

MOTIFS DE L'ATTRIBUTION
DU STATUT

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 « richardsonienne » au Québec, voire au Canada, dont il constitue un exemple exceptionnel. La gare a aussi une valeur patrimoniale liée à son association avec plusieurs architectes marquants du tournant du XX^e siècle. 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. Enfin, sa valeur patrimoniale repose 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 gare Windsor a été classée monument historique le 12 février 2009 par la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. La désignation comprend l'enveloppe extérieure de l'édifice, les abris du type Bush, la salle des pas perdus ainsi que les entrées des ailes Price, Maxwell et Painter. Le même jour, l'horloge de l'entrée de l'aile Painter, les deux horloges suspendues de même que le tableau d'affichage ont été classés biens historiques, et le monument commémoratif *L'ange de la victoire* a été classé œuvre d'art.

ADRESSE

La gare Windsor est située au 1100, rue De La Gauchetière Ouest, dans l'arrondissement de Ville-Marie, à Montréal.



Une loi pour assurer la conservation
du patrimoine québécois

Le Québec possède un riche patrimoine. La Loi sur les biens culturels a pour objet d'assurer l'identification, la sauvegarde et la mise en valeur de ses éléments les plus significatifs et les mieux conservés. À cette fin, elle permet au gouvernement de décréter des arrondissements et de classer ou de reconnaître comme biens culturels des biens mobiliers et immobiliers en raison de leur intérêt sur les plans architectural, historique, archéologique, ethnologique, esthétique ou autres, et de leur signification pour l'ensemble de la population.

Le corpus des biens culturels classés et reconnus témoigne de l'histoire du Québec et reflète les efforts du gouvernement pour préserver le patrimoine québécois.

La collection Les carnets du patrimoine vise à faire connaître les monuments, les biens et les sites auxquels un statut a été attribué en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Direction du patrimoine et de la muséologie
225, Grande Allée Est, 4^e étage, bloc B
Québec (Québec) G1R 5G5

Photos
Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine, Andréane Beloin, 2010 (1, 3, 4)
et Sylvain Lizotte, 2008 (6)
Musée McCord, VIEW-1935.1 (2), MP-0000.25.1001 (5)

Révision : Hélène Dumais
Réalisation : Direction du patrimoine et de la muséologie
Impression : 2010

Culture,
Communications et
Condition féminine



GARE
WINDSOR

Montréal



Design : Vallières Communication

UN SYMBOLE DU
CANADIEN PACIFIQUE

La compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique s'engage dès sa fondation en 1881 dans l'ambitieux projet de réalisation du premier chemin de fer transcontinental canadien. En quatre ans, sous la direction de William Cornelius Van Horne (1843-1915), l'entreprise réussit à terminer la ligne vers l'ouest et à compléter le réseau national par l'acquisition de voies ferrées dans l'est du pays. Dès la pose du dernier rail, le Canadien Pacifique se lance dans un vaste programme de construction de gares et d'hôtels le long de son réseau. Une attention particulière est accordée au siège social, qui doit afficher le prestige et la stabilité de la compagnie.



Montréal s'avère le lieu tout désigné pour accueillir cet édifice hautement symbolique. En effet, dès le Régime français, cette ville constitue la plaque tournante du commerce et de la traite des fourrures. Au XIX^e siècle, l'aménagement du canal de Lachine contribue à en faire le plus important port d'été de l'Amérique du Nord britannique. Un vaste secteur industriel voit le jour près des installations portuaires et bénéficie du réseau ferroviaire reliant la ville à la Nouvelle-Angleterre et aux Maritimes. Lorsque le Canadien Pacifique décide d'y concentrer ses activités administratives, Montréal est déjà la métropole du Canada et elle accueille de nombreux sièges sociaux de banques, de compagnies d'assurances et de diverses entreprises. L'arrivée du Canadien Pacifique renforce ce rôle de centre des activités commerciales du pays.

L'INFLUENCE DES ÉTATS-UNIS

Pour la conception de cet édifice appelé à devenir la source d'inspiration de nouvelles gares, Van Horne fait appel à l'architecte états-unien Bruce Price (1845-1903). Celui-ci commence sa carrière dans un bureau de Baltimore. En 1877, il s'établit à New York, où il tisse des liens avec les barons du chemin de fer. Il arrive à Montréal en 1886



et amorce une collaboration fructueuse avec la compagnie du Canadien Pacifique, pour laquelle il conçoit des bâtiments dans tout le Canada.



Price présente quatre versions du projet de la gare Windsor. Van Horne accepte la plus simple. L'architecte s'inspire des édifices néoromans dessinés par son compatriote Henry Hobson Richardson (1838-1886). Les murs porteurs en pierre calcaire grise du corps d'origine s'élèvent sur quatre étages du côté nord et comportent deux étages supplémentaires au sud. La pierre à bossage rustique, le toit à forte pente, les larges fenêtres cintrées, les tourelles polygonales, les grandes lucarnes à pignon et les éléments ornementaux sont caractéristiques du néoroman richardsonien.

Les travaux de construction commencent en juin 1887 et s'achèvent à la fin de l'année suivante. Le Canadien Pacifique est désormais doté d'un imposant terminus métropolitain, dont le style audacieux rappelle l'influence grandissante des architectes états-uniens sur l'architecture québécoise et canadienne, à la fin du XIX^e siècle.

UN LIEU DE PASSAGE TRÈS FRÉQUENTÉ

La croissance rapide de la compagnie ferroviaire entraîne des agrandissements successifs de la gare Windsor. En 1900, Edward Maxwell (1867-1923), architecte d'origine montréalaise, conçoit une aile où est aménagée une nouvelle entrée, sous un porche à grandes arcades. L'ingénieur en chef du Canadien Pacifique, Walter Scott Painter (1877-1957), prend en charge la construction d'une autre aile qui double la superficie de l'édifice. Deux architectes d'Ottawa, John William Hurrell Watts (1859-1917) et Lawrence Fennings Taylor (1862-1947), l'assistent. Réalisé de 1909 à 1914, cet agrandissement est couronné d'une imposante tour de quinze étages contenant notamment un réservoir d'eau. Le vocabulaire architectural utilisé par Maxwell et Painter s'apparente à celui que Price a établi, ce qui crée un ensemble harmonieux.



L'introduction des trains express de luxe et des trains de banlieue conduit au remplacement des anciennes voies ferrées par douze nouvelles, en 1913. Elles sont couvertes par des abris du type Bush, dotés d'une fente dans la toiture qui permet l'évacuation de la fumée et de la vapeur. La salle d'attente principale cède la place à la vaste et moderne salle des pas



perdus faite d'une structure métallique et surmontée d'un toit vitré.

La gare Windsor constitue un élément crucial des réseaux canadiens de transport et de communications pendant plusieurs décennies. De nombreux immigrants venant de divers ports côtiers transitent par la gare montréalaise avant de poursuivre leur route vers

l'Ontario et les Prairies. L'édifice tient aussi lieu de point de départ ou d'arrivée de dizaines de milliers de soldats durant les deux guerres mondiales. Le monument intitulé *L'ange de la victoire*, du sculpteur montréalais Cœur-de-Lion McCarthy (1881-1979), est inauguré en 1922 et orne toujours la salle des pas perdus. Il est dédié à la mémoire des employés du Canadien Pacifique morts au combat.

Le siège social de l'entreprise est déménagé à Calgary en 1996, mais la gare Windsor abrite toujours des bureaux et des salles de réunion. Elle demeure un témoin prestigieux de la présence à Montréal, pendant plus d'un siècle, du Canadien Pacifique. L'imposant bâtiment, par son histoire, son architecture et son emplacement privilégié en bordure d'un square, au cœur du centre-ville, compte parmi les éléments marquants du patrimoine montréalais.

