

BULLETIN DE RECHERCHES

N° 126

Janvier 1980

Evaluation de l'intérêt historique de quatre bâtiments du complexe de la gare de triage de l'est du Canadien National, à Winnipeg (Manitoba)

Rodger Guinn, Division de la recherche historique, Région des Prairies

L'étude qui suit a pour objet d'évaluer l'intérêt historique et architectural de quatre bâtiments du complexe de la gare de triage de l'est du Canadien National, à Winnipeg (Manitoba). Il s'agit de l'édifice National Cartage, des écuries de la Canadian Northern Cartage Company, de l'écurie du Grand Trunk Pacific Railway, ainsi que de la remise de locomotives et de la rotonde de la Northern Pacific and Manitoba Railway. Selon les conclusions de la présente étude, seule la remise de locomotives et la rotonde de la Northern Pacific and Manitoba Railway, présentent un intérêt historique ou architectural.

*Bâtiment n° 1: Edifice National Cartage

L'édifice National Cartage, maintenant connu sous le nom d'édifice Johnston Terminal, a été construit pour le Canadien National. Le bâtiment actuel a été construit en deux étapes, entre 1928 et 1930. Les informations historiques relatives à sa construction sont clairement énoncées dans une lettre adressée au sous-ministre des chemins de fer, à Ottawa, par L.V. Hummel, du Winnipeg Joint Terminal Board, le 20 février 1930:

Prior to 1921 the Canadian Northern and Grand Trunk Pacific Railways each carried on its own cartage and storage business in Winnipeg. This was done with insufficient equipment and at a loss. Subsequently, a proposal was made to us by the National Storage and Cartage, Ltd., that they take over our equipment and perform the service for the railways. After due negotiations, this was arranged on a basis satisfactory to the railway, and the cartage

* Les numéros des édifices se rapportent à l'illustration n° 1.

company were assigned [in 1921] certain space in our freight shed.

In 1927 we found we needed the space in our freight shed occupied by the Cartage Co., and it was considered advisable to erect a new warehouse and lease it to the Cartage Company, they to pay rental at the rate of 5½% on the cost of construction, plus the cost of heating and taxes.

M. Humel continue en ces termes:

Since the construction of the warehouse, [in 1938] our traffic has increased to such an extent that last fall it was found necessary to increase the accomodation and an extension to the present premises was authorized to provide 30,000 additional square feet of storage space.¹

Le permis initial de construction délivré par la ville de Winnipeg date du 12 mars 1938². La Carter-Halls-Aldinger and Company Ltd., de Winnipeg, fut choisie pour entreprendre les travaux. Au cours de la première étape, commencée au printemps de 1928, un édifice de quatre étages et mesurant 151'9" x 81'5"³ a été construit. On a estimé à 134 700 dollars les coûts de sa construction⁴. En 1929, des plans furent établis pour la construction d'une annexe, et le 3 février 1930 la ville délivra un autre permis. Les dimensions de l'annexe de quatre étages étaient de 96' x 75'⁵.

De sa conception, en 1928, à son abandon, en 1977, l'édifice a été conçu et utilisé comme entrepôt et installation d'envoi des marchandises. Jusqu'en 1961, l'entrepôt a été loué à la National Cartage Co. De 1962 à 1977, un nouveau locataire, la Johnston National Cartage Co. (plus tard la Johnston Terminals Co.) a loué le bâtiment, maintenant vacant, pour en faire son premier entrepôt.

Les recherches indiquent que le bâtiment ne présente aucun intérêt historique ou élément architectural exceptionnel.

Bâtiment n° 2: Ecuries de la Canadian Northern Cartage Co.

Cet édifice de deux étages, mesurant 100' x 96', fut construit en 1909 pour la Canadian Northern Cartage Co., filiale de la Canadian Northern Railway. En 1923, le Canadian Northern Railway, ainsi que la Grand Trunk Pacific Railway, la National Transcontinental Railway, et d'innombrables compagnies ferroviaires de moins grande envergure, ont fusionné et ont été nationalisées pour former le réseau des chemins de fer canadiens. A l'origine, l'édifice était utilisé comme écurie d'une capacité d'environ 120 chevaux, la division du transport et des

express de la compagnie. L'édifice conçu par la société d'architectes Warren and Wetmore, fut construit par la G.H. Archibald and Co.⁶. Le bâtiment reposait initialement sur des fondations et une base de béton. Les murs extérieurs étaient de brique et de pierre. Le toit était plat et recouvert de goudron et de gravier. L'édifice était chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité, et était accordé aux canalisations d'aqueduc et de la ville de Winnipeg. Les coûts initiaux de sa construction étaient de 60 000 dollars.

L'édifice fut utilisé comme écurie jusqu'en 1938, époque où il fut transformé en garage pour une flotte d'express et de transport motorisé⁷. Le deuxième étage devint le bureau du département de la papeterie. Le premier étage est encore utilisé comme garage et le second est devenu un centre de formation pour les employés du Canadien National.

La seule caractéristique architecturale notable de l'édifice est sa remarquable voûte d'entrée. Les recherches ont démontré que celui-ci ne présente aucun intérêt historique particulier. A ceux qui sont au courant de sa première utilisation comme écurie, l'édifice rappelle l'époque où le cheval était le principal mode de transport dans l'industrie du charroyage et du fret.

Bâtiment n° 3: Ecuries du Grand Trunk Pacific Railway

Cet édifice, situé immédiatement au sud des écuries du Canadian Northern fut construit en 1910 pour le Grand Trunk Pacific Railway. Cette compagnie, ainsi que la Canadian Northern Railway et la National Transcontinental Railway, avant leur fusionnement, partagèrent l'Union Station et ses installations de terminus. Les écuries du Grand Trunk Pacific sont des restes de cette entente de partage. A l'instar des écuries de la Canadian Northern Railway, les écuries de la Grand Trunk Pacific furent conçues par la société Warren and Wetmore et construites par la G.H. Archibald and Co.⁸. Mis à part le fait que les écuries de la Grand Trunk Pacific ont 48' de moins et sont pourvues d'un toit en pente, plutôt que plat, et qu'elles ont été conçues pour loger 100 chevaux, les devis de construction étaient identiques à ceux de l'édifice de la Canadian Northern. Les écuries de la Grand Trunk Pacific furent aussi transformées en garages. Cependant, aucun permis de construction ne fut délivré et, en conséquence, on ne connaît pas la date de cette importante rénovation. En 1938, le Canadian Northern et la Grand Trunk Pacific entrèrent dans le réseau des chemins de fer canadiens. Ceci indiquerait que des rénovations majeures apportées aux écuries peuvent aussi avoir été apportées aux écuries adjacentes de la Grand Trunk Pacific à la même époque. Ce bâtiment sert maintenant de garage.

Bâtiment n° 4 Remise à locomotives et rotonde de la Northern Pacific and Manitoba

Immédiatement au nord-ouest de l'édifice National Cartage et près des rives de la rivière Rouge, se dresse la remise à locomotives et la rotonde de la Northern Pacific and Manitoba Railway. Ce bâtiment est le plus vieux des quatre étudiés dans le présent rapport et fut construit en 1889:

...(T)he company (N.P.&M.R.) has erected a ten stall roundhouse, a repair car shop, and a blacksmith shop, all solid brick and connected with each other under the same roof.⁹

La rotonde et la remise à locomotives font partie du complexe initial de terminus construit au point de jonction. Conformément à sa conception et à sa construction originales, le bâtiment fut désigné comme atelier de réparation des locomotives et des voitures de la Northern Pacific and Manitoba Railway. Selon les bleus de construction trouvés dans les archives du département du génie du Canadien national (voir le plan ci-joint), la rotonde était "a standard second class Northern Pacific Roundhouse". Il est certain que l'installation de Winnipeg était une rotonde de deuxième catégorie de la Northern Pacific. Un document déposé dans les archives de la Northern Pacific Railway, à St-Paul¹⁰, en fait mention. On n'a pu trouver les devis du bâtiment d'origine. La ville n'a émis aucun permis de construction (il n'en n'a pas été demandé non plus, en 1889), et le Canadien national ne possède aucune information au sujet de la construction de la rotonde. Tout ce que l'on sait, c'est qu'elle fut construite en 1889 par la société Rourla and Cuns¹¹, et que les coûts totaux de construction se sont élevés à 15 700.40 dollars. On a aussi trouvé une ventilation approximative de ces coûts¹². Cependant, on ne possède pas de bleus ou de plans de construction. Par ailleurs, le département de génie du CN donne à tort l'année 1889 comme date de construction.

En 1947, la division d'évaluation fiscale de la ville de Winnipeg a effectué une étude de la rotonde. Les résultats donnent un aperçu des devis de l'édifice¹³. Il s'agissait d'un bâtiment de brique d'un seul étage, reposant sur une base de béton de trois pieds, et pourvu d'un plancher de béton. Ses dimensions, à l'exception de la section de la plaque tournante, étaient de 241' x 60'. En annexe au côté est de l'édifice, se trouvait une forge de 71' x 56.6'. On ne possède qu'un plan de l'édifice d'origine avant la démolition de la section de la plaque tournante et de la rotonde, et les dimensions de la rotonde ne sont pas précisées¹⁴.

De nombreuses modifications ont été apportées à l'édifice au fil des ans. Parmi celles-ci, la plus remarquable est la démolition des sections de la plaque

tournante et de la rotonde. Cette portion de l'édifice, qui figure du côté droit du plan ci-joint, faisait partie intégrante du processus de réparation des locomotives. Les locomotives entraient dans la rotonde au moyen de rails traversant l'édifice. La plaque tournante les plaçait ensuite dans l'emplacement et la position voulus. On ne connaît pas la date de démolition de la rotonde. Celle-ci était encore intacte en 1902 (voir le plan ci-joint), mais fut définitivement détruite en 1936 (dossier du département de génie du CN). Comme l'indique cet extrait d'une lettre adressée par l'ingénieur en chef de Winnipeg au président de la Via et au directeur général de la Canadian Northern Railway, leur état était moins que satisfaisant en 1914:

The old roundhouses, of course, are now in a ruinous state and will I presume be eventually demolished.¹⁵

Au cours des années 20, l'édifice fut baptisé le Winnipeg Joint Terminal Roundhouse, et en 1924, il figurait comme étant occupé, au répertoire d'Henderson. Cependant, l'édition de 1925 du répertoire ne mentionne pas de rotonde dans la gare de triage de l'est. L'atlas de 1918 de la ville de Winnipeg (voir l'illustration n° 2) indique aussi une rotonde intacte. De plus, le fusionnement et la nationalisation, en 1923, de la Canadian Northern Railway, du Grand Trunk Pacific et de la Pacific National Transcontinental Railways, pour devenir le Canadien national, indiqueraient une date approximative de démolition de la rotonde. Le chemin de fer fusionné possédait des rotondes plus modernes aux gares de triage de Symington et de Fort Rouge.

Outre la démolition de la rotonde, l'édifice a aussi subi de nombreux autres programmes de rénovation et de réadaptation. Le passage de la vapeur au diesel, pour les locomotives, a sans aucun doute apporté des changements à l'atelier de réparation. Cependant, le CN ne possède aucune preuve concrète de ces modifications. Aujourd'hui, l'édifice est utilisé pour plusieurs activités. L'atelier de menuiserie, un centre de formation des soudeurs, ainsi que la locomotive centrale du tronçon des Prairies, y sont situés.

L'édifice présente avant tout un intérêt historique, et, à un degré moindre, architectural. On ne sait si la classification de l'édifice comme une remise à locomotives et une rotonde de deuxième catégorie de la Northern Pacific, est d'un intérêt quelconque. Il peut y avoir de nombreuses autres vieilles rotondes de la même catégorie, appartenant à la Northern Pacific, aux Etats-Unis, bien qu'il s'agisse probablement de la seule au Canada. De plus, la date de construction, soit 1889, classerait l'édifice dans une catégorie relativement exceptionnelle, comme étant la plus vieille rotonde et installation de réparation encore debout dans l'ouest du Canada. En outre, il s'agit d'un dernier

reste substantiel de la Northern Pacific and Manitoba Railway, au Manitoba.

La connection avec la N.P.&M.R. donne à cet édifice une position éminente dans l'histoire de l'ouest du Canada. La Northern Pacific and Manitoba Railway a été l'instrument qui a brisé le monopole du Canadien Pacifique dans l'ouest du Canada. Cependant, ce ne fut nullement la première compagnie ferroviaire américaine au Manitoba, puisque c'est en 1878 que le premier chemin de fer américain atteignit Winnipeg¹⁶.

Afin d'assurer cette connection, le gouvernement du Canada signa une entente avec un syndicat américain des chemins de fer, dirigé par George Stephen et J.J. Hill. Ce chemin de fer (le St-Paul, Minneapolis et Manitoba), communément désigné sous le nom de "Manitoba", assurerait la connection souhaitée avec St Paul, en échange de droits exclusifs d'exploitation sur le tronçon construit par le gouvernement canadien à partir de la frontière internationale du nord jusqu'à Winnipeg. Ce même syndicat devint, par la suite, l'âme et le principal bénéficiaire du Canadien Pacifique. Le chemin de fer atteignit Winnipeg au cours de l'été de 1881. Après une brève période de réjouissances, de nombreux Manitobains et les nouveaux colons du Nord-Ouest commencèrent à réclamer des tarifs de fret plus bas, particulièrement pour le grain. Selon de nombreux cultivateurs, si le Canadien Pacifique ne voulait pas réduire ses taux de son propre gré, la concurrence des autres compagnie ferroviaires le forcerait à le faire. La clause de monopole de la charte du Canadien Pacifique empêcha les sociétés rivales d'entrer dans la course.

L'agitation monta au Manitoba, et, en 1887, elle fut assez forte pour pousser le Premier ministre d'alors, John Norquay, à établir une charte pour un nouveau chemin de fer reliant Winnipeg à la frontière internationale. Ce nouveau chemin de fer, nommé le Red River Valley Railway, serait construit malgré l'opposition fédérale. Les Manitobains et leur gouvernement étaient déterminés à obtenir un autre chemin de fer, non relié au Canadien Pacifique ou à ses filiales.

Cependant, la tentative de Norquay échoua, en raison de l'incapacité d'émettre avec succès des obligations sur les marchés financiers de Londres. Cette émission de bons, conçue pour financer la construction de la R.R.V.R.R. fut sabotée par l'influence de John A. Macdonald à Londres. L'échec de Norquay fut suivi par la défaite de son gouvernement conservateur, aux élections de 1888. Le nouveau ministre provincial libéral, Thomas Greenway, élu par une forte majorité, était aussi déterminé que Norquay à éliminer la clause de monopole du Canadien Pacifique et à lutter contre l'opposition fédérale à la charte du chemin de fer. Comme l'agitation entourant la question du monopole, dans les années 1880, commençait à nuire à la situation

financière et à la réputation du Canadien Pacifique, le président, George Stephen, décida de revoir sa position. Macdonald informa le premier ministre Greenway que le gouvernement fédéral ne désapprouverait aucun texte législatif provincial semblable à celui de la R.R.V.R.R. La construction du chemin de fer pouvait donc commencer.

Le plan envisagé par le gouvernement du Manitoba pour la R.R.V.R.R. prévoyait une voie construite par le gouvernement, reliant Winnipeg à la frontière internationale. Cette voie pourrait être utilisée par toutes les compagnies ferroviaires américaines désirant entrer au Manitoba. Cependant, le plan ne fut jamais réalisé. Toute compagnie ferroviaire américaine n'accepterait d'entrer dans la province que si elle pouvait acquérir des droits exclusifs d'exploitation de la R.R.V.R.R. Le président de la Northern Pacific Railway, Henry Villard, fut le seul à conclure une entente avec le gouvernement du Manitoba. La Northern Pacific Railway entrerait au Manitoba sous le nom d'une compagnie auxiliaire nommée, comme il se doit, la Northern Pacific and Manitoba Railway, qui reçut une charte en vertu d'un texte législatif provincial, le 4 septembre 1888. La Northern Pacific Railway était entré au Manitoba pour des raisons personnelles, pas nécessairement identiques ou conformes à celles du gouvernement manitobain. Elle se souciait de réaliser des profits, et non d'une guerre des prix avec le CP. Cependant, la concurrence assurée par le N.P.&N.R. remédia légèrement aux tarifs arbitraires et prohibitifs de fret du Canadien Pacifique. Le principal intérêt de cette compagnie ferroviaire et de la remise de locomotives qui la représente, est qu'elle cassa effectivement la clause de monopole du Canadien Pacifique et permis à d'autres compagnies ferroviaires de s'établir dans l'Ouest canadien.

La Northern Pacific and Manitoba Railway continua à desservir le Manitoba pour un peu plus d'une décennie. Malheureusement pour cette compagnie, ses activités ne connurent pas de succès financier. En 1901, la Northern Pacific Railway, des Etats-Unis et sa filiale canadienne de la Northern Pacific and Manitoba Railway se trouvèrent dans une situation financière désespérée. Après une série prolongée de négociations, l'actif du Northern Pacific and Manitoba Railway, et d'un certain nombre d'autres compagnies ferroviaires de plus petite envergure, fut repris par le Canadian Northern Railway. On arriva à une entente de location avec option d'achat. On a trouvé un sommaire des détails de location dans les archives du Canadien national, aux Archives publiques du Canada, à Ottawa:

The lease was made in the first place by the Northern Pacific and Manitoba Railway Company, The Winnipeg Transfer Railway Company, and the Waskada and North Eastern Railway Company, to Her Majesty the Queen, respecting the province

of Manitoba. The province of Manitoba [subsequently] assigned the lease to the Canadian Northern Railway Company upon certain conditions.¹⁷

L'entente résulta en un transfert de 334 milles de voie, à la disposition 13, avec une option d'achat s'élevant à 7 millions de dollars; la Canadian Northern Railway Co. se prévalut de cette opinion.

Par ailleurs, au cours des négociations prolongées, un inventaire complet des biens de la Northern Pacific and Manitoba fut entrepris. Cet inventaire figure dans les dossiers de la Railway Commission, aux Archives publiques du Manitoba¹⁸. Il comprend une liste complète des articles de la gare de triage de Winnipeg, de la remise à la locomotive et de la rotonde. En fait, l'inventaire est si complet qu'il mentionne toute pièce d'équipement possédée par la compagnie, jusqu'aux meubles de bureau et aux outils manuels.

Notes

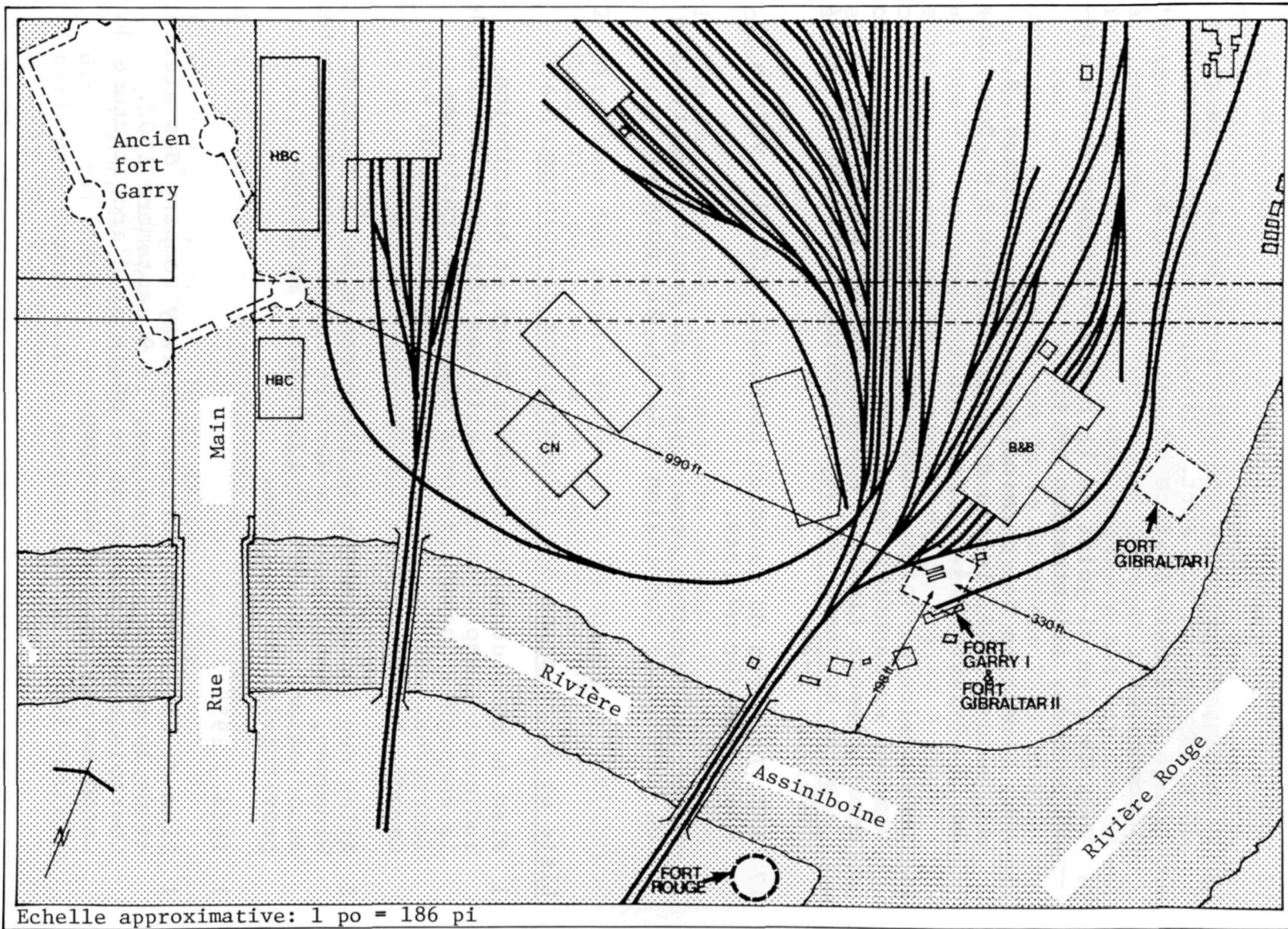
- 1 Canada. Archives publiques du Canada (ci-après APC), Archives de la Railway and Commissions Branch, R.G. 43, AZ(a), vol. 103, dossier 1732.
- 2 Direction des permis de la ville de Winnipeg, 100 rue Main, Winnipeg. Permis de construction n^o 376-1928.
- 3 Ibid.
- 4 Ibid.
- 5 Ibid., permis de construction n^o 151-1930.
- 6 Ibid., permis de construction n^o 1994-1909.
- 7 Ibid., permis de construction n^o 70-1938
- 8 Ibid., permis de construction n^o 2322-1910.
- 9 Manitoba Free Press, le 21 décembre 1889.
- 10 St. Paul (Minnesota). Lettre de J.M. Graham à J.W. Kendrick, le 29 novembre 1888, Minnesota State Historical Society, document de la Northern Pacific Railway - Branch Lines, Northern Pacific and Manitoba Railway Co. 4.A.1.8F.
- 11 Ibid., volume 12, 4.A.2.6F

- 12 Ibid.
- 13 Winnipeg, division de l'évaluation fiscale de la ville de Winnipeg, 10 rue Fort. Canadien national, gare de triage de l'est, édifice n° 135, "Remise à locomotives".
- 14 Voir le plan ci-joint de la remise à locomotives et de la rotonde, illustration n° 4.
- 15 APC, Direction des chemins de fer et des canaux, R.G. 43, volume 8835, lettre de B.B. Kelliher à M. Donaldson, le 16 février 1914.
- 16 Le sommaire ci-joint concernant la clause de monopole accordé au Canadien Pacifique, ainsi que son démantèlement final, a été tiré de Ted Regeh, The Canadian Northern Railway (Toronto, Macmillan of Canada, 1976), p. 1-20.
- 17 APC, Archives du Canadien national, R.G. 30, volume 9463, dossier n° 1049.
- 18 Winnipeg, Archives provinciales du Manitoba - Archives de la Railway Commission R.G. 13, AZ, dossier 7.

Liste et description des illustrations ci-jointes

- 1 Plan du confluent des rivières Rouge et Assiniboine, indiquant l'emplacement relatif des bâtiments actuels de la compagnie jusqu'aux forts démolis de traite des fourrures. Etabli par la région des Prairies de Parcs Canada, à Winnipeg.
- 2 Atlas des incendies et de l'assurance de la ville de Winnipeg, établi pour la Western Canada Fire Underwriters Association, feuillet n° 125, 1928. Archives provinciales du Manitoba.
- 3 Ibid., 1955.
- 4 Plan de la Canadian Northern Railway Company des ateliers et de la rotonde, à Winnipeg, le 9 septembre 1902. Courtoisie du Département de génie et d'architecture du Canadien national, à Winnipeg.

Figure 1



Echelle approximative: 1 po = 186 pi

FPbr79

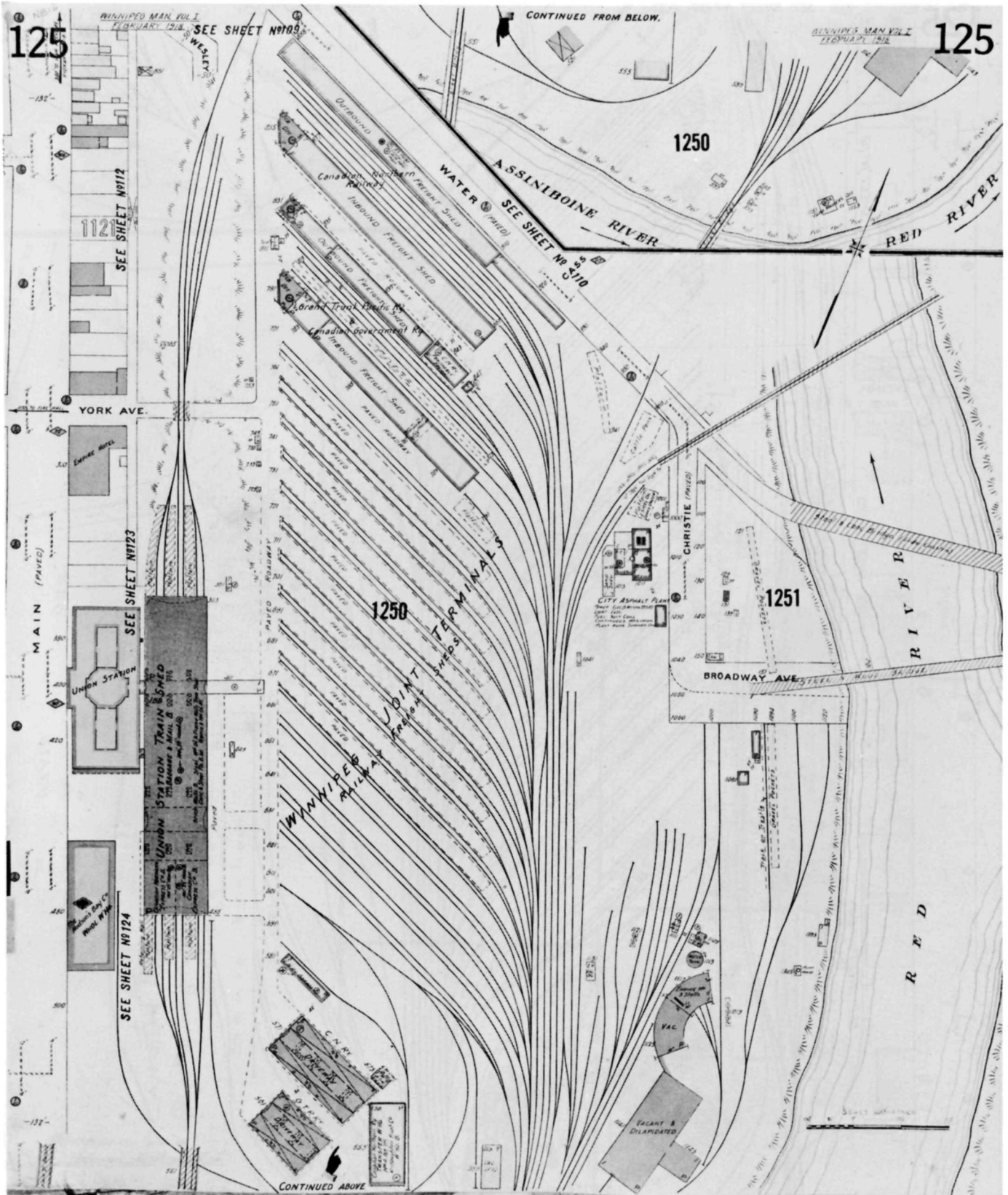


Figure 2

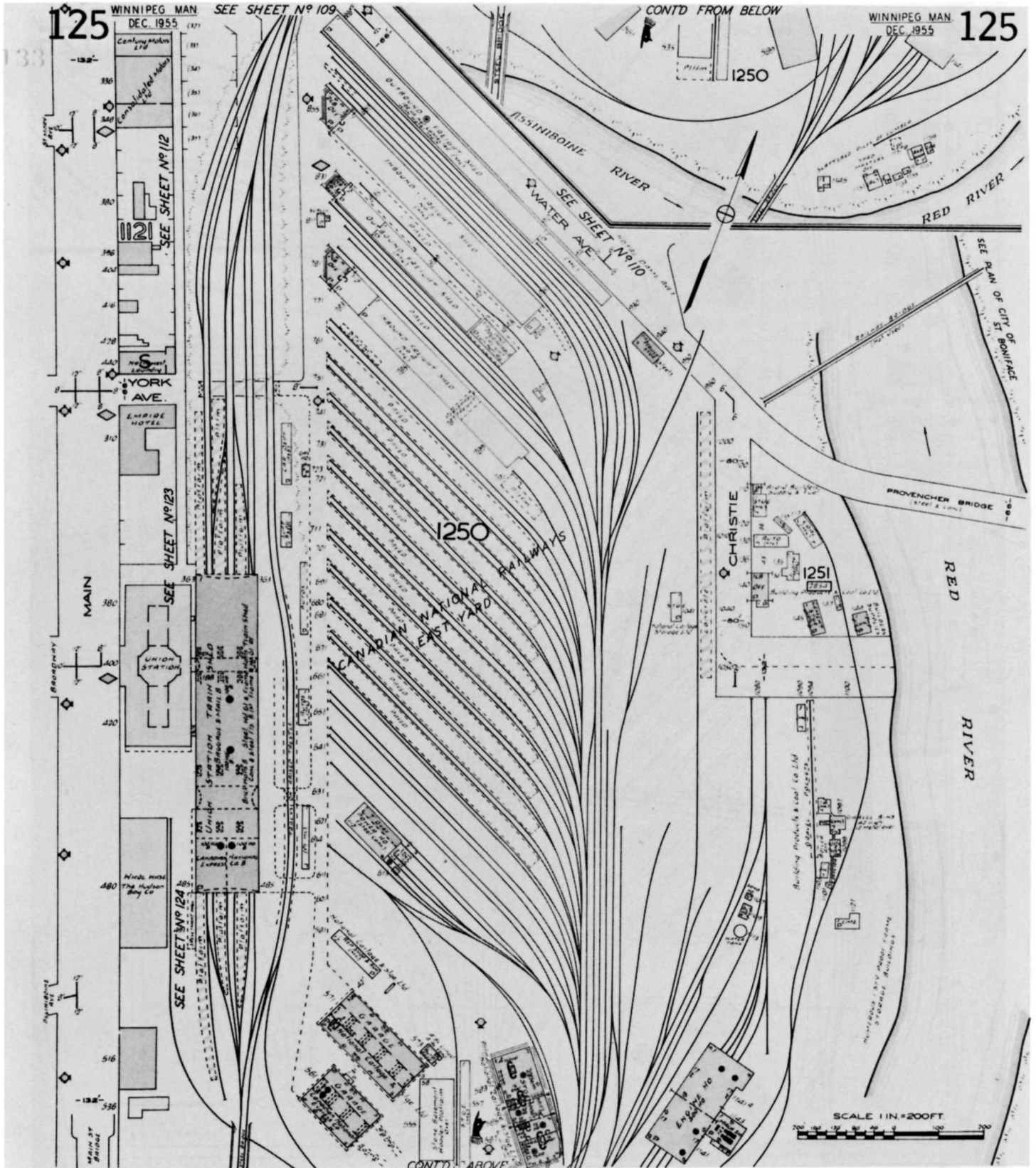


Figure 3

CANADIAN NORTHERN RAILWAY
 PLAN of SHOPS & ROUND HOUSE
 of WINNIPEG
 Scale 1/8" = 1'-0"

Designed by
 J. W. G. ...
 for the Canadian Northern Railway

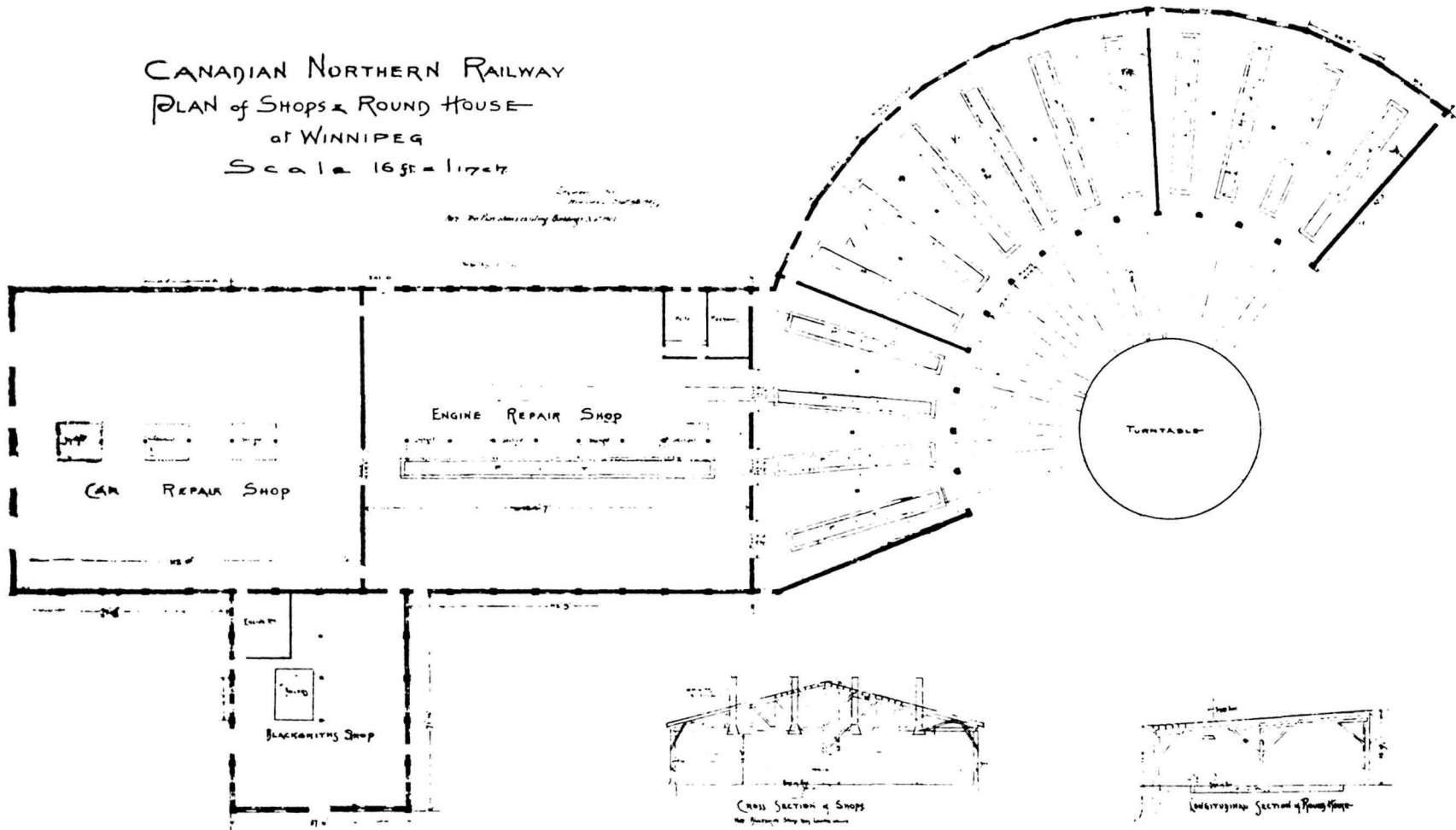


Figure 4

QS-7087-026-FF-A1

©Publié avec l'autorisation
de l'Hon. John Fraser, CP, MP,
Ministre de l'Environnement,
Ottawa, 1980.

Traduit par le Secrétariat d'Etat.