

Références :

Numéro de la requête : 2815

Nom du requérant : John Walsh, vice-président, Installations immobilières, Chemin de fer Canadien Pacifique (CP)

Objet : Gare Windsor

Historique du dossier :

Description du projet et du promoteur :

Vente et protection de la gare Windsor par le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP).

Résumé des propos

Le 27 juin 2008, dans une lettre adressée à la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, le vice-président des Installations immobilières du CP, M. John Walsh, résume les différentes étapes qu'a franchies le dossier depuis le déclenchement du processus de vente de la gare Windsor. Dans cette lettre, il sollicite l'aide de la ministre pour que le processus d'attribution de statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec soit une priorité pour le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF), puisque le CP souhaite obtenir du gouvernement fédéral l'autorisation demandée au plus tard le 15 octobre 2008 : le ministre fédéral de l'Environnement, M. John Baird, autorisera la vente du bâtiment de la gare Windsor à la condition que sa protection soit assurée. Par ailleurs, le CP fait valoir l'importance de réaliser la vente de cette gare en 2008, car l'argent sera aussitôt réinvesti dans des projets de développement du réseau ferroviaire en cours, dont le projet « les Cèdres », futur terminal intermodal en Montérégie. Le CP est tout disposé à faire visiter la gare Windsor aux représentants du MCCCF et à mettre à leur disposition toute la documentation nécessaire pour l'évaluation patrimoniale.

Rappel des événements – éphémérides

1^{er} août 2007 – Chemin de fer Canadien Pacifique lance le processus de vente de la gare Windsor et autres immeubles connexes par l'émission d'un avis public dans les journaux.

7 janvier 2008 – La ministre reçoit une copie de la lettre que M. Walsh a adressée au ministre fédéral de l'Environnement, lui demandant l'autorisation de vendre le bâtiment de la gare Windsor.

14 janvier 2008 – M^{me} Maryline Tremblay, conseillère politique, fait parvenir un accusé de réception à M. Walsh concernant sa lettre du 7 janvier 2008.

4 février 2008 – M^{me} Brigitte Jacques, directrice de Montréal, fait parvenir un accusé de réception à M. Walsh concernant sa lettre du 7 janvier 2008.

17 juin 2008 – La Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) rencontre la Direction du patrimoine, à Québec, dans le but de vérifier l'intérêt du MCCCF à assurer la protection de la gare Windsor par le biais de la Loi sur les biens culturels du Québec.

19 juin 2008 – La CLMHC convoque une rencontre de travail, à Montréal, afin que tous les partenaires soient informés des processus de vente et de classement de la gare. Les partenaires présents sont le Canadien Pacifique, le MCCCF – Direction du patrimoine, la Ville de Montréal, Héritage Montréal et l'acheteur de la gare Windsor.

27 juin 2008 - Le vice-président des Installations immobilières du CP sollicite l'aide de la ministre afin que le processus d'attribution de statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec soit traité de façon prioritaire au Ministère.

Derniers développements – faits saillants récents

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.

8 août 2008 – La Direction de Montréal dépose la fiche d'évaluation patrimoniale de la gare Windsor (ci-jointe) au Comité d'appui aux dossiers en patrimoine (CADP).

12 août 2008 – La Direction de Montréal présente le dossier au Comité d'appui aux dossiers en patrimoine (CADP).

Éléments de problématique et enjeux :

Contexte du dossier

La gare Windsor, qui a été désignée en 1990 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. L'espace extérieur des anciens quais et voies ferrées ainsi que les voûtes en dessous font également partie de la désignation. Quant à l'édifice de comptabilité et son terrain, bien que faisant partie du site de la gare Windsor, ils n'ont jamais fait partie de la désignation (par le gouvernement fédéral).

Il faut rappeler 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 assujéti à cette loi.

Évolution du dossier

Le 1^{er} août 2007, le Chemin de fer CP lance le processus de vente de la gare Windsor et autres immeubles connexes par l'émission d'un avis public dans les journaux. En vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales et de son règlement, 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 peut être présentée au ministre fédéral de l'Environnement, M. John Baird, en vue d'obtenir son autorisation.

Toutefois, dès le 7 janvier 2008, le vice-président des Installations immobilières du CP 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 CLMHC, 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.

Dans le but d'assurer une protection à la gare Windsor, la 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 MCCC – 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 d'une telle protection pour le futur propriétaire.

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. Ceux-ci déposent, à cette occasion, le rapport d'évaluation patrimoniale produit par le gouvernement fédéral.

Enjeux internes

Un enjeu financier - Nous ne pouvons présumer de la décision de la ministre, mais face à l'hypothèse du classement de la gare Windsor, il faut mentionner les coûts éventuels de restauration, et ce même si l'immeuble semble être en bon état de conservation. Nous ne disposons pas de données suffisantes pour évaluer les coûts de restauration à court et moyen termes. Pour remédier à cette situation, le CP devrait déposer un carnet de santé où seraient évalués l'état physique de la gare, le niveau d'urgence des travaux et les coûts de restauration et de mise aux normes. Le CP devrait également confirmer qu'il n'y a aucun problème d'amiante. De plus, il serait pertinent que les études environnementales soient déposées pour s'assurer de la décontamination des sols.

Le CP veut se départir de la gare à la seule condition que celle-ci soit protégée en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec. Toutefois, il n'offre pas, tout comme le gouvernement fédéral, de compensation financière pour assurer sa conservation et sa mise en valeur.

Un enjeu de mise en valeur - L'acheteur, Cadillac Fairview, a fait une offre d'achat qui ne sera confirmée que lorsque le ministre fédéral de l'Environnement aura accordé son autorisation à la vente. Le MCCCCF aura alors à négocier avec un propriétaire dont les intérêts premiers sont le développement du site et la rentabilité de ses investissements et non la conservation et la mise en valeur du patrimoine.

Par ailleurs, sur le site de la gare Windsor, l'édifice de comptabilité (construit en 1953), avec son terrain, rue Saint-Antoine, n'est pas rattaché aux autres bâtiments de la gare. Cet édifice est exclu de la désignation en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales et a également été exclu par la Direction de Montréal étant donné son absence d'intérêt patrimonial.

Soulignons que dans l'éventualité où le nouveau propriétaire, afin de rentabiliser ses investissements, demanderait la démolition de l'édifice de comptabilité pour permettre la construction d'un immeuble plus haut et d'une plus grande densité au sol, ce nouvel immeuble aurait un impact majeur sur la gare Windsor. En effet, la réglementation de l'arrondissement Ville-Marie prévoit, pour ce secteur, une limite en hauteur de 48 étages, soit 232,5 m au-dessus du niveau de la mer.

Deux scénarios possibles s'offrent au Ministère :

- Scénario un : l'édifice de comptabilité et son terrain sont exclus du classement en vertu de la Loi sur les biens culturels. Le cadre réglementaire de la Ville de Montréal s'applique et le promoteur peut construire un immeuble de 48 étages avec une plus grande densité au sol. Tout au plus, la Ville peut avoir des exigences relatives à l'implantation et au traitement architectural. Les groupes de pression en patrimoine reprocheront au Ministère d'avoir exclu cet édifice et son terrain, laissant ainsi la voie libre au promoteur. Le Ministère pourra faire valoir qu'il n'entend pas se substituer aux responsabilités de la Ville de Montréal, mais nous n'aurons pas empêché cette construction.
- Scénario deux : l'édifice de comptabilité et son terrain sont inclus dans le classement. Le Ministère peut négocier directement avec le promoteur, mais il aura à subir de fortes pressions de sa part qui exigera plus de souplesse et certaines concessions. Pour le promoteur immobilier, la rentabilité de son investissement financier se jouera sur l'édifice de comptabilité et son terrain qu'il voudra densifier au maximum. La salle des pas perdus posera également un problème : ne pouvant densifier cet espace, le promoteur voudra assurément le recycler en espaces commerciaux, ce qui exigera des rénovations majeures. Se faisant plus conciliant sur la salle des pas perdus, il s'attendra à une plus grande souplesse du Ministère en ce qui a trait à l'édifice de comptabilité et son terrain. Les organismes de défense en patrimoine acceptent difficilement ce genre de compromis de la part du Ministère.

Enjeux externes

- La conservation de l'immeuble et sa mise en valeur.

Développements récents :

8 août 2008 – La Direction de Montréal dépose la fiche d'évaluation patrimoniale de la gare Windsor (ci-jointe) au Comité d'appui aux dossiers en patrimoine (CADP).

12 août 2008 – La Direction de Montréal présente le dossier au Comité d'appui aux dossiers en patrimoine (CADP).

Prochaines étapes :

- Demander au CP le dépôt d'un carnet de santé.
- Demander au CP un état de situation sur l'amiante.
- Demander le dépôt des études environnementales afin de déterminer s'il y a des problèmes de contamination des sols.
- Amorcer des négociations avec le CP et le gouvernement fédéral pour le dépôt d'un fonds de réserve pour la restauration de la gare Windsor ou pour tout autre problème relié à l'amiante ou à la contamination.

Identification du responsable :

Fiche préparée par : Madeleine Forget

Approuvée par : Brigitte Jacques, directrice par intérim de Montréal

Date : 11 août 2008

Précisée/modifiée le :

LA PRESSE, 7 février 2008, A10

La gare Windsor devient un « édifice significatif »

SARA CHAMPAGNE

L'emblématique gare Windsor vient d'hériter du titre « d'édifice significatif ». Inquiets de la vente imminente de l'immeuble par le Canadien Pacifique (CP), les élus de Ville-Marie ont modifié leur règlement d'urbanisme, mardi soir, afin de la protéger du pic des promoteurs.

Du même coup, tout le quadrilatère qui borde l'ancienne gare, y compris le Centre Bell, se retrouve sous l'égide de cette reconnaissance patrimoniale. La nouvelle désignation, qui fera l'objet d'une assemblée publique d'information, n'a cependant pas force de loi. Mais toute modification à « l'enveloppe extérieure » de l'édifice devra être approuvée par le Comité consultatif d'urbanisme (CCU), de Ville-Marie.

Protégée... pas pour longtemps

La gare, plus que centenaire, est actuellement protégée en vertu d'une loi fédérale sur les gares ferroviaires. Le problème, c'est qu'une fois vendu par le CP, fort probablement à des intérêts privés – le nom de George Gillett, propriétaire du club du Canadien de Montréal, circule depuis des semaines –, l'édifice sera dépourvu de toute protection gouvernementale.

À la direction des communications de la société ferroviaire, le porte-parole, Michel Spénard, n'était pas en mesure de confirmer la transaction. Il a cependant expliqué que le CP « est conscient du caractère patrimonial » de la gare, dont la dernière évaluation foncière établit sa valeur à 42 millions de dollars, terrain compris.

« Des négociations sont en cours présentement avec un acheteur, a dit M. Spénard, du Canadien Pacifique. Les étapes réglementaires sont en marche. Et on tient compte du caractère de l'édifice. »

Le maire de l'arrondissement de Ville-Marie, Benoit Labonté, précise pour sa part que le nouveau règlement municipal ne s'applique qu'à l'architecture extérieure de

LA GARE EN QUELQUES MOTS

La gare Windsor a été construite en 1887, mais elle n'a été achevée qu'en 1913, après deux phases d'agrandissement. C'est la seule gare des 30 plus importantes d'Amérique du Nord encore intacte. Aujourd'hui, plus aucun train n'arrive à cette gare. Nom de l'architecte d'origine: Bruce Price, qui a choisi une inspiration romane médiévale.

l'édifice, et qu'il n'encadre pas des travaux intérieurs.

L'arrondissement n'écarte pas la possibilité de demander à la Ville de Montréal de la citer immeuble patrimonial, ou de demander au gouvernement provincial de la classer « monument historique », selon les règles de la Loi sur les biens culturels.

Rencontre au sommet

Par ailleurs, une rencontre est prévue, demain, entre la direction de l'organisme de protection du patrimoine architectural, Héritage Montréal, et des représentants du gouvernement fédéral.

« L'initiative de l'arrondissement est un geste intéressant, mais il faut une action plus complète de désignation, estime Dinu Bumbaru, directeur au sein de l'organisme. Le gouvernement fédéral pourrait par exemple établir une sorte de succession de préservation de l'immeuble. »

M. Bumbaru fait remarquer que la gare a déjà été sauvée in extremis de la démolition, dans les années 60, à la suite « d'une révolte » du peuple. « On voulait y construire un immeuble de bureaux », se remémore-t-il.

« Le cardinal Léger, les joueurs du Canadien et les immigrants ont foulé Montréal en passant par la gare. Elle est en quelque sorte un symbole d'affirmation de Montréal en tant que grande métropole canadienne », ajoute Dinu Bumbaru.

* LA PRESSE, 2 mai 2008, AS

GARE WINDSOR ET CENTRE BELL

Sous le sceau de protection patrimoniale

La gare Windsor et le Centre Bell à Montréal ont reçu un sceau de protection patrimoniale. Le comité exécutif de l'administration Tremblay-Zampino a approuvé, mercredi, une résolution de l'arrondissement de Ville-Marie pour attribuer un titre « d'édifice significatif » à l'îlot compris entre les rues

Saint-Antoine, de la Montagne, de La Gauchetière et Peel.

L'emblématique gare, propriété du Canadien Pacifique (CP), est à vendre depuis le mois d'août dernier. Elle est actuellement protégée en vertu d'une loi sur les gares ferroviaires, mais ne le sera plus une fois la transaction conclue.

Joint hier, le porte-parole de la direction des communications du CP, Michel Spénard, a assuré que la gare ne sera pas concédée sans « garantie de protection patrimoniale ». Il a ajouté que la vente devrait être conclue d'ici la fin de l'année 2008.

Sara Champagne

Direction de Montréal

Le 4 février 2008

Monsieur John Walsh
Vice-président
Installations immobilières
Canadien Pacifique
401, 9^e Avenue Sud Ouest
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

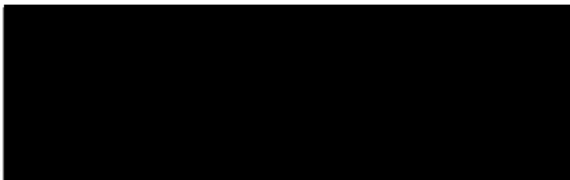
Monsieur le Vice-Président,

Nous accusons réception de votre lettre adressée au ministre de l'Environnement du Canada, datée du 7 janvier 2008, que vous avez fait parvenir en copie conforme à la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, concernant la gare Windsor.

Nous vous remercions d'avoir porté ce dossier à l'attention du Ministère et soyez assuré que la ministre en prendra connaissance avec grand intérêt.


Veuillez agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice par intérim,



Brigitte Jacques

Je certifie que la réquisition présentée le 2009-08-21 à 14:32 a été inscrite au Livre foncier de la circonscription foncière de Montréal sous le numéro 16 481 908.



Officier adjoint de la publicité foncièreIdentification de la réquisition

Mode de présentation :	Acte
Forme :	Notariée en minute
Notaire instrumentant :	M ^e Pierre Venne
Numéro de minute :	7 629

2009-08-21 14:39
Heure : minute16481908

IN THE YEAR TWO THOUSAND AND NINE (2009), this Fourth (4th) day of August.

BEFORE Mtre. Pierre Venne, Notary at Montreal, Province of Québec.

APPEARED:

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY / COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE, a legal person originally created as a railway company under the name "Canadian Pacific Railway Company" pursuant to the federal act *Victoria 44, Chapter 1*, which was given assent on February Fifteenth (15th) Eighteen hundred and eighty-one (1881), which name was changed to "Canadian Pacific Limited" by Supplementary Letters Patent issued by the federal Minister of Consumer and Corporate Affairs, on July Third (3rd), Nineteen hundred and seventy-one (1971), registered in Ottawa on July Fifth (5th) Nineteen hundred and seventy-one (1971) (Film 280, Document 190), which was continued as a corporation under a certificate of continuance issued by the Director named pursuant to the *Canada Business Corporations Act* on May Second (2nd), Nineteen hundred and eighty-four (1984), and which was again changed to its present name by a Certificate of Arrangement issued by the Director named pursuant to the *Canada Business Corporations Act* on July Fourth (4th) Nineteen hundred and ninety-six (1996), duly registered with the Enterprises Registrar under Number 1142977165, having its head office at 401, 9th Avenue South-West, Office 500, Calgary, Province of Alberta, T2P 4Z4, represented by John R. Walsh, its Vice-President Real Estate, duly authorized for the purposes hereof by Resolution of its Board of Directors dated the twenty-first (21st), day of May, Two thousand and nine (2009), a certified extract whereof remaining annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the said representative in the presence of the undersigned Notary (herein after referred to as the "Vendor"),

AND:

2917599 CANADA INC., a legal person created pursuant to the *Canada Business Corporations Act*, duly registered with the Enterprise Registrar under Number 1141814898, having his head office at 1100,

- 2 -

De la Gauchetière Street West, Office 400, Montreal, Province of Québec, H3C 3E4, represented by Normand Blouin, its Vice-President, and by Salvatore Iacono, its Vice-President, duly authorized for the purposes hereof by Resolution of its Board of Directors dated the Fourth (4th) day of August, Two thousand and nine (2009), certified extract whereof remaining annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the said representative in the presence of the undersigned Notary (herein after referred to as the "Purchaser").

WHO have agreed as follows:

**ARTICLE 1
OBJECT OF THE CONTRACT**

The Vendor, as superficiary, sells to the Purchaser, as owner of the subsoil, hereto present and accepting, all of its rights, title and interest in and to the Property hereinafter described:

1.1 Rights in the immovable

DESCRIPTION

An immovable property situated in the City of Montreal, known and designated as being composed of the following lot:

An emplacement known and designated as lot number **ONE MILLION EIGHT HUNDRED FIFTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND THIRTEEN (1 851 413)** of the Cadastre du Québec, Registration Division of Montreal, with a building thereon erected bearing civic addresses 900, 902, 910, 926, 932 and 950 Peel Street, Montreal, Québec H3C 2H8 and 1100, 1160 and 1180 de la Gauchetière Street West, Montreal, Québec H3B 2S2 (herein sometimes referred to as the "**Windsor Station Property**");

As the whole now subsists with and subject to all servitudes active and passive, apparent and unapparent attached thereto, without exception or reserve;

1.2 Rights of superficiary

With all of the Vendor's rights as superficiary created pursuant to a deed of transfer by Canadian Pacific Limited in favour of 2924081

- 3 -

Canada Inc. executed before André Groulx, Notary on the Fifteenth (15th) day of November Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montreal under number 4 657 737, as confirmed and reconstituted by Deed executed before André Groulx, Notary, on the Sixteenth (16th) day of November, Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montreal under number 4 658 430 (collectively the "Rights of Superficiary");

(The Windsor Station Property and the Rights of Superficiary are being sometimes collectively hereinafter called the "Property")

ARTICLE 2 TITLE

The Vendor acquired its interest as superficiary in respect of the Property pursuant to the deeds creating the Rights of Superficiary aforementioned and registered under numbers 4 657 737 and 4 658 430 and had previously acquired its rights in the Property pursuant to a Perpetual Lease executed by Ontario and Quebec Railway Company on the Twenty-third (23rd) day of January, Eighteen hundred and eighty-four (1884) which was approved, ratified and confirmed by Acts of the Parliament of Canada known as *An Act to confirm the lease of the Ontario and Quebec Railway to the Canadian Pacific Railway Company, and for other purposes*, S.C. 1884 c.54 and *An Act respecting the Ontario and Quebec Railway Company*, S.C. 1884, c.61.

The Purchaser acquired its rights as subsoil owner pursuant to a Deed of Transfer executed before André Groulx, Notary, on the Eighteenth (18th) day of November, Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montréal under the number 4 658 985.

The provisions of the present deed of sale are intended to operate the union of the qualities of the subsoil owner and superficiary in the same person, namely the Purchaser, thereby terminating the rights of superficies pursuant to Article 1114 C.C.Q., as of the date hereof.

ARTICLE 3 WARRANTY

This sale is made without any warranty of whatsoever nature, legal or conventional, on a "as-is"; "where-is" basis, at the Purchaser's own risk and peril, without any representation or warranty of any nature whatsoever except as expressly set forth in the Global Sales Agreement, as defined hereunder.

- 4 -

**ARTICLE 4
GLOBAL SALES AGREEMENT**

This sale is made in execution of the Global Sales Agreement (as hereinafter defined) executed on this day among, *inter alia*, the Vendor and the Purchaser (hereinafter referred to as the "Global Sales Agreement"). The parties confirm the agreements contained in the Global Sales Agreement but not reproduced herein, which shall apply as if herein recited at length. Unless otherwise defined hereunder, all defined terms under this Deed shall have the same meaning as those defined under the Global Sales Agreement.

**ARTICLE 5
POSSESSION**

The Purchaser shall be the owner of the Property from this day, with immediate possession and delivery.

**ARTICLE 6
DECLARATION OF THE VENDOR**

In conformity with, but without limitation to, the representations and warranties made under the Global Sales Agreement, the Vendor represents and warrants, to and in favour of the Purchaser, as of the date hereof that:

- 6.1 It is a corporation existing under the laws of Canada and has the necessary authority, power and capacity to enter into this Deed and to perform its obligations under the documents and agreements contemplated under the Global Sales Agreement and on the terms and conditions herein contained; and
- 6.2 It is not a non-resident of Canada within the meaning of Section 116 of the *Income Tax Act* (Canada) and shall receive the purchase price for its own account and not as agent or trustee or nominee for any other person who is a non-resident of Canada.

**ARTICLE 7
PURCHASER'S REPRESENTATIONS AND WARRANTIES**

In conformity with, but without limitation to, the representations and warranties made under the Global Sales Agreement, the Purchaser represents and warrants to and in favour of the Vendor, as of the date hereof that it is a corporation existing under the laws of Canada and has the necessary authority, power and capacity to enter into this Deed and to perform its obligations under the documents and agreements contemplated herein, on the terms and conditions herein contained.

- 5 -

**ARTICLE 8
HERITAGE RAILWAY STATIONS PROTECTION ACT
APPROVAL**

The parties hereto acknowledge that the Vendor has obtained the federal authorization required under Section 5 of the *Heritage Railway Stations Protection Act*, a copy of which authorization is annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the representatives of the said parties in the presence of the undersigned Notary.

**ARTICLE 9
CULTURAL PROPERTY ACT**

The parties hereto declare that certain parts of the Windsor Station Property are classified cultural property within the meaning of the *Cultural Property Act* (Québec) (the "Act") pursuant to a notice of classification registered under number 16 038 995.

Furthermore, the parties hereto acknowledge that the Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine has consented to the present sale pursuant to Section 32 of the Act and waived its right of purchase, as confirmed by an Authorization of Alienation (*Autorisation d'Aliénation*) dated the Twenty-ninth (29th) day of June, Two thousand and nine (2009) and a letter from the Directeur général, Direction générale du patrimoine, de la muséologie et des immobilisations, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, dated the Twenty-ninth (29th) day of June Two thousand and nine (2009), the copies of which are annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the representatives of the said parties in the presence of the undersigned Notary.

**ARTICLE 10
ADJUSTMENTS**

The parties hereby undertake to make all necessary adjustments in connection with the sale of the Property in conformity with the dispositions of the Global Sales Agreement.

**ARTICLE 11
PRICE**

The portion of the aggregate purchase price attributable to the rights of the Vendor conveyed hereunder is FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED AND SEVENTEEN DOLLARS (\$46,392,217.00), on account and in deduction thereof the Vendor acknowledges to have received the sum of THIRTY MILLION THREE

- 6 -

HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED AND SEVENTEEN DOLLARS (\$30,392,217.00), whereof quit for so much.

As for the balance, namely the sum of SIXTEEN MILLION DOLLARS (\$16,000,000.00) (the "Balance of Sale"), the Purchaser hereby undertakes to pay such Balance of Sale to the Vendor, in one lump sum on the First (1st) day of August, Two thousand eleven (2011).

The Balance of Sale shall not bear any interest, and may be prepaid in whole or in part at any time without penalty or indemnity.

As security for the payment of the Balance of Sale and as security for the performance of all its obligations hereunder, the Purchaser shall execute a Deed of acknowledgment of indebtedness and hypothecation on this day after execution of the present Deed (and consequently following the extinction of the rights of superficies provided for under Article 2 hereof) whereby it shall grant a first-ranking hypothec in favour of the Vendor on all of its rights, title and interest in and to the Property and the Purchaser's thirty-seven percent (37%) undivided interest in the Bell Center Parking Garage (as defined under the Global Sales Agreement), which shall be registered concurrently herewith.

ARTICLE 12 APPLICABLE LAW

The present Deed is governed by the laws of the Province of Québec.

ARTICLE 13 LANGUAGE

The parties hereto confirm that it is their wish that this Deed as well as all documents relating hereto, including notices, have been and shall be drawn up in English only. Les parties aux présentes déclarent et confirment que c'est leur volonté que cet acte de même que tous les documents, y compris les avis, s'y rattachant, soient rédigés en anglais seulement.

ARTICLE 14 MENTIONS REQUIRED UNDER SECTION 9 OF THE ACT RESPECTING DUTIES ON TRANSFERS OF PROPERTY

The Parties, hereinafter called "the transferor" and "the transferee", each make for itself or jointly, as the case may be, the following declarations:

14.1 The name and address of the Transferor are as stated in the appearance of this Deed:

- 7 -

- 14.2 The name and address of the Transferee are as stated in the appearance of this Deed:
- 14.3 The Property which is the object of the present transfer is situated in the City of Montreal.
- 14.4 The amount of the consideration for the transfer of the Property is FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED SIXTEEN DOLLARS AND SIXTY-SEVEN CENTS (\$46,392,216.67).
- 14.5 The amount constituting the basis of imposition of the transfer duties is FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED SIXTEEN DOLLARS AND SIXTY-SEVEN CENTS (\$46,392,216.67).
- 14.6 The amount of the transfer duties is SIX HUNDRED NINETY-FOUR THOUSAND THREE HUNDRED EIGHTY-THREE DOLLARS AND TWENTY-FIVE CENTS (\$694,383.25).
- 14.7 The transfer does not concern a corporeal Property and movable referred to in Section 1.0.1 of the Act. _____


WHEREOF ACTE at Montreal, under the number ~~SIX HUNDRED AND TWENTY-NINE~~ ^{SEVEN THOUSAND} (~~-----7629-----~~)
SIX HUNDRED AND TWENTY-NINE ----- (-----7629-----)
of the minutes of the undersigned Notary.


AND AFTER THE PARTIES have declared to have taken cognizance of these presents and after they had exempted the said Notary from reading them or causing them to be read, the said duly authorized representatives of the Vendor and the Purchaser respectively have signed these presents, all in the presence of the said Notary who has also signed.

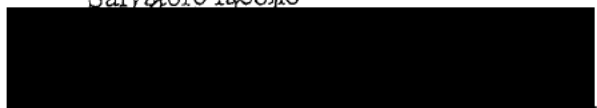
CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY /
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN/PACIFIQUE

Per: 
John R. Walsh

2917599 CANADA INC.


Per: 
Normand Blouin

Per: 
Salvatore Iacono


Pierre Venne, Notary

I, Mtre. Manon WOLFE, the undersigned Notary, practicing at the City of Montréal, hereby certify this to be a true copy of the minute 7629 forming part of the records of Mtre. Pierre VENNE, Notary, practicing at Montréal, district of Montréal, whose mandatory I am for the period of five (5) years beginning on the fifteenth day of September Two thousand and eight (September 15, 2008) and terminating on the fourteenth day of September Two thousand and thirteen (September 14, 2013), in virtue of a power of Attorney executed before Mtre. Yves Prévost, Notary, under the minute number 2941 of his Minutes.

Copy sent on the twenty-first day of August Two thousand and nine (August 21, 2009).


Mtre. Manon WOLFE, Notary

The present Deed of sale is an additional authentic copy of the Deed executed before Pierre Venne, Notary under his minute number 7629 and registered at the Registry Office for the Registration Division of Montreal under number 16 432 584 and is hereby registered for the sole purposes of including the Authorization of Alienation (Autorisation d'Aliénation) dated June 29, 2009 and a letter from the Directeur général, Direction générale du patrimoine, de la muséologie et des immobilisations, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition Féminine, dated June 29th, 2009 in accordance with the provisions of Section 32 of the Cultural Property Act.

Ministère de la Culture,
des Communications
et de la Condition
féminine

Québec 

DOSSIER NO. : 4399-40-23

AUTORISATION D'ALIÉNATION

Conformément à l'article 32 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, dont l'adresse comme autorité administrative est le 225, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 5G5, autorise l'aliénation suivante :

Avis préalable d'aliénation

IDENTIFICATION DES BIENS :

Gare Windsor

1100, rue De La Gauchetière Ouest - Montréal
Données cadastrales : 1 851 413 et 2 296 185

Statut juridique : Classement

Catégorie de bien : Monument historique

Date de protection : 12 février 2009

No d'inscription au Registre : III-355

Monument commémoratif (L'Ange de la Victoire)

Statut juridique : Classement

Catégorie de bien : Œuvre d'art

Date de protection : 12 février 2009

No d'inscription au Registre : I-501

Horloges suspendues de la salle des pas perdus

Tableau d'affichage de la salle des pas perdus

Horloge de l'entrée de l'aile Painter

Statut juridique : Classement

Catégorie de bien : Bien historique

Date de protection : 12 février 2009

No d'inscription au Registre : II-802, II-803, II-804 et II-805

PAR :

Canadian Pacific Railway Company

EN FAVEUR DE :

La Corporation Cadillac Fairview Limitée (« CCFL »), ou une entité désignée par CCFL qui soit une entité faisant partie du groupe CCFL ou une société contrôlée par CCFL ou par une entité de son groupe, incluant sans limitation, une société en commandite dont CCFL est le commandité ou une entité contrôlée par toute telle société


Il nous apparaît souhaitable que l'acte notarié précise le statut juridique des biens et les responsabilités du propriétaire en regard de la Loi sur les biens culturels.

Veillez noter que cette autorisation remplace celle signée en date du 15 juin dernier.

Signé à Québec, le 29 juin 2009

LA MINISTRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DE LA CONDITION FÉMININE

Par :


Denis Delangie
Directeur général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations

Reconnu véritable et signé pour
identification avec et en présence
du notaire soussigné et annexé à un
acte portant le numéro 7629 des
minutes dudit notaire.

Acknowledged true and signed for
identification with and in the
presence of the undersigned
Notary, and annexed to the deed
bearing number 7629 of his
repertoire.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

A true copy

[Redacted]



Québec, le 29 juin 2009

Madame Sonia Rainville
Notaire
Fasken Martineau DuMoulin
Tour de la Bourse, bureau 3700
800, Place Victoria
Montréal (Québec) H4Z 1E9

Objet : Avis préalable d'aliénation

Gare Windsor et ses éléments décoratifs
1100, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal

Lots : 1 851 413 et 2 296 185

Aliénation

De : Canadian Pacific Railway Company

À : La Corporation Cadillac Fairview Limitée (« CCFL »), ou une entité désignée par CCFL qui soit une entité faisant partie du groupe CCFL ou une société contrôlée par CCFL ou par une entité de son groupe, incluant sans limitation, une société en commandite dont CCFL est le commandité ou une entité contrôlée par toute telle société

Maître,

Nous avons reçu l'avis concernant l'aliénation du bien culturel ci-haut mentionné le 22 mai 2009.

D'une part, vous trouverez ci-joint l'autorisation d'aliénation en vertu de l'article 32 de la Loi sur les biens culturels. D'autre part, je vous informe par la présente que la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, M^{me} Christine St-Pierre, n'entend pas exercer son droit de préemption.

Je profite de l'occasion pour vous rappeler que l'aliénation **devra être notifiée par écrit à la ministre dans les trente (30) jours de son accomplissement**. Cette formalité pourra être acquittée en faisant parvenir une copie de l'acte à l'adresse suivante :

M^{me} Brigitte Jacques
Direction de Montréal
Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
480, boulevard Saint-Laurent, 6^e étage
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Téléphone : 514 873-2255 - Télécopieur : 514 864-2448

Je vous invite à mentionner à l'acte cette décision ministérielle et à conserver cet avis dans vos minutes.

Veillez agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



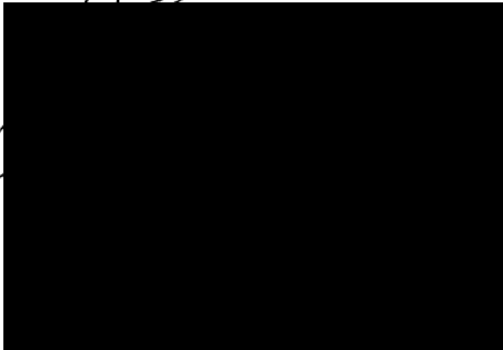
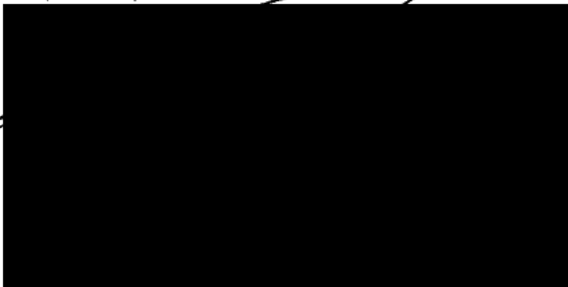
Denis Delangie

c. c. M^{me} Brigitte Jacques, Direction de Montréal
M. Jean-François Drapeau, registraire des biens culturels du Québec par intérim

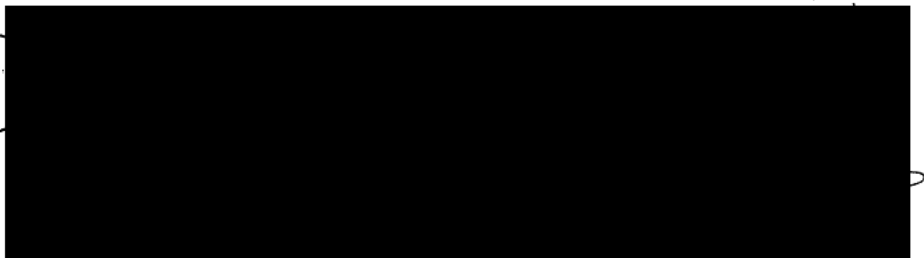
RECEVU

Reconnu véritable et signé pour
identification avec et en présence
du notaire soussigné et annexé à un
acte portant le numéro 7629 des
minutes dudit notaire.

Acknowledged true and signed
identification with and in the
presence of the undersigned
Notary, and annexed to the deed
bearing number 7629
repertoire.



A true copy



Direction du patrimoine et de la muséologie

Québec, le 18 août 2009

Maître Sonia Rainville
Notaire
Fasken Martineau DuMoulin LLP
800, rue du Square-Victoria, bureau 3700
Montréal (Québec) H4Z 1A1

Objet : Avis d'aliénation

Gare Windsor
Horloge de l'entrée de l'aile Painter
Horloges suspendues de la salle des pas perdus (2)
Monument commémoratif (L'Ange de la Victoire)
Tableau d'affichage de la salle des pas perdus
Montréal

Lot : 1 851 413

Aliénation

De : Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
À : 2917599 Canada inc.

Maître,

Je vous confirme par la présente que nous avons pris acte de l'aliénation des biens mentionnés ci-dessus, aliénation que vous avez notifiée à la ministre en vue de vous conformer à l'article 23 de la Loi sur les biens culturels du Québec (L.R.Q., ch. B-4).

Conformément à l'article 12 de la même Loi, j'ai porté la mention de cet acte de transport au Registre des biens culturels du Québec en date de ce jour.

Vous trouverez ci-joint deux brochures que je vous demande de transmettre au nouveau propriétaire.

Je vous remercie de votre collaboration et je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

p. j. (2)

c. c. M^{me} Brigitte Jacques, Direction de Montréal

Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Bloc B, 4^e étage
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2352
Télécopieur : 418 380-2336
www.mcccf.gouv.qc.ca

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
REÇU

24 AOÛT 2009

Dossier: _____
Réf.: _____

024671
1100 rue de la franchise
Anest

REGISTRE DES BIENS CULTURELS

ANNEXE

N° registre : III-355

Désignation**Gare Windsor**

Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription

Vente

Avis préalable

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations**Acte de transport****De**

Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique

Représentée par : M. John R. Walsh

À

2917599 Canada inc.

Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble

Lot : 1 851 413

Prix

46 392 216,60 \$

NotaireM^e Pierre Venne**Date de l'acte** : 4 août 2009**Numéro d'acte** : 7 629**Date d'enregistrement** : 5 août 2009**Numéro d'enregistrement** : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par :


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

REGISTRE DES BIENS CULTURELS
ANNEXE

N° registre : II-805

Désignation

Horloge de l'entrée de l'aile Painter
Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription

Vente

Avis préalable

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations**Acte de transport****De**Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
Représentée par : M. John R. Walsh**À**2917599 Canada inc.
Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble**Prix****Notaire**M^e Pierre Venne

Date de l'acte : 4 août 2009

Numéro d'acte : 7 629

Date d'enregistrement : 5 août 2009

Numéro d'enregistrement : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par :


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

REGISTRE DES BIENS CULTURELS
ANNEXE

N° registre : II-802

Désignation

Horloge suspendue de la salle des pas perdus (1/2)
Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription

Vente

Avis préalable

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations**Acte de transport****De**Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
Représentée par : M. John R. Walsh**À**

2917599 Canada inc.

Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble**Prix****Notaire**M^e Pierre Venne

Date de l'acte : 4 août 2009

Numéro d'acte : 7 629

Date d'enregistrement : 5 août 2009

Numéro d'enregistrement : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par :


Jean-François Drapeau

Registraire des biens culturels du Québec par intérim

REGISTRE DES BIENS CULTURELS
ANNEXE

N° registre : II-803

Désignation

Horloge suspendue de la salle des pas perdus (2/2)
Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription
Vente**Avis préalable**

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations**Acte de transport****De**

Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
Représentée par : M. John R. Walsh

À

2917599 Canada inc.
Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble**Prix****Notaire**M^e Pierre Venne

Date de l'acte : 4 août 2009
Numéro d'acte : 7 629
Date d'enregistrement : 5 août 2009
Numéro d'enregistrement : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

REGISTRE DES BIENS CULTURELS
ANNEXE

N° registre : I-501

Désignation

Monument commémoratif (L'Ange de la Victoire)
Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription

Vente

Avis préalable

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations**Acte de transport****De**Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
Représentée par : M. John R. Walsh**À**2917599 Canada inc.
Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble**Prix****Notaire**M^e Pierre Venne

Date de l'acte : 4 août 2009
Numéro d'acte : 7 629
Date d'enregistrement : 5 août 2009
Numéro d'enregistrement : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par :


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

REGISTRE DES BIENS CULTURELS
ANNEXE

N° registre : II-804

Désignation

Tableau d'affichage de la salle des pas perdus
Montréal

N° de dossier : 4399-40-23

Acte(s) de transport depuis l'inscription

Vente

Avis préalable

Date : 22 mai 2009

Par : Monsieur John R. Walsh

Désistement du droit de préemption

Date : 29 juin 2009

Signé par : Denis Delangie, directeur-général du patrimoine,
de la muséologie et des immobilisations

Acte de transport

De

Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
Représentée par : M. John R. Walsh

À

2917599 Canada inc.
Représentée par : M. Normand Blouin

Immeuble

Prix

Notaire

M^e Pierre Venne

Date de l'acte : 4 août 2009

Numéro d'acte : 7 629

Date d'enregistrement : 5 août 2009

Numéro d'enregistrement : 16 432 584

Mention faite le : 18 août 2009

par :


Jean-François Drapeau
Registraire des biens culturels du Québec par intérim

Direction de Montréal

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jean Boutin
Direction Patrimoine et Muséologie

EXPÉDITRICE : Normande Verville
Direction de Montréal

DATE : Le 19 août 2009

OBJET : Contrat de vente

Bonjour,

Ci-joint le contrat de vente de la Canadian Pacific Railway Company,
1100 de la Gauchetière Ouest.

Espérant le tout conforme.

Cordiales salutations.

Normande Verville

Secrétaire

Téléphone : 



Ressources naturelles
et Faune

Québec 

ÉTAT CERTIFIÉ D'INSCRIPTION
DE DROIT
AU REGISTRE FONCIER DU QUÉBEC

Je certifie que la réquisition présentée le 2009-08-05 à 09:03 a été inscrite au Livre foncier de la circonscription foncière de Montréal sous le numéro 16 432 584.

Nouvel ÉTAT CERTIFIÉ D'INSCRIPTION émis le 2009-08-06 à 08:23 suite à une correction d'erreur matérielle.

Identification de la réquisition

Mode de présentation :	Acte
Forme :	Notariée en minute
Notaire instrumentant :	M ^c Pierre Venne
Numéro de minute :	7 629

2009-08-05 9:03
Heure : minute16 432 584

IN THE YEAR TWO THOUSAND AND NINE (2009), this Fourth (4th) day of August.

BEFORE Mtre. Pierre Venne, Notary at Montreal, Province of Québec.

APPEARED:

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY / COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE, a legal person originally created as a railway company under the name "Canadian Pacific Railway Company" pursuant to the federal act *Victoria 44, Chapter 1*, which was given assent on February Fifteenth (15th) Eighteen hundred and eighty-one (1881), which name was changed to "Canadian Pacific Limited" by Supplementary Letters Patent issued by the federal Minister of Consumer and Corporate Affairs, on July Third (3rd), Nineteen hundred and seventy-one (1971), registered in Ottawa on July Fifth (5th) Nineteen hundred and seventy-one (1971) (Film 280, Document 190), which was continued as a corporation under a certificate of continuance issued by the Director named pursuant to the *Canada Business Corporations Act* on May Second (2nd), Nineteen hundred and eighty-four (1984), and which was again changed to its present name by a Certificate of Arrangement issued by the Director named pursuant to the *Canada Business Corporations Act* on July Fourth (4th) Nineteen hundred and ninety-six (1996), duly registered with the Enterprises Registrar under Number 1142977165, having its head office at 401, 9th Avenue South-West, Office 500, Calgary, Province of Alberta, T2P 4Z4, represented by John R. Walsh, its Vice-President Real Estate, duly authorized for the purposes hereof by Resolution of its Board of Directors dated the twenty-first (21st), day of May, Two thousand and nine (2009), a certified extract whereof remaining annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the said representative in the presence of the undersigned Notary (herein after referred to as the "Vendor"),

AND:

2917599 CANADA INC., a legal person created pursuant to the *Canada Business Corporations Act*, duly registered with the Enterprise Registrar under Number 1141814898, having his head office at 1100,

- 2 -

De la Gauchetière Street West, Office 400, Montreal, Province of Québec, H3C 3E4, represented by Normand Blouin, its Vice-President, and by Salvatore Iacono, its Vice-President, duly authorized for the purposes hereof by Resolution of its Board of Directors dated the Fourth (4th) day of August, Two thousand and nine (2009), certified extract whereof remaining annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the said representative in the presence of the undersigned Notary (herein after referred to as the "Purchaser").

WHO have agreed as follows:

**ARTICLE 1
OBJECT OF THE CONTRACT**

The Vendor, as superficiary, sells to the Purchaser, as owner of the subsoil, hereto present and accepting, all of its rights, title and interest in and to the Property hereinafter described:

1.1 Rights in the immovable

DESCRIPTION

An immovable property situated in the City of Montreal, known and designated as being composed of the following lot:

An emplacement known and designated as lot number **ONE MILLION EIGHT HUNDRED FIFTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND THIRTEEN (1 851 413)** of the Cadastre du Québec, Registration Division of Montreal, with a building thereon erected bearing civic addresses 900, 902, 910, 926, 932 and 950 Peel Street, Montreal, Québec H3C 2H8 and 1100, 1160 and 1180 de la Gauchetière Street West, Montreal, Québec H3B 2S2 (herein sometimes referred to as the "Windsor Station Property");

As the whole now subsists with and subject to all servitudes active and passive, apparent and unapparent attached thereto, without exception or reserve;

1.2 Rights of superficiary

With all of the Vendor's rights as superficiary created pursuant to a deed of transfer by Canadian Pacific Limited in favour of 2924081

- 3 -

Canada Inc. executed before André Groulx, Notary on the Fifteenth (15th) day of November Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montreal under number 4 657 737, as confirmed and reconstituted by Deed executed before André Groulx, Notary, on the Sixteenth (16th) day of November, Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montreal under number 4 658 430 (collectively the "Rights of Superficiary");

(The Windsor Station Property and the Rights of Superficiary are being sometimes collectively hereinafter called the "Property")

ARTICLE 2 TITLE

The Vendor acquired its interest as superficiary in respect of the Property pursuant to the deeds creating the Rights of Superficiary aforementioned and registered under numbers 4 657 737 and 4 658 430 and had previously acquired its rights in the Property pursuant to a Perpetual Lease executed by Ontario and Quebec Railway Company on the Twenty-third (23rd) day of January, Eighteen hundred and eighty-four (1884) which was approved, ratified and confirmed by Acts of the Parliament of Canada known as *An Act to confirm the lease of the Ontario and Quebec Railway to the Canadian Pacific Railway Company, and for other purposes*, S.C. 1884 c.54 and *An Act respecting the Ontario and Quebec Railway Company*, S.C. 1884, c.61.

The Purchaser acquired its rights as subsoil owner pursuant to a Deed of Transfer executed before André Groulx, Notary, on the Eighteenth (18th) day of November, Nineteen hundred and ninety-three (1993) and registered at the Registry Office of Montréal under the number 4 658 985.

The provisions of the present deed of sale are intended to operate the union of the qualities of the subsoil owner and superficiary in the same person, namely the Purchaser, thereby terminating the rights of superficies pursuant to Article 1114 C.C.Q., as of the date hereof.

ARTICLE 3 WARRANTY

This sale is made without any warranty of whatsoever nature, legal or conventional, on a "as-is", "where-is" basis, at the Purchaser's own risk and peril, without any representation or warranty of any nature whatsoever except as expressly set forth in the Global Sales Agreement, as defined hereunder.

- 4 -

**ARTICLE 4
GLOBAL SALES AGREEMENT**

This sale is made in execution of the Global Sales Agreement (as hereinafter defined) executed on this day among, *inter alia*, the Vendor and the Purchaser (hereinafter referred to as the "Global Sales Agreement"). The parties confirm the agreements contained in the Global Sales Agreement but not reproduced herein, which shall apply as if herein recited at length. Unless otherwise defined hereunder, all defined terms under this Deed shall have the same meaning as those defined under the Global Sales Agreement.

**ARTICLE 5
POSSESSION**

The Purchaser shall be the owner of the Property from this day, with immediate possession and delivery.

**ARTICLE 6
DECLARATION OF THE VENDOR**

In conformity with, but without limitation to, the representations and warranties made under the Global Sales Agreement, the Vendor represents and warrants, to and in favour of the Purchaser, as of the date hereof that:

- 6.1 It is a corporation existing under the laws of Canada and has the necessary authority, power and capacity to enter into this Deed and to perform its obligations under the documents and agreements contemplated under the Global Sales Agreement and on the terms and conditions herein contained; and
- 6.2 It is not a non-resident of Canada within the meaning of Section 116 of the *Income Tax Act* (Canada) and shall receive the purchase price for its own account and not as agent or trustee or nominee for any other person who is a non-resident of Canada.

**ARTICLE 7
PURCHASER'S REPRESENTATIONS AND WARRANTIES**

In conformity with, but without limitation to, the representations and warranties made under the Global Sales Agreement, the Purchaser represents and warrants to and in favour of the Vendor, as of the date hereof that it is a corporation existing under the laws of Canada and has the necessary authority, power and capacity to enter into this Deed and to perform its obligations under the documents and agreements contemplated herein, on the terms and conditions herein contained.

- 5 -

**ARTICLE 8
HERITAGE RAILWAY STATIONS PROTECTION ACT
APPROVAL**

The parties hereto acknowledge that the Vendor has obtained the federal authorization required under Section 5 of the *Heritage Railway Stations Protection Act*, a copy of which authorization is annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the representatives of the said parties in the presence of the undersigned Notary.

**ARTICLE 9
CULTURAL PROPERTY ACT**

The parties hereto declare that certain parts of the Windsor Station Property are classified cultural property within the meaning of the *Cultural Property Act* (Québec) (the "Act") pursuant to a notice of classification registered under number 16 038 995.

Furthermore, the parties hereto acknowledge that the Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine has consented to the present sale pursuant to Section 32 of the Act and waived its right of purchase, as confirmed by an Authorization of Alienation (*Autorisation d'Aliénation*) dated the Twenty-ninth (29th) day of June, Two thousand and nine (2009) and a letter from the Directeur général, Direction générale du patrimoine, de la muséologie et des immobilisations, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, dated the Twenty-ninth (29th) day of June Two thousand and nine (2009), the copies of which are annexed hereto after having been acknowledged as true and signed for identification by the representatives of the said parties in the presence of the undersigned Notary.

**ARTICLE 10
ADJUSTMENTS**

The parties hereby undertake to make all necessary adjustments in connection with the sale of the Property in conformity with the dispositions of the Global Sales Agreement.

**ARTICLE 11
PRICE**

The portion of the aggregate purchase price attributable to the rights of the Vendor conveyed hereunder is FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED AND SEVENTEEN DOLLARS (\$46,392,217.00), on account and in deduction thereof the Vendor acknowledges to have received the sum of THIRTY MILLION THREE

- 6 -

HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED AND SEVENTEEN DOLLARS (\$30,392,217.00), whereof quit for so much.

As for the balance, namely the sum of SIXTEEN MILLION DOLLARS (\$16,000,000.00) (the "Balance of Sale"), the Purchaser hereby undertakes to pay such Balance of Sale to the Vendor, in one lump sum on the First (1st) day of August, Two thousand eleven (2011).

The Balance of Sale shall not bear any interest, and may be prepaid in whole or in part at any time without penalty or indemnity.

As security for the payment of the Balance of Sale and as security for the performance of all its obligations hereunder, the Purchaser shall execute a Deed of acknowledgment of indebtedness and hypothecation on this day after execution of the present Deed (and consequently following the extinction of the rights of superficies provided for under Article 2 hereof) whereby it shall grant a first-ranking hypothec in favour of the Vendor on all of its rights, title and interest in and to the Property and the Purchaser's thirty-seven percent (37%) undivided interest in the Bell Center Parking Garage (as defined under the Global Sales Agreement), which shall be registered concurrently herewith.

ARTICLE 12 APPLICABLE LAW

The present Deed is governed by the laws of the Province of Québec.

ARTICLE 13 LANGUAGE

The parties hereto confirm that it is their wish that this Deed as well as all documents relating hereto, including notices, have been and shall be drawn up in English only. Les parties aux présentes déclarent et confirment que c'est leur volonté que cet acte de même que tous les documents, y compris les avis, s'y rattachant, soient rédigés en anglais seulement.

ARTICLE 14 MENTIONS REQUIRED UNDER SECTION 9 OF THE ACT RESPECTING DUTIES ON TRANSFERS OF PROPERTY

The Parties, hereinafter called "the transferor" and "the transferee", each make for itself or jointly, as the case may be, the following declarations:

14.1 The name and address of the Transferor are as stated in the appearance of this Deed:

- 7 -

- 14.2 The name and address of the Transferee are as stated in the appearance of this Deed:
- 14.3 The Property which is the object of the present transfer is situated in the City of Montreal.
- 14.4 The amount of the consideration for the transfer of the Property is **FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED SIXTEEN DOLLARS AND SIXTY-SEVEN CENTS (\$46,392,216.67).**
- 14.5 The amount constituting the basis of imposition of the transfer duties is **FORTY SIX MILLION THREE HUNDRED NINETY-TWO THOUSAND TWO HUNDRED SIXTEEN DOLLARS AND SIXTY-SEVEN CENTS (\$46,392,216.67).**
- 14.6 The amount of the transfer duties is **SIX HUNDRED NINETY-FOUR THOUSAND THREE HUNDRED EIGHTY-THREE DOLLARS AND TWENTY-FIVE CENTS (\$694,383.25).**
- 14.7 The transfer does not concern a corporeal Property and movable referred to in Section 1.0.1 of the Act.

- 8 -

WHEREOF ACTE at Montreal, under the number SEVEN THOUSAND SIX HUNDRED AND TWENTY-NINE (7629) of the minutes of the undersigned Notary.

AND AFTER THE PARTIES have declared to have taken cognizance of these presents and after they had exempted the said Notary from reading them or causing them to be read, the said duly authorized representatives of the Vendor and the Purchaser respectively have signed these presents, all in the presence of the said Notary who has also signed.

(Signed)

**CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY /
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE**

Per: John R. Walsh
John R. Walsh

(")

2917599 CANADA INC.

Per: Normand Blouin
Normand Blouin

(")

Per: Salvatore Iacono
Salvatore Iacono

(")

Pierre Venne, Notary
Pierre Venne, Notary

**A TRUE COPY OF THE ORIGINAL HEREOF
REMAINING OF RECORD IN MY OFFICE**



ANNEXE « B »

Index des immeubles

Circonscription foncière :	Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre :	Cadastre du Québec	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot :	1 851 413	Radiations : 2009-05-07 10:29
Date d'établissement :	2003-02-20 09:00	Soumis à l'article 19 de la Loi sur le cadastre
Plan :	<u>Liste des plans</u>	
Concordance :	Lot(s) <u>2491</u> Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine).	

Date de présentation d'inscription	Numéro	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
2005-02-02	<u>12 054 260</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	3707199 Canada Inc. Canadian Pacific Railway Company			
2005-04-11	<u>12 203 245</u>	Hypothèque légale (construction)	Créancier Débiteur	VENTILATION M.BERTRAND INC. Canadien Pacifique Ltée propriétaire Construction Anjinnov inc.	7 902,05 \$		
2007-09-07	<u>14 588 675</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	Hockey Ministries International Canadian Pacific Railway Company			
2007-09-21	<u>14 628 875</u>	Avis de bail Modification	Locataire Locateur	Gestion Gaslaw Inc. Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique	Réf. : 5 198 727		
2007-09-21	<u>14 628 916</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	Helvetia Watch Services ltd Canadian Pacific Railway Company			
2007-09-24	<u>14 635 641</u>	Avis de bail Modification	Locataire Locateur	Société de Gestion Dessonne, S.E.N.C. Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique			
2007-11-26	<u>14 808 608</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	OZ Communications Inc. Canadian Pacific Railway Company			
2007-11-27	<u>14 810 764</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	Dartech Consultants inc. Canadian Pacific Railway Comapny			
2007-12-05	<u>14 832 062</u>	Avis de bail	Locataire	Café Vienne Canada Inc.			

2007-12-13	<u>14 857 351</u>	Avis de bail	Locateur Locataire Locateur	Canadien Pacifique Limitée Centre de la Petite Enfance du 1250 Canadian Pacific Railway Company			
2007-12-17	<u>14 863 865</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	9119-6188 Québec Inc. Canadian Pacific Railway Company			
2008-01-15	<u>14 910 849</u>	Avis de bail et modification	Locataire Locateur	L'Ordre des Ingénieurs du Québec Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique			
2008-02-26	<u>14 999 331</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	OSL COMMUNICATIONS INC. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE			
2008-04-08	<u>15 098 675</u>	Avis de bail et modification	Locataire Locateur	Global Automation Partners Corp. Canadian Pacific Railway Company			
2008-07-03	<u>15 379 835</u>	Avis de bail amendement	Locataire Locateur	OZ Communications Inc. Canadian Pacific Railway Company	Réf. : 14 808 608		
2008-07-09	<u>15 397 737</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	Gestion Férique Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique			
2008-10-03	<u>15 642 605</u>	Avis d'intention de procéder au classement	Ministère Propriétaire	Ministère de la Culture des Communications et de la Condition Féminine 2917599 Canada Inc. Compagnie du Chemin de Fer Canadien Pacifique			
2008-12-16	<u>15 843 304</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	LES RÔTISSERIES ST-HUBERT LTÉE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET HUDSON LIMITÉE			
2009-03-26	<u>16 038 995</u>	Avis de classement	Ministre Propriétaire	St-Pierre, Christine 2917599 Canada Inc. Compagnie du Chemin de Fer Canadien Pacifique			
2009-05-15	<u>16 166 379</u>	Avis de bail	Locataire Locateur	Le Groupe Océan Inc. Canadian Pacific Railway Company			

Index des immeubles

Circonscription foncière :	Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre :	Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine)	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot :	2491	Radiations : 2009-05-07 10:29
Date d'établissement :	1994-05-24	
Plan :	Vol 1994 No 168	
Concordance :		

Date de présentation d'inscription	Numéro	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
1994-05-24		À 09:00.DEPOSE, VOIR LOT(S) REMPLACE(S) DEUX PARTIES DU LOT 1888 ET UNE PARTIE DES LOTS 1889 @ 1891					
1994-09-13		À 09:00.NOTA BENE LE LOT 2490 N'EXISTE PAS					
1995-12-15	<u>4 824 808</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	FERAILLEURS DU QUEBEC INC 2961903 CANADA INC et autres	1 531 555,64 \$	<u>1 176 957</u>	I 1 727 885
1996-01-30	<u>4 830 762</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	ISOLATION L M INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	44 693,16 \$ avec intérêts		P I 1 748 839
1996-03-15	<u>4 838 556</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur	LES FERRAILLEURS DU QUEBEC INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE LA JUSTICE Réf.: 4 824 808		I 1 728 668
1996-03-18	<u>4 838 876</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur et autres	CONSTRUCTIONS BOYER & TRUCHON INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	2 948 451,93 \$		P I 1 772 656
1996-03-29	<u>4 841 158</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur	ISOLATION L M INC 2961903 CANADA INC et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 830 762		I 1 724 602 I 1 748 839
1996-03-29	<u>4 841 270</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier	BANQUE NATIONALE DU CANADA et autres	2 948 451,93 \$		I 1 766 686

			Débiteur MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE et autres			
1996-04-01	<u>4 841 633</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	CONSTRUCTIONS BOYER & TRUCHON INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	VENTRE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 838 876	I 1 772 656
1996-04-02	<u>4 842 112</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur	GICLEURS AUTOMATIQUES DU QUEBEC LTEE MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	800 601,01 \$	P I 1 764 468
1996-04-03	<u>4 842 389</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	MOMETAL INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	8 193 238,64 \$	P I 1 764 304
1996-04-04	<u>4 842 477</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur et autres	PRODUITS POUR TOITURE FRANSYL LTEE CONSTRUCTIONS BOYER & TRUCHON INC	PLUS VALUE DE 370 000\$ 74 814,33 \$	I 1 784 069
1996-04-10	<u>4 843 258</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur	RECOUVREMENTS METALLIQUES BUSSIERES LTEE MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	1 640 252,30 \$ avec intérêts	P I 1 765 119
1996-04-12	<u>4 843 693</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	I T R ACOUSTIQUE INC 2961903 CANADA INC et autres	3 481 433,95 \$	<u>1 178 869</u> P I 1 764 469
1996-04-24	<u>4 846 142</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur	WESTBURNE QUEBEC DIVISION ENTREPRISES INDUSTRIE... ENTREPRENEURS BECKER INC	TOUS SES DROITS D'EMPHYTEOTE 184 684,51 \$	<u>1 105 341</u> I 1 731 535
1996-05-06	<u>4 849 022</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier	SOPREMA INC	83 357,97 \$	I 1 751 444
Correction: Radiation tot. 1751444 ajoutée le 1997-04-09						
1996-05-08	<u>4 849 552</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	ALUMIFAB INC RECOUVREMENTS METALLIQUES BUSSIERE LTEE	134 504,65 \$ avec intérêts	I 1 729 813
1996-05-30	<u>4 856 020</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	GROUPE STERNSON EASY PILON INC	PLUS VALUE: 131 486,92\$ 53 552,88 \$	<u>1 180 268</u> I 1 735 371

1996-05-30	<u>4 856 047</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	EASEY PILON INC CONSTRUCTIONS BOYER & TRUCHON INC et autres	158 682,35 \$		I 1 735 372
1996-06-13	<u>4 860 747</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur	EASEY PILON INC CONSTRUCTIONS BOYER & TRUCHON INC et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 856 047		I 1 735 372
1996-06-14	<u>4 861 297</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur	DUOCHEM INC PLANCHERS DE CIMENT M CANDUSSI LTEE	52 267,26 \$		I 1 743 806
1996-06-21	<u>4 863 410</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	MOMENTAL INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 842 389		I 1 764 304
1996-06-28	<u>4 865 889</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur et autres	ENTREPRISES GIVESCO INC CONSTRUCTION BOYER TRUCHON INC	3 708,02 \$		I 1 765 178
1996-09-11	<u>4 879 705</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur	I T R ACOUSTIQUE INC 2961903 CANADA INC et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE LA JUSTICE Réf.: 4 843 693		I 1 764 469
1996-09-16	<u>4 880 449</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	RECOUVREMENTS METALLIQUES BUSSIERES LTEE MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 843 258		I 1 765 119
1996-09-18	<u>4 881 030</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	ENTREPRISES GIVESCO INC CONSTRUCTIONS BOYER TRUCHON INC et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 865 883		I 1 765 178
1996-09-27	<u>4 882 832</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur	BANQUE NATIONALE DU CANADA 2961903 CANADA INC et autres	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 841 270		I 1 766 686
1996-10-01	<u>4 883 516</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur et autres	PAVAGE C.S.F. INC MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	420 000,00 \$		P I 1 778 750
1996-11-08	<u>4 891 172</u>	Hypothèque légale	Fournisseur	DUOCHEM INC	5 434,37 \$		I 1 760 858

		de constructeur	Débiteur	REVETEMENTS NOR LAG LTEE			
1996-12-05	<u>4 896 728</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur	STONHARD LIMITEE MAGIL CONSTRUCTION CANADA LTEE	POUR 52 541,88\$ PLUS VALUE: 197 170,04\$		P I 1 762 284
1996-12-19	<u>4 900 742</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur	CALFEUTRAGE GENERAL ROD INC SALVATOR BRIQUETEUR 89 INC	49 414,00 \$	1 153 931	I 1 763 390
1997-02-06	<u>4 908 277</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	DUOCHEM INC REVETEMENTS NOR LAG LTEE	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 891 172		I 1 760 858
1997-02-25	<u>4 911 592</u>	Hypothèque légale de constructeur	Fournisseur Débiteur et autres	ARMACO 1993 INC MAGIL CONSTRUCTION LTEE et autres	100 664,73 \$		I 1 763 631
1997-04-22	<u>4 923 053</u>	Préavis d'exercice d'un droit d'hypothèque	Créancier Débiteur et autres	CALFEUTRAGE GENERAL ROD INC SALVATOR BRIQUETEUR 89 INC	VENTE SOUS CONTROLE DE JUSTICE Réf.: 4 900 742		I 1 763 390
1997-07-29	<u>4 953 231</u>	Servitude	Requérant	2924111 CANADA INC et autres	SERVITUDES Y MENTIONNEES SUR PARTIES VOLUMETRIQUES		
Correction: Entrée ajoutée le 1997-08-04							
1997-07-29	<u>4 953 232</u>	Servitude	Requérant	2924111 CANADA INC et autres	SERVITUDES Y MENTIONNEES SUR PARTIES VOLUMETRIQUES		
Correction: Entrée ajoutée le 1997-08-07							
1999-01-18	<u>5 064 602</u>	Hypothèque légale de constructeur	Créancier Débiteur	CARREAUX CERAGRES CANADA LTEE CERAMIQUES CHAMPLAIN 1192 LTEE	50 000,00 \$		I 1 839 622
2000-08-23	<u>5 198 727</u>	Bail AVIS	Locataire Locateur	GESTION GASLAW INC COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SAINT LAURENT ET HUDSON			
2001-02-22	<u>5 232 319</u>	Bail	Locataire Locateur	INDUSTRIES GATTUSO LTEE ST LAWRENCE & HUDSON RAILWAY COMPANY LIMITED			
2001-04-03	<u>5 240 048</u>	Bail AVIS	Locataire Locateur	CORADIANT INC CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY			
2001-05-10	<u>5 249 639</u>	Bail AVIS	Locataire Locateur	JBL & ASSOCIES INC ST LAWRENCE & HUDSON RAILWAY COMPANY LIMITED			

2001-09-26	<u>5 290 299</u>	Bail AVIS	Locataire Locateur	FORUM SOLUTIONS IMMOBILIERES (QUEBEC) INC CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY			
2001-12-18	<u>5 310 181</u>	Bail AVIS	Locataire Locateur	BATTISTA, SHADLEY CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY			
2001-12-18	<u>5 310 851</u>	Amendement SERVITUDE	Requérant	1481874 ONTARIO INC et autres	Réf.: 2 322 829		
2003-01-08	<u>10 211 776</u>	Bail immobilier	Locataire Locateur	Gervais Harding & Associés Design Inc. Canadian Pacific Railway Company	10 ans		
2003-02-10	À 09:00. Début de la période d'interdiction : Réforme cadastrale.						
2003-02-20	À 09:00. Ce lot est rénové, voir nouveau(x) lot(s) <u>1 851 413</u> Cadastre du Québec. Pour plan(s) et/ou document joint, voir le(s) nouveau(x) lot(s).						

Index des immeubles

Circonscription foncière : Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre : Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine)	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot : 1888	Radiations : 2009-05-07 10:29
Date d'établissement : 1918-05-14	
Plan :	
Concordance :	

Date de présentation d'inscription	Numéro	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
Voir section numérisée pour les inscriptions antérieures à 1980-09-01							
1980-09-23	<u>3 110 315</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	HOLLINGSWORTH, FLORENCE CANADIAN PACIFIC LIMITED	EN FAVEUR		
1981-04-13	<u>3 162 439</u>	Bail	Locataire Locateur	DEEGAN, D J et al CANADIAN PACIFIC LIMITED	(Bordereau)		
1984-02-14	<u>3 444 516</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	J LEWIN INC PEM AIRE INC	3 860,00 \$		I 1 277 284
1984-02-20	63 886	Bref d'assignation (poursuite)	Demandeur Défendeur	J LEWIN INC HOPPENHEIM, HOWARD B In Trust	Réf.: 3 444 516 Numéro de cause: 50002006433846		I 1 277 284
1986-01-10	<u>3 670 773</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	A R T ARTISAN METALLIQUE INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	35 030,00 \$		I 1 240 625
1986-02-17	<u>3 683 291</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	ETTINGER, SAUL CANADIAN PACIFIC LIMITED	EN FAVEUR		
1986-03-05	<u>3 689 981</u>	Consentement à servitude	Propriétaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED	EN FAVEUR		
1986-04-16	<u>3 704 159</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	ISHII MONBART 1983 INC CANADIAN PACIFIC LTD	16 230,87 \$		I 1 240 812
1988-04-11	<u>4 004 421</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	VILLE DE MONTREAL CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE	EN FAVEUR		
1989-07-18	<u>4 180 029</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	FBT DORVAL INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	EN FAVEUR		
1990-12-06	<u>4 341 921</u>	Avis de 60 jours	Créancier Débiteur	STANDARD TRUST COMPANY CITY ARBORETUM CANADA CORPORATION et al	Réf.: 4 126 073		

Document informatisé

Correction: Entrée retirée le 1990-12-10							
1993-03-04	<u>4 588 119</u>	Annulation SERVITUDE	Requérant	CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE et al	EN FAVEUR Réf.: 4 004 421		
1993-06-15	<u>4 617 913</u>	Annulation SERVITUDE	1ere partie 2ième partie	CANADIAN PACIFIC LIMITED BURI, KAY	1 IER IMMEUBLE Réf.: 3 110 315		
1993-06-15	<u>4 617 921</u>	Amendement	Requérant	CANADIAN PACIFIC LIMITED	EXTINCTION DE SERVITUDE Réf.: 3 110 315		
1993-06-15	<u>4 617 922</u>	Amendement	Requérant	CANADIAN PACIFIC LIMITED	EXTINCTION DE SERVITUDE Réf.: 3 683 291 et al		
1993-06-15	<u>4 617 923</u>	Amendement	Requérant	CANADIAN PACIFIC LIMITED	EXTINCTION DE SERVITUDE Réf.: 3 110 315		
1993-06-15	<u>4 617 920</u>	Annulation SERVITUDE	Requérant	CANADIAN PACIFIC LIMITED et al	Réf.: 3 110 315		
Correction: Entrée ajoutée le 1993-06-16							
1993-08-09	<u>4 634 207</u>	Bornage	Propriétaire	CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE et al			
1993-10-05	<u>4 647 791</u>	Annulation SERVITUDE	Cédant Cessionnaire	F B T DORVAL INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	EN FAVEUR: Réf.: 4 180 029		
1993-11-15	<u>4 657 712</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al WINDSOR STATION BUILDING	SUR		
1993-11-15	<u>4 657 720</u>	Servitude	Propriétaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al	SUR EN FAVEUR WINDSOR STATION BUILDING		
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924081 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-16	<u>4 658 180</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	et charges		
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Hypothèque sans dation en paiement	Créancier Débiteur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	POUR 2 000 000\$ ET 9 000 000\$		I 10 988 094
1993-11-17	<u>4 658 445</u>	Bail emphytéotique	Locataire Locateur	2924111 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924099 CANADA INC 2917599 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Servitude	Cédant	2917599 CANADA INC	SUR ET EN FAVEUR		

			Cessionnaire 2924099 CANADA INC			
1993-11-25	<u>4 660 288</u>	Cession	Cédant CANADIAN PACIFIC LIMITED Cessionnaire 2961903 CANADA INC	TOUS SES DROITS D'EMPHYTEOTE RE: 4658445 1,00 \$ comptant		
1993-12-22	<u>4 669 307</u>	Bail	Locataire CANADIAN PACIFIC LIMITED Locateur 2917599 CANADA INC	(Bordereau)		
1994-03-31	<u>4 688 186</u>	Consentement à modification cadastrale	Créancier CANADIAN PACIFIC LIMITED Propriétaire 2917599 CANADA INC	Réf.: 4 658 430, 4 658 985		
1994-05-24	À 09:00.REMPLACE EN PARTIE, VOIR LOT(S) 2491 @ 2495					
2003-02-10	À 09:00. Début de la période d'interdiction : Réforme cadastrale.					
2003-02-20	À 09:00.Ce lot est rénové, voir nouveau(x) lot(s) 2.160 007 Cadastre du Québec. Pour plan(s) et/ou document joint, voir le(s) nouveau(x) lot(s).					

CAB:9825300453

TOUTES MENTIONS RELATIVES A UNE ENTRÉE SUR CE LOT ET/OU TOUTES INFORMATIONS RECONSTITUÉES APPARAISSENT AU REGISTRE INFORMATISE. [(1986) 118 G-0. 11, 718]

INDEX TO IMMOVEABLES

Registration Division of Montreal West.

ST. ANTOINE WARD, CITY OF MONTREAL

0453

OFFICIAL No. 1888

2eme SERIE

REGISTRATION of HYPOTHEC REGISTRATION of NOTICE

NAMES	REGISTRATION of HYPOTHEC				REGISTRATION of NOTICE			
	Reg.	Vol.	Page	No.	Reg.	Vol.	Page	No.
<i>Lord Dufferin & Co. 1500 St. Louis St. Qc.</i>	<i>0002</i>	<i>2</i>	<i>204</i>	<i>189876</i>				
<i>City of Montreal</i>				<i>977 758</i>				
<i>City of Montreal</i>				<i>1053286</i>				
<i>City of Montreal</i>				<i>1300945</i>				
<i>24-6-65 Robert Flea</i>				<i>1834744</i>				
<i>24-5-66 The City of Montreal</i>				<i>1908770</i>				
<i>5-11-70 The Ontario & Quebec Railway Co.</i>				<i>2240202</i>				
<i>C.P. Rd à 85093 Ave Ste</i>				<i>2528267</i>				

Concession

Devis

Devis 033/208

Echange de titres

50430

Devis titre

titre

Devis



Index des immeubles

Circonscription foncière : Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre : Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine)	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot : 1889	Radiations : 2009-05-07 10:29
Date d'établissement : 1918-05-14	
Plan :	
Concordance :	

Date de présentation d'inscription	Numéro	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
Voir section numérisée pour les inscriptions antérieures à 1980-09-01							
1981-04-13	<u>3 162 439</u>	Bail	Locataire Locateur	DEEGAN, D J et al CANADIAN PACIFIC LIMITED	(Bordereau)		
1984-02-14	<u>3 444 516</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	J LEWIN INC PEM AIRE INC	3 860,00 \$		I 1 277 284
1984-02-20	63 886	Bref d'assignation (poursuite)	Demandeur Défendeur	J LEWIN INC HOPPENHEIM, HOWARD B In Trust	Réf.: 3 444 516 Numéro de cause: 50002006433846		I 1 277 284
1986-01-10	<u>3 670 773</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	A R T ARTISAN METALLIQUE INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	35 030,00 \$		I 1 240 625
1986-04-16	<u>3 704 159</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	ISHII MONBART 1983 INC CANADIAN PACIFIC LTD	16 230,87 \$		I 1 240 812
1990-12-06	<u>4 341 921</u>	Avis de 60 jours	Créancier Débiteur	STANDARD TRUST COMPANY CITY ARBORETUM CANADA CORPORATION et al	Réf.: 4 126 073		
Correction: Entrée retirée le 1990-12-10							
1993-08-09	<u>4 634 207</u>	Bornage	Propriétaire	CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE et al			
1993-11-15	<u>4 657 712</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al WINDSOR STATION BUILDING	SUR		
1993-11-15	<u>4 657 720</u>	Servitude	Propriétaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al	SUR EN FAVEUR WINDSOR STATION BUILDING		

1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924081 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-16	<u>4 658 180</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	et charges		
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Hypothèque sans dation en paiement	Créancier Débiteur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	POUR 2 000 000\$ ET 9 000 000\$		I 10 988 094
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924099 CANADA INC 2917599 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-12-22	<u>4 669 307</u>	Bail	Locataire Locateur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	(Bordereau)		
1994-03-31	<u>4 688 186</u>	Consentement à modification cadastrale	Créancier Propriétaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	Réf.: 4 658 430, 4 658 985		
1994-05-24	À 09:00.REMPLACE EN PARTIE, VOIR LOT(S) 2491 @ 2495						
2003-02-10	À 09:00. Début de la période d'interdiction : Réforme cadastrale.						
2003-02-20	À 09:00.Ce lot est rénové, voir nouveau(x) lot(s) 2_160_007 Cadastre du Québec. Pour plan(s) et/ou document joint, voir le(s) nouveau(x) lot(s).						

CAB:9825300454

TOUTES MENTIONS RELATIVES A UNE ENTREE SUR CE LOT ET/OU TOUTES INFORMATIONS RECONSTITUEES APPARAISSENT AU REGISTRE INFORMATISE. [(1986) 118 6-0- 11, 718]

47

INDEX TO IMMOVEABLES

Registration Division of Montreal West

ST. ANTOINE WARD, CITY OF MONTREAL

0464 OFFICIAL No. 1889

2eme SERIE

NAMES	REGISTRATION of HYPOTHEC				REGISTRATION of NOTICE			
	Reg.	Vol.	Page	No.	Reg.	Vol.	Page	No.
<i>Division de Montreal</i>								
<i>City of Mt & Can. Co. Inc. Co</i>				977758				
<i>City of Mt & Can. Co. Inc. Co</i>				1058286				
<i>City of Mt & Can. Co. Inc. Co</i>				1300946				
<i>4-6-85 date de l'acte</i>				1821744				
<i>C.P. Rd & 85093 Can. Rd</i>				2929267				
					554330			

Quinier
Finis 033/208
Echange de
33-3-57
tail

Index des immeubles

Circonscription foncière : Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre : Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine)	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot : 1890	Radiations : 2009-05-07 15:00
Date d'établissement : 1918-05-14	
Plan :	
Concordance :	

Date de présentation d'inscription	Numéro	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
Voir section numérisée pour les inscriptions antérieures à 1980-09-01							
1981-04-13	<u>3 162 439</u>	Bail	Locataire Locateur	DEEGAN, D J et al CANADIAN PACIFIC LIMITED	(Bordereau)		
1984-02-14	<u>3 444 516</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	J LEWIN INC PEM AIRE INC	3 860,00 \$		I 1 277 284
1984-02-20	<u>63 886</u>	Bref d'assignation (poursuite)	Demandeur Défendeur	J LEWIN INC HOPPENHEIM, HOWARD B In Trust	Réf.: 3 444 516 Numéro de cause: 50002006433846		I 1 277 284
1986-01-10	<u>3 670 773</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	A R T ARTISAN METALLIQUE INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	35 030,00 \$		I 1 240 625
1986-04-16	<u>3 704 159</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	ISHII MONBART 1983 INC CANADIAN PACIFIC LTD	16 230,87 \$		I 1 240 812
1990-12-06	<u>4 341 921</u>	Avis de 60 jours	Créancier Débiteur	STANDARD TRUST COMPANY CITY ARBORETUM CANADA CORPORATION et al	Réf.: 4 126 073		
Correction: Entrée retirée le 1990-12-10							
1993-08-09	<u>4 634 207</u>	Bornage	Propriétaire	CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE et al			
1993-11-15	<u>4 657 712</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al WINDSOR STATION BUILDING	SUR		
1993-11-15	<u>4 657 720</u>	Servitude	Propriétaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al	SUR EN FAVEUR WINDSOR STATION BUILDING		

1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924081 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-16	<u>4 658 180</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	et charges		
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Hypothèque sans dation en paiement	Créancier Débiteur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	POUR 2 000 000\$ ET 9 000 000\$		I 10 988 094
1993-11-17	<u>4 658 445</u>	Bail emphytéotique	Locataire Locateur	2924111 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924099 CANADA INC 2917599 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	2917599 CANADA INC 2924099 CANADA INC	SUR ET EN FAVEUR		
1993-11-25	<u>4 660 288</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2961903 CANADA INC	TOUS SES DROITS D'EMPHYTEOTE RE: 4658445 1,00 \$ comptant		
1993-12-22	<u>4 669 307</u>	Bail	Locataire Locateur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	(Bordereau)		
1994-03-31	<u>4 688 186</u>	Consentement à modification cadastrale	Créancier Propriétaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	Réf.: 4 658 430, 4 658 985		
1994-05-24	À 09:00.REMPLACE EN PARTIE, VOIR LOT(S) 2491 @ 2495						
2003-02-10	À 09:00. Début de la période d'interdiction : Réforme cadastrale.						
2003-02-20	À 09:00.Ce lot est rénové, voir nouveau(x) lot(s) 2 160 007 Cadastre du Québec. Pour plan(s) et/ou document joint, voir le(s) nouveau(x) lot(s).						

CAB:9825300455

TOUTES MENTIONS RELATIVES A UNE ENTREE SUR CE LOT ET/OU TOUTES INFORMATIONS RECONSTITUEES APPARAISSENT AU REGISTRE INFORMATISE. [(1986) 118 6.0- II, 718]

INDEX TO IMMOVEABLES

Registration Division of Montreal West

ST. ANTOINE WARD, CITY OF MONTREAL

OFFICIAL No. 1890

0455

2eme SERIE

NAMES	REGISTRATION of HYPOTHEC				REGISTRATION of NOTICE			
	Reg.	Vol.	Page	No.	Reg.	Vol.	Page	No.
<i>Division de Montreal</i>								
<i>City of Mt. a. Bay Sac. R. Co.</i>				277759				
<i>City of Mt. a. Bay Sac. R. Co.</i>				1053296				
<i>City of Mt. a. Bay Sac. R. Co.</i>				1300945				
<i>46-65, 67, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163, 165, 167, 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215, 217, 219, 221, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 243, 245, 247, 249, 251, 253, 255, 257, 259, 261, 263, 265, 267, 269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 319, 321, 323, 325, 327, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 345, 347, 349, 351, 353, 355, 357, 359, 361, 363, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 377, 379, 381, 383, 385, 387, 389, 391, 393, 395, 397, 399, 401, 403, 405, 407, 409, 411, 413, 415, 417, 419, 421, 423, 425, 427, 429, 431, 433, 435, 437, 439, 441, 443, 445, 447, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 461, 463, 465, 467, 469, 471, 473, 475, 477, 479, 481, 483, 485, 487, 489, 491, 493, 495, 497, 499, 501, 503, 505, 507, 509, 511, 513, 515, 517, 519, 521, 523, 525, 527, 529, 531, 533, 535, 537, 539, 541, 543, 545, 547, 549, 551, 553, 555, 557, 559, 561, 563, 565, 567, 569, 571, 573, 575, 577, 579, 581, 583, 585, 587, 589, 591, 593, 595, 597, 599, 601, 603, 605, 607, 609, 611, 613, 615, 617, 619, 621, 623, 625, 627, 629, 631, 633, 635, 637, 639, 641, 643, 645, 647, 649, 651, 653, 655, 657, 659, 661, 663, 665, 667, 669, 671, 673, 675, 677, 679, 681, 683, 685, 687, 689, 691, 693, 695, 697, 699, 701, 703, 705, 707, 709, 711, 713, 715, 717, 719, 721, 723, 725, 727, 729, 731, 733, 735, 737, 739, 741, 743, 745, 747, 749, 751, 753, 755, 757, 759, 761, 763, 765, 767, 769, 771, 773, 775, 777, 779, 781, 783, 785, 787, 789, 791, 793, 795, 797, 799, 801, 803, 805, 807, 809, 811, 813, 815, 817, 819, 821, 823, 825, 827, 829, 831, 833, 835, 837, 839, 841, 843, 845, 847, 849, 851, 853, 855, 857, 859, 861, 863, 865, 867, 869, 871, 873, 875, 877, 879, 881, 883, 885, 887, 889, 891, 893, 895, 897, 899, 901, 903, 905, 907, 909, 911, 913, 915, 917, 919, 921, 923, 925, 927, 929, 931, 933, 935, 937, 939, 941, 943, 945, 947, 949, 951, 953, 955, 957, 959, 961, 963, 965, 967, 969, 971, 973, 975, 977, 979, 981, 983, 985, 987, 989, 991, 993, 995, 997, 999</i>								
<i>354/72 Canadian Pacific Ltd.</i>				1534744				
<i>CD. Rd. a. 85093 Can. Rte.</i>				792009				
<i>Boulevard</i>				234202				
<i>Boulevard</i>				78-11-21				
				2109267				

*Permis
Furnis 0334211
Champ
Ni: ibony
ste
baud*

Index des immeubles

Circonscription foncière : Montréal	Dates de mise à jour du Registre
Cadastre : Cité de Montréal (quartier Saint-Antoine)	Droits : 2009-05-22 09:22
Lot : 1891	Radiations : 2009-05-07 15:00
Date d'établissement : 1918-05-14	
Plan :	
Concordance :	

Date de présentation	Numéro d'inscription	Nature de l'acte	Qualité	Nom des parties	Remarques	Avis d'adresse	Radiations
Voir section numérisée pour les inscriptions antérieures à 1980-09-01							
1981-04-13	<u>3 162 439</u>	Bail	Locataire Locateur	DEEGAN, D J et al CANADIAN PACIFIC LIMITED	(Bordereau)		
1984-02-14	<u>3 444 516</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	J LEWIN INC PEM AIRE INC	3 860,00 \$		I 1 277 284
1984-02-20	63 886	Bref d'assignation (poursuite)	Demandeur Défendeur	J LEWIN INC HOPPENHEIM, HOWARD B In Trust	Réf.: 3 444 516 Numéro de cause: 50002006433846		I 1 277 284
1986-01-10	<u>3 670 773</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	A R T ARTISAN METALLIQUE INC CANADIAN PACIFIC LIMITED	35 030,00 \$		I 1 240 625
1986-04-16	<u>3 704 159</u>	Privilège	Fournisseur Propriétaire	ISHII MONBART 1983 INC CANADIAN PACIFIC LTD	16 230,87 \$		I 1 240 812
1990-12-06	<u>4 341 921</u>	Avis de 60 jours	Créancier Débiteur	STANDARD TRUST COMPANY CITY ARBORETUM CANADA CORPORATION et al	Réf.: 4 126 073		
Correction: Entrée retirée le 1990-12-10							
1993-08-09	<u>4 634 207</u>	Bornage	Propriétaire	CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE et al			
1993-11-15	<u>4 657 712</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al WINDSOR STATION BUILDING	SUR		
1993-11-15	<u>4 657 720</u>	Servitude	Propriétaire	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et al	SUR EN FAVEUR WINDSOR STATION BUILDING		

1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924081 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-15	<u>4 657 737</u>	Servitude	Propriétaire	2924081 CANADA INC	SUR		
1993-11-16	<u>4 658 180</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924081 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	et charges		
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Droit de superficie	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC			
1993-11-17	<u>4 658 430</u>	Hypothèque sans dation en paiement	Créancier Débiteur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2924099 CANADA INC	POUR 2 000 000\$ ET 9 000 000\$		T 10 988 094
1993-11-17	<u>4 658 445</u>	Bail emphytéotique	Locataire Locateur	2924111 CANADA INC CANADIAN PACIFIC LIMITED			
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	2924099 CANADA INC 2917599 CANADA INC	1,00 \$ comptant		
1993-11-19	<u>4 658 985</u>	Servitude	Cédant Cessionnaire	2917599 CANADA INC 2924099 CANADA INC	SUR ET EN FAVEUR		
1993-11-25	<u>4 660 288</u>	Cession	Cédant Cessionnaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2961903 CANADA INC	TOUS SES DROITS D'EMPHYTEOTE RE: 4658445 1,00 \$ comptant		
1993-12-22	<u>4 669 307</u>	Bail	Locataire Locateur	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	(Bordereau)		
1994-03-31	<u>4 688 186</u>	Consentement à modification cadastrale	Créancier Propriétaire	CANADIAN PACIFIC LIMITED 2917599 CANADA INC	Réf.: 4 658 430, 4 658 985		
1994-05-24	À 09:00.REMPLACE EN PARTIE, VOIR LOT(S) 2491 @ 2495						
1997-07-29	<u>4 953 230</u>	Servitude	Requérant	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et autres	SERVITUDES Y MENTIONNEES SUR PARTIES VOLUMETRIQUES		
1998-09-18	<u>5 042 152</u>	Avis cadastral	Requérant	CASEY, JANET	Porter : 4 953 230		
Correction: Entrée ajoutée le 1998-09-22							
1997-07-29	<u>4 953 230</u>	Servitude	Requérant	ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et autres			
Correction: Entrée ajoutée le 1998-09-22							

Document informatisé

Page 3 of 3

1997-07-29	<u>4 953 230</u>	Droit de superficie	Superficiaire Tréfoncier	2924111 CANADA INC et autres ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY et autres	PASSERELLE		
Correction: Entrée ajoutée le 1998-09-22							
2003-02-10	À 09:00. Début de la période d'interdiction : Réforme cadastrale.						
2003-02-20	À 09:00. Ce lot est rénové, voir nouveau(x) lot(s) <u>2 160 007</u> et <u>2 160 012</u> Cadastre du Québec. Pour plan(s) et/ou document joint, voir le(s) nouveau(x) lot(s).						

CAB:9825300456

TOUTES MENTIONS RELATIVES A UNE ENTREE SUR CE LOT ET/OU TOUTES INFORMATIONS RECONSTITUEES APPARAISSENT AU REGISTRE INFORMATISE. [(1986) 118 G.O. II, 718]

49

INDEX TO IMMOVEABLES

Registration Division of Montreal West

ST. ANTOINE WARD, CITY OF MONTREAL

Mise en vente 3-4-1894

OFFICIAL No. 1891

2^{eme} SERIE

NAMES	REGISTRATION of HYPOTHEC				REGISTRATION of NOTICE				
	Reg.	Vol.	Page	No.	Reg.	Vol.	Page	No.	
<i>Ind. de la rue St. Antoine, Quebec City</i>				204	169876				<i>Conveyance</i>
<i>Recht J.H. O'Leary, a of Plymouth</i>	D	188		203949					<i>Division de Montreal</i>
<i>W. J. Paul D. W. de Lancaster</i>				861337					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				977758					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				1053286					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				1166984					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				1300945					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				1534774					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				2208137					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				2232650					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				22310201					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				2232837					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				2342102					<i>Entre deux</i>
<i>City of Montreal in favor of Bank of Montreal</i>				2529267					<i>Entre deux</i>

Note de service

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
REÇU

26 MAI 2009

Dossier: _____

Réf.: _____

DESTINATAIRE : M^{me} Brigitte Jacques
Directrice
Direction de Montréal

EXPÉDITEUR : Monsieur Jean-François Drapeau

DATE : Le 21 mai 2009

14216 025140
Dossier de classement
sur un et classe
Gare Windsor
1100, rue De la Gauchetière
ouest, Montréal

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.



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 4Z4

Compagnie 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

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

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 4Z4

Compagnie 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

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 4Z4

Compagnie 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

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 4Z4

Compagnie 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

Direction du patrimoine et de la muséologie

Ministère de la Culture et des Communications
Direction de Montréal
REÇU

27 MARS 2009

Dossier: _____
Réf.: _____

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^{me} Monique Barriault, Directrice générale des interventions régionales



**LOI SUR LES BIENS CULTURELS
(L.R.Q., ch. B-4)**

**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 donne avis conformément à l'article 29 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4) qu'elle a procédé au classement du bien culturel ci-après décrit :

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

Québec
 Édifice Guy-Frégault
 225, Grande Allée Est
 Bloc A, 1^{er} étage
 Québec (Québec) G1R 5G5
 Téléphone : 418 380-2310
 Télécopieur : 418 380-2311
 www.mcccf.gouv.qc.ca

Montréal
 480, boul. Saint-Laurent, 7^e étage
 Montréal (Québec) H2Y 3Y7
 Téléphone : 514 873-2137
 Télécopieur : 514 873-0980



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^e 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^e 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.

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 CEUVRE 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.

Signé à Québec, ce 12 février 2009

La ministre,



CHRISTINE ST-PIERRE



Direction de Montréal

Le 11 février 2009

Monsieur John Walsh
Vice-président Immeubles
Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée
Gulf Canada Square
401 – 9th Avenue SW
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur,

Le 23 janvier dernier, je vous écrivais eu égard « à la lettre datée du 20 novembre 2008 de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada concernant la vente de la gare Windsor à Montréal ».

Je vous prie de ne pas tenir compte de cette lettre. Elle vous a été transmise malencontreusement et je m'en excuse sincèrement.

J'espère que cette situation ne vous causera aucun inconvénient dans le suivi de votre dossier. Si vous désirez obtenir plus d'information, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 514 873-0076.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

La directrice,



Brigitte Jacques

p. j.

c. c. Jean Bissonnette, Direction du patrimoine et de la muséologie



Direction de Montréal

Le 23 janvier 2009

Monsieur John Walsh
Vice-président Immeubles
Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée
Gulf Canada Square
401 – 9th Avenue SW
Calgary (Alberta) T2P 4Z4

Monsieur,

La présente est pour vous informer que nous avons pris connaissance de la lettre datée du 20 novembre 2008 de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada concernant la vente de la gare Windsor à Montréal.

Comme vous le savez sans doute, la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine a annoncé le 18 septembre dernier son intention de classer la gare Windsor à titre de monument historique, et ce, en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. Par conséquent, les articles de la loi relatifs à la vente d'un bien culturel classé sont en vigueur depuis cette date et l'article 20 de cette loi stipule qu'un propriétaire ne peut aliéner un bien classé sans avoir donné à la ministre un avis écrit préalable d'au moins 60 jours.

L'autorisation de procéder à la vente de la gare Windsor qui vous a été transmise par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada le 20 novembre 2008 ne constitue pas un avis préalable d'aliénation en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. Aussi, nous vous saurions gré de nous faire parvenir un tel avis dans les plus brefs délais afin de vous conformer à l'article 20 de la *Loi sur les biens culturels*.

Pour toute information complémentaire à ce sujet, nous vous invitons à communiquer avec M^{me} Catherine Michon de la Direction de Montréal au 514 873-2255.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

La directrice,

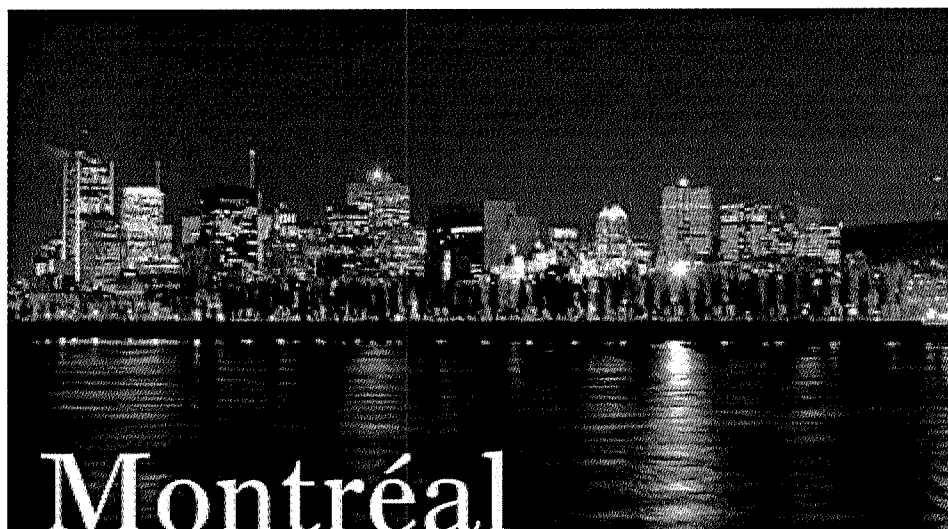

Brigitte Jacques

p. j.

c. c. Jean Bissonnette, Direction du patrimoine et de la muséologie

480, boul. Saint-Laurent, bureau 600
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Téléphone : 514 873-2255
Télécopieur : 514 864-2448
Courriel : dm@mcccf.gouv.qc.ca
www.mcccf.gouv.qc.ca





Gare Windsor

Ouvert à l'année

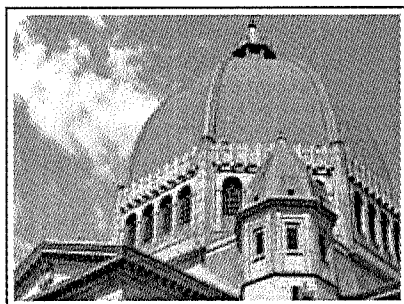
Une gare qui a survécu au temps

Construite en 1887, la Gare Windsor n'a été achevée telle qu'on la connaît aujourd'hui qu'en 1913, après deux phases d'agrandissement. C'est la seule des 30 plus importantes gares d'Amérique du Nord encore intacte. Aujourd'hui, plus aucun train n'arrive à cette gare; ils arrivent plutôt un peu plus loin dans une gare plus moderne. Vous pouvez tout de même visiter ce joyau du patrimoine canadien.

Gare Windsor

1100, rue de La Gauchetière Ouest
Montréal, Québec
H3B 2S2
Canada

Téléphone : 514-395-6872



L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal

Ce lieu de pèlerinage attire chaque année des foules de partout dans le monde. Les gens y

viennent pour un simple pèlerinage ou pour un événement important, qui sont nombreux, puisque l'Oratoire peut accueillir 10 000 personnes.

Billets gratuits

Humour, Cinéma, Musique, Théâtre Montréal
www.atuvu.ca

25 Hôtels à Montréal

Economisez jusqu'à 75% sans frais de
réservation et payez à l'hôtel!



Annonces **Google**



Le guide touristique de Montréal vous présente l'information touristique dont vous aurez besoin pour planifier vos vacances à Montréal. Tous les détails à propos du tourisme à Montréal s'y trouvent comme ceux concernant les activités, les attraits, les événements et l'hébergement. Découvrez les nombreux festivals et le nombre incroyable de boutiques et centres commerciaux, les parcs urbains et les restaurants tout en vous promenant dans les rues de Montréal.

© Copyright 2005-2008 Global Internet
Contactez-nous

Une réalisation web de Global Internet
www.globalinternet.ca

Myriam Bernadotte
Bien Intervenant

11 décembre 2008 14h45

Quitter

Accueil > **Bien** > **Rechercher un bien**

Nom du bien : Gare Windsor **105370**
Catégorie de bien : Monument historique
Statut juridique : Avis d'intention de classement
Municipalité : Montréal (06)

Identification	Données spatiales	Protections juridiques	Immobilier	Données descriptives	Information historique
----------------	-------------------	------------------------	------------	----------------------	------------------------

[Images travaux](#)
[Images bien](#)

Informations générales

Nom : Gare Windsor

Statut BD : Inscrit pour gestion

Diffusion bien : Oui

Diffusion adresse : Oui

Autres noms

Gare de Montréal
 Gare ferroviaire du Canadien Pacifique

Adresses

Région : 06 - Montréal

MRC : Hors MRC

Municipalité : Montréal

Communauté métropolitaine : Communauté métropolitaine de Montréal

Arrondissement municipal : Ville-Marie

Circonscription électorale :

No : 1100

Odonyme : Rue De La Gauchetière Ouest

Unité :

Complément d'adresse

Lieux-dits

Localisation informelle :

Fait partie de

Comprend

5 bien(s)

Page : 1

10 résultats par page

Nom	Bien Id
Horloge	124710
Horloge	124711

Horloge	124716
Monument commémoratif (L'Ange de la Victoire)	124713
Tableau d'affichage	124712

Page : 1

Thématique

Thème	Sous-thème
-------	------------

Patrimoine religieux**Tradition religieuse**

Tradition :

Sous-groupe :

Organisation religieuse**Structure administrative catholique**Diocèse ou
équivalent :Paroisse ou
équivalent :**Communauté religieuse catholique**Type de
communauté :Nom de la
communauté :**Structure administrative autre que catholique**

Tradition :

Paroisse ou
équivalent :

Images travaux

Images bien

Québec 

© Gouvernement du Québec, 2007

Autorisation

Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la 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 de réparation et restauration des murs de maçonnerie de l'aile Painter à la suite de 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.

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

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 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 20 juil 2014

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Jean Bissonnette, sous-ministre adjoint
Bureau du sous-ministre adjoint au
développement culturel, au patrimoine et
aux 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	Réhabilitation Restauration

Demandeur / Répondant

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

Demandeur

Nom : Lemay (Services intégrés Lemay et associés inc.) (151770)
Rôle : Mandataire (Correspondant)

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

Téléphone : [REDACTED]
Télécopieur : (514) 935-8137

Répondant

Nom : André Cardinal (163091)
Titre : Architecte

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

Téléphone : [REDACTED]
Autre téléphone : [REDACTED]
Télécopieur : (514) 935-8137
Courriel :
acardinal@lemayonline.com

Demandeur

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

Travaux de réparation et restauration des murs de maçonnerie de l'aile Painter à la suite de 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.

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse :	Auteur :
1	Yves Charette

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'ilot 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 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.

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 à la suite de la démolition du bâtiment de la comptabilité.

Analyse

La tour projetée de 22 étages et d'une hauteur de 155 m 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 démoli 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 nécessitent 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 à la suite du 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 retenus 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 proposé 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.

Recommandation

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Yves Charette

Date d'analyse : 2014-06-19

Gestionnaire :

Danielle Dubé

Le 3 avril 2014

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

N/Réf. : 126585 — IP-2013-0283-06


Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Veuillez trouver ci-jointe une autorisation dûment signée, relative à la requête que vous avez formulée antérieurement. Le Service des permis de votre municipalité recevra un duplicata de ce document.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Yves Charette, de la Direction générale du patrimoine et des institutions muséales au 514 864-0951.

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


Éliane Mong
Agente de secrétariat

Pièce jointe (2)

c. c. Arrondissement de Ville-Marie
Robert Bergeron, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)

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 Dubé, 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.

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.

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.

Actuellement, un des abris Bush est démonté et entreposé hors du site (autorisation no. 122959) depuis 2012. Ces travaux permettraient la construction d'un stationnement en sous-sol dans le cadre des travaux entourant la construction de la tour Deloitte.

Le projet consistera à installer l'abri et en modifier partiellement son apparence pour satisfaire aux nouvelles exigences suite à son intégration au pied de la tour.

Analyse

Dans l'analyse de la demande d'autorisation du 29 mai 2012, les conditions de réinstallation de l'abri se décrivaient comme suit :

« 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 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 nouveau des éléments en acier et que leurs assemblages ne soient pas fait par des 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 ».

La présente demande vient modifier certains aspects de l'autorisation précédente. Ces modifications sont apportées par des conditions de respect de la réglementation applicable aux nouveaux bâtiments et ceux transformés.

Par conséquent, l'abri devra pouvoir recevoir une charge de neige beaucoup plus grande que dans la condition existante. Cela est causé par la présence de la tour et que l'abri est confiné au centre d'un espace entouré de bâtiment plus haut.

Les changements perceptibles qui diffèrent de la demande initiale sont :

- Le renforcement de la toiture par une structure apposée sur celle existante créant une augmentation de l'épaisseur du toit;
- La pose d'un isolant sur la toiture de l'abri;
- La pose de gouttières et descentes;
- L'installation de lanterneaux reproduisant l'espace libre des cheminées au sommet du toit.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec l'architecte du projet dans le but de faire évoluer la demande dans l'objectif de limiter la transformation de la condition initiale de l'abri lors de son installation.

C'est dans cette optique que pour limiter la perception du débord de toit qui devenait surhaussé, que nous avons obtenu la division horizontale du débord pour qu'il passe de 900 mm à 850 mm d'épaisseur et d'en diminuer la perception en le subdivisant à son tour en deux parties horizontales d'égale hauteur. Entre ces parties, une projection de 150 mm sert de trait marqué et en atténue l'impact visuel.

L'ensemble des travaux intérieurs est localisé aux deux tiers de l'aire de l'abri et le tiers restant à l'extérieur.

Nous croyons que l'installation de l'abri de cette façon la mettrait en valeur et afin de marquer la continuité de l'abri dans le temps, nous demandons à ce que la couleur noire la plus près de la condition existante colore la structure d'acier et de fonte originale.

Recommandation

La Direction générale du patrimoine et des institutions muséales recommande la délivrance de l'autorisation demandée avec condition.

Condition(s)

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

Intervention : Mineure Majeure

Date d'analyse : 2014-03-21

Chargé de projet

Yves Charette

Gestionnaire :

Danielle Dubé

Note de service

Projet

Destinataire : Éliane Mong

Expéditeur : Yves Charette

Objet : Informations à consigner dans PIMIQ

Projet : Installation et transformation de l'abri Bush, Gare Windsor,
1160, De la Gauchetière, Montréal, Immeuble patrimonial

Demande : 126585

Code de classement : IP-2013- 0283-06

Description des travaux

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.

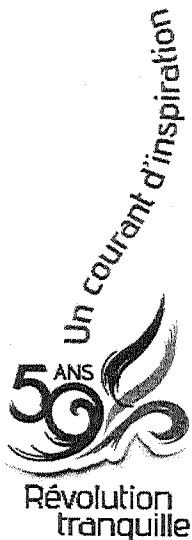
Contexte

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.

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.

Actuellement un des abri Bush est démonté et entreposé hors du site (autorisation no. 122959) depuis 2012. Ces travaux permettaient la construction d'un stationnement en sous-sol dans le cadre des travaux entourant la construction de la tour Deloitte.

Le projet consistera à installer l'abri et en modifier partiellement son apparence pour satisfaire aux nouvelles exigences suite à son intégration au pied de la tour.



Analyse

Dans l'analyse de la demande d'autorisation du 29 mai 2012 les conditions de réinstallation de l'abri se décrivaient comme suit :

« 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 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 nouveau des éléments en acier et que leurs assemblages ne soient pas fait par des rivets, mais plutôt par boulonnage. De cette façon , nous pourrons situer dans le temps les interventions sur la structure et évitons un mimétisme de reproduction des rivets ».

La présente demande vient modifiée certains aspects de l'autorisation précédente. Ces modifications sont apportées par des conditions de respect de la réglementation applicable aux nouveaux bâtiments et ceux transformés.

Par conséquent, l'abri devra pouvoir recevoir une charge de neige beaucoup plus grande que dans la condition existante. Cela est causé par la présence de la tour et que l'abri est confiné au centre d'un espace entouré de bâtiment plus haut.

Les changements perceptibles qui diffèrent de la demande initiale sont :

- Le renforcement de la toiture par une structure apposé sur celle existante créant une augmentation de l'épaisseur du toit ;
- La pose d'un isolant sur la toiture de l'abri ;
- La pose de gouttières et descentes ;
- L'installation de lanterneaux reproduisant l'espace libre des cheminées au sommet du toit.

Plusieurs rencontres ont eu lieux avec l'architecte du projet dans le but de faire évoluer la demande dans l'objectif de limiter la transformation de la condition initiale de l'abri lors de son installation.

C'est dans cette optique que pour limiter la perception du débord de toit qui devenait surhaussé que nous avons obtenue de diviser horizontalement le débord pour qu'il passe de 900 mm à 850 mm d'épaisseur et d'en diminuer la perception en le subdivisant à son tour en deux parties horizontales d'égale hauteur. Entre ces parties une projection de 150mm sert de trait marqué et en atténue l'impact visuel.

L'ensemble des travaux intérieurs sont localisé au deux tiers de l'aire de l'abri et le tiers restant à l'extérieur.


Nous croyons que l'installation de l'abri de cette façon la mettra en valeur et afin de marqué la continuité de l'abri dans le temps nous demandons à ce que la couleur noire la plus près de la condition existante colore la structure d'acier et de fonte originale.

Recommandations

La Direction générale du patrimoine et des institutions muséales recommande la délivrance de l'autorisation demandée avec condition.

Condition

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


Yves Charette le 14 mars 2014

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 démolit 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.

Le 20 mars 2014

Monsieur Yan Triponez
Vidéotron SENC
11e - 612, rue Saint-Jacques
Montréal (Québec)

N/Réf. : 127217 — IP-2013-0385-06

Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Veuillez trouver ci-jointe une autorisation dûment signée, relative à la requête que vous avez formulée antérieurement. Le Service des permis de votre municipalité recevra un duplicata de ce document.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Yves Charette, de la Direction générale du patrimoine et des institutions muséales au 514 864-0951.

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


Éliane Mong

Pièces jointes - une autorisation, un certificat de travaux, *des plans*

c. c. Arrondissement de Ville-Marie
Robert Bergeron, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)



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 d'antenne pour téléphonie cellulaire sur la toiture de l'aile « Price » de la gare Windsor et travaux connexes selon photos et les plans de Trigenex ingénieurs du 29 janvier 2014 (20 pages).

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

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 18 mars 2014

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

Danielle Dubé, 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.

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.

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.

Actuellement, deux antennes sont aménagées sur la face extérieure d'une lucarne de la partie sud de la toiture de l'aile Price. Ces antennes sont la propriété de « Vidéotron ». Leurs positionnements actuels les rendent peu visibles et leurs orientations ne sont plus adéquates dans le cadre des travaux entourant la construction de la tour Deloitte.

Le projet consistera à retirer les deux antennes longitudinales pour les remplacer par une antenne carrée installée sur une lucarne positionnée plus au nord de la toiture et procurant un dégagement pour la diffusion des ondes.

À la suite d'expériences passées, nous avons favorisé une démarche, avec le propriétaire et le représentant des compagnies de téléphonie, nous permettant d'éviter de localiser les antennes très à vue et de limiter les percements et travaux connexes. Cette expérience a favorisé la présentation de cette demande revue pour limiter la perception de l'antenne.

Analyse

Antennes et travaux connexes

Dans un premier temps, les deux antennes existantes seront retirées de la lucarne sud et les trous seront réparés de façon à les rendre imperceptibles.

Par la suite, les travaux consistent pour l'extérieur à l'installation de deux supports horizontaux à la lucarne nord faisant face à l'ouest. Ces supports sont fixés à la structure existante à l'aide de boulons de 13 mm de diamètre. Les supports horizontaux recevront l'antenne carrée d'environ 800 mm x 800 mm. Les supports et l'antenne seront peints vert foncé mat appareillant au mur de la lucarne sur lequel ils sont fixés. L'antenne est ainsi positionnée sur le toit vers la cour intérieure et à ce niveau pourra se confondre avec le mur de la lucarne déjà présente sur la toiture.

Les travaux connexes non visibles de l'extérieur et affectant le bien comprennent notamment :

- Forage et installation de conduits en acier de 50 mm de diamètre dans les murs et planchers sur tous les étages entre le sous-sol où est situé le local technique existant et le comble du toit où se situe la lucarne ;
- Installation d'équipements électriques, de ventilation et de climatisation dans le local existant;
- Passage des conduits et câbles;
- Fixation par brides et ancrages à l'ossature des murs et plafonds;
- Installation de coupe-feu afin d'obstruer les ouvertures créées par les travaux.

L'ensemble des travaux intérieurs est localisé à l'extérieur des parties du bien faisant l'objet de classement partiel par le ministère.

Nous croyons que l'installation projetée des antennes pourra se confondre avec la lucarne déjà présente à ce niveau et sera peu perceptible. Pour tous les travaux connexes et non perceptibles de l'extérieur, les plans modifiés et déposés contiennent une description détaillée de l'ampleur des travaux. Ceux-ci ont été revus en minimisant les percements et en utilisant le chemin de câbles existants dans la mesure du possible.

Les travaux intérieurs ne sont pas localisés dans les parties intérieures protégées du bien.

La stratégie de la présente demande permet de retirer deux antennes existantes et les remplacer par une seule se confondant avec l'environnement immédiat de la toiture.

Recommandation

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Yves Charette

Date d'analyse : 2014-03-17

Gestionnaire :

Danielle Dubé

Direction de Montréal

Le 30 août 2013

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

N/Réf. : 126042 – IP-2013-0186-06


Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande d'autorisation concernant le projet cité en rubrique et après analyse, vous trouverez ci-joint l'autorisation délivrée par le Ministère. Le Service des permis de votre municipalité recevra un duplicata de ce document.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Yves Charette, de la Direction générale du patrimoine et des institutions muséales, au 514 864-0951.

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


Éliane Mong
Agente de secrétariat

p. j.

c. c. Arrondissement de Ville-Marie
Lemay et Associés Architectes (Mandataire)



Autorisation

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

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

Description des travaux

IMMEUBLE PATRIMONIAL – SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA

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.

Lieu des travaux

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

Selon les conditions suivantes :

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 30 août 2013

Le ministre de la Culture et des Communications,

Pa

Danielle Dubé, 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	Sécurité	Mise aux normes

Demandeur / Répondant

Identification	Adresse	Coordonnées communication
Demandeur		
Nom : Black Property Holdings L.P. (163064) Rôle : Propriétaire (Correspondant)	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 395-5167
Répondant		
Nom : Robert Bergeron (163065) Titre : Directeur de projets	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, suite 204 Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 395-5167 Autre téléphone : [REDACTED] Courriel : robert.bergeron@cadillacfairview.com
Demandeur		
Nom : Lemay et Associés Architectes (151770) Rôle : Mandataire	780, avenue Brewster Montréal (Québec) H4C 2K1	Téléphone : (514) 932-5101 Télécopieur : (514) 935-8137
Répondant André Cardinal Tel. : [REDACTED]		

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.

Annexe(s) à la demande

Photos
Plans et devis

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse : 1 Auteur : Yves Charette

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 ajouté. 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 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.

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 souterrain 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. 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 proposés dans la présente demande concernent quant 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.

Tous 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 visibles 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.

Recommandation

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Yves Charette

Date d'analyse : 2013-08-27

Gestionnaire :

Danielle Dubé

Commission des biens culturels du Québec
Rapport du Comité d'audition

Date de la séance : Le jeudi 13 avril 2012

Lieu de la séance : Bureaux de la Direction de Montréal
Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine
480, boulevard Saint-Laurent
Montréal (Québec) J1H 1Z3

Présences :

Comité d'audition : M^{me} Lise Martel, membre CBCQ
MM. Denis Boucher, membre CBCQ
Yves Lefebvre, président de la CBCQ
Claude Provencher, membre de la CBCQ

Demandeurs : M. André Cardinal, architecte, représenté par .
M^{me} Marie-Ève Harvey, urbaniste, Groupe IBI/DAA
M. Stéphane D. Tremblay, architecte. Groupe
IBI/DAA

Nom du dossier : Gare Windsor, Montréal

Statut du bien : Monument historique

Projet : Projet de construction de la «Tour Windsor» sur la
rue Saint-Antoine, Montréal

Contexte :

La construction d'une tour est projetée juste à côté de la Gare Windsor, monument historique classé en 2009, et dont le classement inclut notamment les abris de type Bush. Or la construction nécessite que ces abris Bush soient démantelés avant d'être remontés puis réintégrés dans le nouveau bâtiment. La construction de la tour implique également divers travaux en sous-sol qui entraîneront la démolition d'une partie des voûtes situées sous le terrain faisant partie de l'avis de classement.

Cette intervention, à la fois imposante et délicate, pose a priori certaines questions auxquelles le demandeur est appelé à répondre lors de cette séance d'audition :

- De quelle façon les abris Bush seront-ils démantelés? Les rivets devront-ils être cisailés?
- Comment et où les pièces démantelées seront-elles conservées en attendant leur réinstallation?
- Les travaux à exécuter en sous-sol affecteront-ils négativement le bien classé ?

Position du demandeur

Le projet de construction de la tour Windsor jouxtant la gare Windsor s'inscrit dans un vaste projet comprenant plusieurs éléments. Ce projet postule une complète revitalisation de ce site - incluant les abris de type Bush - qui, malgré son intérêt patrimonial avéré, est actuellement dans un état qu'on pourrait qualifier de léthargique, voire de quasi abandon.

La construction de la tour Windsor et l'ensemble des aménagements qui l'entoureront, notamment la place publique qui fera le lien avec l'ancienne gare, et la réhabilitation des coursives, vont permettre de mettre en valeur un ensemble patrimonial de grand intérêt.

La réalisation du projet implique nécessairement le démantèlement des coursives (abris Bush), leur conservation puis leur remantèlement. Or des travaux seront exécutés avec le plus grand soin afin de conserver autant que possible l'intégrité et l'authenticité de ces éléments. Ainsi, des rivets plus stratégiques seront enlevés et réinstallés. Ceux qui ne pourront pas être récupérés seront remplacés par des rivets de forme un peu différente afin de bien marquer leur différence avec les éléments d'origine.

Après le démantèlement et pendant toute la durée de la construction de la tour, les abris Bush (qui auront préalablement été démontés en grandes sections pour atténuer leur morcellement) seront entreposés sur le site adjacent, conservés sous abri, nettoyés, avant d'être enfin remontés et mis en évidence.

La construction d'un stationnement sur trois niveaux sous les voûtes n'affectera que partiellement et indirectement ces dernières et n'aura aucun impact sur le bien classé.

Préparé par : Yves Lefebvre, président de la CBCQ

Date : Le 1^{er} mai 2012

Déposé pour information aux membres de la Commission des biens culturels du Québec au cours de la réunion plénière du 24 mai 2012

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,

Pa

Danielle Dubé, directrice
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 principal	Conservation du cadre bâti	Restauration
	Transformation du cadre bâti	Démolition

Demandeur / Répondant

Identification	Adresse	Coordonnées communication
Demandeur		
Nom : Groupe IBI/DAA (159900) Rôle : Mandataire	460, rue McGill Montréal (Québec) H2Y 2H2	Téléphone : (514) 954-5371 Autre téléphone : [REDACTED] Télécopieur : (514) 954-5345
Répondant		
Nom : Marie-Ève Harvey (161244) Titre : Urbaniste	460, rue McGill Montréal (Québec) H2Y 2H2	Téléphone : (514) 954-5371 Autre téléphone : [REDACTED] Télécopieur : (514) 954-5345 Courriel : meharvey@groupeibidaa.com

Description 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.

Annexe(s) à la demande

Photos
Plan de localisation

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse : 1

Contexte

Cette demande est la deuxième étape 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 ajouté. 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 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.

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.

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 souterrain 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 visibles de la voie publique.

Recommandation

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

Exigence(s)

. 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.

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Date d'analyse : 2012-08-10

Direction :

Danielle Dubé

Un immeuble de 26 étages à côté du Centre Bell

MAXIME BERGERON

Plus de cinq ans après avoir commencé à acquérir des terrains autour du Centre Bell, Cadillac Fairview (CF) lance finalement son premier projet concret: une tour de bureaux de 26 étages.

La tour sera nommée Deloitte, en vertu d'un bail de 15 ans signé avec l'entreprise. Il s'agira du plus haut immeuble commercial érigé au centre-ville de Montréal depuis le début des années 90.

Deloitte occupera un peu moins du tiers des 514 000 pieds carrés de l'immeuble de verre asymétrique. CF souhaitait au départ préloquer 50% des bureaux avant de lancer la construc-

« Pour nous, l'annonce d'aujourd'hui représente le début d'un programme qui va durer de 10 à 15 ans, avec des investissements totaux qui vont atteindre 1 milliard de dollars. »

— Sal Iacono, vice-président principal de CF dans l'est du Canada

tion, mais la bonne tenue du marché des bureaux de catégorie A a poussé le groupe à aller de l'avant plus vite, a indiqué Sal Iacono, vice-président principal de CF dans l'est du Canada.

« Le taux d'inoccupation des immeubles de premier plan est inférieur à 7% au centre-ville, et avec la certification LEED Platine qu'aura l'immeuble, on est confiant d'attirer de bons locataires », a-t-il dit hier à *La Presse Affaires*.

CF compte démarrer la construction d'ici l'automne, en vue d'une occupation à l'été 2015.

Le groupe torontois dévoilera par ailleurs lundi les détails d'une tour

résidentielle elle aussi adjacente au Centre Bell.

Ce gratte-ciel d'une quarantaine d'étages misera sur son association avec le Canadien pour tenter de se démarquer dans un secteur où les projets de condos se multiplient. Geoff Molson, grand patron du Tricolore, sera à la conférence de presse, lundi.

Vaste chantier

À terme, CF a la possibilité de construire jusqu'à 4 millions de pieds carrés de bureaux, condos et autres commerces sur les 400 000 pieds carrés de terrains qu'elle a acquis autour du Centre Bell. Le groupe souhaite recréer sur ces terrains vacants le même type d'environnement vibrant qu'elle a conçu autour du Maple Leaf Gardens, à Toronto.

« Pour nous, l'annonce d'aujourd'hui représente le début d'un programme qui va durer de 10 à 15 ans, avec des investissements totaux qui vont atteindre 1 milliard de dollars », a déclaré Sal Iacono en entrevue téléphonique.

Et tant qu'à construire un immeuble de bureaux, pourquoi ne pas avoir choisi d'aller plus haut que 26 étages? « On voulait s'assurer d'avoir une masse critique minimale, mais pas quelque chose de si gros qu'on ne pourrait obtenir le seuil de prélocation nécessaire au lancement du projet », a justifié M. Iacono.

La Tour Deloitte constituera la première tour exclusivement commerciale — et d'intérêt privé — construite au centre-ville depuis le début des années 90. La tour mixte Altorja, déjà en construction dans le Quartier international, compte 10 étages de bureaux et environ 25 étages de copropriétés.

Les architectes de la Tour Deloitte sont la firme new-yorkaise Kohn Pederson Fox (qui a signé le 1250, boulevard René Lévesque Ouest), le cabinet torontois B+H et la boîte montréalaise Lemay associés.



PHOTO FOURNIE PAR LA CORPORATION CADILLAC FAIRVIEW LIMITÉE

La tour sera nommée Deloitte, en vertu d'un bail de 15 ans signé avec l'entreprise. Il s'agira du plus haut immeuble commercial érigé au centre-ville de Montréal depuis le début des années 90. Deloitte occupera un peu moins du tiers des 514 000 pieds carrés de l'immeuble.

COBA :
BIEN :
123631

Direction du patrimoine et de la muséologie

Le 4 juin 2012

Monsieur André Cardinal
Architecte
780, avenue Brewster, Étage 4e
Montréal (Québec) H4C 2K1

N/Réf. : 122959 – MH-2012-0011-06

Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec) H3B 2S2

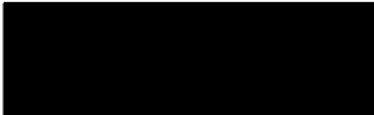
Monsieur,

Pour faire suite à votre demande d'autorisation concernant le projet cité en rubrique, après analyse et présentation à la Commission des biens culturels du Québec le 13 avril 2012, vous trouverez ci-joint l'autorisation délivrée par le Ministère, cependant, elle est conditionnelle au respect des exigences énumérées.

Le Service des permis de votre municipalité recevra un duplicata de ce document.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Yves Charette, de la Direction du patrimoine et de la muséologie, au 514 864-0951.

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


Eliane Mong
Agente de secrétariat

p. j.

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
4e étage, bloc B
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : (418) 380-2352
Télécopieur : (418) 380-2336
www.mcccf.gouv.qc.ca

Montréal
480, boulevard Saint-Laurent
3e étage, bureau 301
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Téléphone : (514) 864-8130
Télécopieur : (514) 864-0221



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
----------------	---------	---------------------------

Demandeur

Nom : M. André Cardinal (160804)	780, avenue Brewster, Étage 4e Montréal (Québec) H4C 2K1	Téléphone : (514) 932-5101 Télécopieur : (514) 935-8137
Titre : Architecte		
Rôle : Mandataire		

Répondant

Nom : André Cardinal (160805)	780, avenue Brewster, Étage 4e Montréal (Québec) H4C 2K1	Téléphone : (514) 932-5101 Télécopieur : (514) 935-8137
Titre : Architecte		

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 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.

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



Gouvernement du Québec
Commission des biens culturels

DOSSIER NO: 122959
MH-2012-0011-06

AVIS DE LA COMMISSION DES BIENS CULTURELS

Conformément à l'article 31 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c.B-4), la ministre de la Culture et des Communications demande ce jour à la Commission des biens culturels du Québec son avis sur le dossier suivant :

DEMANDEUR:

M. André Cardinal
780, avenue Brewster, étage 4e
Montréal (Qc) H4C 2K1
Répondant : André Cardinal

IDENTIFICATION DU BIEN:

Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Qc) H3B 2S2
Monument historique

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION:

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.

Avis de la Commission des biens culturels

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.

LA CBCQ SOUSCRIT AU PLAN GLOBAL DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE À PART ENTIÈRE : POUR UN VÉRITABLE EXERCICE DU DROIT À L'ÉGALITÉ ET RAPPELLE QUE TOUT BIEN PATRIMONIAL PUBLIC DOIT ÊTRE, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, ACCESSIBLE AUX PERSONNES HANDICAPÉES.
LA CBCQ SOUSCRIT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE


Yves Lefebvre
Commission des biens culturels

13 avril 2012
Date



Gouvernement du Québec
Commission des biens culturels

DOSSIER NO: 122959
MH-2012-0011-06

AVIS DE LA COMMISSION DES BIENS CULTURELS

Conformément à l'article 31 de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c.B-4), la ministre de la Culture et des Communications demande ce jour à la Commission des biens culturels du Québec son avis sur le dossier suivant :

DEMANDEUR:

M. André Cardinal
780, avenue Brewster, étage 4e
Montréal (Qc) H4C 2K1
Répondant : André Cardinal

IDENTIFICATION DU BIEN:

Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Qc) H3B 2S2
Monument historique

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION:

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.

Avis de la Commission des biens culturels

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.

LA CBCQ SOUSCRIT AU PLAN GLOBAL DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE À PART ENTIÈRE : POUR UN VÉRITABLE EXERCICE DU DROIT À L'ÉGALITÉ ET RAPPELLE QUE TOUT BIEN PATRIMONIAL PUBLIC DOIT ÊTRE, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, ACCESSIBLE AUX PERSONNES HANDICAPÉES.
LA CBCQ SOUSCRIT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE


Yves Lefebvre
Commission des biens culturels

13 avril 2012

Date

La Presse, 31 mars 2011, page LPA3

ÎLOT DU CENTRE BELL

UN PROJET DE 400 MILLIONS POUR CADILLAC FAIRVIEW



ANDRÉ DUBUC

L'acheteur de la Gare Windsor projette de construire 700 appartements en copropriété et une tour de bureaux de 27 étages dans l'îlot incorporant le Centre Bell. Cadillac Fairview, filiale à 100 % du Régime de retraite des enseignants de l'Ontario, veut investir 400 millions uniquement dans la phase 1 d'un projet dont la réalisation complète pourrait bien s'étirer sur 10 à 15 ans. Les travaux de construction débuteront en 2012.

Les grandes lignes du projet ont été rendues publiques hier par Salvatore Iacono, vice-président principal, Développement, Portefeuille de l'est du Canada à l'occasion du forum stratégique sur les grands projets de Montréal, organisé par la chambre de commerce du Montréal métropolitain.

L'un des plus importants propriétaires immobiliers du Canada veut reproduire à Montréal le succès du complexe Maple Leaf Square qu'il a récemment terminé dans le voisinage immédiat du Air Canada

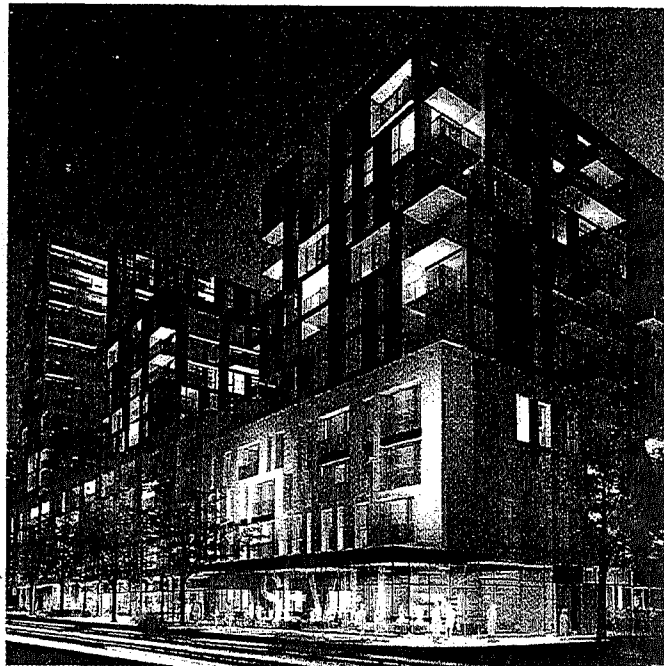


PHOTO FOURNIE PAR DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER SÉVILLE
Le Séville, quant à lui, sera construit près de l'ancien Forum.

Depuis 2007, la société immobilière a successivement acheté la plupart des terrains au sud de la rue Saint-Antoine, entre Saint-Antoine, à l'est, et Lucien-L'Allier, à l'ouest. La société détient aussi les terrains du côté ouest de la rue Peel jusqu'à l'École de technologie supérieure (ETS). L'assemblage des terrains et l'achat de la Gare Windsor a entraîné des déboursés de 140 millions de dollars jusqu'à maintenant. Cadillac n'a toujours pas réussi à convaincre le propriétaire du Stationnement Jack de lui vendre son lot. Au téléphone, le propriétaire du stationnement nous a répété qu'il ne voulait pas vendre son terrain stratégiquement situé face à l'entrée du stationnement souterrain du Centre Bell.

Pour les phases ultérieures du projet Windsor, M. Iacono n'a pas encore conclu de partenariat. Cadillac a fait équipe avec le Groupe Germain pour l'hôtel du Maple Leaf Square à Toronto. L'idée d'une salle de spectacles, de 3000 à 5000 places, a toutefois été abandonnée. « Pour l'instant, il n'y a pas de besoins pour une nouvelle salle dans le marché montréalais », a précisé M. Iacono.

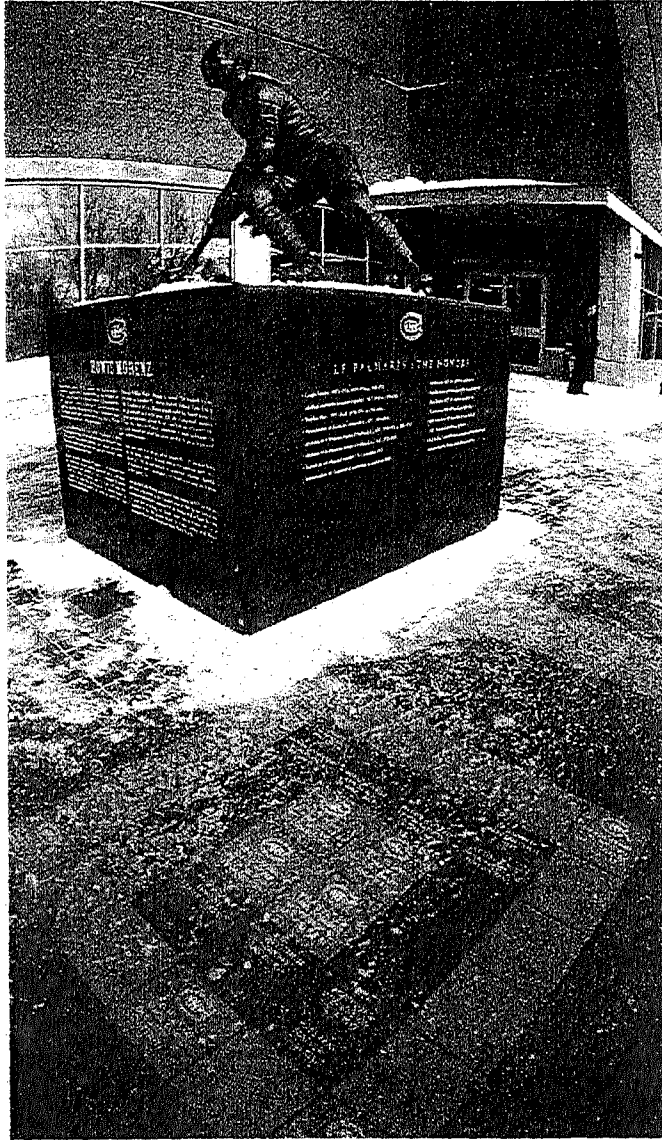


PHOTO ANDRÉ PICHETTE, ARCHIVES LA PRESSE

La place du Centenaire, située devant le Centre Bell, sera déménagée pour faire place au projet de Cadillac-Fairview.

The Gazette, 31 mars 2011, page A12

Proposal ends train station revival dreams

Historic building will be preserved
but no details offered about future use

ANDY RIGA
THE GAZETTE

Dreams of reviving historic Windsor Station as a train terminal have evaporated.

In the 1990s, with train use in decline, the Bell Centre was built between Canadian Pacific tracks and the station.

With public transit a priority again, some hoped that one day, when the Montreal Canadiens need a new home, the Bell Centre might be demolished, allowing Windsor to again welcome trains.

Now, Cadillac Fairview plans to build three condominium towers next to the Bell Centre, further impeding train tracks that could have one day reached Windsor.

Salvatore Iacono, a senior vice-president with the Toronto developer, said he does not foresee trains ever again reaching Windsor Station, which his company purchased from CP in 2009 as part of an \$36-million deal.

"There's a Bell Centre that's (already built) there," he said. And even if the Habs move one day, the Bell Centre could stay where it is. He noted that though the Canadiens moved out of the Forum on Ste. Catherine St. in 1996, that building

is still standing, serving as an entertainment complex.

Cadillac Fairview's plan also calls for a 27-storey office tower. To make way for it, a seven-storey structure known as the Canadian Pacific accounting building would have to be demolished. Unlike Windsor Station, the accounting building is not protected by a heritage designation.

Windsor Station, constructed in the late 1880s and once CP's head office, is now an empty shell. Iacono said it will "be preserved in its current state" but provided no other details about its future.

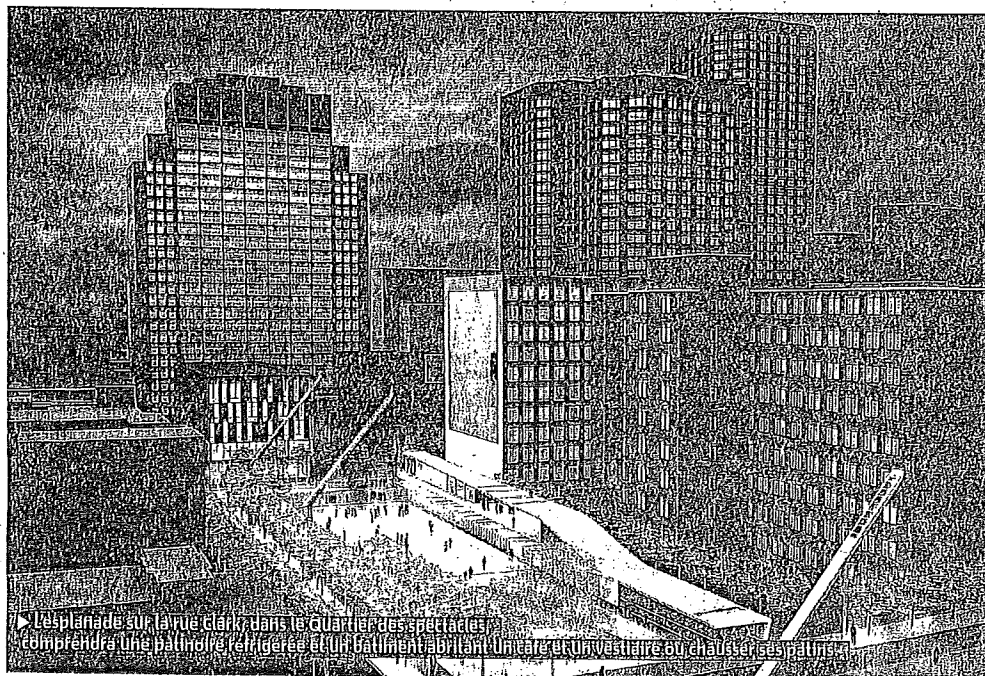
Avrom Shtern, transportation spokesperson for the Green Coalition environmental group, said Cadillac Fairview is short-sighted.

"If they place condo towers between the tracks and Windsor, we'll have to wait another 100 years before another development project comes along and gives us an opportunity to rethink the folly of blocking and entombing Windsor," Shtern said.

In 2009, Cadillac Fairview floated the idea of building a transit hub at Peel and St. Antoine Sts. for buses, commuter trains and a planned tramway. That proposal, which

13 G\$ de projets pour Montréal

Plusieurs grands projets de construction changeront le visage de Montréal dans les prochaines années. Ces projets, menés par les institutions publiques, mettent cependant en lumière le manque de dynamisme du secteur privé.



La planade sur la rue Clark dans le quartier des pépinières comprendra une patinoire, un jardin et un bâtiment abritant un centre de services à la clientèle.



MATHIAS MARCHAL
MATHIAS.MARCHAL
@JOURNALMETRO.COM

PROJETS. C'est le festival de la pépinière actuellement dans le centre de Montréal et cela durera dans les prochaines années, se félicite la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), qui organisait hier son cinquième Forum stratégique sur les grands projets.

Selon les dernières données de la Commission de la construction du Québec, les 162 projets de plus de 5 M\$ actuellement en cours sur l'île totalisent près de 13,4 G\$. «Montréal est en mouvement, vous en avez

la preuve», s'est félicité le maire Gerald Tremblay. Ce dernier en a profité pour donner le nombre de grues en service : 37. «Et d'ici quelques semaines, elles seront 48.»

L'arrondissement de Côte-des-Neiges-NDG obtient la grosse part du gâteau (20%), grâce notamment à la construction du nouvel Hôpital anglophone (CUSM) et à l'agrandissement de l'hôpital Sainte-Justine. L'arrondissement de Ville-Marie, au centre-ville, suit avec 15 % des investissements.

Le président de la CCMM, Michel Leblanc, s'est réjoui de ce dynamisme retrouvé. «Pour l'année prochaine,

nous nous attendons à ce que des projets privés commerciaux soient également au rendez-vous», a-t-il déclaré.

Car si les projets institutionnels (hôpitaux, universités, musées) ont dynamisé la construction, ce n'est pas le cas des projets privés.

Bien qu'on ait appris hier que la société Cadillac Fairview investira 400 M\$ pour une tour à bureaux et 700 condos (voir page 3), Montréal fait pourtant piètre figure en ce qui concerne la construction de bureaux.

Avec seulement 65 500 pi² construits depuis le début de l'année, le rythme est 13 fois moins soutenu qu'à Toronto et 26 fois moins qu'à Calgary.

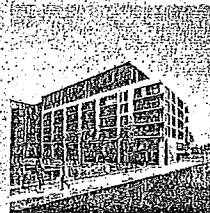
CHUM

Après avoir été longtemps un sujet de rigolade, la construction du Centre hospitalier de l'Université de Montréal semble enfin sur les rails.

- ▶ «En 2016, tout sera prêt», a promis hier Christian Paire, DG du Centre hospitalier de l'Université de Montréal faisant référence à la phase principale du projet.
- ▶ Fêru d'art, le directeur a déclaré hier qu'une salle réservée à des spectacles devrait être incluse pour que les patients aient accès à la culture sur place.

Où en sont certains des grands projets?

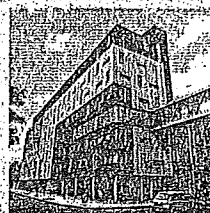
Si les grands projets sont relativement connus, l'occasion était belle hier de faire le point sur leur état d'avancement. **• MATHIAS MARCHAL**



BASSINS DU NOUVEAU HAVRE. Les travaux visant à ajouter des rues sur cet ancien site de tri postal à proximité du canal Lachine commencent ce printemps. Deux projets privés totalisant 900 unités sortiront ensuite de terre dans la première phase. Investissements : 800 M\$

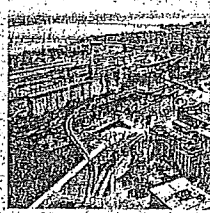


ESPACE POUR LA VIE. Les travaux du nouveau Planétarium démarreront sous peu sur le site du Stade olympique. Parmi les autres nouveautés : un jardin des phytotechnologies et la rénovation de l'Insectarium. Investissements : 180 M\$.

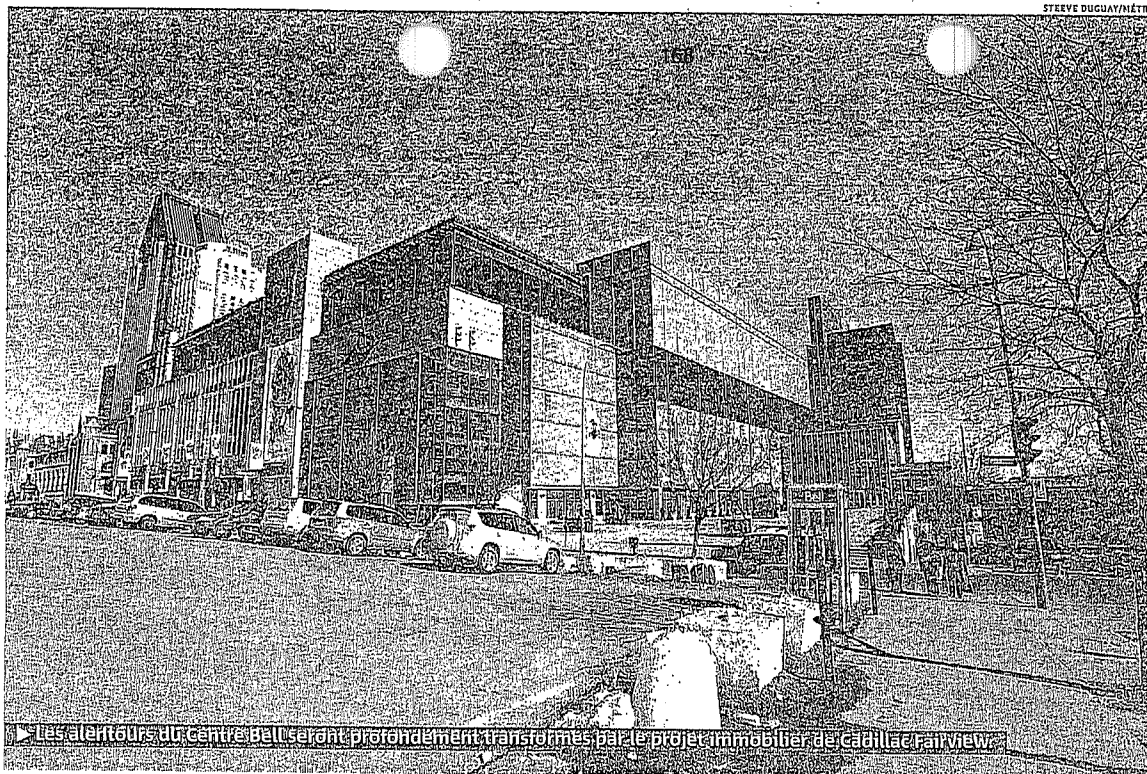


QUARTIER DE L'INNOVATION. L'École de technologie supérieure, dans le sud-ouest du centre-ville, a plusieurs projets de construction. La quatrième phase de construction de résidences débute ce printemps. Une ancienne brasserie reconvertie

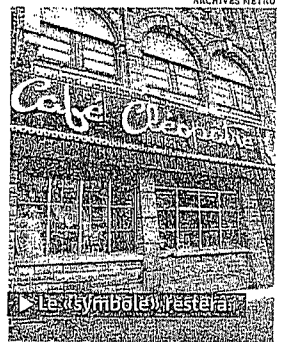
accueillera aussi une pépinière de projets entre entreprises et étudiants. Investissements : 50 M\$



SIL0 NO 5. La Société immobilière du Canada a acquis le terrain et, après consultation, a déterminé cinq axes pour la mise en valeur du site. Il semble entendu qu'un belvédère offrant une vue imprenable aux Montréalais sera inclus.



Le mot de la fin sur le Cléopâtre



CONTROVERSE. La Société de développement Angus (SDA) avait offert pas moins de 2,4 M\$ au café Cléopâtre pour qu'il déménage ses pénates du boulevard Saint-Laurent. Son propriétaire a refusé.

Il demandait 5,7 M\$, alors que le terrain ne valait que 850 000 \$, a confié hier le PDG de la SDA, Christian Yaccarini, qui a accepté de parler «pour une dernière fois» de ce bar de danseuses – et de burlesque – de la *Main*.

«On trouvait plus cohérent d'avoir un projet sur le boulevard Saint-Laurent qui partait du Monument National jusqu'à la rue Sainte-Catherine, a expliqué M. Yaccarini. Mais à partir du moment où le projet d'Hydro-Québec [la société d'État voulait y déplacer 1 350 de ses employés] est tombé, on n'a plus eu besoin du Cléopâtre pour développer notre projet.»

La SDA se donne maintenant de deux à trois ans pour développer deux projets immobiliers distincts sur le boulevard Saint-Laurent, au centre desquels trônera le café Cléopâtre. **© M.-E. SHAFFER**

«Le Cléopâtre, ce sera donc le symbole du Red Light qui restera là ad vitam æternam.»

CHRISTIAN YACCARINI, PDG DE LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS

Projet de 400 M\$ près du Centre Bell

◉ Cadillac Fairview veut ériger trois tours résidentielles et une tour à bureaux sur l'îlot Windsor ◉ Les travaux commenceront en 2011 ou 2012



MARIE-EVE SHAFFER
M.E. SHAFFER
@JOURNALMETRO.COM

IMMOBILIER. Les alentours de la gare Windsor et du Centre Bell subiront de profonds changements au cours des 15 prochaines années. Le promoteur immobilier Cadillac Fairview compte y réaliser un ambitieux projet immobilier évalué à 400 M\$. Les travaux y commenceront en 2011 ou en 2012.

«Ce projet constitue la pierre angulaire d'un projet encore plus vaste qui va assurer le lien entre le centre-ville et le sud-ouest», a expliqué hier le vice-

président principal Développement, portefeuille de l'est du Canada, Salvatore Iacono devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

La société d'investissement veut ainsi ériger trois tours à condos dans le quadrilatère formé par l'avenue des Canadiens-de-Montréal et les rues de la Montagne, Saint-Antoine et Peel.

Deux des tours, qui comprendront chacune 264 unités, seront construites à l'endroit où est actuellement aménagée la Place du Centenaire. Les premiers étages seront réservés à des bars, des restaurants et des commerces.

M. Iacono a précisé que la Place du Centenaire, qui a été inaugurée en décembre 2008, sera intégrée à ce projet immobilier.

La troisième tour résidentielle, qui comptera 182 unités, sera située au coin des rues de la Montagne et Saint-Antoine, au-dessus du bâtiment existant.

Cadillac Fairview a aussi comme projet de bâtir, derrière la gare Windsor, une tour à bureaux qui donnera sur la rue Saint-Antoine. Elle s'élèvera sur 27 étages et offrira 500 000 pi² d'espace.

La société d'investissement détient tous les titres de droit de propriété pour

710

Cadillac Fairview veut construire pas moins de 710 unités d'habitation sur l'îlot Windsor.

mener à bien son projet, même des «droits aériens» au-dessus du Centre Bell.

L'arrondissement de Ville-Marie doit maintenant donner son avis. Le maire de Montréal, Gerald Tremblay, qui tient aussi les rênes de cet arrondissement, s'est dit a priori très favorable aux plans proposés par Cadillac Fairview.

Montréal veut être aussi forte que Québec

Le président de la Société de développement Angus croit que la Ville ne profite pas d'un rapport de force qui l'avantage à Québec Le maire de Montréal l'approuve

DÉVELOPPEMENT. Bien que Montréal soit représentée par une dizaine de ministres dans le gouvernement du Québec, la Ville ne profite pas d'un rapport de force qui l'avantage, a déploré hier le président de la Société de développement Angus (SDA), Christian Yaccarini.

«Je ne peux pas croire qu'avec tous ces ministres sur l'île de Montréal, on ne soit pas capable de se bâtir un rapport de force», a-t-il lancé lors du Forum stratégique sur les grands projets de Montréal organisé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Pour appuyer ses dires, il a cité l'exemple du projet de revitalisation de la rue Notre-Dame, qui est attendu depuis des décennies et qui est sur la glace. La communauté de l'est de l'île doit être mobilisée, selon M. Yaccarini, pour que sa voix soit entendue jusqu'à Québec.

Le PDG de la SDA a aussi décrié le peu de financement octroyé à Montréal pour renflouer ses coffres, ce qui compromet selon lui le développement de la ville.

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a approuvé ses dires. Il martèle depuis longtemps que la Ville a besoin d'une nouvelle

175 M\$

Le gouvernement du Québec a octroyé une enveloppe de 175 M\$ à Montréal pour qu'elle mène à bien ses projets de développement. La Ville a aussi réservé un fonds de 180 M\$. «Mais ce n'est pas assez», a dit hier Gérald Tremblay.

source de financement. «Il me semble que la métropole du Québec a droit à un retour sur les investissements de ses promoteurs et de la Ville, a-t-il clamé. Est-ce qu'on peut revoir le rôle et les responsabilités des trois ordres de gouvernement pour donner les moyens à la métropole du Québec d'accélérer la réalisation des projets qui vont créer de la richesse. Sinon, on ne s'en sortira pas.»

● MARIE-ÈVE SHAFFER

13 G\$ pour Montréal {page 04}

Les «pépines» s'en viennent, la chronique de René Vézina {page 15}

Elections

Des squelettes dans le placard

Le 5^e jour de campagne n'aura pas été reluisant pour les conservateurs
Un second bénévole a été forcé de démissionner
Le passé trouble du candidat Agop Evereklian a aussi refait surface {page 08}

C'était trop beau

Après sa victoire de mardi, le Tricolore s'est incliné 6-2 contre les Hurricanes hier {page 37}

Tournant possible en Côte d'Ivoire

Les forces pro-Ouattara ont pris la capitale politique hier {page 11}

LES «PÉPINES» S'EN VIENNENT!

Tribune

**RENÉ
VÉZINA**

CHRONIQUEUR
AU JOURNAL

les affaires



Vous en vouliez des chantiers? Vous allez en avoir.

Les grues vont bientôt foisonner dans le paysage montréalais. On en dénombre actuellement 37, et une douzaine d'autres devraient s'ajouter d'ici l'été. Assez pour que Montréal puisse mettre au rebut son image de ville léthargique, au grand plaisir du maire Gérald Tremblay.

M. Tremblay était parmi les quelque 500 personnes qui ont participé, hier, au Forum stratégique sur les grands projets organisé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Et des projets, on nous en a présenté beaucoup, et des gros, assez pour faire écarquiller les yeux.

La vedette, sans contredit, demeure le colossal développement de l'îlot Windsor, de chaque côté du Centre Bell. S'il se réalise, il faudra même déménager les statues et les briques personnalisées de la Place du Centenaire.

Le Quartier des spectacles n'est pas en reste. Pour l'instant, les environs font encore penser à une zone bombardée, avec la rue Sainte-Catherine toujours éventrée, mais la description du quartier bientôt parachévé fait rêver, avec ses édifices tout neufs, sa patinoire extérieure, son secteur piétonnier et bien d'autres aménagements conviviaux.

Et les grands hôpitaux! Il suffit de passer par le métro Vendôme pour voir, ou plutôt pour deviner derrière les barri-

cadés les centaines de travailleurs qui s'affairent à ériger le CUSM. L'an prochain, ils seront près de 2,000, et on nous promet une ouverture en 2014.

Oui, mais le CHUM... Eh bien, il s'en vient finalement, le CHUM, et c'est sérieux. Le Centre de recherche est en train de lever de terre, lui qui sera à terme un des plus importants au pays. Et le directeur du CHUM s'engage à livrer l'ensemble du complexe, avec ses 500 chambres, en 2016. Puis, il y a l'Hôpital juif avec une spectaculaire addition, l'Hôpital Sainte-Justine, qui s'agrandit avec deux édifices tout neufs pour mieux desservir sa jeune clientèle...

**La vedette
demeure le colossal
développement
de l'îlot Windsor.**

Radio-Canada ressort son projet de développement immobilier sur ses affreux stationnements pour enfin s'intégrer au tissu urbain; McGill et l'ÉTS joignent leurs forces pour créer le Quartier de l'innovation, près de Peel et Saint-Jacques; l'Université de Montréal, elle, est impatiente de reloger une partie de ses activités sur son nouveau campus d'Outremont, qui deviendra pratiquement une ville dans la ville; le Vieux-Port va se dépoussiérer avec les Bassins du Nouveau Havre et la revitalisation du fameux Silo No 5...

Des chantiers, ça veut aussi dire de la poussière et du bruit. Mais puisqu'on a longtemps, et souvent, déploré la léthargie montréalaise, ce bruit deviendra plutôt une belle musique revigorante.

Les opinions exprimées dans cette tribune ne sont pas nécessairement celles de Métro.

La métropole envahie par les grues

■ 162 chantiers ■ 37 grues ■ Des investissements de plus de 13 milliards de dollars

«Ce que l'on est en train de vivre, c'est la métamorphose de Montréal», a affirmé le maire Gérald Tremblay

KATHLEEN LÉVESQUE
LISA-MARIE GERVAIS

Par opposition à l'année dernière alors qu'il s'était attaqué au «spectre de l'immobilisme» qui ralentissait les grands projets, le maire de Montréal, Gérald Tremblay, débordait hier d'enthousiasme devant la multiplication des grues dans le ciel montréalais.

«Ça va très bien à Montréal. Il faut le dire», a martelé hier le maire Tremblay qui participait au forum stratégique sur les grands projets organisé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. À l'heure actuelle, on compte 162 chantiers à Montréal et 37 grues, ce qui représente des investissements de plus de 13 milliards de dollars. «Ce que l'on est en train de vivre, c'est la métamorphose de Montréal», a déclaré le maire.

Comme chaque année depuis cinq ans, l'événement donne l'occasion de faire le point sur des projets en cours (13 ont été présentés), ceux à venir et ceux que l'on espère.

■ Quartier des spectacles

Ainsi, le maire Tremblay a dit souhaiter que le siège social de l'ONF ait pignon sur rue dans le Quartier des spectacles, dans le bouillonnement culturel. Depuis déjà quelques années, l'organisme fédéral jongle avec l'idée de déménager afin de regrouper toutes ses activités en un seul lieu qui soit un espace créatif et d'échange avec le pu-

de l'ONF; le rapport est attendu à la fin de l'été. C'est à ce moment-là que les différents scénarios seront soupesés.

■ L'îlot Windsor

Cadillac Fairview a profité de la tribune pour donner un premier aperçu de son projet immobilier de l'îlot Windsor qui ceinture le Centre Bell. Les intentions de Cadillac Fairview, qui appartient au fonds de retraite des enseignants de l'Ontario, étaient déjà connues. Le promoteur a précisé hier qu'il investira 400 millions dans la première phase de développement, qui comprend une tour à bureaux ainsi que trois tours d'habitation.

Sur une période de 10 à 15 ans, Cadillac Fairview prévoit injecter 1 milliard pour un projet d'environ trois millions de pieds carrés en commerces, condos et bureaux.

■ Campus Outremont

Devant l'urgence d'y installer son nouveau pavillon des sciences, les «pépines» seront sur le site de la gare de triage d'Outremont dès cet été, a assuré le recteur de l'Université de Montréal, Guy Breton. La première phase du nouveau campus sera celle de la décontamination du terrain, dont les permis sont sur le point d'être obtenus.

L'Université n'a toutefois pas encore obtenu les autorisations du gouvernement pour y reloger ses départements de chimie, physique, géographie et sciences biologiques même si le manque



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a dit souhaiter hier que le siège social de l'ONF ait pignon sur rue dans le Quartier des spectacles.

versité aura besoin de 60 000 mètres carrés d'espace, soit environ deux fois la Grande Bibliothèque. Mais à terme, le projet comptera 300 000 mètres carrés d'espace universitaire sur lesquels seront construites, en plus des pavillons, 1300 unités résidentielles, dont 30 % seront réservées au logement social et abordable.

En février dernier, une entente était survenue entre l'Université et la Ville, qui a approuvé le règlement d'urbanisme et l'entente sur les conditions de réalisation du campus Outremont.

■ Quartier de l'innovation

Situé dans Griffintown et le Faubourg des Remparts, le

lequel l'Université McGill et l'École de technologie supérieure font équipe. Le Quartier de l'innovation, prévu pour 2012, comptera des résidences universitaires et des commerces, mais surtout des locaux qui seront loués à des équipes de recherche et de développement d'entreprises privées d'ici ou d'ailleurs. Le but est d'améliorer la synergie entre les universités et les entreprises, surtout les PME, ont indiqué les deux partenaires du projet qui promettent également d'avoir un impact sur le développement urbain, social et culturel.

■ Radio-Canada

revitalisation de l'immense terrain de Radio-Canada prend forme. Après avoir franchi plusieurs étapes de réflexion et traversé les étapes administratives avec Montréal, Radio-Canada s'apprête à choisir son équipe de professionnels afin de mener ce projet qui comblera résidences, commerces et bureaux. Il y a une dizaine de jours, Montréal a confirmé sa volonté d'investir dans les infrastructures nécessaires au redéploiement du secteur. La vice-présidente, Maryse Bertrand, a précisé hier que la société d'État lancera un appel d'intentions sur les marchés

Demande : 121089
Bien : 181865
Dossier : 2010-0515-06

Autorisation

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

Bouchard, René
Direction du patrimoine et de la muséologie
Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine

Description des travaux

GARE WINDSOR

Installation de la plaque commémorative du classement de la gare Windsor par le gouvernement du Québec dans le hall d'entrée du 1160, avenue des Canadiens-de-Montréal.

Adresse du demandeur

Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine
225, Grande Allée Est, 4^e étage, bloc B
Québec (Québec) G1R 5G5

Lieu des travaux

Plaque de la gare Windsor
1600, rue de la Gauchetière Ouest
Montréal (Québec)
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

Selon les exigences suivantes :

- 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

24 Mars 2011

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 : Plaque de la gare Windsor (181865)
 Adresse : 1600, Rue De La Gauchetière Ouest
 Montréal (Québec)
 Arrondissement municipal : Ville-Marie

Autres informations

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

Fait partie de

Nom	Catégorie	Statut juridique
Gare Windsor	Monument historique	Classement

Travaux

Article(s) : 31

Objet travaux	Type travaux	Composante
Bâtiment principal	Transformation du cadre bâti	Interventions diverses

Demandeur / Répondant

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

Demandeur

Nom : Bouchard, René (159402)	Téléphone : (418) 380-2352
Rôle : Mandataire	Télécopieur : (418) 380-2336

Description travaux

Installation de la plaque commémorative du classement de la gare Windsor par le gouvernement du Québec dans le hall d'entrée du 1160, avenue des Canadiens-de-Montréal.

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse : 1

Contexte

Fondée en 1881 pour réaliser le premier chemin de fer transcanadien, la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique (CP) complète son chemin de fer en 1885. L'année suivante, le CP décide alors d'élever la gare Windsor et d'y installer son sigée social à Montréal, métropole économique et plaque tournante du transport au Canada. L'emplacement choisi donne sur le square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du Canada), l'un des hauts lieux de la ville.

L'architecte étatsunien Bruce Price (1845-1903) est chargé de réaliser les plans, inspirés des oeuvres d'Henry Hobson Richardson (1838-1886).

Le corps initial (édifice Price) est construit de 1887 à 1889, le long de la rue Windsor (aujourd'hui Peel). Avec la croissance du CP, des ailes harmonisées à l'édifice Price viendront s'ajouter. En 1900, une aile est érigée le long de la rue Osborne (aujourd'hui de la Gauchetière) selon les plans de l'architecte montréalais Edward Maxwell (1867-1923). La charpente est faite d'acier avec un parement en pierre. En plus d'augmenter les espaces à bureaux, l'aile Maxwell devient l'entrée principale de la gare. En 1906, l'ingénieur en chef du CP, monsieur Walter Scott Painter (1877-1957), remplace le toit plat de cette aile par le toit à deux versants actuel.

Painter est bientôt chargé de concevoir une nouvelle aile à l'image de l'importance mondiale du CP. Deux architectes d'Ottawa l'assistent : John William Hurrell Watts (1850-1917) et Lawrence Fennings Taylor. L'aile est construite de 1909 à 1914 au sud de l'édifice Price, le long des rues Windsor et Saint-Antoine (anciennement Craig). La charpente est également faite d'acier avec un parement en pierre. Les infrastructures ferroviaires sont modernisées en 1913. Les anciennes voies sont remplacées par douze nouvelles, couvertes d'abris de type Bush. La salle des pas perdus est construite, entraînant la disparition de la salle d'attente principale.

Au cours des deux guerres mondiales, la gare sert au transport des soldats et du matériel militaire. Le monument « L'Ange de la Victoire » du sculpteur montréalais Coeur de Lion McCarthy (1881-1979) est inauguré en 1922 dans la salle des pas perdus, en mémoire des employés du CP morts au combat.

La gare Windsor est désignée lieu historique national du Canada en 1975 et obtient le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990.

Dans les années 1990, le terminus est désaffecté et la gare fait l'objet d'une restauration majeure. Les voies sont démantelées et la cour intérieure est aménagée. Plusieurs annexes disparaissent, dont celle nommée « Mud Hut » (1906),

ainsi que la plupart des abris couvrant les voies. En 1996, le siège social du CP est déménagé à Calgary.

La gare Windsor est classée monument historique le 12 février 2009. Elle abrite toujours des bureaux, notamment ceux du CP, ainsi que des salles de réunion, en plus de quelques commerces.

Analyse

INTERVENTION FAISANT L'OBJET DE LA PRÉSENTE DEMANDE

Il s'agit de l'installation de la plaque de classement par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine sur un mur du monument classé de la Gare-Windsor. Le Ministère, avec la permission du propriétaire de la gare Windsor, la Corporation Cadillac Fairview Limitée, commande et installe à ses frais cette plaque.

DESCRIPTION DE LA PLAQUE COMMÉMORATIVE

Matériau et signature gouvernementale :

La plaque est faite de bronze et porte la signature gouvernementale (le mot « Québec » et le drapeau fleurdelisé) au bas, au centre.

Spécifications techniques:

Bronze
Épaisseur : 5/8 pouces (16 mm)
Format : 24 pouces par 18 pouces
Bordure : simple, fini satin
Fond texturé : martelé
Couleur de fond : brun
Lettrage : en relief satin
Fini : enduit de polyuréthane

TEXTE DE LA PLAQUE

Gare Windsor

Cet édifice, inauguré en 1889, est pendant plus d'un siècle le siège social de la Compagnie du chemin de fer du Canadien Pacifique, qui a établi la première voie ferrée transcanadienne. La croissance de l'entreprise entraîne des agrandissements successifs intégrés harmonieusement au bâtiment d'origine. Véritable plaque tournante du transport ferroviaire jusqu'au milieu du XXe siècle, cette gare renforce le rôle de Montréal comme métropole économique.

Conçue par Bruce Price et agrandie par d'autres architectes et ingénieurs de renom, dont Edward Maxwell et Walter Scott Painter, la gare Windsor constitue un exemple exceptionnel de l'influence du style néoroman richardsonien au Québec.

La gare Windsor a été classée monument historique le 12 février 2009 par la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

ENDROIT CHOISI POUR L'INSTALLATION DE LA PLAQUE

Une visite sur place a eu lieu le 8 mars 2011, en compagnie du directeur de l'exploitation de la Corporation Cadillac Fairview Limitée, monsieur Robert Bergeron, de son collègue, le directeur général adjoint Le Carrefour Laval et Gare Windsor, monsieur Serge Rossignol, ainsi que de leur architecte, monsieur Georges Drolet de la firme Fournier, Gersovitz & Moss. À la suite de cette rencontre, il a été convenu d'un commun accord que la plaque du classement serait installée dans le hall du 1160, avenue des Canadiens-de-Montréal, donnant accès à la salle des pas perdus.

Deux plaques sont déjà fixées sur deux des trois murs de ce hall d'entrée, entre les portes donnant accès à la salle des pas perdus. Il s'agit de la plaque pour commémorer la désignation de la gare comme lieu historique national du Canada en 1975 et d'une plaque commémorant la participation des employés du Canadien Pacifique à la première guerre mondiale.

Un emplacement demeure disponible entre les deux dernières portes d'entrée de ce hall pour apposer la plaque du Ministère. La plaque du classement aurait ainsi, elle aussi, place dans ce vaste hall ouvert au public.

Cet emplacement est à l'intérieur et permet de protéger la plaque contre les éléments extérieurs et contre le vol puisque le hall d'entrée est fermé durant la nuit.

Recommandation

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

Chargé de projet :

Odile Simard

Intervention : Mineure Majeure

Direction :

René Bouchard

Date d'analyse : 2011-03-18

Nom du bien : Gare Windsor
Autre(s) nom(s) : Gare de Montréal
Gare ferroviaire du Canadien Pacifique
Municipalité : Montréal
Région administrative : Montréal



Description : La gare Windsor, classée monument historique, 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. La désignation inclut l'enveloppe extérieure (soit l'édifice Price, l'aile Maxwell, l'aile Painter et la salle des pas perdus), 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 la cour intérieure avec deux abris de type Bush.

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.

La gare inclut cinq biens culturels classés, soit les deux horloges suspendues, le tableau d'affichage et le monument commémoratif « L'Ange de la Victoire » de la salle des pas perdus ainsi que l'horloge du portail de l'aile Painter.

Usage : Services et institutions (Immeubles de bureaux)
Transport, communication et services publics (Gares et autres structures ferroviaires)

Valeurs et caractéristiques

Valeur patrimoniale : La valeur patrimoniale de la gare Windsor repose sur son intérêt 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. La gare Windsor est érigée de 1887 à 1889 afin de servir de terminus et de siège social à la compagnie. 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 de cette dernière. 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 XXe siècle.

La valeur patrimoniale de la gare repose également sur son intérêt architectural. Il s'agit du premier bâtiment public et de l'un des plus beaux exemples de style néoroman richardsonien au Québec. Henry Hobson Richardson (1838-1886), un architecte important aux États-Unis à la fin du XIXe

siècle, a réinterprété l'architecture romane des XI^e et XII^e 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, 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 valeur patrimoniale de la gare repose aussi sur sa représentativité en tant que terminus ferroviaire métropolitain. Au tournant du XX^e 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 XX^e 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 XX^e siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

Source : Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, 2009.

Éléments caractéristiques : Les éléments clés de la gare Windsor 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 éléments clés de l'édifice Price comprennent, notamment :

- son implantation à une intersection, en bordure de la voie publique;
- son volume, dont le plan rectangulaire, la tour carrée de huit étages couronnée d'un mâchicoulis, 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;
- les composantes du vestibule, de la pièce adjacente et du corridor menant à la salle des pas perdus, dont l'escalier.

Les éléments clés de l'aile Maxwell comprennent, notamment :

- son implantation à l'ouest de l'édifice Price, en bordure de la voie publique;
- son volume, dont les deux parties de plan rectangulaire à quatre étages et demi, la partie en retrait précédée d'un porche monumental à gâbles surmonté d'une terrasse à balustrade et coiffée d'un toit à deux versants droits et la partie à l'extrémité coiffée d'un toit à croupes;
- 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 éléments clés de l'aile Painter comprennent, notamment :

- son implantation au sud de l'édifice Price, à une intersection, en bordure de deux rues;
- son volume, dont 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;
- 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, les balustrades ainsi que l'horloge.

Les éléments clés de la salle des pas perdus comprennent, notamment :

- 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, le monument « L'Ange de la Victoire », le tableau d'affichage en bois, les deux horloges suspendues ainsi que les portes vitrées à double ou triple vantail.

Les éléments clés de la cour intérieure comprennent, notamment :

- les deux abris de type Bush.

Information historique

Année : 1887 - 1889 (Construction)

1900 (Importante)

1909 - 1914 (Importante)

Personnage, groupe et

événement : Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (1881 -)

Maxwell, Edward (1867 - 1923)

Architecte / concepteur

McCarthy, Coeur-de-Lion (1881 - 1979)

Artiste-Artisan

Painter, Walter Scott (1877 - 1957)

Architecte / concepteur

Price, Bruce (1845 - 1903)

Architecte / concepteur

Taylor, Lawrence Fennings (1862 - 1947)

Architecte / concepteur

Watts, John William Hurrell (1850 - 1917)

Architecte / concepteur

Synthèse historique : La gare Windsor est bâtie pour la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique (CP), fondée en 1881 pour réaliser le premier chemin de fer transcanadien. Celui-ci est complété en novembre 1885. L'année suivante, le CP décide d'élever une gare et d'installer son siège social à Montréal, qui est alors la métropole économique et la plaque tournante du transport au Canada. L'emplacement choisi donne sur le square Dominion (aujourd'hui square Dorchester et place du

Canada), l'un des hauts lieux de la ville. La proximité du canal Lachine et des secteurs industriel, commercial et portuaire facilite la distribution des marchandises et l'accès aux passagers.

L'architecte étatsunien Bruce Price (1845-1903) est chargé de réaliser les plans. Il présente quatre projets de style néoroman, inspirés des oeuvres d'Henry Hobson Richardson (1838-1886). Le dernier et le plus simple est retenu.

Le corps initial (édifice Price) est construit de 1887 à 1889, le long de la rue Windsor (aujourd'hui Peel). Le bâtiment en pierre compte deux salles d'attente (une principale et une pour les femmes), des services pour les immigrants et les voyageurs ainsi que des bureaux. Quatre voies ferrées le desservent. Ces voies sont supportées par une plate-forme de roulement qui corrige la dénivellation du terrain. À partir de 1893, l'établissement offre le premier service de trains de banlieue à Montréal. Avec la croissance du CP, des ailes harmonisées à l'édifice Price viendront s'ajouter.

Une aile est érigée en 1900 le long de la rue Osborne (aujourd'hui de La Gauchetière) selon les plans de l'architecte montréalais Edward Maxwell (1867-1923). La charpente est en acier avec un parement en pierre. En plus d'augmenter les espaces à bureaux, l'aile Maxwell devient l'entrée principale de la gare. Trois voies ferrées sont ajoutées à ce moment. En 1906, l'ingénieur en chef du CP Walter Scott Painter (1877-1957) remplace le toit plat de cette aile par le toit à deux versants actuel.

Painter est bientôt chargé de concevoir une nouvelle aile à l'image de l'importance mondiale du CP. Deux architectes d'Ottawa l'assistent : John William Hurrell Watts (1850-1917) et Lawrence Fennings Taylor. L'aile est construite de 1909 à 1914 au sud de l'édifice Price, le long de la rue Windsor et de la rue Saint-Antoine (anciennement Craig). La charpente est aussi en acier avec un parement en pierre. Doublant la taille de la gare, l'aile récente compte notamment un bureau d'immigration et une salle d'attente destinée exclusivement aux Chinois. Un réservoir d'eau est contenu dans l'imposante tour de quinze étages. Les infrastructures ferroviaires sont modernisées en 1913. Les anciennes voies sont remplacées par douze nouvelles qui sont couvertes d'abris de type Bush. La salle des pas perdus est construite, entraînant la disparition de la salle d'attente principale.

Au cours des deux guerres mondiales, la gare sert au transport des soldats et du matériel militaire. Le monument « L'Ange de la Victoire » du sculpteur montréalais Coeur de Lion McCarthy (1881-1979) est inauguré en 1922 dans la salle des pas perdus, à la mémoire des employés du CP morts au combat.

La gare Windsor est désignée lieu historique national du Canada en 1975 et obtient le statut de gare ferroviaire patrimoniale en 1990.

Dans les années 1990, le terminus est désaffecté et la gare fait l'objet d'une restauration majeure. Les voies sont démantelées et la cour intérieure est aménagée. Plusieurs annexes disparaissent, dont celle nommée « Mud Hut » (1906), ainsi que la plupart des abris couvrant les voies. En 1996, le siège social du CP est déménagé à Calgary.

La gare Windsor est classée monument historique en 2009. Elle abrite toujours des bureaux, notamment du CP, et des salles de réunion en plus de quelques commerces.

Emplacement

Adresse : 1100, Rue De La Gauchetière Ouest

Arrondissement municipal : Ville-Marie

Municipalité : Montréal
MRC : Hors MRC
Lieux-dits : --
Localisation informelle : --
Longitude : -73° 34' 5"
Latitude : 45° 29' 48"

Cadastre du Québec

Numéro de lot

1 851 413

2 296 185

Codes Borden

--

Statut









Autorité	Catégorie de bien	Statut	Date d'attribution
Commission des lieux et monuments historiques du Canada	Lieu historique national du Canada	Désignation	1975-01-01
Commission des lieux et monuments historiques du Canada	Gare ferroviaire patrimoniale	Désignation	1990-01-01
Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Monument historique	Classement	2009-02-12

Biens associés

Fait partie de

Nom du bien	Municipalité	Image
--	--	--

Comprend

Nom du bien	Municipalité	Image
Horloge (Horloge de l'entrée de l'aile Painter)	Montréal	 
Horloges (Horloges suspendues de la salle des pas perdus)	Montréal	 
Monument commémoratif (L'Ange de la Victoire)	Montréal	 
Tableau d'affichage (Tableau d'affichage de la salle des pas perdus)	Montréal	 

Références

Liens Internet : ville.montreal.qc.ca
www.memorablemontreal.com
www.vieux.montreal.qc.ca

Notices bibliographiques : BEAN, Audrey et al. Windsor station. La gare Windsor. Montréal, Les Amis de la Gare Windsor, 1973. 24 p.

BROSSEAU, Mathilde. Gare Windsor (902-26, rue Peel, 1101-13, rue St-Antoine, Montréal, Québec). Histoire, relevé, analyse. s.l. Ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1978. 55 p.

Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Rapports sur les gares ferroviaires du Québec. Vol. 7. s.l. 1995. s.p.

Communauté urbaine de Montréal. Architecture civile I : les édifices publics. Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal, 4. Montréal, Communauté urbaine de Montréal, Service de la planification du territoire, 1981. 321 p.

KALMAN, Harold. Concise History of Canadian Architecture. Don Mills, Oxford University Press, 2000. 661 p.

KALMAN, Harold. The railway hotels and the development of the Château style in Canada. Studies in architectural history, 1. Victoria, University of Victoria Maltwood Museum, 1968. 47 p.

LINTEAU, Paul-André. Histoire de Montréal depuis la Confédération. Montréal, Les Éditions du Boréal, 2000. 627 p.

MERRETT, Brian et François RÉMILLARD. Architecture de Montréal : guide des styles et des bâtiments. Montréal, Éditions du Méridien, 1990. 222 p.

Parcs Canada. Énoncé d'intégrité commémorative. Lieu historique national de la Gare-Windsor-du-Canadien-Pacifique (Montréal, Québec). s.l. 2008. 38 p.

PINARD, Guy. Montréal, son histoire, son architecture. Vol. 1. Montréal, Les Éditions La Presse, 1987. 346 p.

RUEL, Andrée et Barbara SALOMON DE FRIEDBERG. Les gares de chemins de fer au Québec. Analyse typologique et sélection. Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1982. 191 p.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Gare Windsor du Canadien Pacifique, Montréal, Canada. s.l. 2008. 25 p.

Ville de Montréal. Évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement de Ville-Marie. Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2005. 168 p.

Demande : 131095
Bien : 105370
Dossier : IP-2016-0099-06

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, le ministre autorise :

Cadillac-Fairview
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec) H3B 2S2

À réaliser les actes ou travaux suivants :

Installer un chariot sur rail au faite de la toiture de verre de la Salle des pas perdus tel que présenté dans l'option A de l'esquisse dessinée par Cimaïse Architectes en date d'avril 2016 et le courriel de monsieur Dario Pellizzari en date du 26 mai 2016.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ

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

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

2016/05/30

Le ministre de la Culture et des Communications,

Pa

Martin Pineault, 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.

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	Transformation du cadre bâti	Interventions diverses

Demander / Répondant

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

Demandeur

Nom : Gestion Luciano Salvatore (166964)
 Rôle : Mandataire (Correspondant)

3395, rue du Caporal
 Laval (Québec) H7C 2T6

Téléphone : [REDACTED]

Répondant

Nom : Dario Pellizari (166965)

3395, rue du Caporal
 Laval (Québec) H7C 2T6

Téléphone : [REDACTED]
 Courriel :
 dario@lucianosalvatore.ca

Demandeur

Nom : Cadillac-Fairview (167332)
 Rôle : Propriétaire

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
 Montréal (Québec) H3B 2S2

Téléphone : (514) 353-4411

Répondant

Nom : Christian Vézina (167333)

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
 Montréal (Québec) H3B 2S2

Téléphone : (514) 353-4411

Description des travaux

Installer un chariot sur rail au faite de la toiture de verre de la Salle des pas perdus tel que présenté dans l'option A de l'esquisse présentée par Cimaise Architectes en date d'avril 2016 et le courriel de monsieur Dario Pellizzari en date du 26 mai 2016.

Annexe(s) à la demande

Croquis

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 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

L'ajout du chariot sur rail est nécessaire pour assurer la sécurité des travailleurs lors des inspections et des travaux d'entretien de la verrière de la Salle des pas perdus. Il remplacera la passerelle en caillebotis qui sera démolie.

Le chariot et les nouveaux rails ne seront que très peu perceptibles et seront peints avec le même noir que les abris de type Bush. À l'intérieur, la seule modification sera l'ajout de croisillons du côté intérieur du toit au niveau du pignon. Ces croisillons seront aussi peints en noir et ne seront pas visibles.

Ces travaux sont recommandés afin d'effectuer un entretien adéquat de l'immeuble patrimonial classé.

Recommandation

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

Chargé de projet :

Louïs Routhier

Intervention : Mineure Majeure

Gestionnaire :

Martin Pineault

Date d'analyse : 2016-05-26

Demande : 130667
Bien : 105370
Dossier : IP-2015-0606-06

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, 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 :

Au rez-de-chaussée de la Gare Windsor, selon les plans de Régis Côté et associés en date du 2 mars 2016 et le courriel de monsieur Dario Pellizzari en date du 5 avril 2016:

- remplacer une génératrice;
- ajouter un escalier à l'intérieur de la salle mécanique;
- ajouter une porte et déplacer une persienne sur le mur extérieur donnant sur le quai de chargement.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ —

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

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 2016/04/12

Le 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.

Martin Pineault, directeur général
Direction générale du patrimoine

Direction de Montréal

Montréal, le 14 mars 2016

Monsieur Dario Pellizari
Gestion Luciano Salvatore

N/Réf. : 130667 – IP-2015-0606-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation
Immeuble patrimonial - Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-
Place-du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

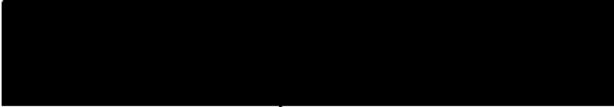
Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 14 mars 2016.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Fleur-Ange Miller
technicienne en administration



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	Mécanique

Demandeur / Répondant

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

Demandeur

Nom : Gestion Luciano Salvatore (166964)
 Rôle : Mandataire (Correspondant)

Téléphone : [REDACTED]

Répondant

Nom : Dario Pellizari (166965)

Téléphone : [REDACTED]
 Courriel :
 dario@lucianosalvatore.ca

Demandeur

Nom : Black Property Holdings L.P. (163064)
 Rôle : Propriétaire

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 204
 Montréal (Québec) H3B 2S2

Téléphone : [REDACTED]
 Télécopieur : (514) 353-4553

Répondant

Nom : Sophie Morin (166420)

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 200
 Montréal (Québec) H3B 2S2

Téléphone : [REDACTED]
 Courriel :
 sophie.morin@cadillacfairview.com

Description des travaux

Au rez-de-chaussée de la Gare Windsor, selon les plans de Régis Côté et associés en date du 2 mars 2016 et le courriel de monsieur Dario Pellizzari en date du 5 avril 2016:

- remplacer une génératrice;
- ajouter un escalier à l'intérieur de la salle mécanique;
- ajouter une porte et déplacer une persienne sur le mur extérieur donnant sur le quai de chargement.

Annexe(s) à la demande

Mandat du propriétaire

Plan(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 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 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 :

Louis Routhier

Date d'analyse : 2016-04-05

Gestionnaire :

Martin Pineault

Direction générale du patrimoine

Québec, le 17 novembre 2015

Madame Christine Lacroix
DMA architectes
655, rue Desnoyers, Bur. 204
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 129927 – IP-2015-0333-06

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

Madame,

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, tel que demandé.

Cette intention est motivée par l'impact négatif de certains des travaux proposés. En effet, le recouvrement des appuis de fenêtres en pierre calcaire par un solin métallique nuira à la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé, puisque son état d'origine sera modifié. Le projet devrait être modifié afin de répondre aux objectifs suivants :

Afin de mettre en valeur la façade de l'immeuble patrimonial classé, les appuis de pierres devraient être restaurés.

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 Louis Routhier de la Direction générale du patrimoine au 514-864-0951. Au terme du délai de 10 jours, en l'absence de commentaires de votre part, une lettre de refus vous sera transmise.

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

Le directeur général.


Martin Pineault

c. c. M^{me} Jocelyne Jacques, directrice adjointe de Montréal
M^{me} Danielle Lavoie, 2917599 Canada inc. (Propriétaire)

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	Transformation du cadre bâti	Interventions diverses

Demander / Répondant

Identification	Adresse	Coordonnées communication
Demander		
Nom : DMA architectes (166200) Rôle : Mandataire (Correspondant)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251
Répondant		
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
Demander		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire	20 Queen Street West, Étage 5 Toronto M5H 3R4	
Répondant		
Nom : Danielle Lavoie (166290) Titre : Vice-présidente	20 Queen Street West, Bur. 500 Toronto M5H 3R4	

Description des travaux

Sur la façade Maxwell sud (cour intérieure), recouvrir d'un solin métallique les appuis de fenêtres en pierre calcaire de Montréal, tel qu'illustré au détail 03 de la page A-P01 des plans des architectes DMA en date du 30 septembre 2015 et discuté dans le courriel de madame Christine Lacroix daté du 21 octobre 2015.

Annexe(s) à la demande

Plan(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

L'intervention proposée ne favorise pas la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé. Plutôt que de restaurer les appuis de fenêtres afin que l'immeuble patrimonial classé conserve son apparence d'origine, les architectes proposent de les recouvrir d'un solin métallique.

Même si les architectes considèrent cette solution réversible et temporaire, elle affectera le bien. Certes la pierre serait protégée, mais l'apparence du bien classé serait altérée. De plus, il nous sera impossible de forcer le démantèlement de ces solins si cette solution finit par devenir permanente.

Il est donc recommandé de transmettre un avis d'intention de refus à la présente demande.

Recommandation

Après analyse du dossier, la Direction générale du patrimoine recommande le refus de l'autorisation demandée pour les motifs suivants : l'intervention proposée nuirait à la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé. Le ministère se doit préalablement d'aviser le demandeur de son intention de refuser le projet.

Chargé de projet :

Louis Routhier

Intervention : Mineure Majeure

Gestionnaire :

Martin Pineault

Date d'analyse : 2015-11-13

Demande : 131011
Bien : 105370
Dossier : IP-2016-0070-06

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, le ministre autorise :

2917599 Canada inc.
20 Queen Street West, Étage 5
Toronto 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 — SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA

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.
- 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 2016/10/22

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par


Martin Pineault, 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.

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 vouîtes 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.

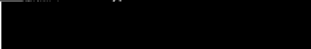
Les travaux proposés sont recommandés par le chargé de projet de la DGP afin d'améliorer la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé.

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 des programmes et du patrimoine

Montréal, Le 27 octobre 2016

Madame Pamela Aubé
Béique, Legault, Thuot, architectes
480, boul. Saint-Laurent, bureau 303
Montréal (Québec) H2Y 3Y7

N/Réf. : 132064 – IP-2016-0430-06

Objet : **Accusé réception de votre demande d'autorisation**
Immeuble patrimonial - Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-
Place-du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Madame,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 21 octobre 2016.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Fleur-Ange Miller
technicienne en administration



Direction générale du patrimoine

Le 27 octobre 2016

Madame Marie-Claude Thibault
Béique Legault Thuot Architectes
480, boulevard Saint-Laurent, bur. 303
Montréal (Québec) H2Y 3Y7

N/Réf. : 131011 – IP-2016-0070-06

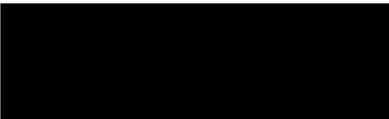
Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Madame,

Veuillez trouver ci-jointe une autorisation dûment signée, relative à la requête que vous avez formulée antérieurement.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Louis Routhier, de la Direction générale du patrimoine au 514 873-0012, poste 5807.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

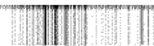

Mélissa Caron-Labrecque
Stagiaire

p. j.

c. c. Monsieur Pierre Descheneaux, 2917599 Canada inc.

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Rez-de-chaussée, bloc C
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : (418) 380-2352
Télécopieur : (418) 380-2336
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal
480, boulevard Saint-Laurent
6e étage, bureau 600
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Télécopieur : (514) 864-0221



Direction générale du patrimoine

Québec, le 14 octobre 2015

Monsieur Didier Heckel
Lemay (Services intégrés Lemay et associés inc.)
780, avenue Brewster, 4^e étage
Montréal (Québec) H4C 2K1

N/Réf. : 129924 – INF-2015-0331-06

Objet : Travaux déjà réalisés
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Pour faire suite à votre requête adressée au ministère de la Culture et des Communications, concernant le remplacement de 3 tours d'eau situées sur l'abri de type « Bush shed », nous vous informons qu'en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*, le Ministère ne peut émettre une autorisation, les travaux étant déjà réalisés. De plus, à la suite d'une visite d'inspection ayant eu lieu le 28 septembre 2015, nous avons constaté que les travaux suivants avaient été réalisés sans l'autorisation préalable de la ministre de la Culture et des Communications :

- 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 ».

Nous vous rappelons que l'immeuble cité en objet est un bien patrimonial classé situé dans un site patrimonial déclaré, et qu'en vertu des articles 48 et 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (L.R.Q., P-9.002), une autorisation est requise avant d'effectuer tous travaux. En contrevenant à cet article, vous commettez une infraction et vous vous exposez aux sanctions prévues par la loi en effectuant les travaux sans autorisation.

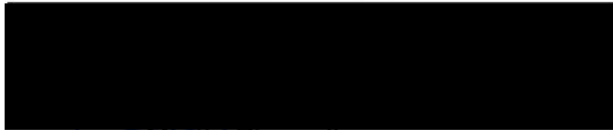
... 2

Le deuxième alinéa de l'article 195 de la *Loi sur le patrimoine culturel* prévoit que la ministre de la Culture et des Communications « peut obtenir de la Cour supérieure une ordonnance pour faire exécuter les travaux requis pour rendre les biens conformes aux conditions d'une autorisation ou aux conditions que [la] ministre aurait pu imposer si une demande d'autorisation lui avait été faite conformément à la présente loi, pour remettre en état les biens ou pour démolir une construction. »

Prenez note également que suivant l'article 201 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, une telle infraction est passible d'une amende pouvant aller de 2 000 \$ à 190 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 6 000 \$ à 1 140 000 \$ pour une personne morale.

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

Le directeur général,



Martin Pineault

c. c. M^{me} Jocelyne Jacques, directrice adjointe, Direction de Montréal
M^{me} Martine Patenaude, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)
Arrondissement Ville-Marie

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 deux versants) 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

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

recommande l'envoi d'un avis d'infraction au contrevenant.

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Louis Routhier

Date d'analyse : 2015-10-13

Gestionnaire :

Martin Pineault



Direction générale de Montréal

Montréal, le 16 mai 2016

Monsieur Didier Heckel
Lemay (Services intégrés Lemay et associés inc.)
780, avenue Brewster, Étage 4
Montréal (Québec) H4C 2K1

N/Réf. : 131011 – IP-2016-0070-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation
Immeuble patrimonial - Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-
Place-du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)


Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 13 mai 2016.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Fleur-Ange Miller
technicienne en administration

Demande : 129919
Bien : 105370
Dossier : IP-2015-0329-06

Autorisation

Article(s) 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, Étage 5
Toronto M5H 3R4

À réaliser les actes ou travaux suivants :

Tel qu'aux notes de chantier 001 et 002 en date du 14 septembre 2015 et la note 004R1 en date du 21 septembre 2015:

- Démanteler une pierre sur la façade Saint-Antoine suite à la découverte d'une condition dangereuse;
- Démanteler les pierres sur l'avancée située au-dessus de l'entrée du 910 Peel afin d'évaluer la condition du mur et de résoudre les problèmes de drainage;
- Procéder à divers échantillonnages sur la façade sud de l'aile Maxwell afin de d'évaluer l'état des différentes composantes de l'enveloppe.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ — 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

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 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 2015/10/02

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Martin Pineault, 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.

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 Sondage

Demandeur / Répondant

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

Description des travaux

Tel qu'aux notes de chantier 001 et 002 en date du 14 septembre 2015 et la note 004R1 en date du 21 septembre 2015:
 -Démanteler une pierre sur la façade Saint-Antoine suite à la découverte d'une condition dangereuse;
 -Démanteler les pierres sur l'avancée située au-dessus de l'entrée du 910 Peel afin d'évaluer la condition du mur et de résoudre les problèmes de drainage;
 -Procéder à divers échantillonnages sur la façade sud de l'aile Maxwell afin de d'évaluer l'état des différentes composantes de l'enveloppe.

Annexe(s) à la demande

Croquis

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse :	Auteur :
1	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

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 : 2015-10-01

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 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

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 : 2015-10-01

Gestionnaire :

Martin Pineault

Demande : 129814
Bien : 105370
Dossier : IP-2015-0285-06

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 :

2917599 Canada inc.
20 Queen Street West, Étage 5
Toronto M5H 3R4

À réaliser les actes ou travaux suivants :

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.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ —

Gare Windsor

1100, avenue des Canadiens-de-Montréal

Montréal (Québec)

Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

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 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

2015/09/17

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Martin Pineault, 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.

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

Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-
 Place-du-Canada

Catégorie

Site patrimonial

Statut juridique

Citation

Travaux

Article(s) : 48

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

Demander / Répondant
Identification
Adresse
Coordonnées communication
Demandeur

Nom : DMA architectes (166200)
 Rôle : Mandataire (Correspondant)

655, rue Desnoyers, Bur. 204
 Montréal (Québec) H4C 3E1

Téléphone : (514) 288-4251

Répondant

Nom : Christine Lacroix (166201)

655, rue Desnoyers, Bur. 204
 Montréal (Québec) H4C 3E1

Téléphone : (514) 288-4251
 Courriel : clacroix@dma-arch.com

Demandeur

Nom : 2917599 Canada inc. (156044)
 Rôle : Propriétaire

20 Queen Street West, Étage 5
 Toronto M5H 3R4

Répondant
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 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

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

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

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, Étage 5
Toronto M5H 3R4

À réaliser les actes ou travaux suivants :

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.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ — SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA
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.
- 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 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

2015/10/09

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

Martin Pineault, 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.

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
<u>Demandeur</u>		
Nom : DMA architectes (166200) Rôle : Mandataire (Correspondant)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251
<u>Répondant</u>		
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
<u>Demandeur</u>		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire	20 Queen Street West, Étage 5 Toronto M5H 3R4	
<u>Répondant</u>		
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 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

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

Demande : 130221
Bien : 105370
Dossier : IP-2015-0421-06

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 :

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

À réaliser les actes ou travaux suivants :

Tel qu'aux plans M-1 à M-8 préparés par Luc Laperrière Experts Conseils Inc. le 28 mai 2015 ainsi qu'aux courriels des 20 et 30 novembre 2015 transmis par madame Marie-Claude Thibault :

- Installer une unité de ventilation dans l'entre plafond niveau C de la Gare Windsor et un réseau de conduit de ventilation;
- Remplacer deux fenêtres du local 110-A (niveau 1) par des persiennes occupant toute l'ouverture brute.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ —
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185


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 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 2015/12/15

La ministre de la Culture et des Communications,

Par


Martin Pineault, 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.

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

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

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :


Louis Routhier

Date d'analyse : 2015-12-14

Gestionnaire :


Maurin Leduc



Le 23 décembre 2015

Monsieur Marc-Olivier Bernier
Ventilabec inc.
1955, boulevard Saint-Elzéar Ouest
Laval (Québec) H7L 3N7

N/Réf. : 130221 — IP-2015-0421-06

Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Veillez trouver ci-jointe une autorisation dûment signée, relative à la requête que vous avez formulée antérieurement.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Louis Routhier, de la Direction générale du patrimoine au 514-864-0951.

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



Mélissa Caron-Labrecque
Stagiaire

p. j.

c. c. M. Pierre Descheneaux, Black Property Holdings L.P.

Direction générale du patrimoine

Québec, le 17 novembre 2015

Madame Christine Lacroix
DMA architectes
655, rue Desnoyers, Bur. 204
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 129927 – IP-2015-0333-06

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

Madame,

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, tel que demandé.

Cette intention est motivée par l'impact négatif de certains des travaux proposés. En effet, le recouvrement des appuis de fenêtres en pierre calcaire par un solin métallique nuira à la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé, puisque son état d'origine sera modifié. Le projet devrait être modifié afin de répondre aux objectifs suivants :

Afin de mettre en valeur la façade de l'immeuble patrimonial classé, les appuis de pierres devraient être restaurés.

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 Louis Routhier de la Direction générale du patrimoine au 514-864-0951. Au terme du délai de 10 jours, en l'absence de commentaires de votre part, une lettre de refus vous sera transmise.

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

Le directeur général,


Martin Pineault

c. c. M^{me} Jocelyne Jacques, directrice adjointe de Montréal
M^{me} Danielle Lavoie, 2917599 Canada inc. (Propriétaire)

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Rez-de-chaussée, bloc C
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2352
Télécopieur : 418 380-2336
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal
480, boul. Saint-Laurent
6^e étage, bureau 600
Montréal (Québec) H2Y 3Y7
Téléphone : 514 864-8130
Télécopieur : 514 864-0221



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 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

L'intervention proposée ne favorise pas la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé. Plutôt que de restaurer les appuis de fenêtres afin que l'immeuble patrimonial classé conserve son apparence d'origine, les architectes proposent de les recouvrir d'un solin métallique.

Même si les architectes considèrent cette solution réversible et temporaire, elle affectera le bien. Certes la pierre serait protégée, mais l'apparence du bien classé serait altérée. De plus, il nous sera impossible de forcer le démantèlement de ces solins si cette solution finit par devenir permanente.

Il est donc recommandé de transmettre un avis d'intention de refus à la présente demande.

Recommandation

Après analyse du dossier, la Direction générale du patrimoine recommande le refus de l'autorisation demandée pour les motifs suivants : l'intervention proposée nuirait à la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé. Le ministère se doit préalablement d'aviser le demandeur de son intention de refuser le projet.

Chargé de projet :

Louis Routhier

Intervention : Mineure Majeure

Gestionnaire :

Martin Pineault

Date d'analyse : 2015-11-13

Demande : 130043
Bien : 105370
Dossier : IP-2015-0380-06

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 :

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

À réaliser les actes ou travaux suivants :

Dans la Salle des pas perdus, remplacer +/- 100 carreaux de plancher existant endommagés par des carreaux de rechange provenant du même lot. Les joints de dilatation seront refaits à l'aide du même scellant qu'à l'origine tel que présenté sur la fiche technique Vulkem 45SSL déposée avec la demande d'autorisation.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ —
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185


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 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 2015/10/20

La ministre de la Culture et des Communications,

Par


Martin Pineault, 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.

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'Angle 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 vitrés 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 visent la réparation du plancher actuel pour des questions de sécurité. Il ne s'agit pas du revêtement de sol d'origine. Les travaux proposés sont souhaitables en attendant que le demandeur propose une réfection complète du revêtement de sol de la Salle des pas perdus.

Recommandation

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

Chargé de projet :

Louis Routhier

Intervention : Mineure Majeure

Gestionnaire :


Martin Pineault

Date d'analyse : 2015-10-28



Le 2 novembre 2015

Monsieur Denis Blais
Béïque Legault Thuot Architectes
480, boulevard Saint-Laurent, bureau 303
Montréal (Québec) H2Y 3Y7

N/Réf. : 130043 — IP-2015-0380-06


Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Veillez trouver ci-jointe une autorisation dûment signée, relative à la requête que vous avez formulée antérieurement.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Louis Routhier, de la Direction générale du patrimoine au 514-864-0951.

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


Mélicca Caron-Labrecque
Stagiaire

p. j.

c. c. M^{me} Sophie Morin, Black Property Holdings L.P.



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^{er} 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.

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

Le directeur général,


Martin Pihéault



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

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Rez-de-chaussée, bloc C
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2352
Télécopieur : 418 380-2336
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal
Édifice Le Wilder
1435, rue de Bleury, bureau 800
Montréal (Québec) H3A 2H7
Téléphone : 514 873-0011
Télécopieur : 514 864-2448

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

Direction des services à la clientèle de l'Île de Montréal

Montréal, le 15 décembre 2017

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

N/Réf. : 134201 – IP-2017-0705-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-
du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 14 décembre 2017.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Fleur-Ange Miller
technicienne en administration

c.c. DMA, architectes

Direction des services à la clientèle de l'Île de Montréal

Montréal, le 15 décembre 2017

Madame Danielle Desrosiers, architecte
DMA architectes
655, rue Desnoyers
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 134201 – IP-2017-0705-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-
du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)


Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 14 décembre 2017.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Fleur-Ange Miller
technicienne en administration

Direction générale du patrimoine et des immobilisations

Québec, le 3 novembre 2017

Monsieur Brian Salpeter
1501, avenue McGill Collège, 26^e étage
Montréal (Québec) H3A 3N9

N/Réf. : 133869 -- IP-2017-0554-06

Objet : Travaux non visés par la Loi sur le patrimoine culturel
Gare Windsor
Opération cadastrale

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande d'autorisation, reçue le 29 septembre 2017 au ministère de la Culture et des Communications concernant le travail mentionné en objet, nous désirons vous faire part des renseignements suivants.

Le travail qui est décrit dans la demande, soit une opération cadastrale, n'est pas visé par l'article 48 de la Loi sur le patrimoine culturel. Dans ce contexte, une autorisation du ministre n'est pas nécessaire pour ce type d'intervention.

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

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

La directrice générale par intérim,


Isabelle Lemieux

p. j. Extrait de la LPC, Article 48

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

Direction générale de Montréal

Le 3 octobre 2017

Monsieur François Arcand
Arsenault, Lemay, Arpenteurs-géomètres
3285, boulevard Cavendish, bur. 300
Montréal (Québec) H4B 2L9

N/Réf. : 133869 – IP-2017-0554-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-
du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 29 septembre 2017.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial classé, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Najat Zouhair
Agente de secrétariat

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^{me} 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

- 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^{er} 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

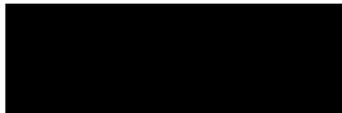
Monsieur Yves SAINDON
Greffier
VILLE DE MONTRÉAL
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

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

Direction générale de Montréal

Le 1er juin 2017

Madame Christine Lacroix
DMA architectes
655, rue Desnoyers, bur. 204
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 132965 – IP-2017-0088-06

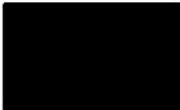
Objet : Demande d'autorisation
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

Madame,

Pour faire suite à votre demande d'autorisation concernant le projet cité en rubrique et après analyse, vous trouverez ci-joint l'autorisation délivrée par le Ministère.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à cet effet, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur André Chouinard, de la Direction générale du patrimoine, au 514 873-0012, poste 5805.

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



Najat Zouhair
Agente de secrétariat

p. j. (1)

c. c. Jocelyn Bélanger, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)



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 déagagé 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 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 l'avenue des Canadiens-de-Montréal (bâtiment Maxwell) et de la rue Saint-Antoine Ouest, des façades latérale et arrière 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 60 % et des questions mineures avaient été adressées à l'architecte. Les travaux respectent nos principes et critères en matière de restauration de la maçonnerie. 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 :

André Chouinard

Date d'analyse : 2017-05-23

Gestionnaire :

Martin Pineault

Demande : 132965
Bien : 105370
Dossier : IP-2017-0088-06

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, le ministre autorise :

Black Property Holdings L.P.
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 400
Montréal (Québec) H3B 2S2

À réaliser les actes ou travaux suivants :

Phase 1 - Restauration complète 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), selon les plans du 4 mai 2017 produits par DMA, architectes.

Sur le bien suivant :

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)
Désignation cadastrale : 1851413, 2296185

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 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

26/05/17

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

Martin Pineault, 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.

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

Les pages 2134 à 2136 sont
 entièrement accessibles, car
 elles concernent le client
 représenté par le demandeur,
 ce dernier ayant une
 autorisation dûment signée en
 sa possession.

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
Bâtiment principal	Conservation du cadre bâti	Préservation

Demandeur / Répondant

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

Demandeur

Nom : DMA architectes (166200) Rôle : Mandataire (Correspondant)	655, rue Desnoyers, Bur. 204 Montréal (Québec) H4C 3E1	Téléphone : (514) 288-4251
---	---	----------------------------

Répondant

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
----------------------------------	---	--

Demandeur

Nom : Black Property Holdings L.P. (163064) Rôle : Propriétaire	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 400 Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 395-5167 Télécopieur : (514) 353-4553
--	--	--

Répondant

Nom : Jocelyn Bélanger (169004)	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Suite 400 Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 353-2159 Autre téléphone : (514) 451-6810 Télécopieur : (514) 353-4553 Courriel : jocelyn.belanger@cadillacfairview.com
---------------------------------	--	---

Description des travaux

Phase 1 - Restauration complète 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), selon les plans du 4 mai 2017 produits par DMA, architectes.

Annexe(s) à la demande

Plan(s)

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse : 1	Auteur : André Chouinard
------------------------	--------------------------

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 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 l'avenue des Canadiens-de-Montréal (bâtiment Maxwell) et de la rue Saint-Antoine Ouest, des façades latérale et arrière 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 avions préalablement analysé les plans réalisés à 60 % et des questions mineures avaient été adressées à l'architecte. Les travaux respectent nos principes et critères en matière de restauration de la maçonnerie. 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 :

Andre Chouinard

Date d'analyse : 2017-05-23

Gestionnaire :

Martin Pineault

Direction générale de Montréal

Montréal, le 10 mai 2017

Madame Christine Lacroix, architecte
DMA architectes
655, rue Desnoyers, Bur. 204
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 132965 – IP-2017-0088-06

Objet : Accusé réception de votre demande d'autorisation

Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-
du-Canada
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal
Montréal (Québec)

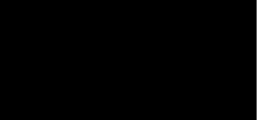
Madame,

Nous accusons réception de votre demande d'autorisation en date du 9 mai 2017.

L'immeuble mentionné en objet étant situé dans un site patrimonial déclaré, une autorisation est requise avant d'effectuer des travaux (ou de poser des actes) visés à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002). En conséquence, ces travaux (ou ces actes) ne peuvent être entrepris qu'une fois cette autorisation délivrée.

Nous procéderons à l'analyse de votre demande et, si requis, nous verrons dans les meilleurs délais à vous faire part des ajustements à apporter à votre projet et des conditions à respecter.

Sachant pouvoir compter sur votre entière collaboration, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Fleur-Ange Miller
technicienne en administration

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 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 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 Rouhier

Date d'analyse : 2016-10-27

Gestionnaire :

Martin Pineault



Demande : 136217
Bien : 105370
Dossier : IP-2019-0012-06

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 :

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


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.

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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e 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'Édifce 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

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.

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 : 1 851 413 (Actuel), 2 296 185
(Actuel)
Statut : Classement
Coba : 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
Bâtiment principal	Conservation du cadre bâti	Préservation

Demandeur / Répondant

Identification	Adresse	Coordonnées communication
<u>Demandeur</u>		
Nom : 2917599 Canada inc. (156044) Rôle : Propriétaire (Correspondant)	20 Queen Street West, Bur. 500 Toronto (Ontario) M5H 3R4	
<u>Répondant</u>		
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
<u>Demandeur</u>		
Nom : Béique Legault Thuot Architectes (166418) Rôle : Mandataire	480, boulevard Saint-Laurent, Bur. 303 Montréal (Québec) H2Y 3Y7	Téléphone : (514) 288-5050 Télécopieur : (514) 288-8818 Courriel : dblais@blta.ca
<u>Répondant</u>		
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

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(s)

Analyse(s) / Recommandation(s)

Séquence d'analyse : 1 Auteur : André Chouinard

Contexte

Puisque les travaux n'ont pas été entrepris au cours de l'année suivant la date d'émission de l'autorisation soit le 22 octobre 2016, nous avons reçu une demande pour renouveler l'autorisation portant le numéro 131011.

Analyse

Comme il n'y a pas d'enjeux particuliers, nous pouvons renouveler l'autorisation.

Recommandation

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

André Chouinard

Date d'analyse : 2019-04-30

Gestionnaire :

Isabelle Lemieux

Demande : 136145
Bien : 105370
Dossier : IP-2019-0008-06

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 :

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.

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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e 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

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

Généré par Mark Ramsay Elsworthy

Date: 2019-06-10

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

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 préliminaires
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

Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est
Rez-de-chaussée, bloc C
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2352
Télécopieur : 418 380-2336
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal
Édifice Le Wilder
1435, rue de Bleury, bureau 800
Montréal (Québec) H3A 2H7
Téléphone : 514 873-0011
Télécopieur : 514 864-2448



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^{me} Laurence A. St-Denis, directrice des services à la clientèle de l'île de Montréal
M. Jocelyn Bélanger, Black Property Holdings L.P. (Propriétaire)

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'ilot 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'ilot 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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e 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 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 renfoncement, 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 avancées 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.

Systeme 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'intérieure 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 :

Mark Ramsay Elsworthy

Intervention : Mineure Majeure

Gestionnaire :

Martin Pineault

Date d'analyse : 2019-04-17

Demande : 136008
Bien : 105370
Dossier : SSP-D-2018-0357-06

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 :

Ville de Montréal
Pavillon Duke
801, rue Brennan, 4^e 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

2019/03/02

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.

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

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
 Coba : 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
 Coba : 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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e 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 souterraines 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

action 1/4

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 : 1 851 413 (Actuel), 2 296 185
(Actuel)
Statut : Classement
Coba : 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) : 48

Objet travaux	Catégorie de travaux	Type de travaux
Bâtiment principal	Transformation du cadre bâti	Interventions diverses
	Transformation du paysage	Aménagement paysager

Demandeur / Répondant

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

Demandeur

Nom : Lemay & Michaud (149992)	111, rue Saint-Pierre Québec (Québec) G1K 4A6	Téléphone : (418) 694-1010
Rôle : Mandataire (Correspondant)		

Répondant

Nom : Anabel Beaulieu (171520)

Demandeur

Nom : La Corporation Cadillac Fairview Limitée (170131)	1100, avenue des Canadiens-de-Montréal, Bur. 400 Montréal (Québec) H3B 2S2	Téléphone : (514) 353-4411 Télécopieur : (514) 353-4553
Rôle : Propriétaire		

Répondant

Nom : Pierre Descheneaux (171521)

Description des travaux

À la tour dans l'édifice Price, aménager une terrasse sur dalle avec mobilier et installer un garde-corps à l'intérieur du parapet, ancré dans les joints de la maçonnerie, selon les plans de Lemay-Michaud, émis le 16 novembre 2018.

N.B. Les intérieurs abordés par la présente demande ne sont pas visés par le statut de classement.

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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e siècle et figure aujourd'hui parmi les icônes du patrimoine montréalais.

La présente demande porte sur l'aménagement d'une terrasse sur le toit de la tourelle dans l'édifice Price.

Analyse

L'aménagement d'une terrasse sur le toit de la tourelle endroit est une intervention mineure. Un accès au toit existe déjà à cet endroit, ce qui n'est pas visible en raison du parapet. L'intervention comprend l'installation d'un garde-corps à l'intérieur du parapet, ce qui ne sera pas visible, ainsi que la pose de dalles et de mobilier.

Recommandation

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

Intervention : Mineure Majeure

Chargé de projet :

Mark Ramsay Elsworthy

Date d'analyse : 2018-12-13

Gestionnaire :

Martin Pineault

Demande : 135142
Bien : 105370
Dossier : IP-2018-0168-06

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 :

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'issu 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

2018/07/23

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.

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

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^e 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^e siècle, a réinterprété l'architecture romane des 11^e et 12^e 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^e 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^e 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^e 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 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 associer 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 de trois couleurs de gris foncé ont été réalisés et un teint de gris foncé qui se rapproche au noir a été retenu. Ce choix de couleur est compatible avec l'âge et l'architecture du bien.

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 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

**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^{er} août 2007, 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 assujéti 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^{er} 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

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 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 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^e 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^e siècle et pour une bonne partie du XX^e 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

➤ INFORMATIONS DE BASE SUR LE BIEN

ID PIMIQU : 105370

Nom du bien : Gare Windsor

Adresse complète : 1100, avenue des Canadiens-de-Montréal

Coordonnées GPS : Longitude -75° 34'6.355" Latitude 29° 49.408"

Nom de l'inspecteur : Denise Brosseau

Date de l'inspection : 29/05/2014(jour/mois/année)

Heure arrivée : 13 : 30 Heure départ : _____ : _____

➤ ARCHÉOLOGIE et ENVIRONNEMENT

Avant la visite

Y a-t-il un site archéologique associé à ce bien classé (vérification dans PIMIQU et le SIG ministériel pour une localisation géographique)? OUI NON

Si oui, noter les coordonnées GPS afin de vérifier sur place si elles correspondent au site archéologique

Coordonnées GPS : Longitude ____° ____' ____" Latitude ____° ____' ____"

Existe-t-il un potentiel archéologique? OUI NON (Cette information peut apparaître dans un rapport archéologique déposé dans votre centre de documentation ou provenir de sources diverses, orales ou écrites.)

Sur place

Le site archéologique est-il localisé à l'endroit indiqué dans PIMIQU ? OUI NON

Si non, noter les coordonnées GPS du site :

Longitude ____° ____' ____" Latitude ____° ____' ____"

Aviser le responsable du SIG ministériel

L'environnement du bien classé a-t-il été modifié (aménagement paysager, nouvelle construction, démolition, excavation)? OUI NON

Si oui, de quelle(s) manière(s)? _____

Ces modifications ont-elles eu un impact sur le patrimoine archéologique? OUI NON

Si oui, expliquez _____

Est-ce que certains travaux ou aménagements envisagés sont susceptibles d'avoir un impact sur le patrimoine archéologique ? OUI NON

Si oui, lesquels? _____

➤ FONCTION DU BÂTIMENT :

Banque Commerce École Église Grange Musée Résidence privée Théâtre

Autre : _____ Précision : _____

➤ DONNÉES DESCRIPTIVES

Plan :

- | | | |
|--|--|--|
| Carré <input type="checkbox"/> | En « H » <input type="checkbox"/> | Polygonal <input type="checkbox"/> |
| Circulaire <input type="checkbox"/> | En « L » <input type="checkbox"/> | Rectangulaire <input type="checkbox"/> |
| Croix grecque <input type="checkbox"/> | En « T » <input type="checkbox"/> | Rectangulaire à chœur plus étroit que la nef <input type="checkbox"/> |
| Croix latine <input type="checkbox"/> | En « U » <input type="checkbox"/> | Rectangulaire avec abside en hémicycle ou à pans coupés <input type="checkbox"/> |
| En « E » <input type="checkbox"/> | Irrégulier <input type="checkbox"/> | |
| En « F » <input type="checkbox"/> | Plan avec cour centrale <input type="checkbox"/> | |

Étages : Nombre d'étages _____ Demi-étage

Groupement : Adossé Détaché En rangée Jumelé

Matériaux structuraux :

- | | |
|--|--|
| Béton, ossature en béton armé <input type="checkbox"/> | Colombage pierroté <input type="checkbox"/> |
| Béton, structure autoportante <input type="checkbox"/> | Composite <input type="checkbox"/> |
| Bois <input type="checkbox"/> | Indéterminé <input type="checkbox"/> |
| Bois, charpente claire <input type="checkbox"/> | Maçonnerie en bloc de béton <input type="checkbox"/> |
| Bois, madrier sur madrier <input type="checkbox"/> | Maçonnerie en brique <input type="checkbox"/> |
| Bois, ossature en bois <input type="checkbox"/> | Maçonnerie en pierre <input type="checkbox"/> |
| Bois, pièce sur pièce <input type="checkbox"/> | Métal <input type="checkbox"/> |
| Bois, poteau sur sole <input type="checkbox"/> | Métal, ossature métallique <input type="checkbox"/> |

Annexes :

- | | | | |
|---|--|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Agrandissement <input type="checkbox"/> | Chapelle <input type="checkbox"/> | Laiterie <input type="checkbox"/> | Sacristie <input type="checkbox"/> |
| Atelier d'artiste ou d'artisan <input type="checkbox"/> | Cuisine d'été <input type="checkbox"/> | Latrine <input type="checkbox"/> | Serre <input type="checkbox"/> |
| Bâtiment de ferme <input type="checkbox"/> | Ermitage <input type="checkbox"/> | Porcherie <input type="checkbox"/> | Silo <input type="checkbox"/> |
| Boutique d'artisan <input type="checkbox"/> | Fournil <input type="checkbox"/> | Poulailler <input type="checkbox"/> | Autre <input type="checkbox"/> _____ |
| Cabinet professionnel <input type="checkbox"/> | Garage <input type="checkbox"/> | Remise <input type="checkbox"/> | |

Saillies :

- | | | | |
|--|--|---|------------------------------------|
| Auvent <input type="checkbox"/> | Dôme <input type="checkbox"/> | Lanternon <input type="checkbox"/> | Porche <input type="checkbox"/> |
| Avant-corps <input type="checkbox"/> | Encorbellement <input type="checkbox"/> | Loggia <input type="checkbox"/> | Portique <input type="checkbox"/> |
| Baie en saillie <input type="checkbox"/> | Entrée de cave <input type="checkbox"/> | Marquise <input type="checkbox"/> | Tambour <input type="checkbox"/> |
| Balcon <input type="checkbox"/> | Escalier <input type="checkbox"/> | Mât <input type="checkbox"/> | Terrasse <input type="checkbox"/> |
| Belvédère <input type="checkbox"/> | Escalier monumental <input type="checkbox"/> | Mur coupe-feu <input type="checkbox"/> | Tour <input type="checkbox"/> |
| Campanile <input type="checkbox"/> | Évent <input type="checkbox"/> | Oriel <input type="checkbox"/> | Tourelle <input type="checkbox"/> |
| Cheminée <input type="checkbox"/> | Fenêtre en saillie <input type="checkbox"/> | Pare-soleil <input type="checkbox"/> | Véranda <input type="checkbox"/> |
| Clocher <input type="checkbox"/> | Galerie <input type="checkbox"/> | Perron <input type="checkbox"/> | Vestibule <input type="checkbox"/> |
| Clocheton <input type="checkbox"/> | Garnaud <input type="checkbox"/> | Ponceau <input type="checkbox"/> | |
| Contrefort <input type="checkbox"/> | Lanterneau <input type="checkbox"/> | Pont d'accès à la batterie <input type="checkbox"/> | |

Toit :**Forme :**

- | | | | |
|--|---------------------------------------|---|------------------------------------|
| À croupes <input type="checkbox"/> | À lanterneau <input type="checkbox"/> | En appentis <input type="checkbox"/> | Mansardé <input type="checkbox"/> |
| À demi-croupes <input type="checkbox"/> | À un versant <input type="checkbox"/> | En bulbe <input type="checkbox"/> | Octogonal <input type="checkbox"/> |
| À deux versants droits <input type="checkbox"/> | Arrondi <input type="checkbox"/> | En dents de scie <input type="checkbox"/> | Plat <input type="checkbox"/> |
| À deux versants droits retroussés <input type="checkbox"/> | Asymétrique <input type="checkbox"/> | En pavillon <input type="checkbox"/> | |
| À dos d'âne <input type="checkbox"/> | Conique <input type="checkbox"/> | Fausse mansarde <input type="checkbox"/> | |
| À l'impériale <input type="checkbox"/> | Dôme <input type="checkbox"/> | Irrégulier <input type="checkbox"/> | |

Matériau :

- | | | | |
|---|---|---|---|
| Ardoise <input type="checkbox"/> | Composite, multicouche <input type="checkbox"/> | Tôle à baguettes <input type="checkbox"/> | Tôle profilée <input type="checkbox"/> |
| Asphalte, bardeaux <input type="checkbox"/> | Cuivre à baguettes <input type="checkbox"/> | Tôle à la canadienne <input type="checkbox"/> | Tuile <input type="checkbox"/> |
| Bois, bardeaux <input type="checkbox"/> | Cuivre en plaques <input type="checkbox"/> | Tôle embossée <input type="checkbox"/> | Tuile d'amiante-ciment <input type="checkbox"/> |
| Bois, planches <input type="checkbox"/> | Matériaux d'imitation <input type="checkbox"/> | Tôle en plaques <input type="checkbox"/> | Verre <input type="checkbox"/> |
| Chaume <input type="checkbox"/> | Tôle <input type="checkbox"/> | Tôle pincée <input type="checkbox"/> | |

Ornementation (s) :

- | | | | |
|--|--|---|---|
| Acrotère <input type="checkbox"/> | Chaîne d'angle <input type="checkbox"/> | Épi <input type="checkbox"/> | Parapet <input type="checkbox"/> |
| Aileron <input type="checkbox"/> | Chambranle <input type="checkbox"/> | Esse <input type="checkbox"/> | Persienne/jalousie <input type="checkbox"/> |
| Aisseliers <input type="checkbox"/> | Chevron <input type="checkbox"/> | Fausse cheminée <input type="checkbox"/> | Pierre millésimée <input type="checkbox"/> |
| Amortissement <input type="checkbox"/> | Clé <input type="checkbox"/> | Fleuron <input type="checkbox"/> | Pilastre <input type="checkbox"/> |
| Applique <input type="checkbox"/> | Colonne <input type="checkbox"/> | Frise <input type="checkbox"/> | Pilier <input type="checkbox"/> |
| Appui <input type="checkbox"/> | Console <input type="checkbox"/> | Fronton <input type="checkbox"/> | Pinacle <input type="checkbox"/> |
| Arc <input type="checkbox"/> | Contrevent <input type="checkbox"/> | Gâble <input type="checkbox"/> | Planche cornière <input type="checkbox"/> |
| Arcade <input type="checkbox"/> | Corbeau <input type="checkbox"/> | Gargouille <input type="checkbox"/> | Planche de rive <input type="checkbox"/> |
| Armoiries <input type="checkbox"/> | Corniche à consoles <input type="checkbox"/> | Girouette <input type="checkbox"/> | Plate-bande <input type="checkbox"/> |
| Balustrade en bois <input type="checkbox"/> | Corniche à denticules <input type="checkbox"/> | Jambe harpée <input type="checkbox"/> | Portail <input type="checkbox"/> |
| Balustrade en fer forgé <input type="checkbox"/> | Corniches à modillons <input type="checkbox"/> | Jeu de briques <input type="checkbox"/> | Poteau ouvragé <input type="checkbox"/> |
| Balustrade en fonte <input type="checkbox"/> | Corniche moulurée <input type="checkbox"/> | Lambrequin <input type="checkbox"/> | Retour de l'avant-toit <input type="checkbox"/> |
| Bandeau <input type="checkbox"/> | Crête faitière <input type="checkbox"/> | Larmier cintré <input type="checkbox"/> | Table décorative <input type="checkbox"/> |
| Bardeau <input type="checkbox"/> | Écusson <input type="checkbox"/> | Linteau <input type="checkbox"/> | Tympan <input type="checkbox"/> |
| Bas-relief <input type="checkbox"/> | Éléments polychromes <input type="checkbox"/> | Mosaïque <input type="checkbox"/> | Urne <input type="checkbox"/> |
| Boiserie ornementale <input type="checkbox"/> | Embase <input type="checkbox"/> | Niche <input type="checkbox"/> | |
| Cartouche <input type="checkbox"/> | Entablement <input type="checkbox"/> | Ornement sculpté <input type="checkbox"/> | |

➤ **ÉTAT DES COMPOSANTES****FAÇADE****Toit :** État : Excellent Bon Passable Mauvais **Fondations :** État : Excellent Bon Passable Mauvais

- | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Béton <input type="checkbox"/> | Brique <input type="checkbox"/> | Pierre <input type="checkbox"/> | Pilotis <input type="checkbox"/> |
| Béton, Blocs <input type="checkbox"/> | Non visibles <input type="checkbox"/> | Pierre sèche <input type="checkbox"/> | |

Élévation : matériau dominant **État :** Excellent Bon Passable Mauvais

Béton : - Bloc

- Mur-rideau

- Structure apparente

Composite : - Bardeau d'amiante

- Enduit et crépi

Matériau contemporain : - Fibres de bois

agglomérées (masonite)

Bois : - Bardeau

- Bardeau découpé

- Planche à clins

- Planche à feuillure

- Planche horizontale

- Planche imitant la pierre

- Planche oblique

- Planche verticale

- Planche verticale à couvre-joint

- Structure apparente

Matériau d'imitation : - Papier brique

- Pierre artificielle

Métal : - Tôle embossée

- Tôle en plaque

- Tôle profilée

Pierre : - À bossages

- Structure apparente

- Taillée

Terra cotta

Bois rond : - Planche horizontal

- Planche verticale

Verre : - Mur-rideau

- Brique

Brique : - Structure apparente

Porte : **État :** Excellent Bon Passable Mauvais

Type :

Bois, à panneaux

Bois, massif et vitrage

Entièrement vitrée

Bois, à panneaux et vitrage

Contemporaine

Métallique

Bois, massif

De garage

Sous-types :

À baies latérale

À imposte

Avec sous-porte

Porte cochère

À battants

À imposte et à baies latérales

Coulissante

Fenêtres : **État :** Excellent Bon Passable Mauvais

Forme :

À arc brisé

Carrée

En bandeau

Polygonale

À arc en mître

Cintrée

En losange

Rectangulaire

À arc surbaissé

Circulaire

Oculus

Soupirail

Brique de verre

Demi-circulaire

Palladienne

Triangulaire

Type :

À battants, à moyens ou grands carreaux

Composée

Fixe

À battants, à petits carreaux

Contemporaine

Porte-fenêtre

À guillotine

Coulissante

Vitrine

Basculante

D'aération

Lucarnes : **État :** Excellent Bon Passable Mauvais

À croupe

À pignon

Lucarne à arc surbaissé

Rampante

À fenêtre pendante

Châtière

Lucarne-pignon

À fronton

Cintrée

Œil-de-bœuf

CÔTÉ GAUCHE

Toit : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Fondations : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton Brique Pierre Pilotis
 Béton, Blocs Non visibles Pierre sèche

Élévation : matériau dominant État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton : - Bloc Composite : - Bardeau d'amiante
 - Mur-rideau - Enduit et crépi
 - Structure apparente Matériau contemporain : - Fibres de bois agglomérées (masonite)
 Bois : - Bardeau Matériau d'imitation : - Papier brique
 - Bardeau découpé - Pierre artificielle
 - Planche à clins
 - Planche à feuillure Métal : - Tôle embossée
 - Planche horizontale - Tôle en plaque
 - Planche imitant la pierre - Tôle profilée
 - Planche oblique Pierre : - À bossages
 - Planche verticale - Structure apparente
 - Planche verticale à couvre-joint - Taillée
 - Structure apparente Terra cotta
 Bois rond : - Planche horizontal Verre : - Mur-rideau
 - Planche verticale - Brique
 Brique : - Structure apparente

Porte : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Type :

Bois, à panneaux Bois, massif et vitrage Entièrement vitrée
 Bois, à panneaux et vitrage Contemporaine Métallique
 Bois, massif De garage

Sous-types :

À baies latérale À imposte Avec sous-porte Porte cochère
 À battants À imposte et à baies latérales Coulissante

Fenêtres : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Forme :

À arc brisé Carrée En bandeau Polygone
 À arc en mître Cintrée En losange Rectangulaire
 À arc surbaissé Circulaire Oculus Soupirail
 Brique de verre Demi-circulaire Palladienne Triangulaire

Type :

À battants, à moyens ou grands carreaux Composée Fixe
 À battants, à petits carreaux Contemporaine Porte-fenêtre
 À guillotine Coulissante Vitrine
 Basculante D'aération

Lucarnes : État : Excellent Bon Passable Mauvais

À croupe À pignon Lucarne à arc surbaissé Rampante

À fenêtre pendante Châtière Lucarne-pignon

À fronton Cintrée Œil-de-bœuf

ARRIÈRE

Toit : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Fondations : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton Brique Pierre Pilotis

Béton, Blocs Non visibles Pierre sèche

Élévation : matériau dominant État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton : - Bloc Composite : - Bardeau d'amiante

- Mur-rideau - Enduit et crépi

- Structure apparente Matériau contemporain : - Fibres de bois

Bois : - Bardeau agglomérées (masonite)

- Bardeau découpé Matériau d'imitation : - Papier brique

- Planche à clins - Pierre artificielle

- Planche à feuillure Métal : - Tôle embossée

- Planche horizontale - Tôle en plaque

- Planche imitant la pierre - Tôle profilée

- Planche oblique Pierre : - À bossages

- Planche verticale - Structure apparente

- Planche verticale à couvre-joint - Taillée

- Structure apparente Terra cotta

Bois rond : - Planche horizontal Verre : - Mur-rideau

- Planche verticale - Brique

Brique : - Structure apparente

Porte : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Type :

Bois, à panneaux Bois, massif et vitrage Entièrement vitrée

Bois, à panneaux et vitrage Contemporaine Métallique

Bois, massif De garage

Sous-types :

À baies latérale À imposte Avec sous-porte Porte cochère

À battants À imposte et à baies latérales Coulissante

Fenêtres : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Forme :

À arc brisé Carrée En bandeau Polygonale

À arc en mître Cintrée En losange Rectangulaire

À arc surbaissé Circulaire Oculus Soupirail

Brique de verre Demi-circulaire Palladienne Triangulaire

Type :

À battants, à moyens ou grands carreaux Composée Fixe
 À battants, à petits carreaux Contemporaine Porte-fenêtre
 À guillotine Coulissante Vitrine
 Basculante D'aération

Lucarnes : État : Excellent Bon Passable Mauvais

À croupe À pignon Lucarne à arc surbaissé Rampante
 À fenêtre pendante Châtière Lucarne-pignon
 À fronton Cintrée Œil-de-bœuf

CÔTÉ DROIT

Toit : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Fondations : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton Brique Pierre Pilotis
 Béton, Blocs Non visibles Pierre sèche

Élévation : matériau dominant État : Excellent Bon Passable Mauvais

Béton : - Bloc Composite : - Bardeau d'amiante
 - Mur-rideau - Enduit et crépi
 - Structure apparente Matériau contemporain : - Fibres de bois
 agglomérées (masonite)
 Bois : - Bardeau Matériau d'imitation : - Papier brique
 - Bardeau découpé - Pierre artificielle
 - Planche à clins
 - Planche à feuillure Métal : - Tôle embossée
 - Planche horizontale - Tôle en plaque
 - Planche imitant la pierre - Tôle profilée
 - Planche oblique Pierre : - À bossages
 - Planche verticale - Structure apparente
 - Planche verticale à couvre-joint - Taillée
 - Structure apparente Terra cotta
 Bois rond : - Planche horizontal Verre : - Mur-rideau
 - Planche verticale - Brique
 Brique : - Structure apparente

Porte : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Type :

Bois, à panneaux Bois, massif et vitrage Entièrement vitrée
 Bois, à panneaux et vitrage Contemporaine Métallique
 Bois, massif De garage

Sous-types :

À baies latérale À imposte Avec sous-porte Porte cochère
 À battants À imposte et à baies latérales Coulissante

Fenêtres : État : Excellent Bon Passable Mauvais

Forme :

- | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--|
| À arc brisé <input type="checkbox"/> | Carrée <input type="checkbox"/> | En bandeau <input type="checkbox"/> | Polygonale <input type="checkbox"/> |
| À arc en mître <input type="checkbox"/> | Cintrée <input type="checkbox"/> | En losange <input type="checkbox"/> | Rectangulaire <input type="checkbox"/> |
| À arc surbaissé <input type="checkbox"/> | Circulaire <input type="checkbox"/> | Oculus <input type="checkbox"/> | Soupirail <input type="checkbox"/> |
| Brique de verre <input type="checkbox"/> | Demi-circulaire <input type="checkbox"/> | Palladienne <input type="checkbox"/> | Triangulaire <input type="checkbox"/> |

Type :

- | | | |
|--|--|--|
| À battants, à moyens ou grands carreaux <input type="checkbox"/> | Composée <input type="checkbox"/> | Fixe <input type="checkbox"/> |
| À battants, à petits carreaux <input type="checkbox"/> | Contemporaine <input type="checkbox"/> | Porte-fenêtre <input type="checkbox"/> |
| À guillotine <input type="checkbox"/> | Coulissante <input type="checkbox"/> | Vitrine <input type="checkbox"/> |
| Basculante <input type="checkbox"/> | D'aération <input type="checkbox"/> | |

Lucarnes : État : Excellent Bon Passable Mauvais

- | | | | |
|---|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
| À croupe <input type="checkbox"/> | À pignon <input type="checkbox"/> | Lucarne à arc surbaissé <input type="checkbox"/> | Rampante <input type="checkbox"/> |
| À fenêtre pendante <input type="checkbox"/> | Châtière <input type="checkbox"/> | Lucarne-pignon <input type="checkbox"/> | |
| À fronton <input type="checkbox"/> | Cintrée <input type="checkbox"/> | Œil-de-bœuf <input type="checkbox"/> | |

➤ **ÉTAT GÉNÉRAL**

État général extérieur :

Physique : Excellent Bon Passable Mauvais

Commentaires : _____

Authenticité : Excellent Bon Passable Mauvais

Commentaires : _____

État général intérieur :

Physique : Excellent Bon Passable Mauvais

Commentaires : _____

Authenticité : Excellent Bon Passable Mauvais

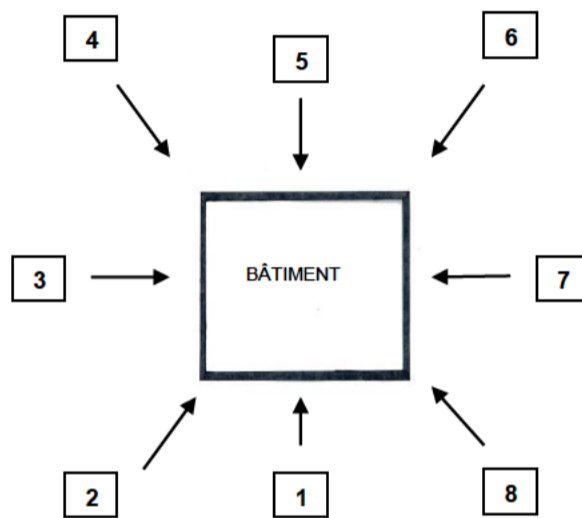
Commentaires : _____

Photographies

Auteur : _____

Vues extérieures (bâtiment)

- 1-# _____ Vue frontale de la façade
 2-# _____ Vue d'angle de la façade principale et façade latérale gauche
 3-# _____ Vue frontale de la façade latérale gauche
 4-# _____ Vue d'angle de la façade latérale gauche et la façade arrière
 5-# _____ Vue frontale de la façade arrière
 6-# _____ Vue d'angle de la façade arrière et de la façade latérale droite
 7-# _____ Vue frontale de la façade latérale droite
 8-# _____ Vue d'angle de la façade latérale droite et la façade principale

**Vues extérieures (détails du bâtiment)**

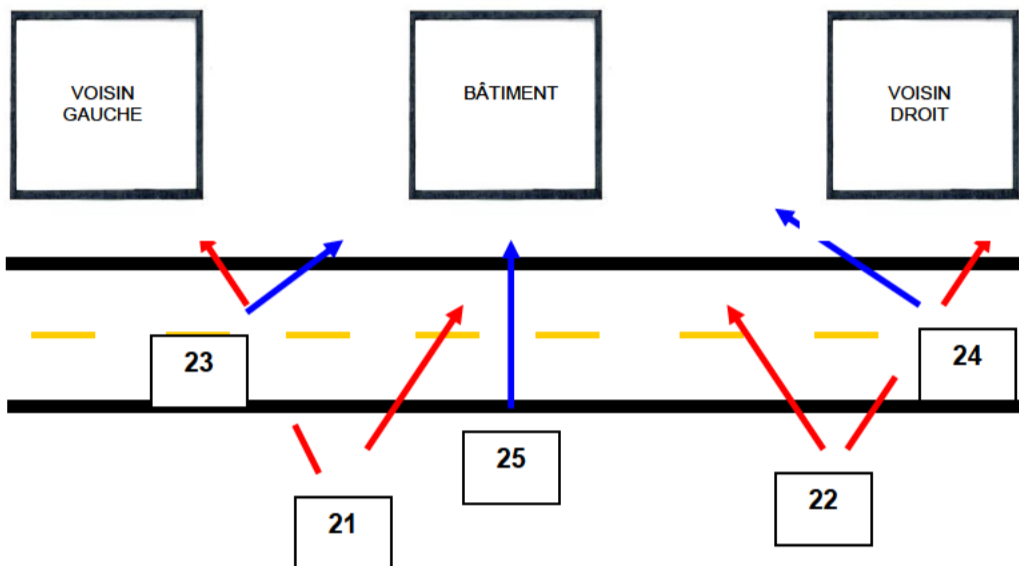
- 9-# _____ Vue de la toiture
 10-# _____ Vue des fondations
 11-# _____ Vue de l'entrée principale
 12-# _____ Vue des fenêtres
 13-# _____ Vue des lucarnes
 14-# _____ Détails ornementaux
 15-# _____ Autre _____

Vues extérieures (éléments du site)

- 16-# _____ Vue d'une dépendance
 17-# _____ Vue d'un autre bâtiment
 18-# _____ Vue des œuvres d'art
 19-# _____ Vue de la plaque
 20-# _____ Autre _____

Vues extérieures (site dans son ensemble)

- 21-# _____ Vue d'ensemble à l'approche du bâtiment
- 22-# _____ Vue d'ensemble à l'approche du bâtiment (vue opposée)
- 23-# _____ Vue d'ensemble en incluant le bâtiment voisin à gauche
- 24-# _____ Vue d'ensemble en incluant le bâtiment voisin à droite
- 25-# _____ Vue de l'autre côté de la rue devant le bâtiment



Vues intérieures (bâtiment)

- 26-# _____ Vue de l'ensemble de la pièce
- 27-# _____ Vue de la charpente
- 28-# _____ Vue de la ou des cheminées
- 29-# _____ Vue des fenêtres
- 30-# _____ Vue des lucarnes
- 31-# _____ Vue du ou des escaliers
- 32-# _____ Vue des fondations, sous-sol
- 33-# _____ Vue du plafond
- 34-# _____ Vue de l'immobilier par destination (ex. ferronnerie, bibliothèque, armoire, etc.)
- 35-# _____ Autre _____

Patrimoine archéologique

- 36-# _____ Vestiges archéologiques apparents
- 37-# _____ Perturbations des vestiges ou sur le site
- 38-# _____ Autre _____

Notes : _____