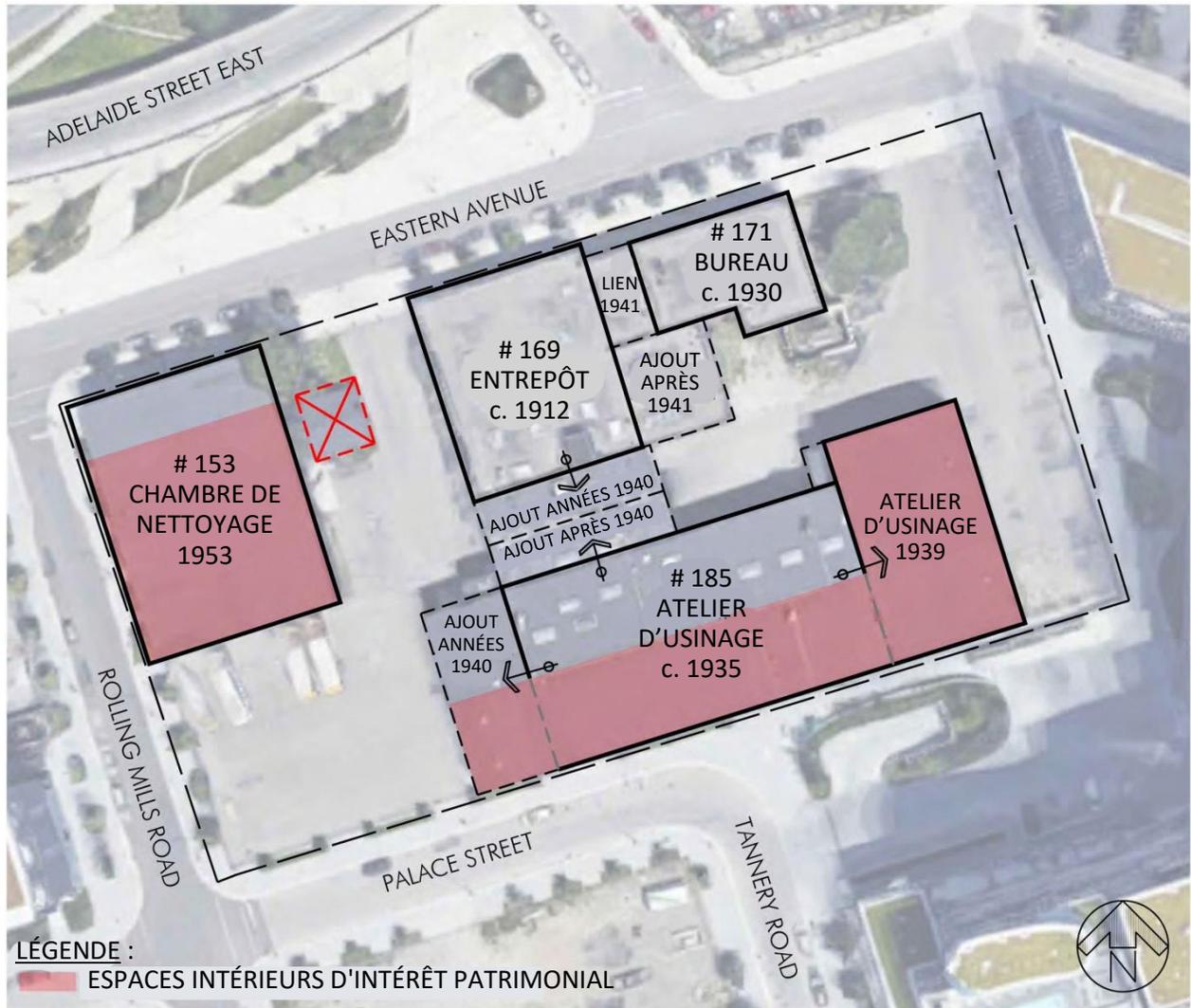


Rapport d'évaluation du patrimoine culturel (REPC)
Section 1 : Recherche sur le patrimoine culturel et Section 2 : Évaluation
153-185 avenue Eastern, ville de Toronto
(ancienne Dominion Wheel and Foundries Company)

B80086 n° 153 avenue Eastern
B81484 n° 169 avenue Eastern
B80102 n° 171 avenue Eastern
B80129 n° 185 avenue Eastern



FINAL - Présenté sans préjudice
SBA N° 20073.2

Présenté à Infrastructure Ontario (IO)
22 juin 2021

Client : Société ontarienne des infrastructures et de l'immobilier
1, rue Dundas Ouest, bureau 2000
Toronto (Ontario) M5G 1Z3

Auteurs : Jane Burgess, OAA, ACECP, MIRAC, APT
Stevens Burgess Architects Ltd.
204-120, rue Carlton
Toronto (ON) M5A 4K2
jane@sba.on.ca
416-961-5690

Julia Rady, Ph. D.
Stevens Burgess Architects Ltd.
204-120, rue Carlton
Toronto (ON) M5A 4K2
juliar@sba.on.ca
416-961-5690

Table des matières

Sommaire	1
1. Introduction	2
2. Description de la propriété.....	3
2.1 Emplacement de la propriété	3
2.2 Description légale de la propriété.....	4
2.3 Description physique de la propriété.....	5
2.4 Description du contexte patrimonial	6
3. Recherche	8
3.1 Aperçu	8
3.2 Contexte géographique.....	8
3.3 Contexte archéologique.....	9
3.4 Histoire de la région à l'ouest de la rivière Don.....	10
3.5 Histoire de la propriété.....	16
3.5.1 Chronologie de la propriété et occupations.....	16
3.5.2 Histoire de la propriété	17
3.5.3 Histoire de la propriété de la fonderie et de ses bâtiments (1910-1960).....	22
4. Description de la propriété.....	25
4.1 Cadre – Paysage du patrimoine culturel.....	25
4.2 Descriptions des bâtiments (Conditions actuelles).....	26
4.2.1 La salle de nettoyage - 153, avenue Eastern.....	26
4.2.2 Entrepôt - 169, avenue Eastern.....	33
4.2.3 Bureau - 171, avenue Eastern	40
4.2.4 Ateliers d'usinage (1935 et 1939) – 185, avenue Eastern.....	50
4.3 Intégrité du patrimoine.....	59
5. Participation de la communauté	61
5.1 Engagement de la ville	61
5.2 Engagement public.....	61
5.3 Conclusions	62
6. Résumé des ressources / Sources citées	63

*Rapport d'évaluation du patrimoine culturel (REPC) -
Section 1 : Recherche sur le patrimoine culturel et Section 2 : Évaluation
153-185 avenue Eastern*

SECTION 2 : ÉVALUATION	1
1. Évaluation	2
1.1 Rég. 9/06 LPO - Évaluation de LA VALEUR OU DE L'INTÉRÊT DU PATRIMOINE CULTUREL ..	3
1.1.1 Paysage du patrimoine culturel –Le cadre	3
1.1.2 La salle de nettoyage - 153, avenue Eastern (B80086)	4
1.1.3 La salle de nettoyage - 169, avenue Eastern (B81484)	5
1.1.4 Le bureau – 171, avenue Eastern (B80102)	6
1.1.5 Les ateliers d'usinage – 185, avenue Eastern (B80129)	7
1.2 Règlement 10/06 OHA - Évaluation du patrimoine culturel	8
2. Conclusions	9
3. Déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel.....	10

Annexes

A : Cartes

B : Paysages urbains

C : Qualifications des auteurs

Résumé

Infrastructure Ontario (IO), pour le compte du ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs (MSGSC), a retenu les services de Stevens Burgess Architects Ltd. (SBA) le 22 février 2021 pour entreprendre un Rapport d'évaluation du patrimoine culturel (REPC) pour la propriété appartenant à la province au 153-185 avenue Eastern afin de déterminer la valeur de son patrimoine culturel.

La législation et les politiques provinciales constituent le cadre du présent rapport. La partie III de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (LPO) (modifiée en 2005) permet au ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture (MIPSTC), en consultation avec les ministères et les organismes publics concernés, de préparer des normes et des lignes directrices pour la conservation des biens patrimoniaux provinciaux. En 2010, le MIPSTC a produit les *Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario*. Ce document exige que tous les ministères et organismes publics prescrits par règlement identifient, protègent et prennent soin des biens patrimoniaux provinciaux qu'ils possèdent ou contrôlent, ainsi que des biens dont on envisage la cession.

Le 153-185 avenue Eastern, connu localement sous le nom de « site de la fonderie », est l'ancien emplacement de la Dominion Wheel & Foundry Ltd. Co., un important fabricant de produits ferroviaires du début au milieu du XX^e siècle à Toronto, qui disposait d'un plus vaste marché canadien, notamment à l'époque de l'expansion ferroviaire dans la ville de Toronto et dans l'ensemble du pays entre 1910 et 1960. La propriété compte quatre bâtiments : la salle de nettoyage, l'entrepôt, le bureau et l'atelier d'usinage. La propriété est située dans les environs des terrains de l'Ouest de la rivière Don, qui comprennent la zone située à l'est de la rivière Don, au nord du boulevard Lakeshore, à l'ouest de la rue Parliament et au sud de la rue Queen. Historiquement, la zone a contribué à la formation de Corktown – un quartier caractérisé par sa population d'immigrants irlandais employés dans les métiers de la main-d'œuvre avant que la zone ne devienne plus industrielle en raison de son association avec l'industrie manufacturière ferroviaire.

Le REPC a été organisé conformément au processus d'identification et d'évaluation du patrimoine (ministère de l'Infrastructure, août 2016) et aux *Normes et directives relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario* (LPO, 2010). Le rapport contient deux sections : Section 1 : Recherche sur le patrimoine culturel; et Section 2 : Évaluation. La première section contient la recherche, les conseils de personnes qualifiées, les commentaires de la communauté et les informations liées à l'archéologie qui éclairent l'évaluation de la section 2.

SBA a mené des investigations sur le site en février et mars 2021 et a lu de nombreux documents de référence, y compris des rapports et des analyses antérieurs sur la propriété, y compris son cadre et ses bâtiments, et a mené ses propres recherches justificatives. Au cours de ce travail, SBA a synthétisé les informations précédentes en un seul document et s'est assurée que toutes les informations et analyses reflétaient les normes, les processus d'identification et d'évaluation les plus récents.

Compte tenu des informations recueillies, SBA a conclu que la propriété répond aux critères du Règlement de l'Ontario 9/06 en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* dans les trois catégories d'évaluation : conception et valeur physique, valeur historique et associative et valeur contextuelle. Il appartient à la municipalité de décider de demander ou non la désignation de la propriété. Il s'agit d'un bien patrimonial provincial (*Normes et lignes directrices*, disposition B.2.c), car il répond aux critères du Règlement de l'Ontario 9/06. Le bien ne répond pas aux critères établis dans le Règlement de l'Ontario 10/06, et ne mérite donc pas d'être identifié comme un bien patrimonial provincial d'importance provinciale.

1. Introduction

Infrastructure Ontario (IO), au nom du ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs (MSCG), a retenu les services de Stevens Burgess Architects Ltd. (« SBA »), une entreprise spécialisée dans la conservation du patrimoine, (SBA) le 22 février 2021 pour entreprendre un rapport d'évaluation du patrimoine culturel (REPC) pour la propriété appartenant à la province au 153-185 avenue Eastern. La propriété comprend quatre bâtiments déterminés par la municipalité comme étant les 153, 169, 171 et 185 avenue Eastern, qui sont vacants depuis 1988 environ. Depuis la cessation des activités, la propriété est restée en grande partie sous-utilisée. Certains bâtiments ont été utilisés de façon intermittente et partielle pour des usages tels que l'entreposage et le tournage. La propriété est également inscrite au registre du patrimoine municipal de la ville de Toronto.

En vertu de la section 3.0 du processus approuvé d'I&E du ministère de l'Infrastructure de l'Ontario, une évaluation de la propriété a été entreprise parce que la propriété n'avait pas encore été évaluée et que celle-ci est transférée hors du contrôle provincial. La propriété dispose d'une valeur ou d'un intérêt potentiel en matière de patrimoine culturel, tel que déterminé par des études antérieures et l'inclusion des propriétés/sites dans le registre municipal du patrimoine.

Auparavant, de nombreuses études de fond ont été réalisées pour la propriété. En particulier, une excellente étude réalisée en 2006, a permis d'entreprendre des recherches et des analyses qui s'apparentaient étroitement à une évaluation du patrimoine culturel. Afin d'éclairer l'analyse effectuée à l'époque, la propriété a également été évaluée en tandem avec d'autres anciennes propriétés industrielles appartenant à la province dans la zone plus large des terrains de l'Ouest de la rivière Don. L'étude de 2006 était antérieure à la *Loi sur le patrimoine de 2006*, aux règlements 9/06 et 9/10 pris en vertu de la Loi, à la trousse à outils 2006 du ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture (MIPSTC) sur le patrimoine ontarien, aux *Normes et directives relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario* (2010) et au *Processus d'identification et d'évaluation du patrimoine du ministère de l'Infrastructure de l'Ontario* (2016), et n'est pas en soi un REPC. Un certain nombre d'autres rapports ont été publiés depuis pour la propriété, mais à ce jour, aucun rapport complet qui respecte les *normes et les lignes directrices* actuelles et qui tient compte des bâtiments de la propriété ainsi que de son cadre.

Afin de fournir une évaluation complète de la propriété, IO a chargé SBA d'entreprendre ce REPC indépendant comprenant des investigations indépendantes sur le site, une synthèse des informations, des mises à jour et des ajouts aux nombreux rapports sur le site réalisés depuis 2006, des recherches justificatives ainsi qu'une analyse de la propriété conformément aux normes d'évaluation actuelles. En accord avec le rapport, la province a également préparé un plan pour mener à bien la participation de la communauté, comme le prévoient les *Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario*. Le présent REPC intègre le contexte et les conditions actuels de la propriété, traite de l'engagement communautaire entrepris et applique les critères d'évaluation actuels.

Le REPC suit le processus établi dans le processus d'identification et d'évaluation du patrimoine du ministère de l'Infrastructure de l'Ontario (daté d'août 2016) et approuvé par le MIPSTC conformément à la disposition B.2 des *Normes et lignes directrices à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario*. Ces *Normes et lignes directrices* ont été publiées en vertu de l'article 25.2 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Au cours de son travail, SBA a consulté les services de planification du patrimoine de la ville de Toronto, le ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture, Infrastructure Ontario, les auteurs de rapports et d'études antérieurs, ainsi que des groupes communautaires locaux, afin de mesurer l'intérêt de la communauté pour la propriété et d'obtenir une meilleure appréciation du contexte de la propriété, de ses bâtiments et de son environnement, ainsi que de sa valeur potentielle en tant que patrimoine culturel.

Jane Burgess, architecte du patrimoine et chef de projet, s'est rendue sur le site en février et une autre fois en mars. Julia Rady, historienne chez SBA, a entrepris la synthèse de la recherche historique et l'évaluation historique. Leurs qualifications figurent à l'annexe C.

2. Description de la propriété

La propriété est située du côté sud de l'avenue Eastern, à l'est de la rue Cherry et en face de l'entrée de la rue St. Lawrence à Toronto, en Ontario. La Don Valley Parkway et le boulevard Lakeshore, deux grandes artères de la ville, se trouvent respectivement à l'est et au sud. La propriété fait partie du secteur des terrains de l'Ouest de la rivière Don de la ville.

2.1 Localisation de la propriété

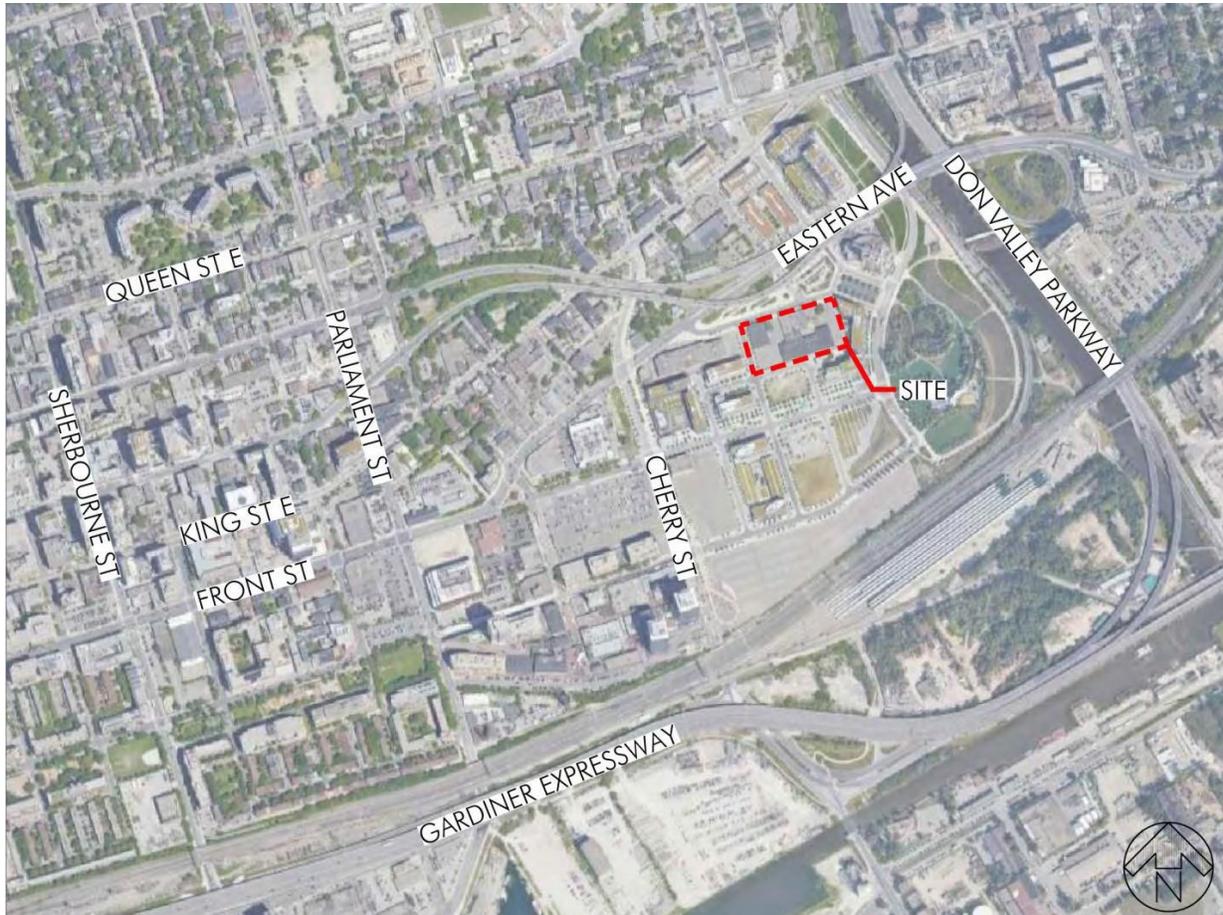


Figure 1 : Plan du contexte.

Crédit : Carte de base Google Maps, annotée par SBA 2021.

2.3 Description physique de la propriété

La propriété est le vestige restant de l'ancien complexe industriel plus vaste de la Dominion Wheel & Foundry Ltd. qui s'étendait à l'origine vers l'ouest sur une parcelle adjacente. Les structures de la propriété comprennent la salle de nettoyage – parfois appelée à tort la fonderie (153 avenue Eastern; construite en 1953 – la fonderie principale était autrefois située dans la parcelle ouest de la propriété originale, plus grande), l'entrepôt (169 avenue Eastern; construit en 1912), le bureau (171 avenue Eastern; construit en 1930) et l'atelier d'usinage (185 avenue Eastern; construits en 1935 et en 1939), remplaçant les maisons de travailleurs qui occupaient la parcelle et les environs avant la réforme du début du XX^e siècle, qui a transformé le secteur résidentiel en secteur industriel et en dépôt de rails.

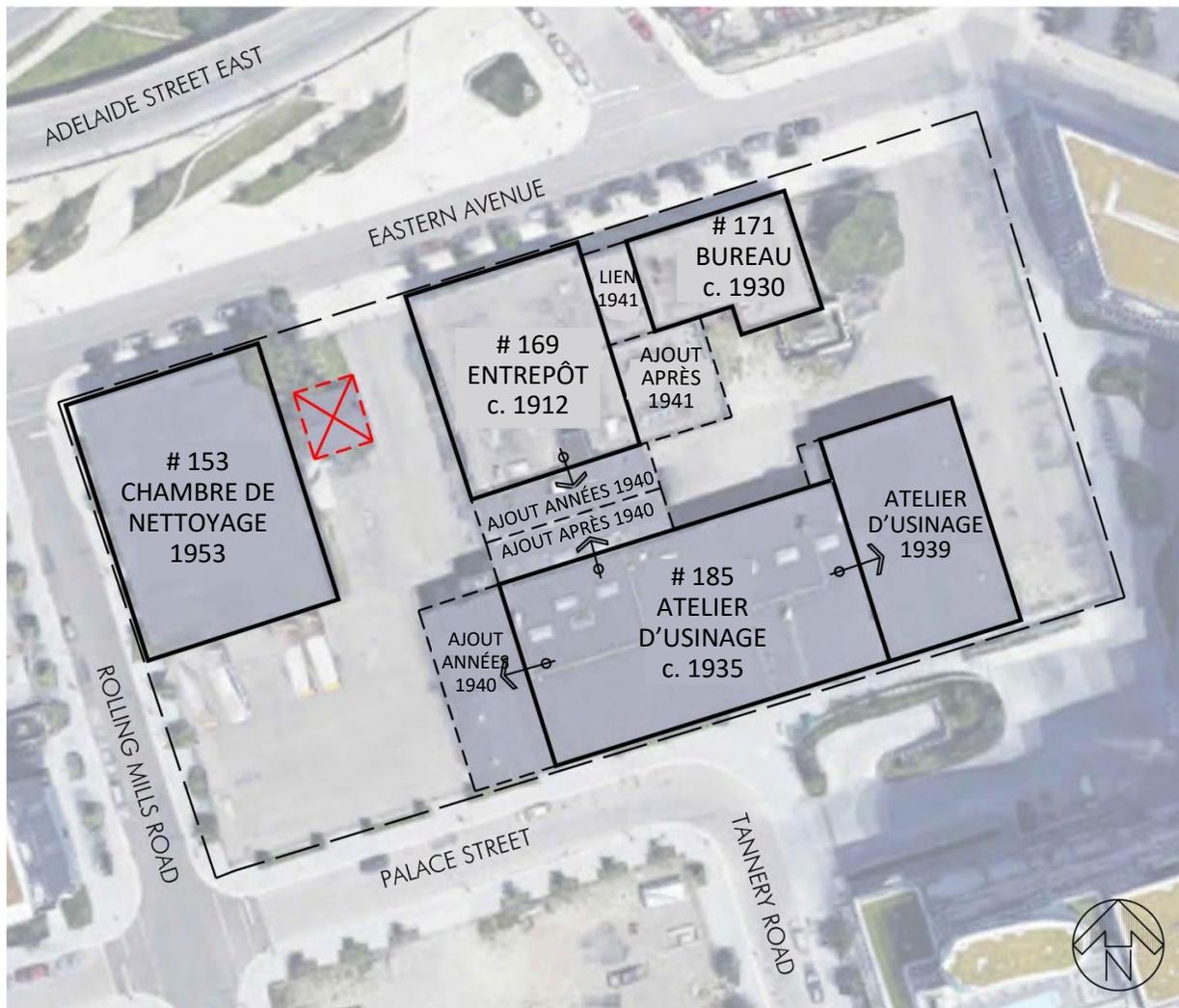


Figure 3 : Plan du site

2.4 Description du contexte patrimonial

2.4.1 Reconnaissance municipale et provinciale

La ville de Toronto a inscrit la propriété sur son registre du patrimoine municipal en 2004. Elle n'est pas désignée en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

2.3.2 Propriétés patrimoniales adjacentes

Les propriétés voisines suivantes ont été reconnues comme ayant une valeur ou un intérêt en matière de patrimoine culturel :

Nom	Adresse	Classé/Désigné	Remarques
Consumers' Gas Co. Station A	51, rue Parliament (296, rue Front Est)	Désigné (Règlement 7-78)	Accord de servitude du patrimoine municipal, 1996
Don Station (2 ^e station)	Située à l'origine à l'ouest de la rivière Don et juste au sud de la rue Queen.		Déplacé au Todmorden Mills Museum en 1969; Déplacé au Toronto Railway Museum à Roundhouse Parc en 2008
École Enoch Turner	106, rue Trinity	Désignée (Règlement 180-00)	
Bâtiment de la General Distilling Company	52, rue Mill (18 rue Trinity)	Désigné (Règlement 301-97)	
Complexe de distillerie Gooderham & Worts	55, 60 et 70, rue Mill	Désigné (Règlement 154-76, 1994-0397)	Accords de servitude de conservation du patrimoine municipal Lieu historique national (septembre 1989)
Église Little Trinity	425, rue King Est	Listé	
Église Little Trinity Cure	417, rue King Est	Désignée (Règlement 620-02)	
École de la rue Palace (anciennement) et restaurant Canary	409, rue Front Est (433, rue Cherry)	Listé	
Ancien bureau ferroviaire du CNR	425, rue Adelaide Ouest	Listé	
École publique de la rue Sackville	19, rue Sackville	Listée	
Site des édifices du Parlement du Haut-Canada	265-271, rue Front Est	Désigné (Règlement 091-97)	
Immeuble de bureaux des Chemins de fer nationaux du Canada (CN)	207, avenue Eastern (197, avenue Eastern)	Listé	

La propriété est également voisine du Distillery District, actuellement à l'étude par la ville de Toronto en tant que district de conservation du patrimoine.

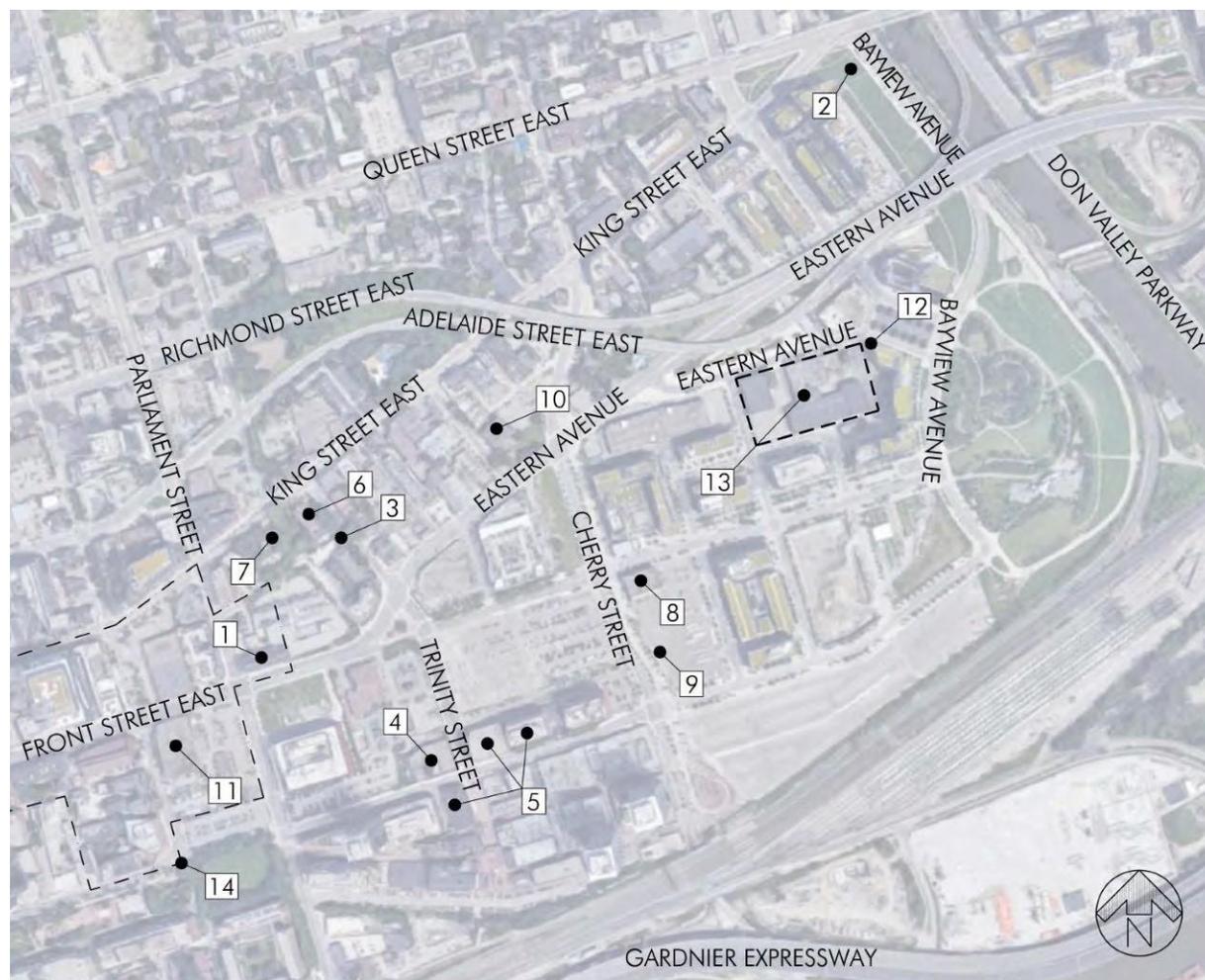


Figure 4 : Carte des biens patrimoniaux adjacents.
 Crédit : Google Maps (2021) avec annotation SBA.

LÉGENDE :

- | | |
|---|---|
| 1. Consumers' Gas Co. Station A
(51, rue Parliament) | 8. École de la rue Palace (anciennement) et restaurant Canary
(409, rue Front Est) |
| 2. Don Station (2^e station)
(Située à l'origine à l'ouest de la rivière Don et juste au sud de la rue Queen) | 9. Ancien bureau ferroviaire du CNR
(425, rue Cherry) |
| 3. École Enoch Turner
(106, rue Trinity) | 10. École publique de la rue Sackville
(19, rue Sackville) |
| 4. Bâtiment de la General Distilling Company
(52, rue Mill) | 11. Site des édifices du Parlement du Haut-Canada
(265-271, rue Front Est) |
| 5. Complexe de distillerie Gooderham & Worts
(55,60 et 70, rue Mill) | 12. Immeuble de bureaux des Chemins de fer nationaux du Canada
(207, avenue Eastern) |
| 6. Église Little Trinity
(425, rue King Est) | 13. Anciennement Dominion Wheel and Foundries Company)
(153, 169, 171 et 185, avenue Eastern) |
| 7. Presbytère de l'église Little Trinity
(417, rue King Est) | 14. Limite du district de conservation du patrimoine du quartier de St. Lawrence |

3. Recherche

3.1 Aperçu

SBA s'est engagée dans un vaste programme de recherche sur la propriété et son environnement. Elle s'est appuyée sur l'excellent et minutieux travail effectué dans les études et rapports précédents relatifs à la zone des terrains de l'Ouest de la rivière Don, la propriété de la fonderie Dominion, incluant son environnement ainsi que des bâtiments spécifiques. Les informations contenues dans les sections de ces rapports ont été soigneusement vérifiées et, au besoin, complétées afin de refléter les recherches indépendantes en ligne et dans les archives entreprises par SBA, ainsi que pour tenir compte du cadre de la propriété et de la relation des bâtiments avec la propriété et entre eux, en tant que complexe. Veuillez vous référer à la section 6 – *Résumé des ressources/sources citées* pour obtenir les listes complètes des rapports et études consultés.

3.2 Contexte géographique

La propriété est située dans la vallée de la rivière Don. La rivière Don prend sa source à la limite méridionale de la Oak Ridges Moraine, puis descend pour se jeter dans le lac Ontario au sud, créant une plaine d'inondation qui, à l'époque préeuropéenne, constituait un vaste marécage¹. « Au fil du temps, le paysage a subi des changements spectaculaires, notamment l'extension vers le sud des terrains riverains, mais aussi des modifications du débit de la rivière Don, l'enfouissement et la canalisation de ses affluents, et des altérations d'autres caractéristiques naturelles préexistantes comme les flèches de sable, les marais et la péninsule qui a donné naissance aux îles de Toronto actuelles »².

La propriété est située dans une zone où le terrain a changé de manière significative, passant d'un paysage marécageux à un paysage industriel axé sur le chemin de fer jusqu'au contexte actuel se basant sur une utilisation mixte, à la fois commerciale et résidentielle. Cette zone a été désignée sous le nom des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

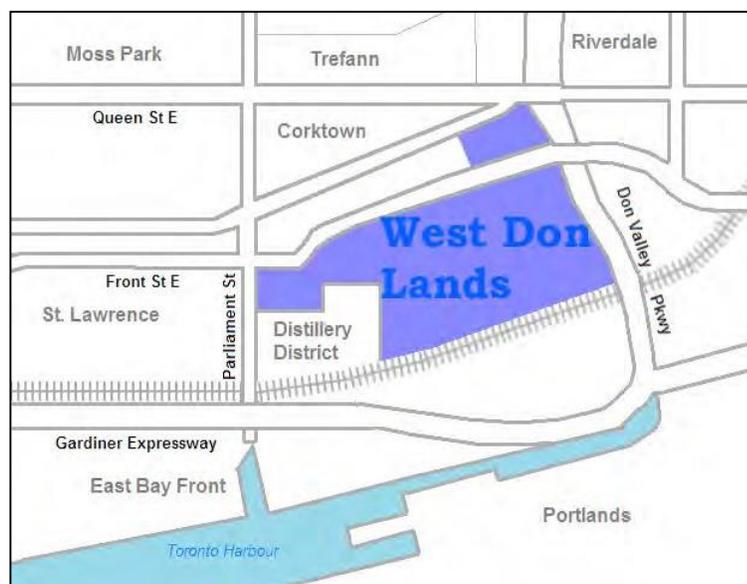


Figure 5 : Contexte du site de la zone des terrains de l'Ouest de la rivière Don.
Crédit : Wikipedia.

¹ ASI, 1^{re} phase de l'évaluation archéologique des dix propriétés d'ORC West Donland, ville de Toronto (2006), 2.

² Ibid

Le complexe est soutenu par le Corktown Commons à l'est et le Distillery District à l'ouest. Corktown Commons est une initiative de la ville visant à réintégrer des espaces verts dans cette ancienne zone industrielle, et le Distillery District est passé d'une zone commerciale et industrielle à une destination touristique de la ville.

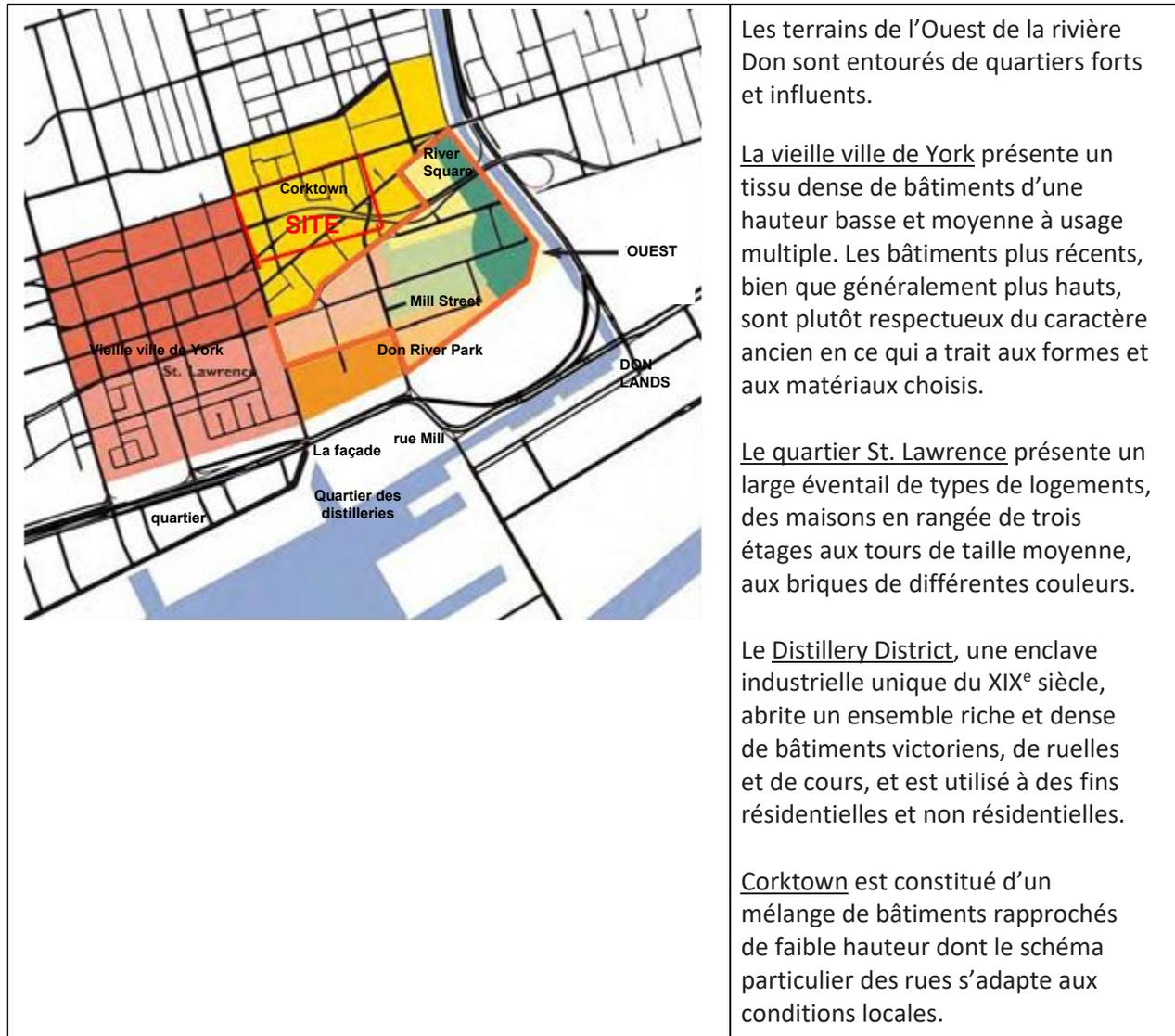


Figure 6 : Plan de masse et guide de conception urbaine.
Crédit : Quartiers de la circonscription (2006).

3.3 Contexte archéologique

En décembre 2003, Archaeological Services Inc. (ASI) a réalisé la première phase de l'évaluation archéologique des dix propriétés des terrains de l'Ouest de la rivière Don (CIF# P047-017, P047-018, P047-033 et P-047-040). ASI a conclu que ce site avait fait l'objet de réaménagements importants et répétés liés principalement à des utilisations industrielles et qu'il ne présentait pas de potentiel de ressources archéologiques pré-contact ou euro-canadiennes importantes.

3.4 Histoire de la région à l'ouest de la rivière Don³

Histoire préindustrielle jusqu'à 1800

La propriété est située sur les terres traditionnelles des Mississaugas de la rivière Credit, des Anishnabeg, des Chippewas, des Haudenosaunee et des Wendats⁴. Avant que l'histoire ne soit documentée, les terres situées le long des rives constituaient un point de jonction pour le portage et les voies navigables utilisées par les groupes autochtones. Des preuves archéologiques et des récits oraux indiquent la présence d'établissements situés à l'embouchure des rivières Rouge et Humber⁵. Dans la région située à l'ouest de la partie inférieure de la rivière Don, on a trouvé moins de preuves d'établissements permanents, mais des documents ultérieurs suggèrent plutôt des campements saisonniers dans cette zone marécageuse pour des activités de chasse et de pêche⁶.

Les groupes autochtones ont établi des réseaux commerciaux entre eux et plus tard avec les premiers voyageurs européens (ou commerçants de fourrures). L'un des réseaux commerciaux les plus importants s'étendait du lac Ontario, à l'emplacement de l'actuelle ville de Toronto, jusqu'à la baie Georgienne. Les Premières nations Wendat (Hurons), Onondawahgah (Sénécas) et Mississauga ont d'abord traversé ce territoire de 45 km pour faire du commerce sur les rives de la rivière Humber⁷. Plus tard, les commerçants de fourrures et les Français ont utilisé l'ancienne route de portage comme voie d'accès vers le nord⁸.

Au XVIII^e siècle, la Grande-Bretagne a établi son pouvoir colonial en Amérique du Nord britannique. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, les autorités ont mis en place une infrastructure militaire et économique pour consolider leur position, notamment en signant le traité de Toronto en 1787 avec certaines des tribus de la Mississauga, que le gouvernement britannique a utilisé comme moyen d'asseoir son emprise coloniale dans la région. Pendant cette période, les Britanniques ont également encouragé la colonisation de la nouvelle province du Haut-Canada. En 1791, Sir John Graves Simcoe est devenu le premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada. Il a fondé la ville de York (aujourd'hui Toronto) et a fait de grands progrès pour établir la domination coloniale dans la colonie.

Les 586 acres des terrains de l'Ouest de la rivière Don, délimités par Taddle Creek à l'ouest et la Lower Don River à l'est, faisaient à l'origine partie d'une grande réserve gouvernementale que l'on appelait familièrement « le parc ». Jusqu'au début du XIX^e siècle, ces terres constituaient un tampon défensif pour York, et les habitants se promenaient à pied ou à cheval dans cette grande prairie⁹. Ce parc s'est lentement peuplé et colonisé au début du XIX^e siècle, à mesure que de nouveaux colons venaient s'installer à Toronto et que la capitale du Haut-Canada grandissait et s'étendait.

³ Comme indiqué dans la section 1.0, l'histoire de cette zone repose en grande partie sur l'excellent travail d'Unterman McPhail Associates, tant dans son rapport d'étude du patrimoine culturel (2006) que dans son évaluation des impacts sur le patrimoine (2010) pour le site.

Bien qu'ils ne soient pas expressément cités en bas de page pour des raisons de clarté et de lisibilité, la majorité des travaux et des mots de cette section doivent être attribués à ce rapport. Le rapport de l'UMA a été complété par les auteurs de ce REPC, notamment parce qu'il reflète des informations ou des données produites au cours de la dernière décennie, ce qui, à l'heure actuelle, garantit l'exhaustivité des informations. Bien que l'UMA n'ait pas été cité en note de bas de page, SBA a fourni des notes de bas de page pour les autres sources utilisées.

⁴ <https://www.toronto.ca/city-government/accessibility-human-rights/indigenous-affairs-office/land-acknowledgement/>

⁵ ERA, « West Don Lands Heritage Analysis and Interpretation Plan, (2011) 2-3.

⁶ Ibid

⁷ Glenn Turner, *The Toronto Carrying Place : Rediscovering Toronto's Most Ancient Trail*, (Toronto : Dundurn, 2015).

⁸ <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/toronto-feature-carrying-place-trail-humber-river>

⁹ ERA, « West Don Lands Heritage Analysis, » (5)

Croissance industrielle (1800-1860)

Les terrains situés à proximité des numéros 153 à 185 de l'avenue Eastern, dans le quartier St. Lawrence, sont restés inoccupés pendant la première partie du XIX^e siècle. Le terrain a été arpenté, subdivisé et vendu dans les années 1820 pour aider à financer la construction d'un hôpital dans la ville en expansion¹⁰. Dans les années 1830, des routes ont été tracées au sud de la rue Queen, entre la rue Cherry et la rivière Don, et le secteur a été aménagé pour un usage à la fois industriel et résidentiel.

Ce sont principalement des immigrants irlandais du comté de Cork, qui ne pouvaient pas se permettre de payer les loyers plus élevés plus à l'ouest, près de St. James, qui se sont installés dans la région, donnant au quartier le surnom de Corktown. Le terrain a été aménagé en petits lots pour construire des logements ouvriers situés à proximité des activités industrielles voisines. Les logements étaient caractérisés par de petits bâtiments à ossature de bois dont le prix et la catégorie étaient les plus bas. Ces immigrants pauvres travaillaient dans les briqueteries et les brasseries locales situées dans le quartier et qui ont dominé sa composition économique tout au long du XIX^e siècle¹¹.

Une grande partie du développement et de l'évolution de cette partie de la région des terrains de la rivière Don est liée à la création de la minoterie Worts en 1832 et à la croissance et l'expansion de la distillerie Gooderham & Worts tout au long des années 1800. Un grand nombre d'usines, de distilleries et d'entreprises, grandes et petites, ont commencé à proliférer après 1830 en raison de la faiblesse des prix des terrains, de l'accès aux voies de transport et de la présence d'une main-d'œuvre locale¹². L'essor de Gooderham & Worts s'est fait parallèlement à celui de Toronto, qui devient le plus grand centre industriel du Haut-Canada. En 1850, le site de la distillerie s'étendait jusqu'à la rue Mill et le domaine des Worts était situé sur le côté nord de la rue Mill, à l'est de la rue Trinity, à l'époque. La tonnellerie était située à proximité, sur la rue Front, juste à l'est de la rue Cherry.

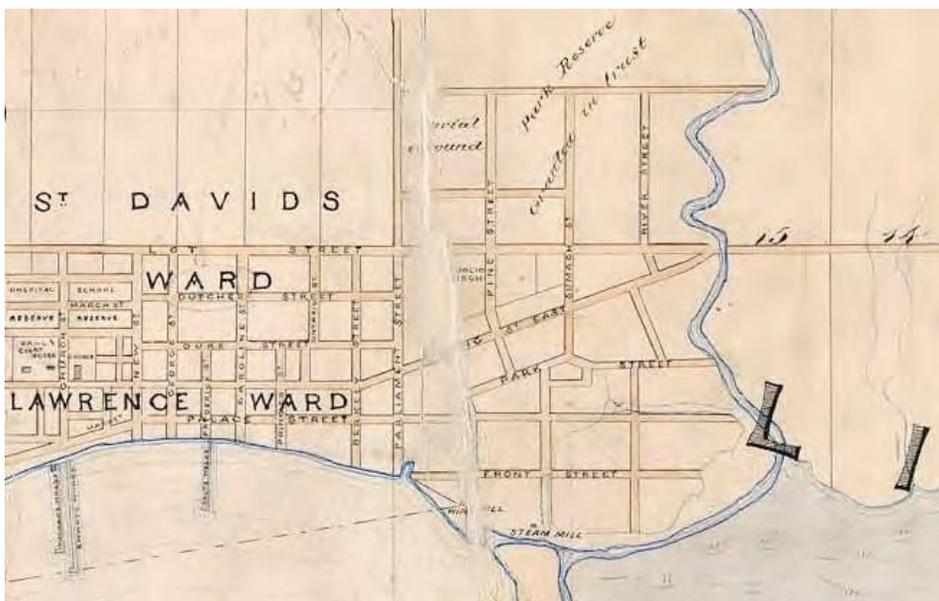


Figure 7 : Un réseau de routes locales a été tracé à l'est de la rue Parliament et au sud de la rue Lot (rue Queen) dans les années 1830.
Crédit : Carte de Chewett, 1834.

¹⁰ ERA, « West Don Lands Heritage Analysis, » (5)

¹¹ Coralina Lemos, *Corktown : The History of a Toronto Neighbourhood and the People Who Made It* (Toronto : Coralina Lemos, 2018), 146.

¹² ERA, « West Don Lands Heritage Analysis, » 3-4

En plus de Gooderham & Worts, Enoch Turner, un philanthrope local, a établi sa propre brasserie et son propre grenier à grains à l'angle des rues Parliament et Front. Turner était un membre actif de sa communauté. Il a financé la construction de la première école du quartier et a contribué au financement d'autres projets, comme l'église anglicane Little Trinity¹³. Ces institutions ont contribué à renforcer ce secteur en tant que quartier industriel ouvrier où les gens vivaient, travaillaient et se rencontraient au niveau local.

Classe ouvrière industrielle (1860-1910)

La construction des chemins de fer dans les années 1850, qui a débuté par le Grand Trunk Railway, a stimulé davantage l'économie de Toronto et lui a permis de devenir le centre du commerce des céréales du Canada Ouest (anciennement le Haut-Canada et plus tard l'Ontario). Les machines à vapeur ont précipité la croissance ultérieure des entreprises industrielles au cours des années 1870. La région des terrains de l'Ouest de la rivière Don comptait six brasseries, une usine à gaz, des fournisseurs de bouteilles, des installations de conditionnement de la viande et des tanneries. Les plans d'assurance incendie indiquent que les logements étaient situés le long de l'avenue Eastern et que le St. Lawrence Square se trouvait à l'extrémité du bloc, à la hauteur de la rue Cherry.

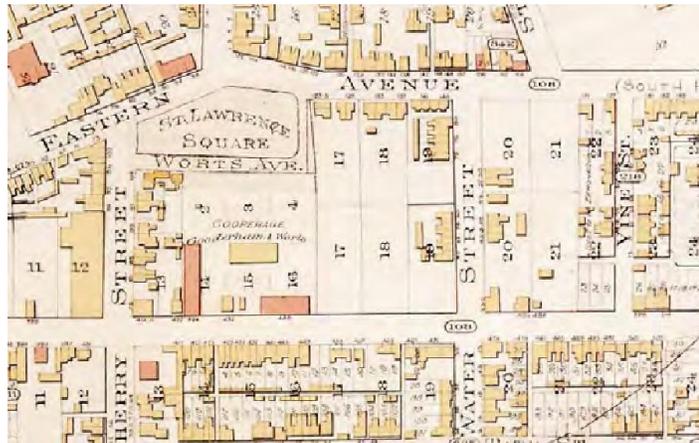


Figure 8 : L'avenue Eastern a été aménagée pour accueillir des logements à l'est de la rue Cherry dans la seconde moitié des années 1800. Repérez la place St. Lawrence.

Crédit : Atlas de Goad, 1894.

La fonderie St. Lawrence, Toronto Rolling Mills, Consumers' Gas et Davies Meat Packers ont fourni des emplois à de nombreux habitants¹⁴. Lawrence Foundry a notamment contribué à la construction de véhicules ferroviaires pour d'autres entreprises et soutient la construction dans d'autres quartiers de Toronto¹⁵. En 1867, la Toronto Rolling Mills était l'un des plus gros employeurs des résidents de Corktown, employant 300 personnes¹⁶.

Le quartier de Corktown et des terrains de l'Ouest de la rivière Don reste un quartier pauvre à cette époque, malgré la présence d'industries. Les salaires étaient bas et la vie restait précaire. Par exemple, une dépression nationale en 1873 a forcé la fermeture de Toronto Rolling Mills, démontrant qu'aucune industrie n'était à l'abri des forces économiques plus vastes.

Les cycles de croissance et de déclin au cours de cette période de cinquante ans ont transformé de façon spectaculaire le quartier ouvrier d'origine et l'économie locale. À mesure que l'industrie se développait, la communauté résidente du quartier déclinait¹⁷. Les industries avaient besoin de s'étendre, repoussant ainsi la communauté résidentielle plus au nord de la ville et créant un secteur nettement industriel dominé par le chemin de fer.

¹³ ERA, « West Don Lands Heritage Analysis, » 3-4.

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibid

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid 5

Expansion du chemin de fer (1910-1960 - **Remarque : il s'agit de la période d'intérêt historique pour la propriété**)

Au début du XX^e siècle, le secteur des terrains de l'Ouest de la rivière Don a connu un changement radical en ce qui concerne l'utilisation et l'apparence à la suite de l'achat par les compagnies de chemin de fer d'une grande partie des terrains situés à l'est de la rue Cherry et au sud de l'avenue Eastern. En 1905, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a acheté tous les anciens terrains du Grand Trunk Railway qui s'étendaient entre la rue Front et l'avenue Eastern. Le CFCP a alors démoli plus de deux cents maisons pour faire place à la construction d'autres voies ferrées, qui a pris fin en 1915. Les terrains situés à l'ouest de la rue Cherry ont évolué au cours des décennies; d'abord utilisés comme habitats, ont ensuite été utilisés à des fins de transfert/stockage, soutenus par les compagnies ferroviaires voisines.

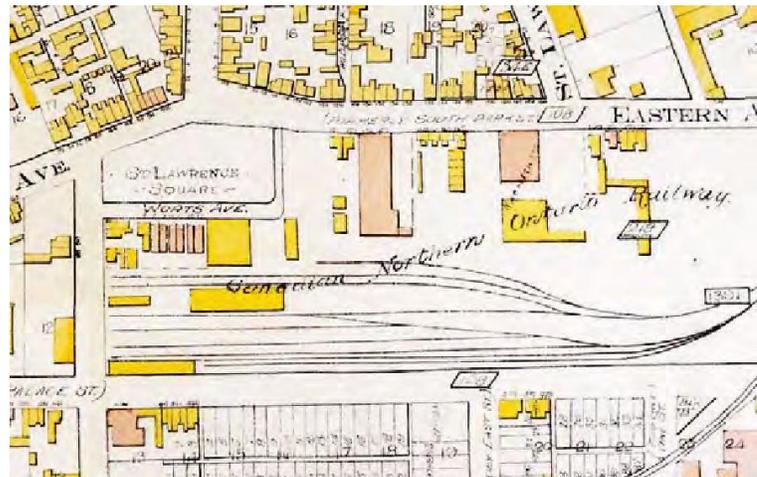
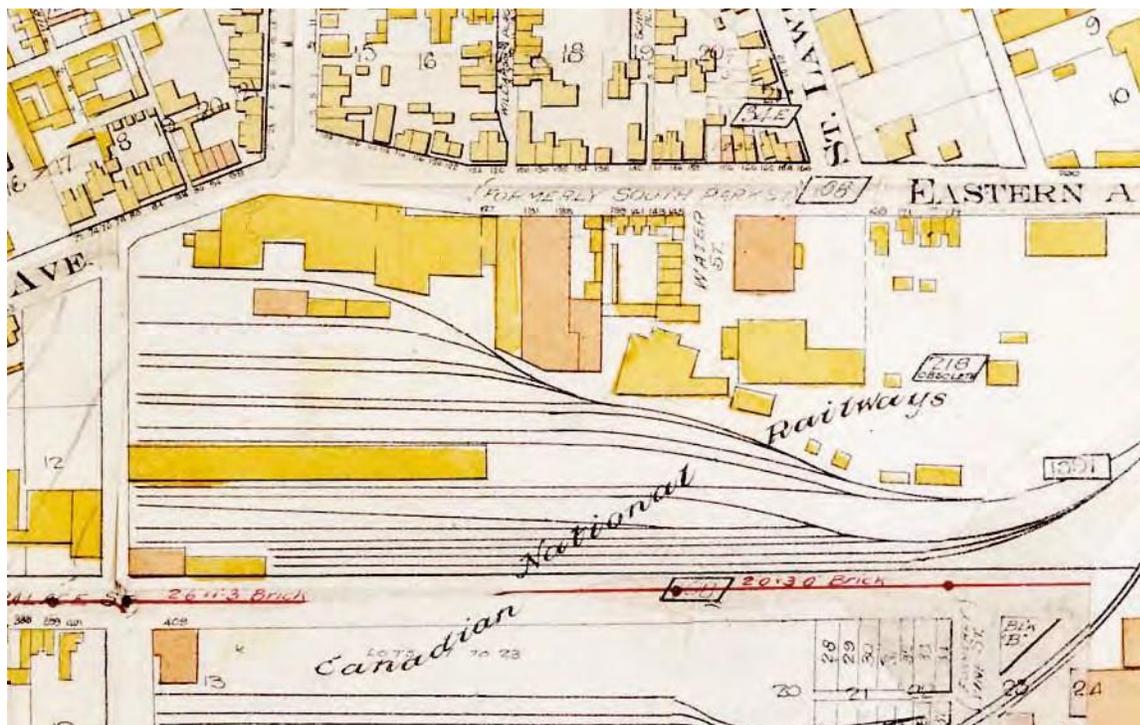


Figure 9 : Le Chemin de fer Canadien du Nord a acheté des terrains à l'est de la rue Cherry en 1911. La carte de Goad représente l'avenue Eastern avant d'être louée par la Dominion Wheel & Foundries. Crédit : Atlas de Goad, 1912.

Le caractère de la zone a été défini par le secteur industriel/manufacturier dominant et par l'achèvement des vastes dépôts de rail qui ont établi le modèle de base de l'utilisation en tant que centre industriel de la zone pour les cinq décennies suivantes (voir l'annexe A au sujet des cartes aériennes montrant la transition).



Dominion Wheel & Foundries Ltd. a construit un certain nombre de bâtiments à l'est de la rue Cherry, du côté sud de l'avenue Eastern. Crédit : Atlas de Goad, 1923.

Déclin de l'utilisation traditionnelle et zone en transition (1960-2000)

Les fonctions de transport et d'industrie de la zone des terrains de l'Ouest de la rivière Don ont décliné après 1960, en raison d'une dépendance accrue à l'égard des autoroutes et de l'évolution des tendances industrielles jusque dans les années 1980, et une grande partie des terrains ont été abandonnés. Les terrains allant de la rue Parliament à l'est jusqu'à la rivière Don et de l'avenue Eastern au sud jusqu'au remblai de la voie ferrée, à l'exception du complexe Gooderham & Worts, ont été expropriés en 1988. Le cadre industriel de la zone a radicalement changé suite à la réduction de la superficie des terrains occupés par les complexes industriels, les entreprises ayant réduit leur empreinte.



Figure 11 : Photo aérienne, 1959 (ville de Toronto), avec annotation SBA pour montrer le site

Dans les années 1980, le taux d'inoccupation des logements était tombé à moins de 1 %, ce qui a suscité des inquiétudes quant à l'accessibilité des logements abordables¹⁸. Grâce au soutien financier de la province et à l'intervention de la ville en tant que promoteur, 80 acres de terrains industriels situés juste à l'est du centre-ville devaient être réaménagés en un ensemble à usage mixte de six à sept mille nouvelles unités résidentielles, dont soixante pour cent devaient être subventionnées¹⁹. Appelé le projet Ataritari, d'après le terme wendat signifiant « soutenu par l'argile », le projet a été envisagé par la ville et la province comme un lieu de croissance communautaire.

Malheureusement, la récession économique du début des années 1990 et les coûts élevés liés à l'inondation et à la planification environnementale pour compenser l'utilisation fortement industrielle de la zone ont fait chuter l'investissement. La province a refusé de contribuer davantage au projet, et la ville n'a pas pu aller de l'avant par ses propres moyens²⁰. Avec des centaines de millions déjà investis, le terrain est resté inutilisé suite à l'échec de l'investissement. Cela a eu pour effet de déstabiliser l'industrie restante dans la région²¹. Le complexe de la distillerie Gooderham & Worts a cessé ses activités en 1990. Les bâtiments d'emballage de la viande et de la tannerie ainsi que les embranchements qui traversaient la zone ont été supprimés. Comme le montrent les figures 11 et 12, le caractère industriel dense et actif de la zone a radicalement changé en l'espace de quatre décennies. À la fin du XX^e siècle, les lignes de chemin de fer n'étaient plus utilisées et les grands sites avaient des empreintes réduites. Les complexes industriels, sites et bâtiments restants le long de l'avenue Eastern et de la rue Front ont été utilisés par l'industrie du cinéma et de la télévision dans les années qui ont suivi.

¹⁸ <https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/access-city-information-or-records/city-of-toronto-archives/whats-online/web-exhibits/no-little-plans-alternative-building-and-transportation-visions-for-toronto/no-little-plans-housing/>

¹⁹ <https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/access-city-information-or-records/city-of-toronto-archives/whats-online/web-exhibits/no-little-plans-alternative-building-and-transportation-visions-for-toronto/no-little-plans-housing/>

²⁰ Ibid

²¹ ERA, « West Don Lands Heritage Analysis, » 8.d

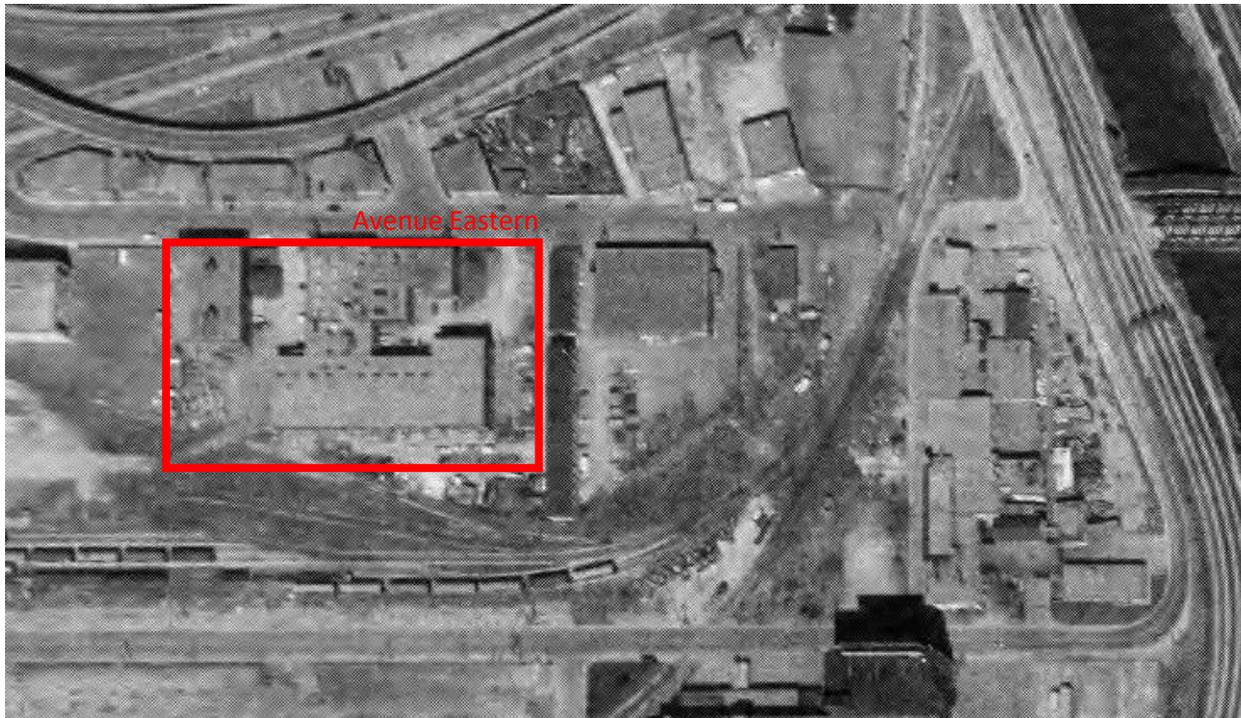


Figure 12 : Photo aérienne, 1989 (ville de Toronto), avec annotation SBA pour montrer la propriété

Réaménagement des terrains de l'Ouest de la rivière Don / Village de Pan Am/ Quartier Canary (2001+)

En 2001, la nouvelle agence Waterfront Toronto a été chargée par les gouvernements fédéral, provincial et municipal de réaménager le secteur riverain de Toronto. Elle a été chargée de prendre les terrains appartenant à l'un des trois niveaux de gouvernement dans la zone du front de mer et de les rendre disponibles pour l'aménagement en construisant parfois des infrastructures telles que des parcs ou des routes pour rendre l'aménagement possible. Un relief de protection contre les inondations a été construit pour permettre l'aménagement.

En 2006, l'agence a annoncé un nouveau plan visant à créer une communauté résidentielle dans la zone abandonnée. Dans le cadre du plan global de l'initiative Waterfront Toronto, les plans pour la zone comprenaient près de 6000 nouveaux espaces résidentiels, dont 20 % étaient destinés à des logements « abordables » ou « subventionnés ».

De même, en 2009, Infrastructure Ontario (Société immobilière de l'Ontario) a annoncé l'aménagement du village des athlètes pour les Jeux panaméricains de 2015 dans le secteur des terrains de l'Ouest de la rivière Don, désormais appelé le quartier Canary. Le village comprenait la construction de bâtiments abritant 787 unités, qui ont été achevés à temps pour les Jeux panaméricains. Après 2015, ceux-ci ont été réaménagés ou remis en état pour les résidents. Cet aménagement a contribué à une renaissance résidentielle croissante dans la région.

En 2013, le Corktown Commons a été achevé. Il a été conçu pour offrir des espaces verts dans le quartier et un accès au Don Valley Trail²². Trois ans plus tard, en avril 2016, la conversion du village des Jeux panaméricains a été achevée. Les clôtures entourant la zone ont été retirées et les résidents du complexe d'habitation de Canary District ont emménagé dans leurs bâtiments en mai 2016. Le même mois, un YMCA a également ouvert ses portes. À l'automne 2016, le bâtiment de la résidence étudiante George Brown a ouvert ses portes aux étudiants.

Au cours du début du XXI^e siècle, la zone a évolué pour devenir un quartier résidentiel et commercial à usage mixte et offre un point de connexion entre des quartiers autrefois discrets de la ville.

²² <https://waterfrontoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/projects/corktown+common>

3.5 Histoire des propriétés

3.5.1 Chronologie des propriétés et des occupations actuelles

	Date	Événement	Remarques
	Avant 1900	Non aménagé	Des résidences ouvrières parsèment la zone.
	1900-1905	Place St. Lawrence	Un petit espace urbain piétonnier, ouvert et marchand.
Expansion du chemin de fer	1910	Le Canadian Northern Ontario Railway achète le site (CNOR).	<ul style="list-style-type: none"> Ce site est plus vaste qu'aujourd'hui et s'étend de la rue Cherry à Cyprus (à l'est du chemin Overland). Le CNOR est le prédécesseur de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CNR).
	1912	Entrepôt construit au 169 avenue Eastern	Premier bâtiment en maçonnerie sur la propriété actuelle probablement pour DW&F qui devient le premier locataire.
	1913	Dominion Wheel & Foundries Co. Ltd. devient locataire du CNOR sur le site	
	1912-1930	Construction de structures industrielles en bois	Augmentation des embranchements ferroviaires.
	1923	La rue Water a été interrompue par les lignes ferroviaires	Le site du CNOR est consolidé de Cherry à Overland.
	1930	Construction d'un immeuble de bureaux au n° 171 Eastern	
	1935	Construction d'un immeuble de bureaux au n° 185 Eastern	
	1939	Construction d'un deuxième atelier d'usinage au n° 185 Eastern	
	1941	Remplissage entre les n° 169 et 171	Société d'ingénieurs-conseils James, Proctor et Redfern.
	Années 1940	Additions ouest et nord au n° 185, addition sud au n° 171, addition sud au n° 169	
	1953	Fonderie construite (alias « salle de nettoyage ») construite @ n° 153	Proctor, Redfern & Laughlin, ingénieurs-conseils, (la fonderie se trouvait sur la propriété à l'ouest).
	1955	Canada Iron Foundries Ltd. de Montréal prend en charge les activités de la fonderie	<ul style="list-style-type: none"> Fin de la présence de Dominion Wheel and Foundries Ltd. sur le site. Railway and Power Engineering Corp. Ltd occupe le numéro 169. En 1958, le numéro 171 est occupé par la Canadian Botsfield Refractories Co. Ltd. et les contrôleurs canadiens.
Zone en transition	Années 1970	Canron Ltd. Foundries reprend une plus grande partie de la propriété	<ul style="list-style-type: none"> Canron occupe les n° 169-171.
	Fin des années 1980	Canron Ltd. (anciennement Canada Iron Foundries Ltd.) quitte le site	Fin de l'utilisation du site en tant que complexe industriel.
	1987	La province exproprie	Jusqu'en 2001, la ville tente de réaménager la propriété et ses environs en logements subventionnés. L'entreprise est désignée sous le nom de projet Ataratiri. Le bien est utilisé occasionnellement dans l'industrie de la télévision et du cinéma.
Réaménagement de la zone	1988 et après	Vacant mais pour une utilisation intermittente	Le site est utilisé occasionnellement dans le domaine de la télévision et du cinéma ou pour l'entreposage.
	2020	Arrêté de zonage 595 du ministre	Les bâtiments figurant sur le plan du quartier de 2006 ont été construits, à l'exception du site situé immédiatement à l'ouest, au 145 avenue Eastern. Ce site est actuellement une installation d'entreposage libre-service. Les bâtiments patrimoniaux indiqués au nord du site, le long de l'avenue Eastern, ont été démolis.
	2021	Janvier : début de la démolition au n° 153, bâtiment de la fonderie	Le bâtiment annexe sera démolit et tous les services seront interrompus.
	2021	29 janvier : injonction pour arrêter la démolition	

3.5.2 Histoire de la propriété²³

L'histoire de Dominion Wheels & Foundries Ltd. est rattachée au thème du développement de la région en un centre industriel de la ville de Toronto au début du XX^e siècle, suite à l'expansion du chemin de fer. Comme indiqué à la section 3.4, cette période s'est étendue approximativement de 1910 à 1960.

Avant 1910, cette zone était en grande partie non aménagée, comme l'indiquent l'Atlas de Toronto de Boulton (1858) et les plans d'assurance incendie de Goad datés de 1884 et 1894 (voir la figure 7).

En 1903, le site était occupé par un parc indiqué dans les plans d'assurance incendie comme le St. Lawrence Square (figure 7). Toutefois, au cours de la décennie suivante, ce parc a été rasé, car le quartier a pris un caractère de plus en plus industriel.

Le Canadian National Overland Railway (CNOR) a acquis les terrains situés entre la rue Front et l'avenue Eastern en 1905. En 1910, le CNOR possédait plusieurs maisons sur le côté sud de l'avenue Eastern, à l'est de la rue Cherry, selon les rôles d'évaluation de la ville²⁴. Le terrain vacant au coin de l'avenue Eastern, à l'est de la rue Cherry, est évalué l'année suivante²⁵ et, en 1913, la Dominion Wheel & Foundries Ltd. devient locataire du CNOR sur ce site.

En tant que locataire à long terme du CNOR (qui est devenu plus tard le Chemin de fer national du Canada ou CNR), la Dominion Wheel & Foundries Ltd. avait toute latitude pour aménager le site. L'entreprise a étendu son programme de construction en ajoutant un premier bâtiment de fonderie et quatre acres sur le site de l'ancien St. Lawrence Square aux rues Water et Overend. Elle a remplacé les logements des ouvriers par des bâtiments industriels au cours de la première moitié du XX^e siècle.



Figure 23 : Avenue Eastern, direction est menant à la rivière Don vers 1907.

Crédit : 980-30-37, Collection Baldwin, Bibliothèque publique de Toronto.

La Dominion Wheels & Foundries Ltd. était une société constituée en 1913 avec un capital de 250 000 \$ (l'équivalent d'environ 5,4 M\$ en 2020). Son président, M. Joseph Albert Kilpatrick, était l'ancien directeur général de la Canada Iron Corporation de Montréal. L'entreprise fabriquait des roues de wagons en fer trempé, des freins et d'autres pièces moulées pour les chemins de fer²⁶. M. Kilpatrick était un industriel canadien de renom au début du XX^e siècle²⁷. Né en Ontario à Routhsay en 1868, M. Kilpatrick a d'abord vécu une vie modeste. Il a fait un apprentissage de mouliste dans le secteur de la construction ferroviaire. Il a lentement fait son chemin pour devenir propriétaire de sa propre

²³ Cette section a été fortement empruntée/construite à partir des excellents historiques produits dans deux rapports d'Unterman MacPhail : Le rapport d'étude sur le patrimoine culturel produit pour la CCO en mai 2006 et l'évaluation des impacts sur le patrimoine du 153 avenue Eastern produite pour Waterfront Toronto en novembre 2010. Le contenu a été bonifié pour en assurer la clarté et la mise à jour, et pour fournir des détails tels que la brève biographie de Joseph Kilpatrick. Les notes de bas de page ont été reproduites afin de s'assurer que le matériel source original est correctement crédité.

²⁴ Rouleaux d'évaluation de la ville de Toronto, quartier 2, division 1, 1910 pour 1911.

²⁵ Ibid, 1911 pour 1912

²⁶ *Canadian Machinery and Manufacturing News* (Toronto : Maclean Publishing Co.) IX, 2 janvier 1913, 56.

²⁷ Notice nécrologique, *The Globe and Mail*. 13 novembre 1948.

fonderie et a étendu son réseau. À la fin de sa carrière, il avait établi un réseau de fonderies et présidé des conseils de fonderie à Albany, New York, Vancouver, Montréal et Toronto²⁸. M. Kilpatrick est décédé en 1948 et sa notice nécrologique indique qu'il avait élu domicile à Toronto, mais qu'il voyageait beaucoup et fréquemment entre toutes les opérations qu'il supervisait au Canada et aux États-Unis. Il avait trois enfants, un fils qui vivait à New York et deux filles qui vivaient à Toronto²⁹.

Le premier bâtiment de la fonderie a été construit en janvier 1913 et avait la capacité de fabriquer 300 roues par jour. La Dominion Wheels & Foundries Ltd. confie le contrat de construction de la charpente métallique de la fonderie à la Canada Foundry Company de Toronto. Après l'achèvement du bâtiment initial, la construction de structures supplémentaires se poursuit jusqu'au printemps pour permettre à la Dominion Wheel & Foundries Ltd. de fabriquer également des garnitures de frein, des bras de tourillon et des pièces moulées pour les chemins de fer en général. Pendant cette période d'expansion ferroviaire dans la province, les produits de la DWR sont en demande. Le Chemin de fer Canadien du Nord a été l'un des premiers clients de la fonderie.

Les affaires sont lucratives. Le site de la Dominion Wheel & Foundries Ltd. a été évalué à 3000 \$ de 1913 à 1917, et à 3500 \$ pour 1918³⁰. La société a également étendu son programme de construction. En 1917, les dossiers de permis de construire de la ville de Toronto montrent qu'un permis a été délivré à la Dominion Wheels & Foundries Ltd. pour la construction d'un atelier d'usinage au 131 avenue Eastern³¹. Au cours des années 1920, le site s'est transformé en un complexe de bâtiments qui s'étendait de la rue Cherry à la rue Overend, déplaçant lentement les maisons en rangée à mesure que l'entreprise étendait son programme de construction. Le complexe comprenait le bâtiment de la fonderie d'origine, agrandi par des ajouts, une salle de dégarnissage, une salle de nettoyage, un atelier d'usinage, un entrepôt de modèles et un pont roulant à l'extrémité ouest du site, ainsi qu'un bureau, un atelier d'usinage, un entrepôt de modèles et un garage à l'extrémité est du site.



Figure 14 : Logement à l'angle sud-ouest de la rue Water et de l'avenue Eastern, 1917 - plus tard l'emplacement du n° 153 de l'avenue Eastern. TA, série 372, sous-série 32, département de la santé, article 521, 1^{er} octobre 1917.

L'expansion s'est poursuivie à la fin des années 1930 et dans les années 1940, très probablement en raison de la mobilisation du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale. Entre 1940 et 1941, la Dominion Wheels & Foundries Ltd. a construit deux nouvelles structures d'une valeur de 10 000 \$ et 11 000 \$ respectivement, ainsi que plusieurs ajouts qui allaient de 1000 \$ à 5000 \$³². Reportez-vous aux figures 13 et 14 ci-dessous.

²⁸ Notice nécrologique, *The Globe and Mail*. 13 novembre 1948.

²⁹ Ibid.

³⁰ Salle d'évaluation de la ville de Toronto, 1916 pour 1917 et 1917 pour 1918.

³¹ Permis de construire de la ville de Toronto n° 13767, 24 septembre 1917.

³² Permis de construire de la ville de Toronto n° B68089, 30 mai 1940.

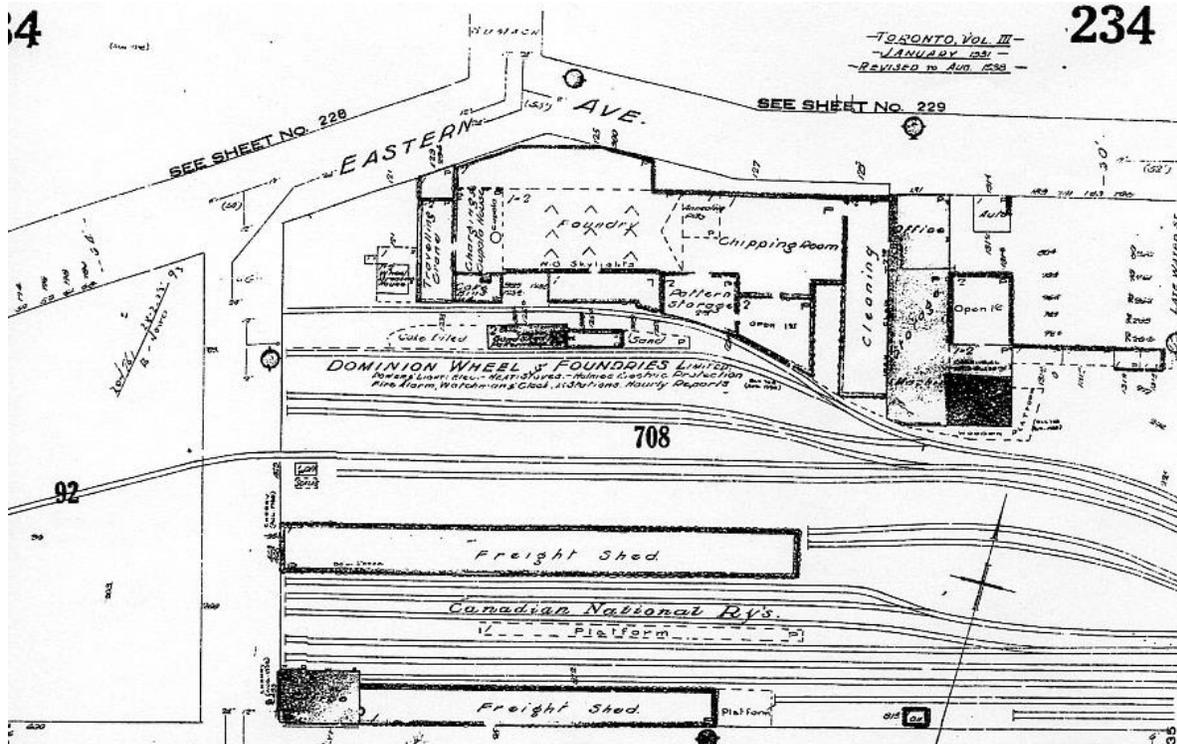


Figure 15 :
 Le bureau, l'atelier d'usinage et la salle de nettoyage étaient initialement situés au même endroit que la fonderie à l'ouest du site.

Crédit : Plan d'assurance de la ville de Toronto, volume 3, plaque 234, 1931, révisé en 1938.

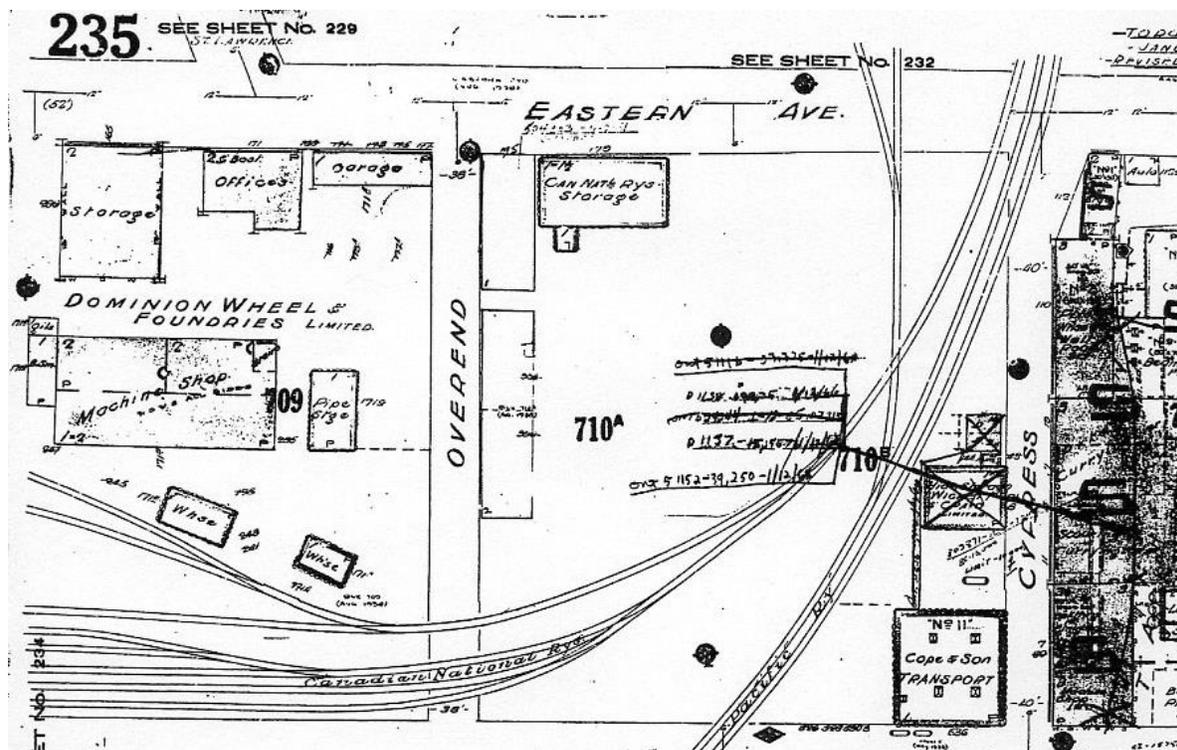


Figure 16 :
 Les activités d'expansion ont permis d'ajouter des bureaux, des entrepôts et des ateliers d'usinage à l'extrémité est de la propriété.

Crédit : Plan d'assurance de la ville de Toronto, volume 3, plaque 235, 1931, révisé en 1938.

En mai 1941, la Dominion Wheel & Foundries Ltd. a obtenu un permis de construire pour le n° 171 de l'avenue Eastern en vue d'ajouter une annexe à son bureau d'usine³³. L'ajout a été conçu par James, Proctor et Redfern. Russell Construction Co. Ltd. Harbour Commission Building, à Toronto, obtient le contrat général pour l'ajout d'un atelier d'usinage de 12 000 \$ pour la Dominion Wheel & Foundries Ltd. en avril 1940³⁴. La Dominion Wheels & Foundries Ltd. engage le cabinet James, Proctor et Redfern comme consultant pour réaliser de nombreux projets au cours de son histoire. Ils sont également à l'origine de la construction d'un nouvel atelier d'usinage d'une valeur de 15 000 \$ pour la Dominion Wheel & Foundries au 121, avenue Eastern en 1941³⁵.

Le cabinet de Toronto a été établi sous le nom de James, Proctor and Redfern en 1916. Le cabinet a été connu sous le nom de Proctor, Redfern and Laughlin de 1946 à 1957, puis de Proctor and Redfern. Earth Tech Canada, Inc. a fait l'acquisition de Proctor & Redfern en 1999, et en 2008, Earth Tech (Canada) a été acquise par AECOM.

Edgar Augustus James (1874-1927), Edward Moore Proctor (1888-1972) et Wesley Blaine Redfern sont les associés fondateurs. James, Proctor et Redfern ont tous obtenu un baccalauréat en sciences de l'Université de Toronto. James a obtenu son diplôme en 1905 et s'est joint à la Société canadienne des ingénieurs civils en 1907. Proctor a terminé ses études en 1908 et Redfern en 1909. James, Proctor et Redfern ont fourni les premiers services d'ingénierie aux municipalités en expansion qui commençaient à encercler la ville de Toronto. Le cabinet a travaillé avec John Lyle en 1931-1932 sur le pont High Level à Hamilton³⁶. Proctor a joué un rôle déterminant dans l'expansion et la diversification des services de l'entreprise après la Seconde Guerre mondiale. Il est membre fondateur de l'Association of Professional Engineers of Ontario et membre à vie de l'Institut canadien des ingénieurs, de l'American Water Works Association et de l'American Society of Civil Engineers³⁷.

Donald Blaine Redfern, probablement le fils de Wesley Blaine Redfern, s'est joint à l'entreprise après avoir obtenu un baccalauréat ès sciences en génie civil de l'Université de Toronto en 1948³⁸. Il a été responsable de la conception et de la supervision de la construction de vingt stations d'épuration des eaux usées au cours des premières années qui ont suivi l'obtention de son diplôme et a agi comme ingénieur de projet dans le cadre de plusieurs grands projets d'ingénierie en Ontario. Il est devenu associé de la société en 1954, a été élu vice-président de Proctor and Redfern Limited en 1969, et président et directeur général en 1974. Il a assumé les responsabilités supplémentaires de président du conseil d'administration en 1977. M. Redfern a été membre du conseil de l'Association of Professional Engineers of Ontario et président de cette association (1965-1966), président de l'Association of Professional Engineers of Ontario, président du Conseil canadien des ingénieurs (1968-1969) et président du comité de déontologie de l'Association of Professional Engineers of Ontario. Il a reçu la médaille Sons of Martha (1972) et a été nommé membre de l'Institut canadien des ingénieurs³⁹. Edgar James, Edward Moore et Donald Redfern sont tous trois intronisés au Hall of Distinction, Faculté des sciences appliquées et du génie de l'Université de Toronto.

³³ Permis de construire de la ville de Toronto n° B68089, 30 mai 1940.

³⁴ *Engineering and Contract Record*, (24 avril 1940), p. 23.

³⁵ Veuillez également vous référer à l'annexe A : *Les ajouts et la nouvelle construction sont représentés sur une photographie aérienne (1950) et un plan de bloc du site de Dominion Wheel & Foundries Ltd. préparé par James, Proctor & Redfern Ltd. (avril 1935, révisé le 3 août 1945).*

³⁶ J. W. Disher et E. A. W. Smith. *By Design : The Role of the Engineer in the History of the Hamilton Burlington Region* Hamilton, ON : Hamilton Engineering Interface, Inc. 2001, 142.

³⁷ Anciens de l'Université de Toronto. Edward Moore Proctor. Accès : <<http://alumni.utoronto.ca/s/731/index.aspx?sid=731&gid=36&pgid=2043>>.

³⁸ Anciens de l'Université de Toronto. Donald Blaine Redfern. Accès : <<http://alumni.utoronto.ca/s/731/index.aspx?sid=731&gid=36&pgid=2164>>.

³⁹ Anciens de l'Université de Toronto. Donald Blaine Redfern. Accès : <<http://alumni.utoronto.ca/s/731/index.aspx?sid=731&gid=36&pgid=2164>>.

La valeur des bâtiments de la Dominion Wheels & Foundries Ltd. a augmenté de façon marquée entre 1941 et 1943. La valeur d'évaluation des bâtiments pour les numéros 121-171 de l'avenue Eastern est passée de 75 000 \$ à 96 000 \$⁴⁰. En 1945, la partie centrale du site était en grande partie comblée, et un hangar de stockage se trouvait à l'emplacement du futur numéro 153. Au cours de la seconde moitié des années 1940, la valeur des bâtiments du site a de nouveau augmenté de façon considérable. Elle passe de 128 000 \$ en 1948 à 251 500 \$ en 1951.

Cette croissance s'est traduite par d'autres ajouts au complexe. En juin 1953, une annexe est construite à la fonderie pour une salle de nettoyage située au 153, avenue Eastern⁴¹. Une fois achevée en 1953, cette nouvelle structure abritait des équipements et jouxtait des structures existantes : l'expédition, la réception et le noyautage à l'ouest, et les ateliers de boîtes et de modèles au sud.

Le travail de la Dominion Wheel & Foundries Ltd. pour la fabrication d'articles liés au chemin de fer est resté largement le même au cours de son histoire. Dans les années 1950, elle fabriquait des roues de wagons à bande de roulement refroidie, des tuyaux et des raccords à brides, et des pièces moulées en fonte alliée, en plus des travaux de fonderie et d'ingénierie générale⁴². Au milieu du XX^e siècle, la Dominion Wheel & Foundries Ltd. avait son siège social à Toronto et s'était étendue au moyen de la construction d'usines dans d'autres villes, dont Cobourg (Ontario), Saint-Boniface (Manitoba) et Trenton (Nouvelle-Écosse).

En 1955, la société Iron Foundries Ltd. de Montréal avait repris les activités de la fonderie et occupait une grande partie du site. Une filiale de Canada Iron Foundry Ltd, la Railway & Power Engineering Corp. Ltd., a également été notée sur la propriété. Canada Iron Foundry Ltd., qui est devenue plus tard Canron Ltd., est restée au complexe de l'avenue Eastern jusque dans les années 1980.

Après 1960, l'expansion du chemin de fer n'était plus un élément moteur du secteur industriel de la ville, et les bâtiments du site n'étaient pas utilisés dans l'industrie ferroviaire. Au lieu de cela, Canron Ltd. a fourni des produits pour les industries de l'acier, de l'aluminium et du laiton, ainsi que pour l'industrie automobile, tous des secteurs en plein essor.

Outre Canron, les bâtiments ont été loués à diverses entreprises au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Les occupants du n° 169 comprenaient diverses sociétés de services de gestion, des bureaux et des entrepôts. Les occupants du n° 171 dans les années 1990 à 2000 comprenaient MSR Inc, un distributeur de logiciels informatiques⁴³. Le site de l'ancienne fonderie, à l'extrémité ouest du bloc, au niveau de la rue Cherry, a récemment été utilisé comme entrepôt libre-service.

⁴⁰ Rôles d'évaluation de 1940 à 1944.

⁴¹ Permis de construire de la ville de Toronto n° B16820, 5 juin 1952.

⁴² Ibid

⁴³ Annuaire de la ville de Toronto, 1950 à 2000.

3.5.3 Histoire de la propriété de la fonderie et de ses bâtiments (1910-1960)

Les bâtiments de la propriété faisaient partie d'une opération plus vaste qui s'étendait plus à l'est vers la rivière Don. Peu à peu, l'empreinte du complexe a été réduite à sa configuration actuelle. Les quatre bâtiments qui subsistent sur l'avenue Eastern sont liés aux activités de la Dominion Wheel & Foundries Ltd. sur le site. Les bâtiments servaient de salle de nettoyage (n° 153), d'entrepôt de modèles et plus tard d'entrepôt (n° 169), de bureau (n° 171) et d'atelier d'usinage (n° 185, au sud/arrière du site). Lorsqu'ils étaient utilisés par la Dominion Wheel & Foundries Ltd (et plus tard par Canron Ltd.), l'histoire des bâtiments était rattachée à celle d'un complexe, chacun ayant une utilisation ou un rôle important dans les activités d'une fonderie opérationnelle.

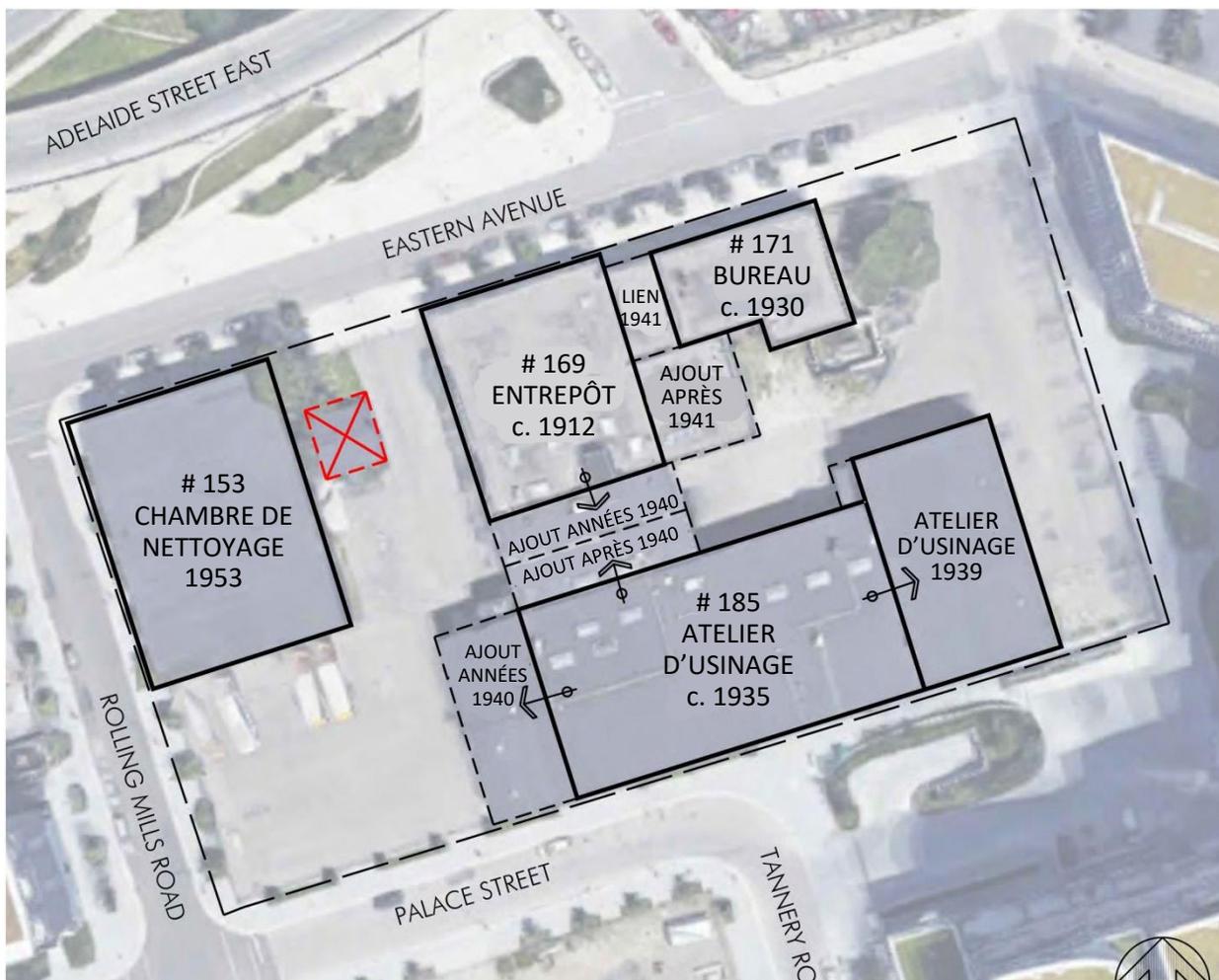


Figure 17 : Plan du site du complexe de la fonderie montrant les bâtiments, les ajouts et les dates de construction.
Crédit : SBA.

Complexe de la fonderie

Les bâtiments ont été construits spécialement dans le cadre des activités d'une fonderie. Dominion Wheel & Foundries Ltd. était une fonderie de fer qui fabriquait des produits par le biais d'un processus de moulage impliquant le versement de métal en fusion dans des moules qui ressemblaient à la forme du produit final. Une fois le métal refroidi, la pièce coulée était séparée du moule et nettoyée pour éliminer le sable, la calamine et l'excès de métal de la pièce coulée. Un traitement supplémentaire, tel que l'usinage, peut être nécessaire pour répondre aux spécifications du produit. L'inspection et les tests font également partie du processus.

Le complexe comprenait les éléments typiques d'une fonderie de fer et incorporait des structures pour la préparation du métal en fusion, la fabrication de modèles, de moules et de noyaux, le moulage, le nettoyage et l'usinage, ainsi que des fonctions auxiliaires telles que des bureaux, un entrepôt, des installations de stockage et d'expédition. La salle de la coupole notée sur le plan d'assurance incendie (1931, révisé en 1938 – Figure 13/14) identifie l'emplacement du fourneau où la médaille en fusion était préparée. Les cubilots concernent uniquement les fonderies de fer et consistent en un puits avec un lit de coke. Le métal, le coke et le calcaire sont chargés dans le fourneau par le haut. Le métal en fusion s'écoule à travers le coke en absorbant du carbone, tandis que les impuretés réagissent avec le calcaire pour former des déchets de scories. Le métal en fusion et les scories sont continuellement extraits au bas de la cuve. L'étage principal de coulée était situé à proximité. La finition avait lieu dans la salle de nettoyage et les ateliers d'usinage adjacents. Des grues mobiles réparties dans tout le complexe permettaient de soulever et de déplacer les lourdes pièces coulées.

Le plan d'assurance incendie (1931, révisé en 1938 – Figure 13/14) montre une salle de nettoyage, construite en 1935, située à l'extrémité est du bâtiment de la fonderie. Dominion Wheel & Foundries Ltd. a commencé les travaux en 1952 pour une nouvelle salle de nettoyage qui sera située à l'est de la structure existante sur le site d'un hangar de stockage existant. Speight, van Nostrand, Ward & Anderson, arpenteurs-géomètres de l'Ontario, ont préparé un « Plan montrant une partie des lots 18 et 19 et une partie de la rue Water, Plan enregistré 108, Toronto » (12 janvier 1952). Les dessins et les spécifications de la nouvelle salle de nettoyage sont datés de mars 1952.

Salle de nettoyage – 153 avenue Eastern

La demande de permis de construire est datée du 27 mars 1952 et le permis a été dûment délivré le 5 juin 1952. L'estimation initiale de 75 000 \$ pour le bâtiment a été révisée par la suite à 90 000 \$. Les rapports quotidiens de l'inspecteur indiquent que la construction a commencé peu de temps après l'émission du permis et que les murs de fondation étaient construits en juillet 1952, que la charpente métallique était en cours en septembre, suivie de la maçonnerie en octobre et de l'installation de la grue en novembre. Le bâtiment a été achevé en avril 1953.

Le bâtiment avait un plan rectangulaire qui mesurait 25,6 m (84 pi) 10 cm (4 po) de l'est à l'ouest et 36,5 m (120 pi) 10 cm (4 po) avec une hauteur de 12 m (40 pi) 7 po. Les spécifications couvrant la salle de nettoyage (mars 1952) (annexe B) décrivent le nouveau bâtiment comme une structure en acier et en brique avec des semelles et un plancher en béton, des châssis en acier, un toit en bois avec un revêtement en carton bitumé, en goudron et en feutre, et une structure en acier pour soutenir le toit et la grue mobile. Les principaux éléments de la structure en acier comprenaient des pannes, des fermes, des poutres, des poutres de tympan, des colonnes, des poutres de grue ainsi que des linteaux, des cadres de portes et des impostes de fenêtres. L'équipement du bâtiment comprenait une nouvelle grue mobile électrique de 10 tonnes et une machine de sablage hydraulique, ainsi que quatre tonneaux existants et deux meuleuses de sol existantes qui devaient être déplacées de l'ancienne salle de nettoyage. Les machines seraient utilisées pour des travaux de fonderie et d'ingénierie générale. Le dessin 4859 représente des rails avec un écartement de 4 pieds 8 pouces s'étendant sur toute la largeur du bâtiment et alignés avec de grandes ouvertures de porte sur les murs est et ouest. Les notes indiquent que l'ouverture était équipée de portes pliantes « Richard Wilson », tandis que l'ouverture ouest était généralement laissée ouverte, donnant accès au bâtiment adjacent.

Entrepôt – 169 avenue Eastern

Les rôles d'évaluation indiquent que Dominion Wheel & Foundries était un locataire du Chemin de fer Canadien du Nord à l'angle sud-est de l'avenue Eastern et de la rue Cherry en 1913. La Dominion Wheel & Foundries Co. Ltd. semble avoir construit une structure à l'angle sud-est de la rue Cherry et de l'avenue Eastern sur un terrain appartenant au Chemin de fer Canadien du Nord en 1912. Le bâtiment situé sur l'avenue Eastern dans l'Atlas de Goad (1912) semble avoir la même empreinte que celui qui se trouve actuellement au n° 169 de l'avenue Eastern.

Bureau – 171 avenue Eastern

Les rôles d'évaluation indiquent que Dominion Wheel and Foundries Co. Ltd. a étendu ses activités sur le site en 1925 et à nouveau en 1930, en construisant un immeuble de bureaux au n° 171 de l'avenue Eastern en 1930. Le plan d'assurance (1931, révisé en 1938) décrit un immeuble de bureaux au n° 171 de l'avenue Eastern et un garage au n° 173 de l'avenue Eastern (aujourd'hui démoli). À cette époque, l'immeuble de bureaux n'était pas lié au n° 169, qui était noté comme une installation d'entreposage.

Ateliers d'usinage – 185 avenue Eastern

Les Atlas de Goad (1912 et 1923) montrent un bâtiment à charpente plus ancien sur la partie ouest de l'emplacement actuel du n° 185 avenue Eastern. À cette époque, des habitations étaient encore situées à l'ouest de la rue Water, au numéro 153, de l'avenue Eastern, et à l'ouest de la rue Overend, à l'emplacement du numéro 171 de l'avenue Eastern. Le n° 185 avenue Eastern semble avoir été construit vers 1935. Il apparaît sur le plan d'assurance (1938) comme un atelier d'usinage sans son actuelle annexe est. Le plan d'assurance (1938) montre également d'anciens bâtiments (aujourd'hui démolis) dans la zone immédiate à l'est et au sud du n° 185. Il s'agit de deux entrepôts d'un étage au sud et d'un bâtiment de stockage de tuyaux à l'est. Des voies ferrées étaient situées au sud immédiat du n° 185, avec des embranchements vers les bâtiments de la Dominion Wheel and Foundry près de la rue Cherry.

Une photographie aérienne (datée de 1938, voir l'annexe A) montre que la section pignon est du bâtiment de l'atelier d'usinage au numéro 185 n'avait pas été construite. Un contrat de 12 000 \$ a été attribué à Russell Construction Co. Limited pour l'ajout d'un atelier d'usinage au n° 171 de l'avenue Eastern. La société James, Proctor & Redfern Ltd. a été désignée pour fournir les services d'ingénierie. On pense que cette annexe constituait probablement l'annexe est et ouest du numéro 185 montrée sur une photographie aérienne (1949).

4. Description de la propriété

4.1 Cadre – Paysage du patrimoine culturel

L'avenue Eastern est un tronçon de route relativement calme qui se termine à l'est par Lawren Harris Square. La zone environnante des terrains de l'Ouest de la rivière Don a été transformée en un quartier résidentiel dense, soutenu par le Distillery District à l'ouest et la rivière Don/Don Valley Parkway à l'est, mais surtout par l'espace vert récemment créé dans le Corktown Commons.

Les bâtiments sont proches de la limite de propriété et forment ensemble un mur de rue de deux étages en maçonnerie de briques le long de l'avenue Eastern et de la rue Palace, ponctué d'espaces ouverts. Le paysage de rue du complexe de la fonderie, situé le long de l'avenue Eastern et faisant face à celle-ci, forme la limite nord de la zone des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

Ce paysage de rue (*voir l'annexe B*) fournit un lien visuel avec l'histoire industrielle de la propriété et le thème de l'expansion ferroviaire de 1910 à 1960. Le complexe est l'un des seuls exemples restants d'un complexe industriel datant de l'époque de l'expansion ferroviaire dans la région immédiate. Quatre bâtiments subsistent dans ce complexe qui, à une certaine époque, avait une empreinte plus importante dans la région.

Au sein de ce quartier en cours de réaménagement, la propriété se trouve désormais à la tête d'une nouvelle rue, la route Tannery, qui constitue un point d'accès principal au quartier.

Les bâtiments qui composent le complexe de la fonderie sur la propriété – la salle de nettoyage (153), l'entrepôt (169), le bureau (171) et les ateliers d'usinage (185) – sont visibles dans ce paysage de rue, y compris leurs ajouts, et constituent un élément contradictoire du secteur.

4.2 Descriptions des bâtiments (conditions actuelles)

4.2.1 Salle de nettoyage – 153 avenue Eastern



Figure 18 : Élévation nord (avant).
Crédit : Commonwealth, 2008.



Figure 19 : Élévation ouest (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 20 : Élévation (latérale) est, vue du nord-ouest : avant la démolition partielle.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 21 : Élévation (latérale) est : Après démolition partielle.
Crédit : SBA, février 2021.



Figure 22 : Élévation sud (arrière) : Avant la démolition partielle.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 23 : Élévation sud (arrière) : Après démolition partielle.
Crédit : SBA, février 2021.

4.2.1.1 Style

Ce bâtiment industriel vernaculaire est un excellent exemple de bâtiment industriel du milieu du XX^e siècle aux détails classiques sobres.

4.2.1.2 Maçonnerie et volumétrie

Le bâtiment rectangulaire est orienté nord-sud avec un toit à pignon frontal peu profond sur l'avenue Eastern.

Bien qu'il y ait deux étages à l'extérieur, l'intérieur de la fonderie se compose essentiellement d'un grand espace. La structure en maçonnerie est simplement constituée de piliers en brique divisant les murs d'extrémité en quatre travées et les murs latéraux en six travées.

Le bâtiment utilise la technologie de la maçonnerie typique de l'époque : une fondation en béton et des murs en briques d'argile rouge à double épaisseur, posés selon un joint commun.

La charpente en acier, le toit à pignon peu profond est revêtu d'un matériau composite. Le plancher est une dalle de béton au sol. Les piliers en maçonnerie soutiennent le système de fermes en acier à âme ouverte qui s'étend d'est en ouest. Les pannes en acier, du nord au sud, soutiennent un tapis de protection en bois. Le toit est à faible pente avec des pignons aux extrémités nord et sud. Il n'y a pas de puits de lumière.

4.2.1.3 Fenêtres

De grandes ouvertures de fenêtres rectangulaires sont situées dans chaque baie sur les murs nord, est et sud. Les fenêtres sud sont placées haut dans le mur et les traces sur les briques sous les fenêtres localisent une structure d'un étage qui s'étendait autrefois à partir de ce mur. Le mur ouest est dépourvu de fenêtres et une grande porte a été fermée.

Les ouvertures des fenêtres présentent des appuis en béton, des linteaux plats en acier et des châssis industriels d'origine à vitres multiples en acier. Commonwealth Historic Resources Management Ltd. a entrepris une évaluation complète de l'état de ces fenêtres et a noté ce qui suit au sujet des fenêtres à guillotine industrielles :

Les fenêtres sont constituées de rangées d'ouvrants en acier boulonnés à des meneaux verticaux en acier en forme de T et à trois cornières horizontales placées dos à dos en forme de T inversé, avec une cornière inversée supplémentaire soudée sur la face extérieure qui s'étend entre les piliers de maçonnerie. L'éclairage de l'unité se compose généralement de 36 lumières et d'un évent de trémie à pivot central de 4 lumières. Les fenêtres sont généralement disposées en bancs de trois châssis côte à côte et empilées sur deux unités de hauteur. Les meneaux en T en acier sont encastrés dans les appuis en béton coulé et fixés ou boulonnés aux angles du linteau en acier. Une plaque d'acier horizontale continue est fixée au profilé en C à l'aide de vis mécaniques à l'extérieur afin de protéger le joint contre les intempéries. Les unités sont vitrées avec du verre armé opaque et clair placé dans un lit de mastic.



Figure 24 : Détail extérieur de la cornière en acier.
Crédit : Commonwealth, 2010.

4.2.1.4 Portes

L'unique grande ouverture de porte de la façade est constituée de couches de contreplaqué fixées à un cadre soudé à section creuse carrée. La porte d'entrée de l'élévation est a été remplacée par une porte moderne en acier fixée dans un cadre en acier.

Une porte d'entrée sur l'élévation sud, constituée d'un treillis de barres plates en acier boulonnées à une porte en tôle d'acier, date très probablement de la construction du bâtiment. Cette porte est actuellement recouverte de contreplaqué à l'extérieur.



Figure 25 : Vue intérieure d'une porte en tôle d'acier, qui peut dater de la période c. 1950.
Crédit : Commonwealth, 2010.

4.2.1.5 Intérieurs

L'intérieur est un espace ouvert à deux étages, à l'exception d'une mezzanine dans le coin nord-est, qui n'est pas d'origine. Les murs sont en briques peintes apparentes et le plafond est constitué d'un platelage de toit en bois teinté.



Figure 26 : Vue intérieure de la salle de nettoyage en regardant vers le sud-est depuis la mezzanine.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 27 : 153 avenue Eastern – Plan du rez-de-chaussée de la salle de nettoyage.
Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

4.2.1.6 Ajouts

Il n'y a pas d'ajouts. Un petit bâtiment autonome de laboratoire et de transformateur en brique était adjacent, mais il a été démoli en janvier 2021.

4.2.1.7 Aménagements et équipements

Des rails en acier et le support structurel d'un portique, fabriqué par Sir William Arrol & Co Ltd, Glasgow, Écosse, courent le long du bord supérieur des longs murs.



Figure 28 : Grue portique à l'angle nord-ouest.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 29 Plaque nominative de grue.
Crédit : SBA, février 2021.

4.2.1.8 Évaluation de l'état

En janvier 2021, le remplissage en maçonnerie et en vitrage des deux baies orientales et du côté sud et des trois baies du côté est a été démoli.

La maçonnerie : À l'exception de la zone de démolition, les murs en maçonnerie sont en bon état. Il n'y a pas de fissures qui pourraient indiquer des problèmes avec la fondation.

La toiture a été récemment remplacée et la structure porteuse est en bon état.

L'évaluation suivante de l'état des fenêtres est tirée du rapport du Commonwealth. Aucun travail correctif n'a été entrepris au cours de la dernière décennie, il faut donc s'attendre à ce que l'état se soit détérioré.

Les vitrages sont constitués d'un mélange de verre armé transparent et opaque, dont certains sont cassés ou manquants. Les parties inférieures des châssis ont été recouvertes de contreplaqué pour empêcher le vandalisme. Toutes les fenêtres sont en bon état. La nature du matériau et la conception des fenêtres ne permettent pas de sceller efficacement les unités pour obtenir un bon joint d'étanchéité aux angles horizontaux en acier. Le joint doit pouvoir se dilater et se contracter en fonction des variations thermiques afin d'éviter le gauchissement et le cintrage de l'acier horizontal ainsi que le cisaillement des assemblages boulonnés fixes. Il ne sera jamais possible d'obtenir un joint étanche aux intempéries au niveau du joint coulissant, ce qui limite le type d'utilisation que l'on peut faire du bâtiment.

Pour que les bâtiments puissent être utilisés à des fins autres qu'industrielles, les fenêtres industrielles à châssis en acier devront être reproduites.

4.2.2 Entrepôt – 169 avenue Eastern



Figure 30 : 169 avenue Eastern – Entrepôt – Élévation nord (avant).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 31 : 169 avenue Eastern – Entrepôt – Élévation ouest (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 32 : 169 avenue Eastern – Entrepôt – Élévation ouest (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 33 : 169 avenue Eastern – Entrepôt –Élévation est (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.6.2.1 Style

Cet entrepôt/bureau vernaculaire de deux étages s'apparente vaguement, par sa conception, au style architectural du classicisme édouardien, populaire au Canada de 1900 à 1930. La conception et les matériaux du bâtiment sont très utilitaires.

4.2.2.2 Maçonnerie et volumétrie

La structure présente un plan rectangulaire orienté du nord au sud qui est situé près de la limite de propriété de l'avenue Eastern et légèrement en saillie par rapport à cette avenue.

Le bâtiment de l'entrepôt a un grand plan rectangulaire, orienté du nord au sud, et est légèrement en saillie par rapport au 171 avenue Eastern adjacent. On accède au bâtiment par la porte d'entrée principale située sur l'élévation est.

Il n'y a pas de sous-sol et la structure de deux étages a un toit plat avec de multiples lucarnes d'origine en acier et en verre métallique qui s'étendent à l'arrière du toit plat. Le bâtiment est construit à l'aide d'une technologie typique de l'époque. Le toit plat avec ses puits de lumière industriels est fini en matériau composite.

Les murs en briques d'argile rouge à face lisse, posés selon un appareillage en panneresse avec des traverses de chevêtres tous les quatre rangs, reposent sur une fondation en béton avec une dalle en béton au niveau du sol – niveau de l'entrepôt principal. L'entrepôt était initialement un bâtiment indépendant. Le mur nord (avant) est organisé symétriquement en sept travées. Deux piliers en brique avec des détails en béton décoratif soulignent la baie centrale. Unterman et McPhail, dans leur inventaire du patrimoine culturel de 2006, signalent l'existence d'une corniche décorative en béton et d'un briquetage décoratif, en soldat, avec des briques de fière allure alternées, pour finir le haut des murs.

Des paires de fenêtres rectangulaires de part et d'autre de la baie centrale présentent des appuis en pierre et des voussoirs exagérés en brique au niveau inférieur. Un bandeau de briques passe au-dessus des voussoirs et entre les appuis au rez-de-chaussée et à mi-chemin entre les fenêtres du deuxième étage. Le motif de la fenestration s'étend jusqu'au mur ouest, bien que les ouvertures soient plus grandes au rez-de-chaussée. Les fenêtres du deuxième étage sont plus hautes que celles du rez-de-chaussée.

4.2.2.3 Fenêtres

Les plus petites fenêtres en bois des rez-de-chaussée étaient équipées de deux châssis en bois de taille inégale, chacun avec une vitre. Seule la fenêtre la plus proche de l'entrée subsiste, le reste a été remplacé par des fenêtres à guillotine métallique à un seul vitrage.

Les fenêtres en bois du deuxième étage, plus grandes, ont un châssis supérieur plus petit à trois lumières au-dessus d'un châssis inférieur à une seule vitre. Toutes ces fenêtres, sauf une, existent encore aujourd'hui.



Figure 34 : Type de fenêtre d'origine – Deuxième étage.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 35 : Remplacement des fenêtres à l'emplacement de l'entrée d'origine.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 36 : Fenêtre typique de remplacement pour un rez-de-chaussée.
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.2.4 Portes

On pense que l'entrée originale du bâtiment se trouvait à la base de la baie centrale décorative. L'entrée actuelle du bâtiment est nichée dans le coin nord-est du bâtiment et on y accède par un ensemble de marches en béton à l'est. Bien que la porte ait été remplacée par une porte vitrée en aluminium, le cadre en bois et l'imposte vitrée portant le numéro 169 sont toujours là.

L'entrée actuelle donne directement sur une cage d'escalier/un palier à l'angle nord-est du bâtiment. Pour accéder au rez-de-chaussée, une porte sur le mur sud de la cage d'escalier mène à une cage d'escalier adjacente et à une volée de marches qui descendent au niveau du rez-de-chaussée.

On accède au deuxième étage par les escaliers qui se trouvent immédiatement à l'intérieur de la cage d'escalier/du palier auquel l'entrée actuelle donne accès.

Il n'y a pas de portes extérieures existantes.

Figure 37 : Vue extérieure de l'entrée actuelle.
Crédit : SBA, novembre 2020.



4.2.2.5 Intérieurs

L'étage de bureaux situé au-dessus est soutenu par des poteaux et des poutres en acier en I apparents, avec des poutrelles supportant un plancher en bois massif. Des puits de lumière éclairent l'entrepôt et les bureaux situés à l'arrière. Les bureaux sont situés le long de l'avant, côté nord au rez-de-chaussée et le long du nord et de l'ouest et de ce qui aurait été l'arrière du bâtiment d'origine. La hauteur du sol au plafond est assez basse pour un espace de stockage/entrepôt. Il y a une connexion au 171 avenue Eastern par une seule porte au deuxième étage.

Eastern Avenue

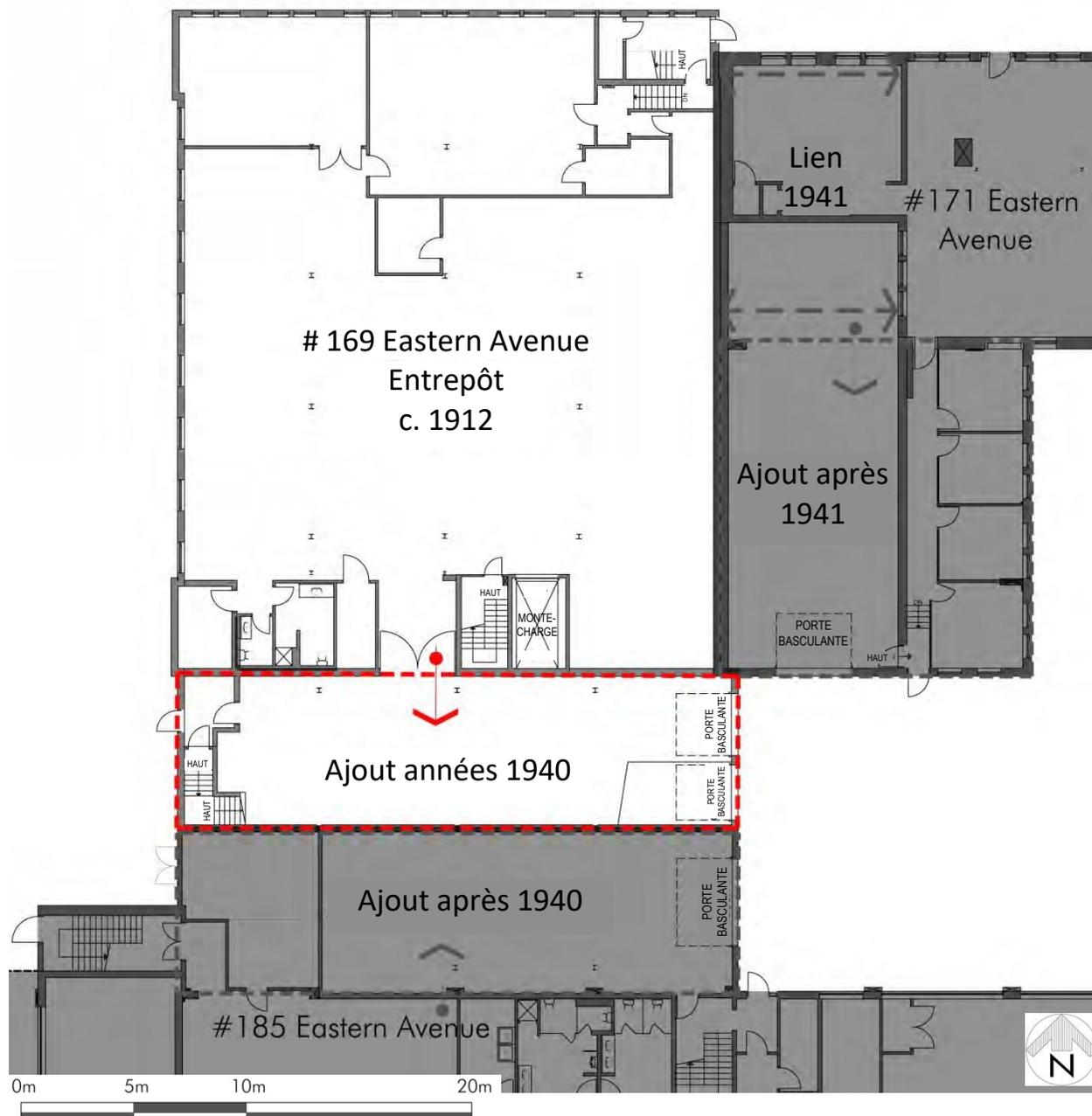


Figure 38 : 169 avenue Eastern – Plan du rez-de-chaussée de l'entrepôt.

Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

Eastern Avenue

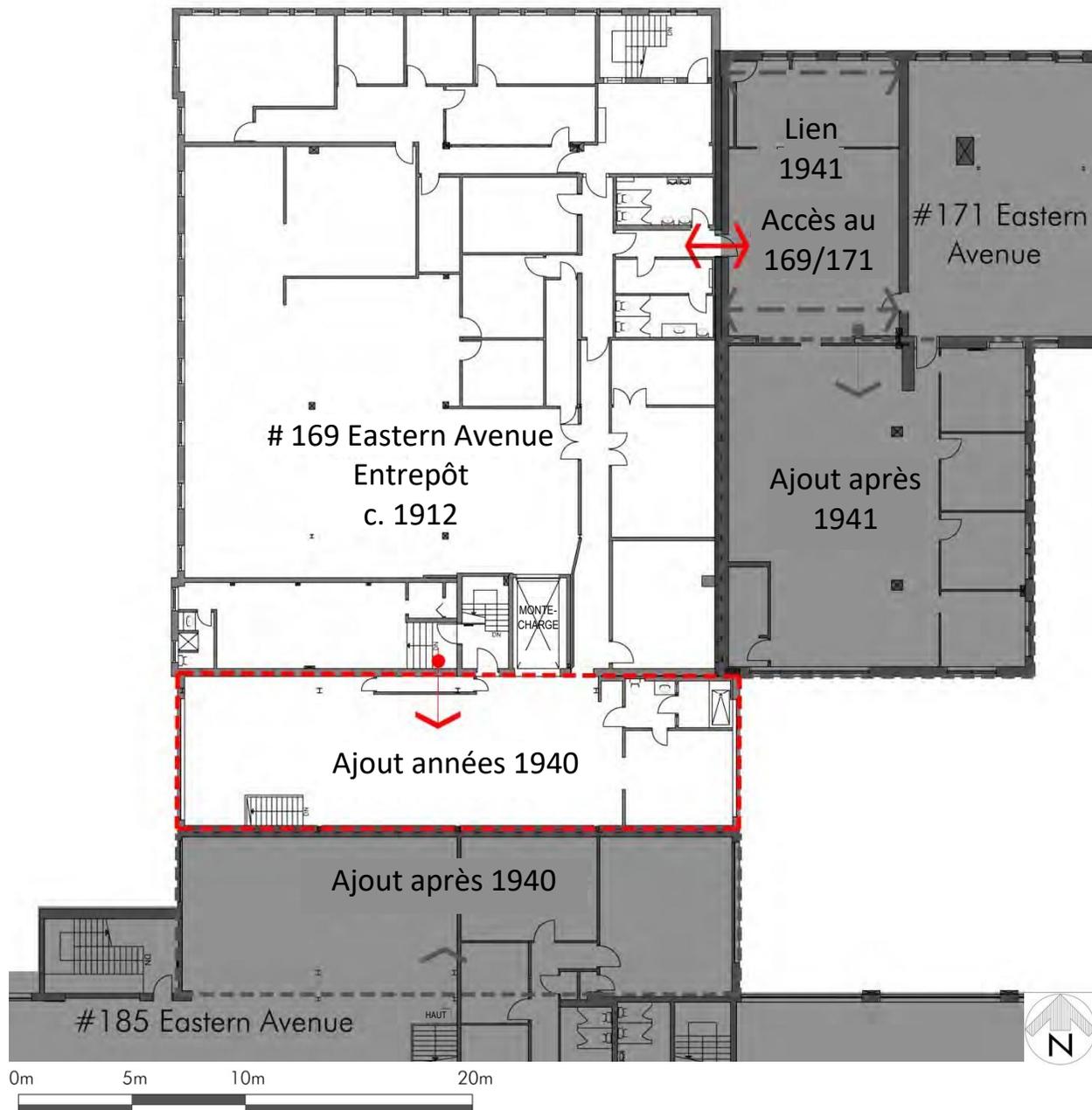


Figure 39 : 169 avenue Eastern – Plan du deuxième étage de l'entrepôt.

Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

4.2.2.6 Ajouts

Au départ, le bâtiment a été construit comme une structure autonome. En 1941, l'ajout de l'immeuble de bureaux au 171 a été relié à l'entrepôt le long de la façade de l'avenue Eastern.

Dans les années 1940, une annexe de deux étages a été construite au sud. L'annexe ne partage pas le vocabulaire architectural du bâtiment de l'entrepôt, qui ressemble à celui des bureaux, mais plutôt celui de l'atelier d'usinage, avec des fenêtres industrielles à guillotine en métal, des fenêtres à trémie ouvrables au deuxième étage et un quai de chargement rempli au rez-de-chaussée.

L'ajout ne présente pas d'intérêt patrimonial.

4.2.2.8 Évaluation de l'état

La structure du bâtiment est saine et la maçonnerie est dans un état moyen à bon, avec des écaillages au niveau du sol.

La maçonnerie a été largement réparée et remplacée au niveau du parapet. La corniche décorative en béton, avec ses piliers et ses chapeaux d'angle, est recouverte d'un solin métallique ou a probablement été enlevée lors de la réparation du parapet.

Les fenêtres en bois d'origine du deuxième niveau sont en mauvais état. Selon l'évaluation de l'état du Commonwealth, les cadres et les châssis en bois qui soutiennent les châssis devraient être remplacés. Bien qu'il soit possible de conserver les châssis, il serait préférable d'installer de nouveaux ensembles complets qui reproduisent visuellement l'original tout en étant efficaces sur le plan énergétique.

4.2.3 Bureau – 171 avenue Eastern



Figure 40 : 171 avenue Eastern — Élévation nord (avant), y compris le lien 1941.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 41 : Avenue Eastern – Bureau – Élévation ouest (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 42 : 171 avenue Eastern — Bureau – Élévation sud (arrière).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 43 : 171 avenue Eastern – Bureau – Élévation ouest (latérale).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 44 : 171 avenue Eastern – Ajout du bureau de poste de 1941 – Élévation sud (arrière).
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.3.1 Style

Il s'agit d'un modeste immeuble de bureaux vernaculaire de l'époque, reflétant la conception de l'entrepôt de 1912, mais doté en plus de modestes détails art déco.

La structure se compose d'un bureau rectangulaire de deux étages et d'un sous-sol avec un toit plat et des murs de maçonnerie massifs en briques d'argile mélangées orange/brune posées selon un joint commun et reposant sur une fondation en blocs de béton. C'est le seul bâtiment de la propriété qui s'écarte des briques d'argile de teinte rouge qui étaient la norme dans ce quartier à cette époque.

4.2.3.2 Maçonnerie et volumétrie

Le bâtiment est construit à l'aide d'une technologie typique de l'époque. Le toit est fini en matériau composite. L'élévation avant (nord) a été conçue avec une série de piliers en brique, partant du rejeteau en brique et se prolongeant au-delà de la ligne de toit pour se terminer par des chapeaux en béton avec des détails en forme de diamant. Comme l'indique le rapport Unterman McPhail, une corniche et un pilier en béton étaient en place, mais ils ont maintenant été recouverts d'un solin métallique, conformément au numéro 169 adjacent. Une assise décorative de briques en palissade et en rang, semblable à celle de l'entrepôt adjacent, termine le haut du mur, tandis qu'une assise de briques en palissade texturées souligne le bas des baies. Les ouvertures sont disposées de façon régulière à l'intérieur des baies : les ouvertures du deuxième étage et du sous-sol sont alignées avec celles du rez-de-chaussée. Les baies d'extrémité, plus larges, comportent deux fenêtres groupées de part et d'autre d'une ouverture centrale. La travée centrale est légèrement plus étroite et comporte quatre ouvertures de fenêtre également espacées. La corniche en béton n'a pas été notée dans le cadre de la visite des lieux par SBA en novembre 2020.

L'entrée principale est située au centre de la travée ouest du bâtiment ... [d'origine]. Des pilastres en brique avec des chapeaux en béton et un ornement en dents de scie en dessous flanquent l'entrée. Les pilastres sont accentués par des panneaux décoratifs en retrait, bordés de linteaux et d'un motif de larmier au sommet. Un panneau décoratif au-dessus de la porte est souligné d'une assise de briques en palissade comme les voussoirs des fenêtres et présente un damier contrastant de carreaux et un luminaire d'époque. L'entrée centrale dans la baie est dotée d'une porte plus récente avec des garnitures en bois plus anciennes et une imposte vitrée. Les ouvertures rectangulaires des fenêtres ont des appuis en béton, des linteaux/chemins en brique et des fenêtres en bois avec des châssis trois sur un. Les détails des pilastres en brique se retrouvent sur l'élévation est.

4.2.3.3 Fenêtres

Les cadres de fenêtres en bois d'origine de toutes les ouvertures sont encore en place, bien que recouverts de métal préfini. En général, les fenêtres d'origine ont été enlevées et remplacées par des unités fixes à double vitrage, à l'exception des fenêtres du deuxième étage sur la façade nord et de deux des trois ensembles de fenêtres sur la façade est du bureau d'origine. Des grilles de sécurité extérieures en métal ont également été ajoutées à la plupart des fenêtres du sous-sol et du rez-de-chaussée. La majorité des fenêtres le long des élévations nord et est du bureau d'origine ont été recouvertes de contreplaqué à l'intérieur à tous les niveaux.

La fenêtre d'origine typique est une fenêtre en bois à guillotine simple avec une configuration trois sur un. Trois fenêtres extérieures d'origine sont situées à l'intérieur du bâtiment, au niveau du rez-de-chaussée, le long du mur est du lien de 1941, qui auraient été des fenêtres extérieures orientées vers l'ouest avant l'ajout du lien.



Figure 45 : Remplacement typique de fenêtres – Élévation nord – Rez-de-chaussée.

Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 46 : Fenêtres d'origine – Élévation nord – Deuxième étage.

Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 47 : Remplacement typique de fenêtres – Élévations est et sud.

Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 48 : Fenêtre originale située à l'intérieur.

Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.3.4 Portes

Il existe deux types de portes historiques dans le bâtiment. L'entrée principale, qui donne sur l'avenue Eastern, comporte une porte à un seul battant avec une imposte vitrée au-dessus. La porte est ornée de moulures en bois à l'extérieur et à l'intérieur. La porte d'origine a été enlevée et remplacée par une unité moderne isolée, mais le châssis d'imposte d'origine est resté en place. Le deuxième type de porte est une porte coupe-feu à revêtement métallique breveté située au deuxième étage de la façade sud de l'ajout de 1940.



Figure 49 : Entrée principale sur l'avenue Eastern.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 50 : Porte coupe-feu brevetée à revêtement métallique.
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.3.5 Intérieurs

Le bureau a un grand plan rectangulaire, parallèle à l'avenue Eastern avec un rez-de-chaussée relativement ouvert et un deuxième étage plus petit donnant sur le rez-de-chaussée. La suppression de certaines parties du deuxième étage d'origine a mis à nu une grille structurelle composée de colonnes en acier, de poutres et d'un lourd plancher en bois. Le bâtiment est relié intérieurement au 169 avenue Eastern par une seule porte au deuxième étage. Il y a un sous-sol complet avec un sol en béton et la structure a un toit plat.

Initialement construit comme une structure autonome, un ajout a été construit dans les années 1940, reliant le bâtiment du côté ouest au 169 avenue Eastern et se prolongeant vers le sud au-delà du mur sud du 171 avenue Eastern. L'ajout de deux étages en brique correspondait à la hauteur du bâtiment existant, aux détails des piliers, au briquetage, à la forme, à la hauteur et à l'espacement des fenêtres sur l'avenue Eastern. L'ancien mur extérieur ouest est visible au rez-de-chaussée avec des ouvertures de portes et de fenêtres ainsi que quelques fenêtres en bois d'origine.

L'intégrité générale de l'extérieur du bâtiment des bureaux est relativement intacte, bien que de nombreuses fenêtres du rez-de-chaussée aient été remplacées. Les ajouts à l'ouest et au sud sont relativement réversibles, car les murs de maçonnerie d'origine et même certaines des fenêtres d'origine restent intacts. L'intérieur a subi des changements considérables au fil des années.

Eastern Avenue

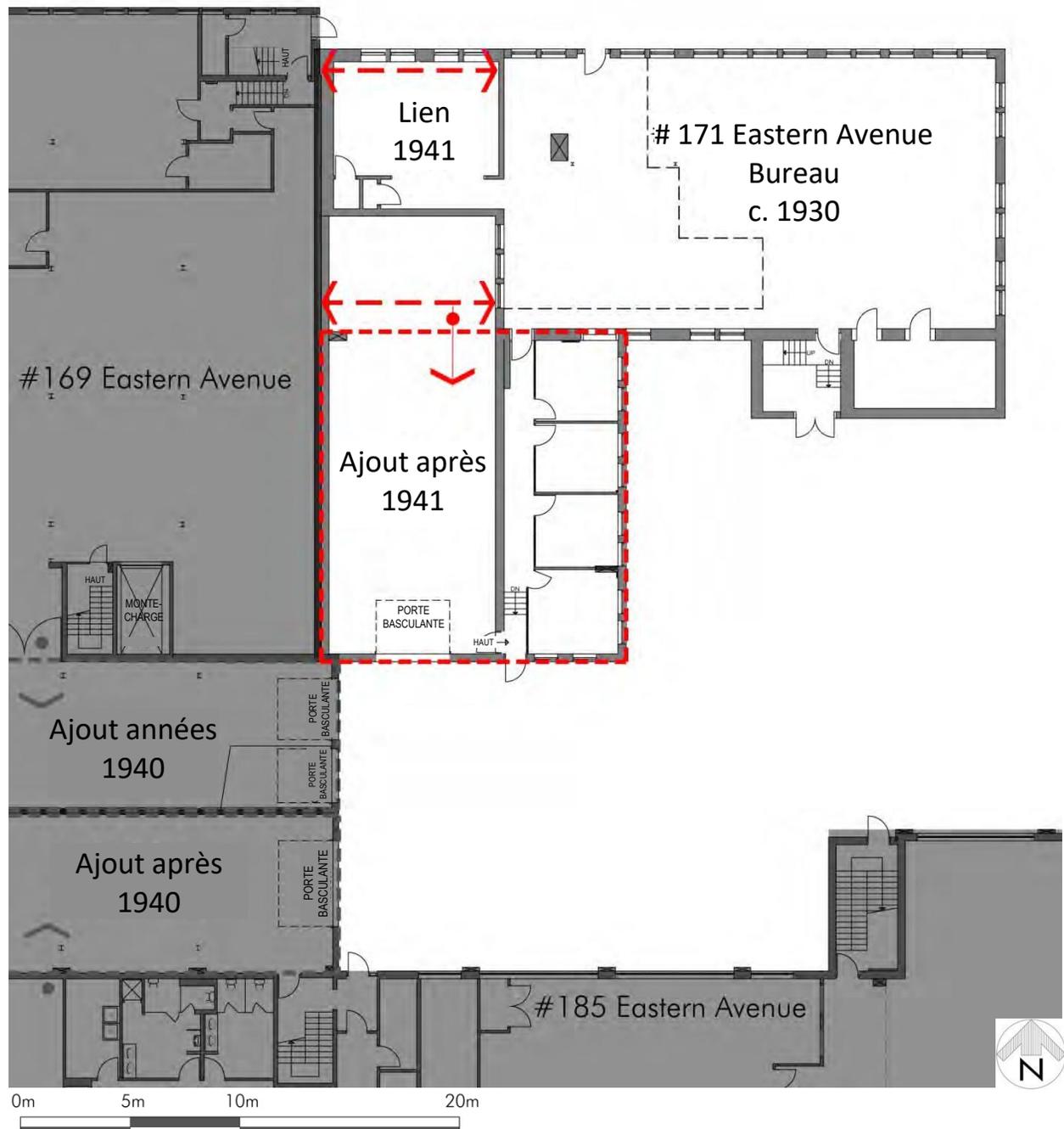


Figure 51 : 171 avenue Eastern – Plan du rez-de-chaussée des bureaux.

Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

Eastern Avenue

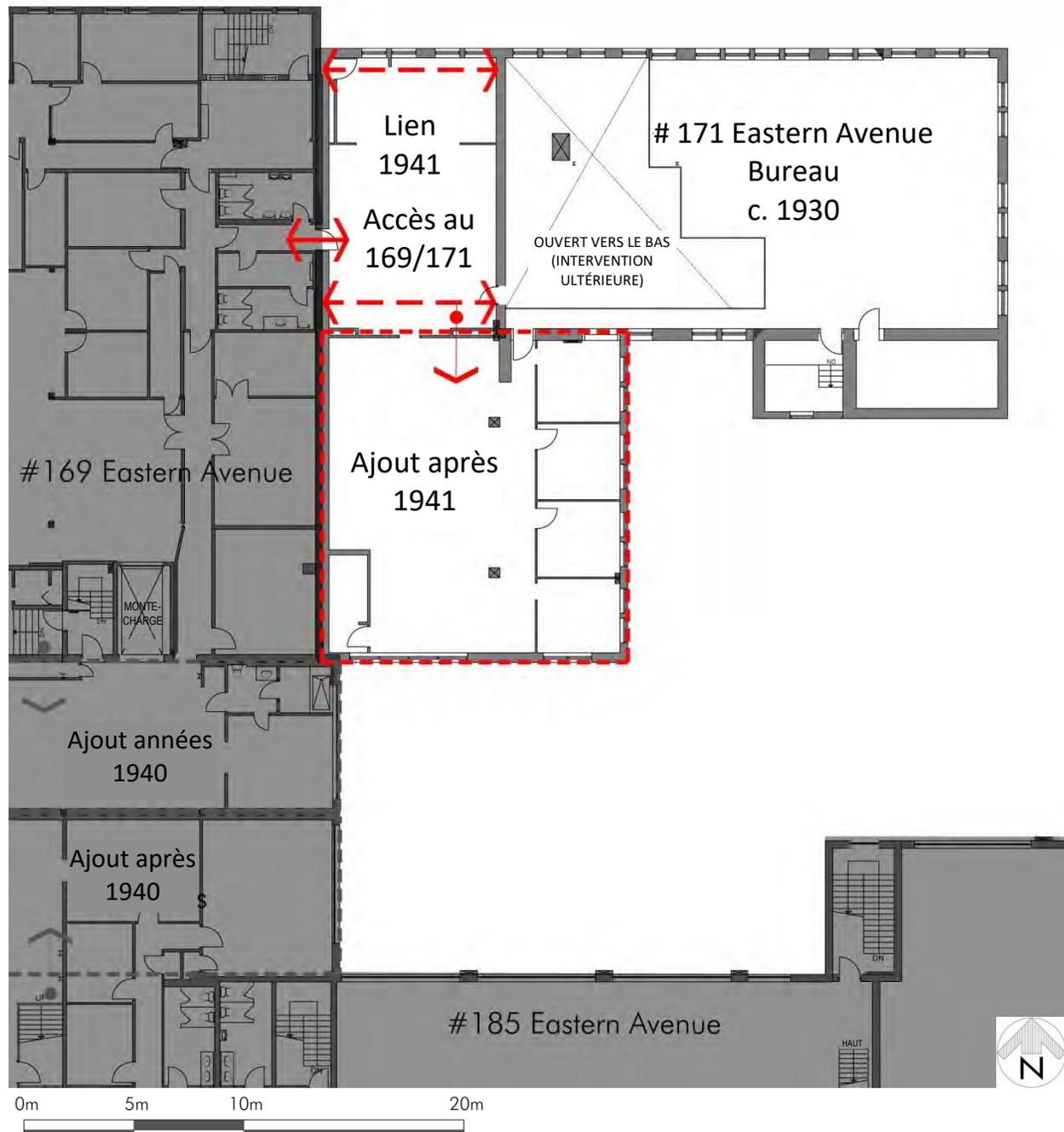


Figure 52 : 7 avenue Eastern – Plan du deuxième étage des bureaux.

Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

SBA N° 20073.2 – FINAL–Juin 2021

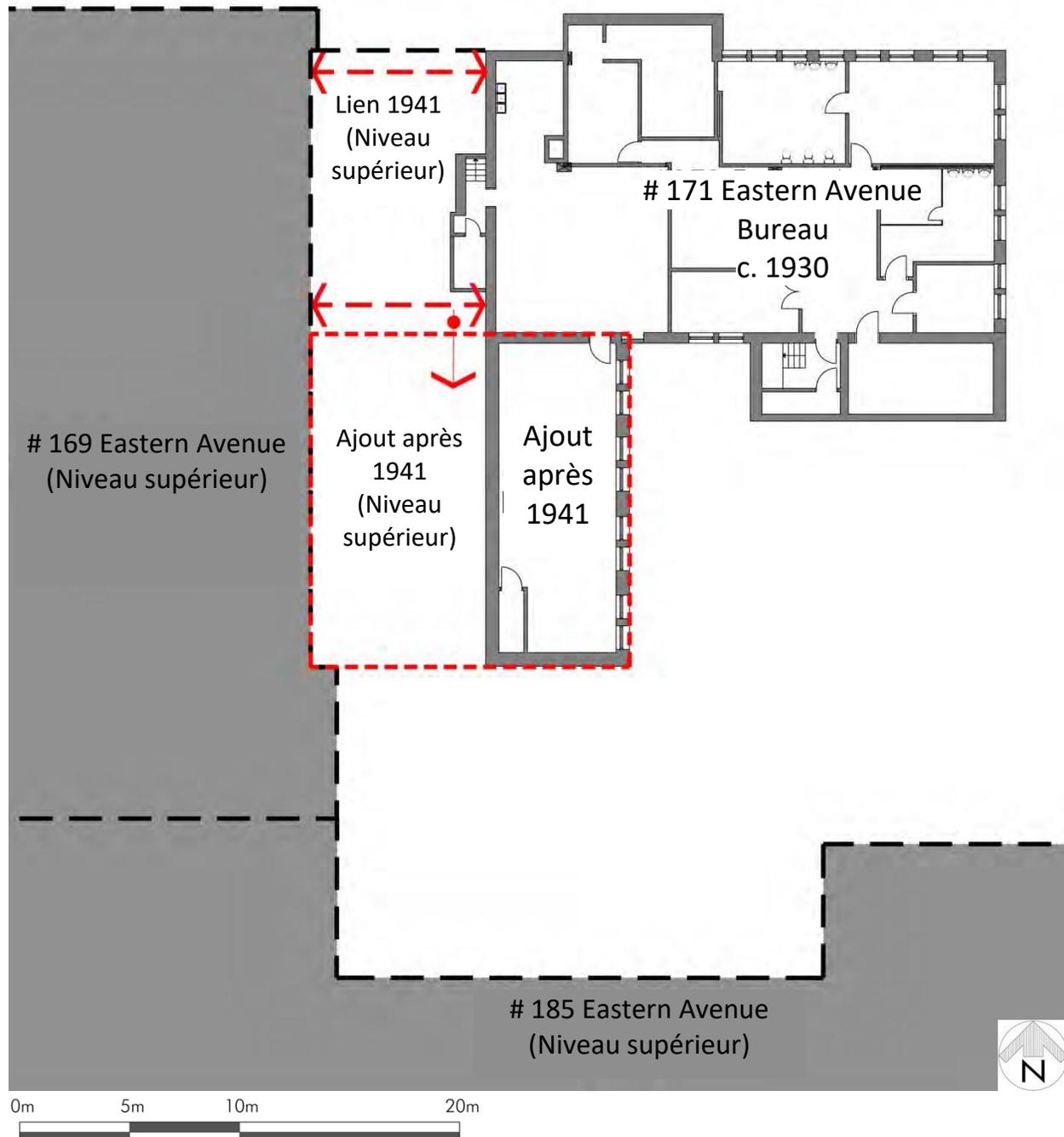


Figure 53 : 171 avenue Eastern – Plan du sous-sol des bureaux.

Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

4.2.3.6 Ajouts

Un permis de construire a été délivré le 30 mai 1940 pour un ajout au bureau de la Dominion Wheel au 171, avenue Eastern. Le plan d'assurance (1941) montre que le n° 171 s'étendait vers l'ouest pour rejoindre le n° 169. Un deuxième ajout a été construit plus tard au sud, au-delà de l'immeuble de bureaux d'origine. Les ingénieurs à l'origine de la construction appartenaient à la firme de James, Proctor & Redfern Ltd. Le lien de deux étages a été placé à la même hauteur que la structure initiale et présente la même conception que le n° 171 en ce qui a trait aux détails des piliers, au briquetage et la forme, à la hauteur et à l'espacement des fenêtres. Les ouvertures des fenêtres sont jumelées de chaque côté. Un bandeau décoratif en béton doté d'un motif de diamant situé au milieu, entre les ouvertures de fenêtre s'étend sur toute la largeur de l'élévation au-dessus des fenêtres du rez-de-chaussée. Le toit est doté d'un couronnement en béton. L'élévation est, à l'arrière, présente des ouvertures de fenêtre jumelées entre des pilastres en brique. Des voussoirs en brique et des appuis en béton soulignent les ouvertures.

Derrière le lien se trouve un autre ajout des années 1940. Cet ajout n'a aucune valeur patrimoniale.

De 1941 à 1942, un lien d'un étage a été construit entre le(s) garage(s) (n° 173) à l'angle est de la propriété et l'immeuble de bureaux. Ce lien et le garage n'existent plus.

4.2.3.7 Aménagements et équipements

Plusieurs coffres-forts en métal fabriqués par J. & J. Taylor existent encore in situ. Au sous-sol, la porte du coffre-fort, son cadre extérieur et ses charnières existent, et il semble que la face extérieure de la porte ait été peinte en blanc. La signalétique J. & J. Taylor est installée au-dessus du cadre de la porte. Au rez-de-chaussée se trouvent deux portes de chambre forte. Les portes de la chambre forte mènent à une seule chambre forte. La large garniture, y compris les détails des boulons de fixation exposés et le coffrage, existent toujours. Au deuxième étage se trouve une troisième chambre forte, avec sa porte et sa garniture. Comme pour la porte de la chambre forte du sous-sol, la face extérieure et la garniture sont blanches. Les deux portes de la chambre forte du rez-de-chaussée sont en meilleur état.



Figure 54 : Porte de voûte 1 du rez-de-chaussée – Extérieur.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 55 : Porte de voûte 1 du rez-de-chaussée – Intérieur.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 56 : Porte de voûte 2 du rez-de-chaussée – Extérieur.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 57 : Porte de voûte 2 du rez-de-chaussée – Intérieur.
Crédit : SBA, novembre 2020.

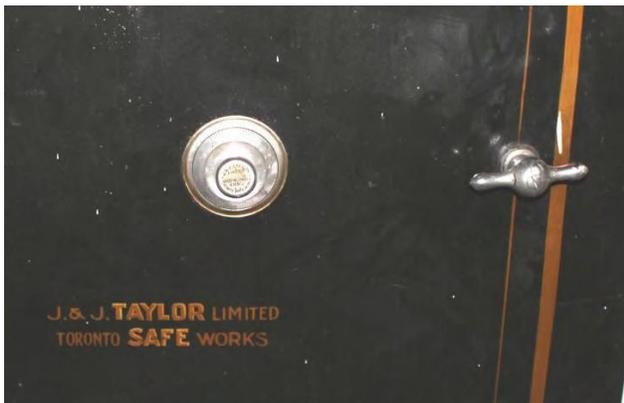


Figure 58 : Porte de voûte 2 du rez-de-chaussée – Détail de la signalisation.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 59 : Porte de voûte 2 du rez-de-chaussée – Détail de la signalisation.
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.3.8 Évaluation de l'état

La structure du bâtiment est saine et son état varie de passable à bon.

De vastes zones de la maçonnerie le long de l'avenue Eastern ont été mal rejointoyées avec du mortier dur. Étant donné le changement de couleur des briques et du mortier près du parapet, il est possible qu'une reconstruction de la maçonnerie supérieure/du parapet ait eu lieu à un moment donné. Cela peut également expliquer pourquoi la corniche en béton, citée dans le rapport Unterman McPhail de 2006, n'existe plus aujourd'hui. D'autres zones de réparations de la maçonnerie et d'ouvertures ont été modifiées ou remplies, la plupart disposant de briques ne correspondant pas à l'original.

Une autre intervention notable est le remplacement des châssis de fenêtres en bois d'origine par des unités fixes ou des unités fixes dotées de coulissants dans le bas. Ce remplacement a eu lieu au rez-de-chaussée le long de l'avenue Eastern et aux trois étages sur les autres élévations.

L'intégrité du seul châssis de fenêtre d'origine qui subsiste au deuxième étage de la façade de l'avenue Eastern est passable du point de vue de la conservation; toutefois, l'état des cadres de fenêtre aux premier et deuxième étages est médiocre et le niveau d'exécution et de détail est standard. D'autres facteurs entrent en jeu, notamment le degré d'exécution ou de qualité et le caractère unique des assemblages de fenêtres. En 1930 et 1940, les châssis étaient produits en série dans des ateliers selon des tailles, des dimensions et des profils standard, de sorte que le caractère unique des unités existantes est relativement faible.

Le cadre de la porte de l'entrée principale, l'imposte et la garniture sont en assez bon état.

4.2.4 Ateliers d'usinage (1935 et 1939) – 185 avenue Eastern



Figure 60 : 185 avenue Eastern – Ateliers d'usinage de 1935 – Élévation nord.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 61 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usinage de 1935 – Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 62 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usinage de 1935 et ajout des années 1940 – Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 63 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usinage de 1935 et ajout des années 1940 – Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 64 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usinage de 1935 et ajout des années 1940 – Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 65 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usinage de 1935 et ajout des années 1940 – Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 66 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usage de 1939 –
Élévation sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 67 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usage de 1939 –
Élévation sud.
(Niveau du rez-de-chaussée caché par le mur de
soutènement voisin).
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 68 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usage de 1939 – Élévation est.
Crédit : SBA, novembre 2020.

4.2.4.1 Style

Ce bâtiment industriel vernaculaire est un excellent exemple de conception industrielle du milieu du XX^e siècle où de grandes quantités de lumière naturelle sont nécessaires. La longueur étroite de l'atelier d'origine, qui se prolonge dans le deuxième atelier, témoigne de son utilisation pour l'aménagement de wagons.

4.2.4.2 Maçonnerie et volumétrie

Les bâtiments font appel à la technologie de la maçonnerie typique de l'époque, à savoir des fondations en béton et des murs en briques à double épaisseur à parement lisse en argile marron, posées selon un joint commun. La charpente en acier, les toits à pignon peu profonds sont finis en matériau composite. Le plancher est constitué d'une dalle de béton au sol. La volumétrie se compose du rectangle long et étroit de l'annexe des années 1940 et de l'atelier d'origine, accolé perpendiculairement au rectangle légèrement plus élevé de l'atelier ultérieur. Les deux ateliers sont similaires en termes de conception et de matériaux à la salle de nettoyage du n° 153.

Atelier original de 1935

Le bâtiment rectangulaire d'origine, avec son toit à pignon peu profond, est orienté d'est en ouest à l'arrière de la propriété de Dominion Wheel & Foundries Ltd. Même si le bâtiment a une adresse sur l'avenue Eastern, il est visuellement lié à l'ancienne gare de triage, aujourd'hui rue Palace, au sud. Des piliers en brique divisent le grand bâtiment en quatre travées de large et dix travées de long. D'une hauteur de deux étages, l'intérieur du bâtiment se compose d'un grand espace ouvert au sud d'un mur de séparation central est-ouest et de deux étages avec une troisième mezzanine au nord. La disposition intérieure se reflète dans la fenestration, avec de grandes ouvertures rectangulaires qui s'étendent sur toute la hauteur du mur le long du côté sud et du court mur exposé au nord. Les ouvertures sont munies de châssis métalliques industriels à vitres multiples.

Atelier de 1939

Le bâtiment rectangulaire s'étend du nord au sud, dans l'alignement du mur sud du bâtiment d'origine. Il présente un toit à pignon à faible pente. Des piliers en brique divisent les murs en trois travées en largeur et cinq travées en longueur. De grandes ouvertures de fenêtres, la plupart de deux étages de hauteur, sont placées entre les piliers sur les murs nord, est et sud. Les ouvertures sont dotées du même châssis métallique industriel à vitres multiples que l'extrémité ouest du n° 153. De grandes portes permettant le déplacement de l'équipement sont situées à l'extrémité est des murs d'extrémité. Les murs s'étendent sur une hauteur de deux étages, mais l'intérieur est un grand espace ouvert sans division intérieure du plancher. Il n'y a pas de mur de séparation entre la partie de l'atelier d'origine et ce bâtiment.

4.2.4.3 Fenêtres

Les fenêtres d'origine à carreaux multiples en acier sont présentes dans l'ensemble du bâtiment. Les fenêtres sont constituées de rangées de châssis en acier boulonnés à des meneaux en T en acier et à des profilés et cornières horizontaux en acier qui s'étendent entre les piliers de maçonnerie. Les profilés et les cornières en acier sont fixés aux colonnes en H encastrées dans les piliers de maçonnerie (voir figure 7). Les unités varient en taille et mesurent 0,9 x 2,7 x 1,2 x 2,7 x 1,8 x 2,7 x 1,2 x 2,3 x 1,8 x 3,2, et 1,2 x 3,2 m (3' x 9', 4' x 9', 6' x 9', 4' x 7'-6", 6' x 10'-6", et 4' x 10'-6"). Les configurations d'éclairage des fenêtres varient de 27 à 42 lumières et les deux niveaux inférieurs des châssis sont équipés d'évents de trémie à pivot central dans une configuration à 4 ou 6 lumières. Les fenêtres sont généralement disposées par paires et par ensembles de 3 ou 4 châssis côte à côte, boulonnés aux meneaux en T et fixés aux profilés en C horizontaux et aux cornières soudées à l'aide de boulons ou de chevilles. Les chevilles permettaient aux unités en acier de se dilater et de se contracter en fonction des variations de température; certaines chevilles ont été remplacées par un assemblage boulonné fixe. Les châssis sont empilés en deux ou trois rangées et sont encastrés dans les piliers de maçonnerie, le raccordement étant scellé avec du mortier. Les meneaux en T en acier sont encastrés dans les appuis en béton coulé et sont fixés aux linteaux et cornières en acier, qui s'étendent sur toute la largeur des ouvertures et sont encastrés dans les colonnes de maçonnerie. Une plaque d'acier horizontale continue est fixée au profilé en C à l'aide de boulons à l'extérieur. Les unités sont vitrées avec du verre armé opaque et clair dans un lit de mastic. Le détail du petit bois varie entre le châssis de 1935 et celui de 1940; le châssis de 1935 a un profil en nez de bœuf distinctif tandis que les unités de 1940 ont un profil plat.

Les fenêtres de l'extrémité ouest du bâtiment sont constituées d'un mélange de châssis en acier à vitres multiples et certaines ont été remplies de briques de verre.

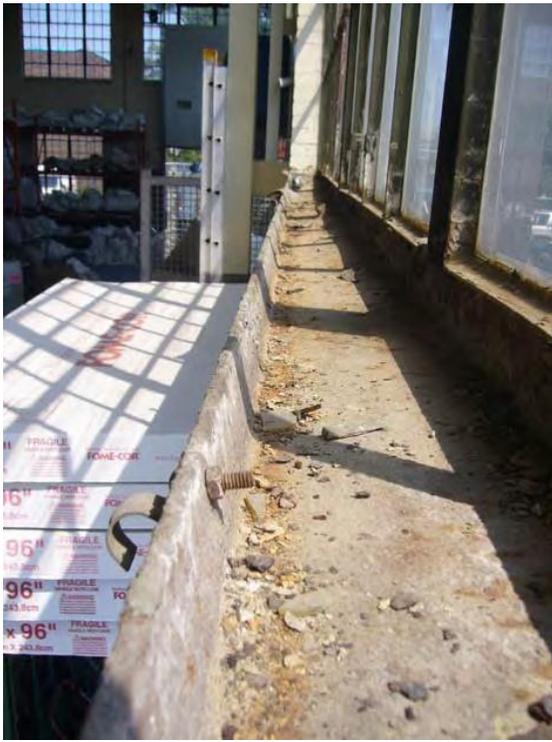


Figure 69 : Canal C du mur sud du magasin d'origine tournant vers l'extérieur.
Crédit : Commonwealth, 2008.



Figure 70 : Matériau de fenêtre d'origine.
Crédit : SBA, février 2012.



Figure 71 : Fenêtre à trémie originale.
Crédit : SBA, février 2021.

4.2.4.4 Portes

La seule porte qui date de 1935 est située sur l'élévation ouest de l'annexe. Il s'agit d'une porte en bois à deux battants avec un panneau supérieur vitré et un panneau inférieur plein.

4.2.4.5 Intérieurs

Dans le magasin d'origine, il y a des ouvertures de fenêtres perforées avec des fenêtres métalliques modernes sur les trois niveaux du mur de démolition. Il y a une ouverture de porte au deuxième niveau. L'ouverture du deuxième niveau ne peut être d'origine, car la structure de la grue a été coupée à ces endroits. On ignore si les autres ouvertures sont d'origine.

Les sols sont en béton au rez-de-chaussée et en bois aux niveaux supérieurs. Les rails de l'atelier d'usinage permettaient aux machines lourdes, aux équipements et aux wagons de se déplacer le long d'une chaîne de montage. Il y a une tranchée pour le personnel au nord des rails pour permettre aux ouvriers de travailler sur les roues des wagons. Le plafond est constitué de poutres et de pannes en acier exposées et d'un platelage en bois; la finition des murs est en briques peintes.

L'intérieur du magasin de 1939 est un grand espace ouvert qui s'étend sur deux étages. Le plafond est constitué de fermes métalliques apparentes sur toute la largeur du bâtiment, de pannes et d'un pontage de bois. Les murs sont en briques peintes.

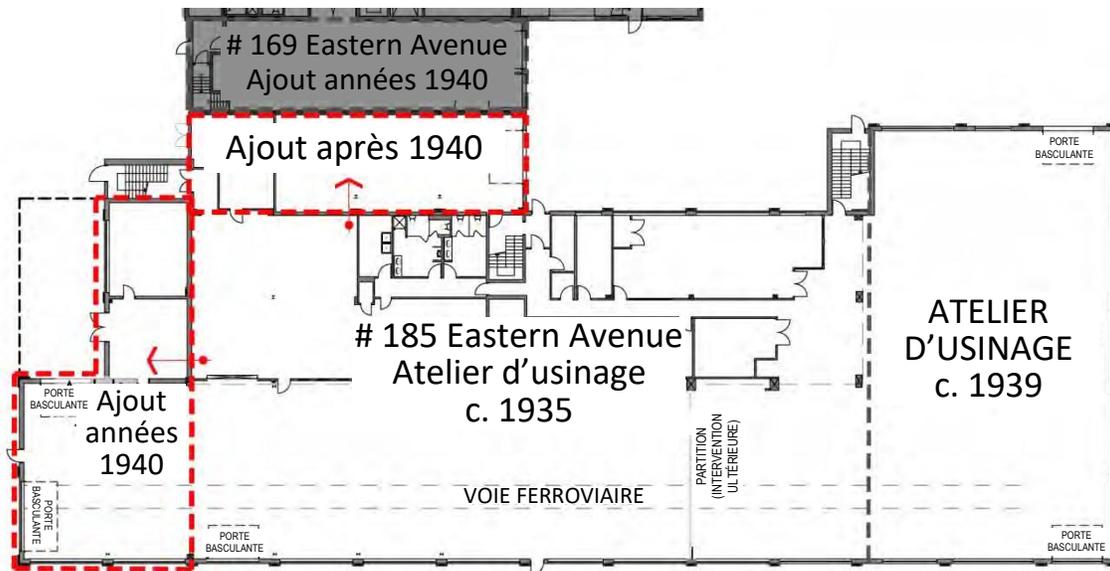


Figure 72 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usage – Plan du rez-de-chaussée.
Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

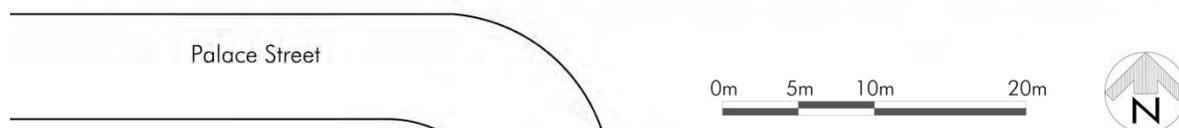
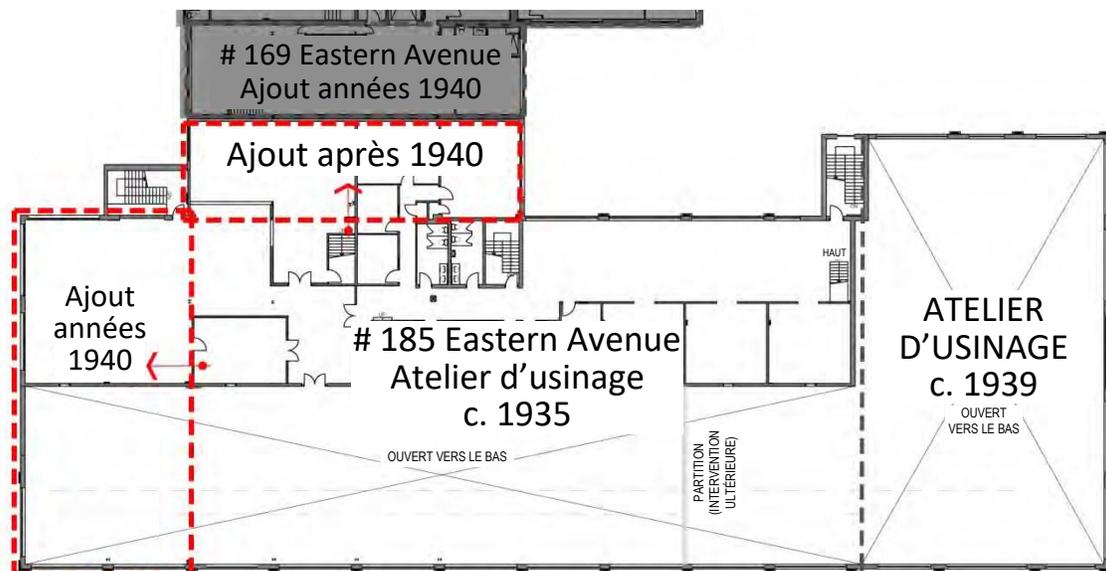


Figure 73 : 185 avenue Eastern – Atelier d'usage – Plan du deuxième étage.
Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

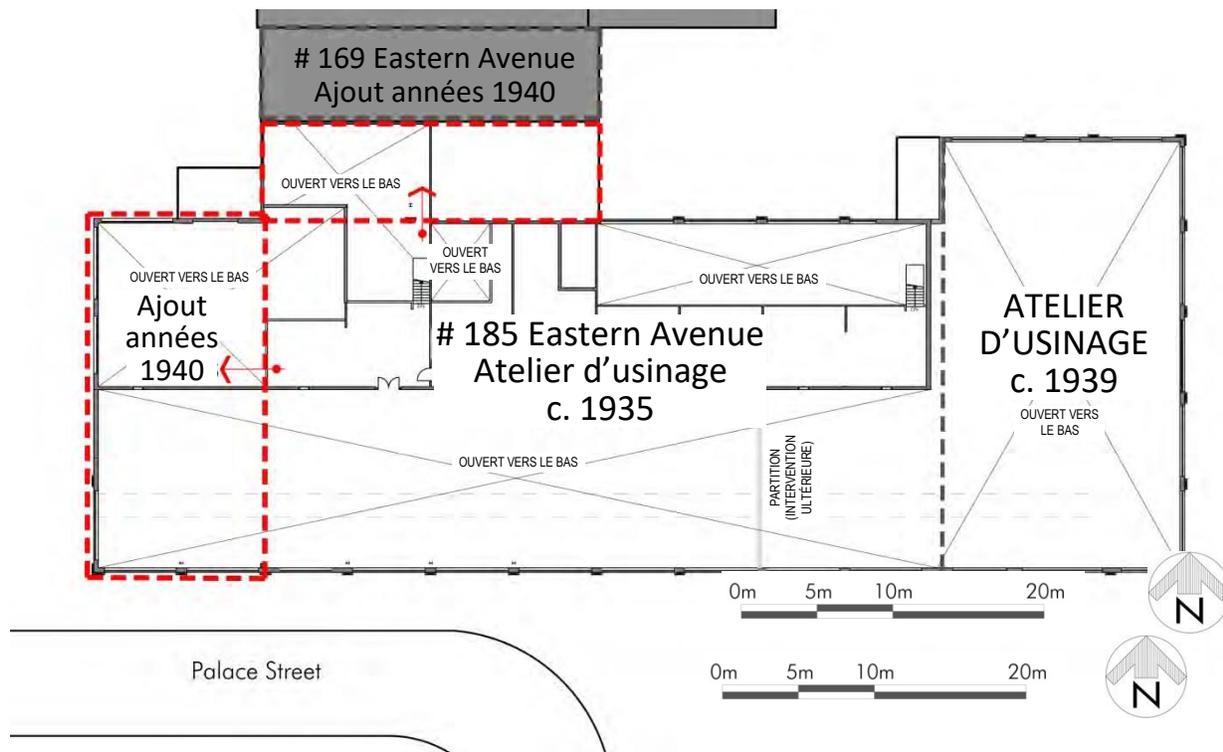


Figure 74 : 185 avenue Eastern – Atelier d’usinage – Plan de la mezzanine.
Crédit : Dessins de base fournis par ECOH 2020, Google Maps et annotés par SBA, février 2021.

4.2.4.6 Ajouts

L’ajout des années 1940 à l’extrémité ouest reflète la masse et la disposition du magasin d’origine avec un mur de séparation est-ouest. Au sud du mur de démolition se trouve une extension de l’atelier d’origine, tandis qu’au nord du mur se trouve l’expédition et la réception. L’extension de l’atelier d’usinage présente une architecture similaire à celle de l’atelier, tandis que la partie nord est un quai de chargement ouvert avec un espace de stockage. Les voies ferrées et la structure en acier du portique traversent la partie atelier de l’annexe.

L’élévation ouest a subi de nombreuses modifications utilitaires au fil des ans. La valeur patrimoniale de l’ajout est incarnée par l’élévation sud.

Au nord se trouve une deuxième annexe des années 1940 qui relie le magasin à l’annexe sud de l’entrepôt du 165 avenue Eastern. Cet ajout utilitaire a subi une myriade de changements et a peu de valeur patrimoniale.

4.2.4.7 Aménagements et équipements

Les voies ferrées encastrées dans le sol en béton s’étendent sur toute la longueur des deux magasins et de l’annexe.

Une structure métallique indépendante pour les portiques se trouve dans les deux ateliers. Les grues ont été enlevées.



Figure 75 : Atelier d'usinage de 1935 montrant la structure des équipements sur les murs nord et sud.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 76 : Atelier d'usinage de 1939 montrant la structure des équipements.
Crédit : SBA, novembre 2020.



Figure 77 : Atelier d'usinage de 1935 montrant les voies ferrées encastrées dans la dalle.
Crédit : SBA, février 2021.

4.2.4.8 Évaluation de l'état

Les murs de maçonnerie sont généralement en assez bon état, à l'exception de zones discrètes, y compris les zones adjacentes au niveau du sol, qui ont subi des impacts mécaniques ou ont été affectées par la neige, la glace et le sel. On a repéré des zones discrètes de maçonnerie tachée sous les appuis de fenêtre en béton, des dommages à la maçonnerie aux endroits où l'acier et les accessoires métalliques sont exposés, des zones discrètes de briques écaillées et des zones où des campagnes antérieures de réparation de la maçonnerie ne correspondaient pas au mortier et au tracé d'origine.

Commonwealth (2010) a constaté que les fenêtres industrielles à guillotine en acier étaient dans un état similaire à celles de la salle de nettoyage, mais les fenêtres orientées vers le sud de l'atelier d'origine présentaient un problème supplémentaire. Le poids du châssis en acier ainsi que la dilatation et la contraction thermique du châssis font effectivement tourner le profilé en C en acier vers l'extérieur et provoquent une inclinaison du profilé vers le centre des ouvertures de la fenêtre. Dans certains cas, le problème est lié au retrait des cardans qui permettaient aux unités de se dilater et de se contracter en fonction des variations thermiques. Certains des cardans ont été remplacés par des assemblages fixes boulonnés qui ne permettent pas aux unités de se déplacer avec les variations de température. Le problème doit être évalué par un ingénieur en structure et des mesures correctives doivent être mises en œuvre.

4.3 Intégrité du patrimoine

4.3.1 Cadre

Ce paysage de rue (*voir l'annexe B*) offre un aperçu visuel de l'histoire industrielle de la propriété sur le thème de l'expansion ferroviaire de 1910 à 1960. Le complexe est l'un des seuls exemples restants d'un complexe industriel datant de l'époque de l'expansion ferroviaire dans la région immédiate. Le mur de rue en maçonnerie formé par les bâtiments de la propriété dispose d'une intégrité patrimoniale, car il permet de discerner l'histoire de la propriété composite en tant que complexe industriel.

4.3.2 Salle de nettoyage – 153 avenue Eastern

Malgré la démolition récente de l'angle sud-ouest, le bâtiment conserve un haut degré d'intégrité patrimoniale, tant pour sa masse que pour son grand espace intérieur ouvert.

Bien que les fenêtres doivent être reproduites pour d'autres usages, elles ont entièrement conservé le matériel de l'époque.

Le portique et sa structure de support constituent un élément important de l'intégrité du patrimoine.

Les grandes ouvertures causées par la démolition dans le coin sud-ouest pourraient rester afin d'illustrer le regain d'intérêt de la communauté pour la conservation du bâtiment.

4.3.3 Entrepôt – 169 avenue Eastern

Bien qu'il s'agisse du plus ancien bâtiment de la propriété, le bâtiment de type entrepôt/bureau est accessoire au thème de l'expansion du chemin de fer au début du XX^e siècle, associé à l'utilisation de la fonderie et de la fabrication du grand site original de Dominion Wheel & Foundries Ltd.

Le bâtiment ne ressemble plus à un entrepôt autonome, mais a été si étroitement lié à l'immeuble de bureaux du 171 avenue Eastern qu'il ressemble désormais à un immeuble de bureaux avec une hiérarchie inversée des étages – le niveau inférieur au plafond en bas et le niveau supérieur à l'étage supérieur.

Le bâtiment ne dispose plus de porte d'entrée. À la place se trouve une porte d'entrée cachée qui se trouve à un demi-niveau au-dessus du niveau du sol et qui donne accès à un escalier d'incendie. Toutes les fenêtres en bois du rez-de-chaussée, sauf deux, ont été remplacées par des fenêtres fixes à double vitrage peu esthétiques et ne présentent aucun intérêt patrimonial.

4.3.4 Bureau – 171 avenue Eastern

Le type de bâtiment, un bureau, est accessoire au thème de l'utilisation de la fonderie et de la fabrication associées au chemin de fer sur le grand site d'origine de Dominion Wheel & Foundries Ltd.

Bien que le bâtiment d'origine ait subi peu de modifications, il ne ressemble plus à un bâtiment autonome, mais est lié à l'immeuble Warehouse situé au 171 avenue Eastern. Ce lien a une valeur patrimoniale car il renforce la présence du complexe sur le mur de l'avenue Eastern.

L'intégrité patrimoniale est également amoindrie par la perte de toutes les fenêtres en bois d'origine, à l'exception de celles du deuxième étage qui donnent sur l'avenue Eastern, et par la perte du couronnement décoratif en béton.

4.3.5 Magasins de machines – 185 avenue Eastern

Les deux ateliers d'usinage conservent un haut degré d'intégrité patrimoniale pour leur masse et leurs grands espaces intérieurs ouverts inchangés.

L'ajout de deux baies à l'ouest qui agrandit l'atelier d'usinage original conserve une grande partie de son intégrité patrimoniale et présente un intérêt patrimonial.

La partie nord de l'annexe et de la boutique d'origine a été modifiée au fil du temps, a servi à des usages auxiliaires et présente un intérêt patrimonial moindre. L'annexe au nord n'a aucune valeur ni intérêt.

Les fenêtres ont une grande intégrité patrimoniale, mais leur état est tel qu'elles devront être reproduites pour de nouvelles utilisations. De nouvelles fenêtres en acier sont disponibles avec le matériel d'époque.

Le portique, la structure de support et les voies ferrées sont des éléments importants de l'intégrité du patrimoine.

5. Contribution de la communauté

5.1 Engagement de la ville

Le personnel de la ville a exprimé son intérêt pour la valeur patrimoniale potentielle de la propriété et, à la suite de processus concernant l'utilisation future potentielle de la propriété, la ville a fait une demande :

- i. Une mise à jour de l'évaluation du patrimoine culturel (REPC) et une mise à jour de la déclaration de la valeur du patrimoine culturel (SCHV), qui doivent toutes deux être réalisées par un consultant indépendant qualifié en matière de patrimoine.
- ii. Un engagement communautaire.

Après avoir été chargée par l'IO d'entreprendre le REPC, Jane Burgess (SBA) a rencontré Mary MacDonald, directrice principale de la planification du patrimoine, et Joseph Muller, directeur de programme de la planification du patrimoine, des services de préservation de la ville, afin d'examiner l'étendue du travail de SBA et de fournir les commentaires de la ville concernant l'étendue prévue.

Le REPC terminé, y compris la déclaration de la valeur du patrimoine culturel mise à jour, ont été transmis à Mary MacDonald et Joseph Muller pour examen et commentaires, afin de respecter les procédures décrites dans le processus d'identification et d'évaluation du patrimoine du ministère de l'Infrastructure (ministère de l'Infrastructure, août 2016), conformément aux normes et aux directives, et en réponse à la demande de la ville mentionnée ci-dessus. La ville a reçu et fait des commentaires mineurs sur le REPC, et a accepté son analyse et ses recommandations.

5.2 Engagement du public

Le complexe de la fonderie suscite l'intérêt de la communauté depuis de nombreuses années, car la zone environnante des terrains de l'Ouest de la rivière Don a connu une expansion, une densification et un développement importants. En janvier 2021, l'engagement public à l'égard de la propriété a pris une ampleur particulière avec le début de la démolition des structures sur la propriété.

Afin de mieux comprendre l'intérêt de la communauté, le gouvernement de l'Ontario a organisé des séances d'engagement communautaire par le biais de réunions virtuelles et de soumissions écrites.

5.2.1 Réunions des groupes communautaires locaux

Trois groupes locaux ont fait des présentations sur la propriété lors de réunions virtuelles convoquées le 24 février 2021 : la Corktown Residents and Business Association, la West Don Lands Association et la St. Lawrence Neighbourhood Association. Les trois groupes ont fait part d'un grand intérêt pour la propriété et ont présenté des documents relatifs à la valeur patrimoniale des bâtiments et du cadre de la propriété et en tant qu'élément d'un paysage du patrimoine culturel, ainsi qu'à sa valeur pour la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don. Parmi les participants du gouvernement, on comptait des dirigeants clés responsables du logement abordable, de l'immobilier gouvernemental et de la protection du patrimoine, trois sous-ministres adjoints des ministères des Affaires municipales et du Logement, des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs, et des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture, ainsi qu'un vice-président principal d'Infrastructure Ontario.

Thèmes

Tous les organismes ont reconnu la propriété et son cadre comme un point de repère au sein de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don et un complexe qui a aidé à discerner le passé industriel de ce secteur de la ville de Toronto. Tous les groupes ont appuyé la désignation patrimoniale potentielle de la propriété.

5.2.2 Engagement sur le Web

En plus des réunions virtuelles, le gouvernement a fait participer le public par le biais du portail central de consultation provincial (Ontario.ca/consultation). La promotion en ligne a été faite par le biais des médias sociaux (Twitter, LinkedIn). Le gouvernement a reçu 438 soumissions écrites uniques du public au moyen du portail en ligne.

Thèmes

La majorité des répondants ont célébré le patrimoine de la propriété et ont noté qu'elle restait un exemple fort du passé industriel de la région. Il a été noté que la fonderie Dominion avait un lien avec le Distillery District à l'ouest.

5.3 Conclusions

La consultation a porté principalement sur la valeur patrimoniale potentielle du site. Les commentaires reçus ont été relativement uniformes quant aux thèmes abordés et à leur teneur. La propriété a été reconnue, autant par le grand public que par la ville, comme ayant une valeur potentielle sur le plan du patrimoine culturel en raison de sa relation avec le passé industriel de la ville et de l'intérêt local du complexe (même réduit par rapport à son empreinte initiale) en sa qualité de relique d'un complexe industriel.

6. Résumé des ressources / Sources citées

Politiques et ressources gouvernementale

Loi sur le patrimoine de l'Ontario (L.R.O. 1990)

Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario (LPO, 2010)

Plan officiel de la ville de Toronto (rév. de 2019)

« En plein essor », 2020

Processus d'identification et d'évaluation du patrimoine (Ministère de l'infrastructure, août 2016)

Rapports et études

Archaeological Services Inc.

2003 « Stage 1 Archaeological Assessment of Ten ORC West Donlands Properties, City of Toronto » [Premier stade de l'évaluation archéologique de dix propriétés de la SIO sur les terrains de l'Ouest de la rivière Don, ville de Toronto]. N^{os} CIF P047-017, P047-018, P047-033 et P-047-040.

CH2M Hill

2011 « Summary of Phase Two Environmental Site Assessment Investigation at 153 Eastern Avenue, Toronto, Ontario » [Résumé du dossier d'évaluation environnementale de site, phase II, au 153, avenue Eastern, Toronto, Ontario]. Rapport technique soumis à Infrastructure Ontario.

Ville de Toronto

2004 153-185, avenue Eastern (Dominion Wheel and Foundries Company) – Inscription au Registre des propriétés ayant une valeur patrimoniale de la ville de Toronto. Rapport du personnel de Toronto.

2020 Lettre du 24 janvier de Gregg Lintern, planificateur en chef, à Joshua Paul, SMA (MAML), soulevant plusieurs questions à propos de l'EIP d'IO, octobre 2020.

2021 Rapport public – « Stopping the Demolition to Protect Ontario's Heritage Foundry Buildings – 153-185 Eastern Avenue » [Cessation de travaux de démolition afin de protéger les bâtiments patrimoniaux d'une fonderie ontarienne au 153-185 avenue Eastern]

Commonwealth Historic Resource Management Limited

2008 « Conservation Assessment Windows & Doors » [évaluation de l'état de conservation des portes et des fenêtres], B80086 pour le no 153, avenue Eastern, B81484 pour le no 169, avenue Eastern, B80102 pour le no 171, avenue Eastern, B80129 pour le no 185, avenue Eastern, site des terrains de l'Ouest de la rivière Don, Toronto, Ontario.

ERA Architects

2011 « The West Don Lands Public Realm. Heritage Analysis and Interpretation Plan » [Le domaine public des terrains de l'Ouest de la rivière Don : plan d'analyse et d'interprétation du patrimoine]

Infrastructure Ontario

2020 (octobre) – « Draft Heritage Impact Assessment: 153-185 Eastern Avenue (Former Dominion and Wheel Foundries Company). B80086 No. 153 Eastern Avenue, B81484 No. 169 Eastern Avenue, B80102 No. 171 Eastern Avenue, B80129 No. 185 Eastern Avenue » [Ébauche de l'étude d'impact patrimonial : 153-185, avenue Eastern (site de l'ancienne Dominion and Wheel Foundries Company). B80086 n° 153 avenue Eastern, B81484 n° 169 avenue Eastern, B80102 n° 171 avenue Eastern et B80129 n° 185 avenue Eastern]

Ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture

- 2010 Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario.
- 2016 « Information Bulletin 3: Heritage Impact Assessments for Provincial Heritage Properties » [Bulletin d'information n 3 : études d'impact patrimonial pour les biens patrimoniaux provinciaux]

Philip Goldsmith Architect

- 2020 « Description of the disassembly and reconstruction of a heritage building as a means of conserving a heritage property » [Description du démontage et de la reconstruction d'un édifice patrimonial dans le but d'assurer la conservation d'une propriété à valeur patrimoniale]. Lettre/note pour Aspen Ridge Homes.

Stevens Burgess Architects Ltd.

- 2020 « Cultural Heritage Documentation Report: 153-185 Eastern Avenue (Former Dominion and Wheel Foundries Company) » [rapport de documentation du patrimoine culturel : 153-185, avenue Eastern (site de l'ancienne Dominion and Wheel Foundries Company)]. B80086 n° 153 avenue Eastern, B81484 n° 169 avenue Eastern, B80102 n° 171 avenue Eastern, B80129 n° 185 avenue Eastern.

Unterman McPhail Associates

- 2006 « Draft West Donlands Phase 2 Cultural Heritage Study Report 2 of 5 Built Heritage Inventory » [Ébauche de rapport du deuxième stade de l'étude du patrimoine culturel des terrains de l'Ouest de la rivière Don, rapport 2 sur 5, inventaire du patrimoine bâti]. B80025 n° 104, avenue Eastern, B80153 2, rue St. Lawrence et site de l'ancienne Dominion Wheel & Foundries Ltd., B80086 no 153, avenue Eastern, B81484 no 169, avenue Eastern, B80102 no 171, avenue Eastern, B80129 no 185, avenue Eastern.
- 2010 « WaterfrontToronto: Heritage Impact Assessment – Cleaning Room Building, Dominion Wheel & Foundries Ltd., Founry District Energy Centre, No. 153 Eastern Avenue, Toronto ON » [secteur riverain de Toronto : étude d'impact patrimonial - édifice de la salle de nettoyage, Dominion Wheel & Foundries Ltd., centre énergétique du district de la fonderie, n° 153, avenue Eastern, Toronto, Ontario], préparé pour Kongats Architects.

Urban Design Associates

- 2006 « West Don Lands Block Plan and Design Guidelines » [lignes directrices pour la planification et la conception du quartier des terrains de l'Ouest de la rivière Don].

Sources et cartes d'archives

Atlas historique de W.S. Boulton

Relevés cadastraux de la ville de Toronto

Dossiers des permis de construire de la ville de Toronto

Cartes d'assurance-incendie de Goad pour la ville de Toronto

Photographies aériennes de la ville de Toronto

<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/access-city-information-or-records/city-of-toronto-archives/whats-online/maps/aerial-photographs/>

Sources en ligne (en anglais)

<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/toronto-feature-carrying-place-trail-humber-river>

www.toronto.ca/city-government/accessibility-human-rights/indigenous-affairs-office/land-acknowledgement/

<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/access-city-information-or-records/city-of-toronto-archives/whats-online/web-exhibits/no-little-plans-alternative-building-and-transportation-visions-for-toronto/no-little-plans-housing/>

<https://www.trha.ca/trha/history/railways/canadian-national-railway/>

<https://waterfrontoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/projects/corktown+common>

Anciens de l'université de Toronto (en anglais). Edward Moore Proctor.

URL:<<http://alumni.utoronto.ca/s/731/index.aspx?sid=731&gid=36&pgid=2043>>.

Anciens de l'université de Toronto (en anglais). Donald Blaine Redfern.

URL:<<http://alumni.utoronto.ca/s/731/index.aspx?sid=731&gid=36&pgid=2164>>.

Livres et revues

Canadian Machinery and Manufacturing News. IX, 2 janvier, 1913.

Disher, J.W. et E. A. W. Smith. *By Design: The Role of the Engineer in the History of the Hamilton Burlington Area*.

Hamilton, ON : Hamilton Engineering Interface, Inc., 2001.

Engineering and Contract Record, 24 avril, 1940.

Lemos, Coralina. *Corktown: The History of a Toronto Neighbourhood and the People Who Made It*
Toronto : Coralina Lemos, 2018.

The Globe and Mail

Turner, Glenn. *The Toronto Carrying Place: Rediscovering Toronto's Most Ancient Trail*.

Toronto : Dundurn, 2015.

SECTION 2 : ÉVALUATION

1. Évaluation

En se basant sur les recherches effectuées sous la Section 1 : Recherche sur le patrimoine culturel, SBA a entrepris l'évaluation suivante des biens situés aux n^{os} 153-185, avenue Eastern. SBA a évalué chaque édifice ainsi que leur cadre afin de s'assurer que l'évaluation de la valeur potentielle du patrimoine culturel soit exhaustive, autant pour les parties que pour le tout, et qu'elle reflète le fait que les biens forment un complexe.

L'évaluation de la valeur ou du caractère d'un bien sur le plan du patrimoine culturel est fondée sur les preuves directes qui soutiennent la désignation et le niveau d'importance du bien. Les critères fixés dans la réglementation ont été établis afin de permettre l'identification et l'évaluation des biens susceptibles d'être désignés en vertu de la LPO. Les règles de l'art pour l'évaluation des biens qui ne sont pas encore protégés se fondent sur le Règl. de l'Ont. 9/06 pour établir leur valeur ou caractère sur le plan du patrimoine culturel. Ces critères comprennent la valeur au plan de la conception, la valeur physique, la valeur historique ou associative, et la valeur contextuelle (MIPSTC 2006 :20–27). Un bien peut être désigné en vertu de l'article 29 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* s'il satisfait à un ou plusieurs des critères servant à déterminer s'il a une valeur ou un caractère quelconque sur le plan du patrimoine culturel.

Ces critères à eux seuls sont insuffisants pour effectuer une évaluation complète. Il faut également tenir compte de facteurs tels que l'état et l'intégrité des éléments patrimoniaux, ainsi que l'intérêt de la communauté ou la valeur attribuée au bien.

1.1 Règl. de l'Ont. 9/06 (LPO) - Évaluation de LA VALEUR OU DE L'INTÉRÊT DU PATRIMOINE CULTUREL**1.1.1 Paysage du patrimoine culturel –Le cadre**

1. Le bien a une valeur au plan de la conception ou une valeur physique parce que, selon le cas :		
i. il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction,	Oui	Il s'agit du dernier élément représentatif d'un complexe industriel associé à l'expansion ferroviaire entre 1910 et 1960 dans le quartier. Le complexe industriel est un exemple incomplet, car la propriété comprenait à l'origine des terrains à l'ouest.
ii. il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel,	Non	L'organisation de la propriété était utilitaire.
ou iii. il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.	Non	
2. Le bien a une valeur historique ou associative parce que, selon le cas :		
i. il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui est important pour une communauté,	Oui	La propriété est directement liée au thème de l'expansion ferroviaire qui a eu lieu de 1910 à 1960. Dominion Wheel & Foundry Co. Ltd. fabriquait des pièces en acier et du matériel roulant pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.
ii. il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture,	Oui	Le complexe contribue à la compréhension l'évolution du quartier au début du vingtième siècle, période durant laquelle il a été transformé en secteur industriel, provoquant ainsi le déplacement de logements, afin de soutenir l'expansion du secteur ferroviaire dans cette partie de la ville.
iii. il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui est important pour une communauté.	Non	Il n'y a aucune trace documentaire de la participation d'un architecte ou d'un constructeur de quelque renommée que ce soit. Il est probable que ce sont les propres ingénieurs de Dominion Wheel & Foundries Ltd. qui ont été chargés de la conception du site et des bâtiments jusqu'à 1939, année où la firme James Procter and Redfern Engineers a été engagée.
3. Le bien a une valeur contextuelle parce que, selon le cas :		
i. il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région,	Non	Le quartier a été complètement transformé pour en faire une communauté résidentielle de grande densité desservie par un réseau routier redessiné. Le mur de rue en maçonnerie de briques assure un lien avec le passé industriel de la région, ainsi qu'un lien avec le quartier « Distillery District » avoisinant.
ii. il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement,	Oui	Sur le plan historique, la propriété est liée à l'époque où les lignes ferroviaires passaient à l'intérieur de celle-ci (aujourd'hui, elles passent au sud de la rue Mills, juste au sud de la propriété). Sur le plan visuel, c'est le dernier mur en maçonnerie de briques industriel sur l'avenue Eastern. Il marque la fin du corridor visuel de la rue Tannery.
iii. il s'agit d'un haut-lieu.	Oui	C'est un haut-lieu du quartier de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don, mais pas au sein de la ville de Toronto dans son ensemble.

1.1.2 La salle de nettoyage - 153, avenue Eastern (B80086)

1. Le bien a une valeur au plan de la conception ou une valeur physique parce que, selon le cas :		
i. il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction,	Oui	C'est un excellent exemple représentatif d'un bâtiment industriel de type vernaculaire du milieu du XX ^e siècle.
ii. il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel,	Non	
ou iii. il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.	Non	C'est une construction industrielle typique de son époque.
2. Le bien a une valeur historique ou associative parce que, selon le cas :		
i. il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui est important pour une communauté,	Oui	La propriété est directement liée à la société Dominion Wheel & Foundries Ltd et au thème de l'expansion ferroviaire qui a eu lieu de 1910 à 1960. Les pièces en fonte provenant de la forge située sur la propriété à l'ouest étaient nettoyées (meulées et polies) ici.
ii. il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture,	Oui	Cette propriété contribue à la compréhension du caractère industriel de la communauté au début du XX ^e siècle.
iii. il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui est important pour une communauté.	Oui	C'est un édifice industriel robuste doté d'éléments classiques sobres. Il a été conçu par Proctor, Redfern & Laughlin, Consulting (civil) Engineers, une firme d'ingénieurs de très grande renommée dans l'ensemble du Canada, quoiqu'elle soit mieux connue pour ses projets d'infrastructure de grande envergure.
3. Le bien a une valeur contextuelle parce que, selon le cas :		
i. il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région,	Non	Le quartier a été complètement transformé pour en faire une communauté résidentielle de grande densité desservie par un réseau routier redessiné.
ii. il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement,	Oui	Sur le plan physique, le bâtiment ancre le coin nord-ouest du complexe qui fait partie du dernier mur de rue en brique industriel le long de l'avenue Eastern.
iii. il s'agit d'un haut-lieu.	Oui	Le bâtiment contribue au complexe, qui est un haut-lieu de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

1.1.3 L'entrepôt - 169, avenue Eastern (B81484)

1. Le bien a une valeur au plan de la conception ou une valeur physique parce que, selon le cas :		
i. il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction,	Non	Ce n'est pas un bon exemple ou un exemple représentatif d'un entrepôt du début du XX ^e siècle.
ii. il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel,	Non	
ou iii. il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.	Non	C'est une construction typique de son époque.
2. Le bien a une valeur historique ou associative parce que, selon le cas :		
i. il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui est important pour une communauté,	Oui	Le bâtiment initialement construit sur la propriété en 1912 est directement liée à la société Dominion Wheel & Foundries Ltd et au thème de l'expansion ferroviaire de 1910 à 1960. Les modèles de fonderie y étaient entreposés et on y trouvait également des bureaux.
ii. il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture,	Non	Cette structure accessoire ne contribue pas directement à la compréhension du caractère industriel du quartier au début du XX ^e siècle.
iii. il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui est important pour une communauté.	Non	L'édifice a probablement été conçu par les propres ingénieurs de Dominion Wheel Foundries.
3. Le bien a une valeur contextuelle parce que, selon le cas :		
i. il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région,	Non	Le quartier a été complètement transformé pour en faire une communauté résidentielle de grande densité desservie par un réseau routier redessiné.
ii. il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement,	Oui	Sur le plan physique, le bâtiment soutien une partie du dernier mur de rue en brique industriel le long de l'avenue Eastern, quoiqu'il ne soit pas lui-même un bâtiment de type industriel.
iii. il s'agit d'un haut-lieu.	Oui	Bien que le bâtiment ne soit pas de type industriel, il contribue au complexe, qui est un haut-lieu de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

1.1.4 Le bureau – 171, avenue Eastern (B80102)

1. Le bien a une valeur au plan de la conception ou une valeur physique parce que, selon le cas :		
i. il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction,	Non	Ce n'est pas un bon exemple ou un exemple représentatif d'un bureau du début du XX ^e siècle.
ii. il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel,	Non	
ou iii. il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.	Non	C'est une construction typique de son époque.
2. Le bien a une valeur historique ou associative parce que, selon le cas :		
i. il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui est important pour une communauté,	Oui	Le bureau est directement liée à la société Dominion Wheel & Foundries Ltd et au thème de l'expansion ferroviaire de 1910 à 1960. Les modèles de fonderie y étaient entreposés, ainsi que dans l'entrepôt.
ii. il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture,	Non	Cette structure accessoire ne contribue pas directement à la compréhension du caractère industriel du quartier au début du XX ^e siècle.
iii. il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui est important pour une communauté.	Non	Cet élément a probablement été conçu par les propres ingénieurs de la société Dominion Wheel & Foundries Ltd.
3. Le bien a une valeur contextuelle parce que, selon le cas :		
i. il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région,	Non	Le quartier a été complètement transformé pour en faire une communauté résidentielle de grande densité desservie par un réseau routier redessiné.
ii. il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement,	Oui	Sur le plan physique, le bâtiment ancre le coin nord-ouest du complexe qui fait partie du dernier mur de rue en brique industriel le long de l'avenue Eastern.
iii. il s'agit d'un haut-lieu.	Oui	Le bâtiment contribue au complexe, qui est un haut-lieu de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

1.1.5 Les ateliers d'usinage – 185, avenue Eastern (B80129)

1. Le bien a une valeur au plan de la conception ou une valeur physique parce que, selon le cas :		
i. il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction,	Oui	C'est un excellent exemple représentatif d'un bâtiment industriel de type vernaculaire du milieu du XX ^e siècle.
ii. il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel,	Non	
ou iii. il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.	Non	
2. Le bien a une valeur historique ou associative parce que, selon le cas :		
i. il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui est important pour une communauté,	Oui	Le bureau est directement liée à la société Dominion Wheel & Foundries Ltd et au thème de l'expansion ferroviaire de 1910 à 1960. Une voie d'évitement privée passait à travers le bâtiment pour faciliter l'assemblage des wagons de train.
ii. il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture,	Oui	Cette propriété contribue à la compréhension du caractère industriel de la communauté au début du XX ^e siècle.
iii. il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui est important pour une communauté.	Oui	L'atelier d'usinage de 1939 a été conçu par James, Proctor & Redfern Consulting Engineers, une société de génie civil renommée dans l'ensemble du Canada. C'est la première structure construite par cette société sur la propriété.
3. Le bien a une valeur contextuelle parce que, selon le cas :		
i. il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région,	Non	Le quartier a été complètement transformé pour en faire une communauté résidentielle de grande densité desservie par un réseau routier redessiné.
ii. il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement,	Non	Sur le plan physique, les bâtiments en question définissent la frontière sud du complexe dans forme actuelle. Toutefois, auparavant, sa frontière sud était définie par les lignes de chemin de fer. Le corridor visuel de la rue Tannery termine à l'atelier d'usinage original.
iii. il s'agit d'un haut-lieu.	Oui	Le bâtiment contribue au complexe, qui est un haut-lieu de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don.

La propriété située aux 153-185, avenue Eastern, satisfait à un ou plusieurs des critères énoncés dans le Règl. de l'Ont. 9/06. Elle satisfait donc aux critères de désignation et peut être considérée comme un bien patrimonial provincial (BPP).

1.2 Règl. de l'Ont. 10/06 (LPO) - Évaluation du patrimoine culturel

Critère du Règl. de l'Ont. 10/06	Satisfait?	Justification
Le bien représente ou illustre un thème ou une tendance de l'histoire de l'Ontario.	Non	Bien que cette propriété nous renseigne sur le thème de l'expansion des terrains ferroviaires à Toronto de 1910 à 1960, les autres structures qui lui sont associées sont des exemples relativement courants dans la province. La propriété est un exemple incomplet, car le site original était plus vaste et s'étendait plus loin vers l'ouest. La perte de la fonderie originale (située sur la portion ouest du site original) diminue sa contribution.
Le bien présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre l'histoire de l'Ontario.	Non	Cette propriété est un site stratifié qui servait initialement à d'autres fins et qui a été adapté à des fins industrielles. Il était à l'origine un site résidentiel, et il le redevient à l'heure actuelle. La contribution provinciale au site ne remonte qu'à l'expropriation au cours des années 1980.
Le bien montre un aspect inhabituel, rare ou unique du patrimoine culturel ontarien.	Non	Il y a de meilleurs exemples de complexes et d'installations contemporaines dans la province à London, Kingston, Orillia, Brockville et St. Thomas.
Le bien présente une importance esthétique, visuelle ou contextuelle pour la province.	Non	La propriété est un complexe industriel partiellement préservé comprenant de multiples structures typiques de l'époque. Inclure les structures ajouterait peu de valeur au parc provincial d'édifices patrimoniaux.
Le bien présente un degré élevé d'excellence ou constitue une réalisation créative, technique ou scientifique au niveau provincial, au cours d'une période donnée.	Non	La propriété est un exemple typique du niveau de connaissances scientifiques, créatives et techniques de cette période.
Le bien comporte un lien étroit ou spécial pour des raisons historiques, sociales, culturelles ou traditionnelles avec toute la province ou une communauté établie dans plus d'une région de la province. Le bien comporte un lien étroit ou spécial pour des raisons historiques, sociales, culturelles ou traditionnelles avec toute la province ou une communauté établie dans plus d'une région de la province.	Non	Il n'y a pas de lien étroit ou spécial avec toute la province ou une communauté établie dans plus d'une région de la province.
Le bien présente un lien étroit ou spécial avec la vie ou l'œuvre d'une personne, d'un groupe ou d'un organisme ou avec un événement revêtant une importance pour la province.	Non	Il n'y a pas de lien étroit ou spécial avec une personne ou un groupe. Son propriétaire, Joseph Kilpatrick, était un industriel renommé à l'échelle nationale, mais il y a peu d'indices d'un lien particulièrement étroit entre lui et cette propriété. La société Dominion Wheel & Foundries Ltd avait un siège social à Toronto et des usines dans tout l'est du Canada. En 1955, cette société a été rachetée par la société Iron Foundries Ltd de Montréal, qui a occupé le site jusqu'à 1980. Dominion Wheel & Foundries Ltd. était l'une des fonderies exploitées dans la province. Fondée en 1916 par deux ingénieurs civils, la firme d'ingénierie Proctor & Redfern Engineers était mieux connue pour ses projets d'infrastructure de grande envergure réalisés dans l'ensemble de la province et du Canada.

Étant donné que la propriété située aux nos 153-185, avenue Eastern ne satisfait à aucun des critères énoncés dans le Règl. de l'Ont. 10/06, elle ne peut pas être considérée comme un bien patrimonial provincial ayant une valeur ou un caractère d'intérêt provincial (BVCIP).

2. Conclusions

Ce rapport conclut que la propriété satisfait aux critères pour un bien patrimonial provincial (BPP) en vertu du Règl. de l'Ont. 9/06 de la *LPO*, mais qu'il ne satisfait pas aux critères pour un bien patrimonial provincial ayant une valeur ou un caractère d'intérêt provincial (BVCIP) en vertu du Règl. de l'Ont. 10/06 de la *LPO*.

3. Ébauche de déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel

Description de la propriété

La propriété de 2,3 acres occupe un pâté délimité par l'avenue Eastern au nord, la rue Cherry à l'ouest, la rue Place au sud, et un espace ouvert public privé (anciennement Overland) à l'est. Le site comprend quatre bâtiments principaux. Deux des bâtiments – la salle de nettoyage (153 avenue Eastern) et les ateliers d'usinage (185 avenue Eastern) – sont des bâtiments de type industriel tandis que l'entrepôt (169 avenue Eastern) et le bureau (171 avenue Eastern) sont des bâtiments de type bureau.

Les quatre bâtiments en brique de deux étages forment un complexe homogène. La salle de nettoyage (153 avenue Eastern) et les ateliers d'usinage (185 avenue Eastern) sont tous deux d'excellents exemples représentatifs des bâtiments de type industriel du milieu du XX^e siècle. L'entrepôt (169 avenue Eastern) et le bureau (171 avenue Eastern) sont des bâtiments modestes typiques de leur époque.

Description de la valeur sur le plan du patrimoine culturel

Le complexe est le seul exemple restant, quoiqu'il soit incomplet, d'un complexe industriel issu de la période d'expansion ferroviaire dans la zone récemment réaménagée des terrains de l'Ouest de la rivière Don. Il s'agit de la partie est de la propriété du XX^e siècle de la Dominion Wheel & Foundries Ltd, une entreprise dont l'occupation du site est associée au soutien industriel des chemins de fer canadiens, qui ont joué un rôle important dans la communauté des années 1910 jusqu'aux années 1960. La propriété permet de comprendre la région en tant que centre industriel et le thème de l'expansion ferroviaire au cours de la première moitié du XX^e siècle.

La salle de nettoyage et l'atelier d'usinage de 1939 ont été conçus par le très réputé cabinet d'ingénieurs Procter, Redfern et Laughlin.

Le déclin de l'activité industrielle (1960-2000) a entraîné une transition vers un nouveau quartier résidentiel. Les terrains de l'Ouest de la rivière Don et la zone se sont fondamentalement transformés avec de nouveaux schémas de rues soutenant la nouvelle utilisation résidentielle des terres. La partie de l'avenue Eastern où se trouve la propriété est l'une des rares rues qui subsistent depuis le début du XIX^e siècle. L'atelier d'usinage constitue le point d'arrivée du corridor visuel qui remonte la nouvelle rue Tannery.

La propriété est un haut-lieu au sein de la communauté des terrains de l'Ouest de la rivière Don et les quatre bâtiments constituent un lien clé avec le passé industriel de la région.

Description des attributs patrimoniaux

Cadre – Paysage du patrimoine culturel

- Bâtiments construits à proximité des limites de la propriété.
- Mur de rue en maçonnerie de briques de deux étages longeant l'avenue Eastern et la rue Palace, ponctué d'espaces ouverts.
- Équilibre entre la forme bâtie et les espaces ouverts répartis à peu près uniformément sur le site.

La salle de nettoyage – 153 avenue Eastern

- Concentration et localisation à proximité des lignes de propriété nord et ouest.
- Construction massive en maçonnerie de briques rouges organisée symétriquement avec des façades sud et nord à quatre baies et des façades est et ouest à six baies.

- Grandes baies vitrées rectangulaires entre des piliers en brique avec des appuis en béton et équipées de fenêtres industrielles à guillotine en métal.
- Ouvertures de portes pour grand équipement sur deux étages.
- Grand espace intérieur ouvert dans les deux tiers sud du bâtiment, avec :
 - Murs en briques apparentes et plancher en béton;
 - Ferme en acier, pannes en acier et terrasse en bois exposée;
- Les aménagements comprennent les éléments suivants :
 - Structure secondaire en acier pour supporter la grue à portique; et
 - Grue construite par Sir William Arrol & Co. Ltd, Glasgow, Écosse

L'entrepôt – 169 avenue Eastern

- Concentration de masse, et localisation à proximité de la limite de propriété;
- Construction en maçonnerie de briques rouges massives organisée symétriquement sur la façade nord à sept baies, avec des losanges et des boucliers décoratifs en béton incrustés dans la baie centrale;
- Bandeau de briques;
- Ouvertures de fenêtres, appuis en pierre et voussoirs en brique au-dessus des ouvertures au niveau du sol;
- Fenêtres à guillotine en bois du deuxième étage avec châssis supérieur divisé en trois carreaux;
- Lanterneaux industriels

Le bureau – 171 avenue Eastern

- Concentration de masse à proximité de la limite de propriété;
- Construction massive en maçonnerie de briques brun orangé, façade nord à trois baies organisées symétriquement;
- Piliers en brique provenant d'une nappe phréatique avec des losanges et des boucliers décoratifs en béton incrusté;
- Ouvertures de fenêtres avec appuis de fenêtre en béton et linteaux en soldat;
- Carreaux en damier au-dessus de l'entrée principale et imités dans la baie d'extrémité;
- Fenêtres à guillotine en bois du deuxième étage avec châssis supérieur divisé en trois carreaux;
- Aménagements des deux portes de la salle des coffres du rez-de-chaussée.

Ateliers d'usinage – 185 avenue Eastern

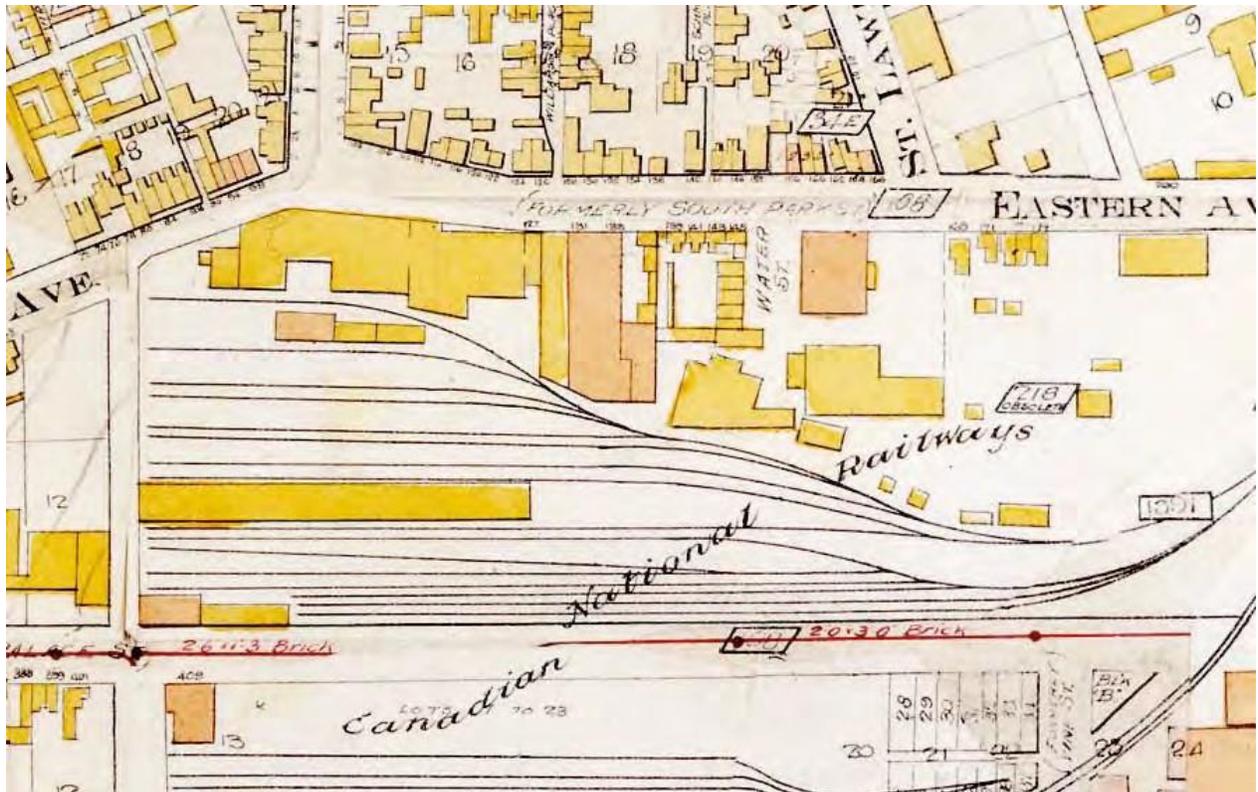
- Masse construite contre la limite sud de la propriété.
- Construction massive en maçonnerie de briques rouges, organisée symétriquement : façade est à cinq baies (1939), élévation sud à treize baies (2 baies années 1940 + 8 baies 1935, + 3 baies 1939) :
 - Piliers en briques;
- Grandes ouvertures de fenêtres avec appuis en béton, linteaux en acier et structure intermédiaire en acier;
- Grandes ouvertures de porte d'équipement à deux étages;
- Fenêtres métalliques à guillotine industrielle à vitres multiples, avec quincaillerie en laiton.
- Grands espaces ouverts de deux étages des ateliers d'usinage à plancher en béton de 1935 et de 1939, avec les éléments suivants :
 - Pannes de poutres en acier exposées dans l'atelier de 1935;
 - Fermes et poutrelles en acier à âme ouverte de l'atelier de 1939; et
 - Platelage de toit en bois apparent des ateliers de 1935 et 1939.
- Les aménagements comprennent les éléments suivants :
 - Structure secondaire en acier pour les grues à portique des deux ateliers;
 - Voies ferrées traversant l'ajout de 1940 et l'atelier de 1935 jusqu'à l'atelier de 1939.

Annexe A :

Cartes et figures

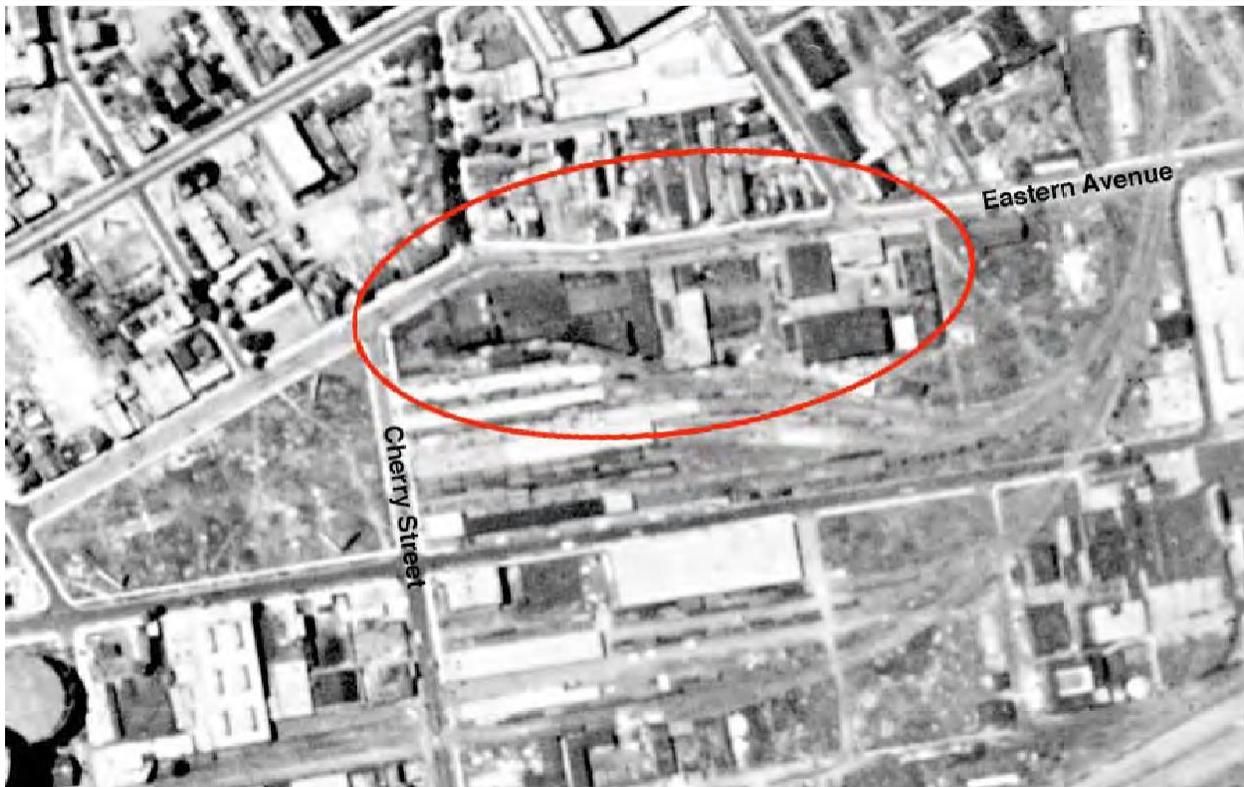
Annexe A :

Les cartes reproduites ci-dessous font partie des recherches sur le site, présentées à la Section 3.0.
Les cartes illustrent l'évolution du site du début jusqu'au milieu du XX^e siècle.

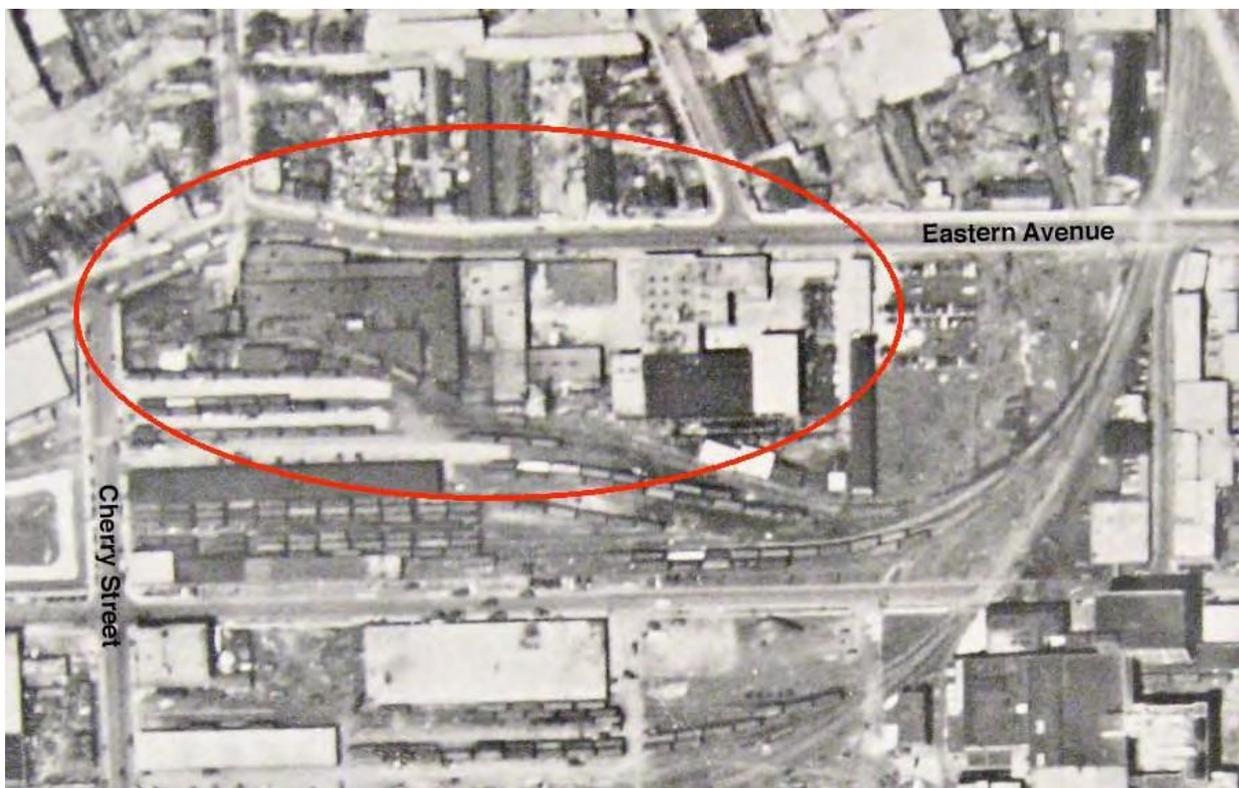


Le bureau, l'atelier d'usinage et la salle de nettoyage étaient initialement situées au même endroit que la fonderie à l'ouest du site.

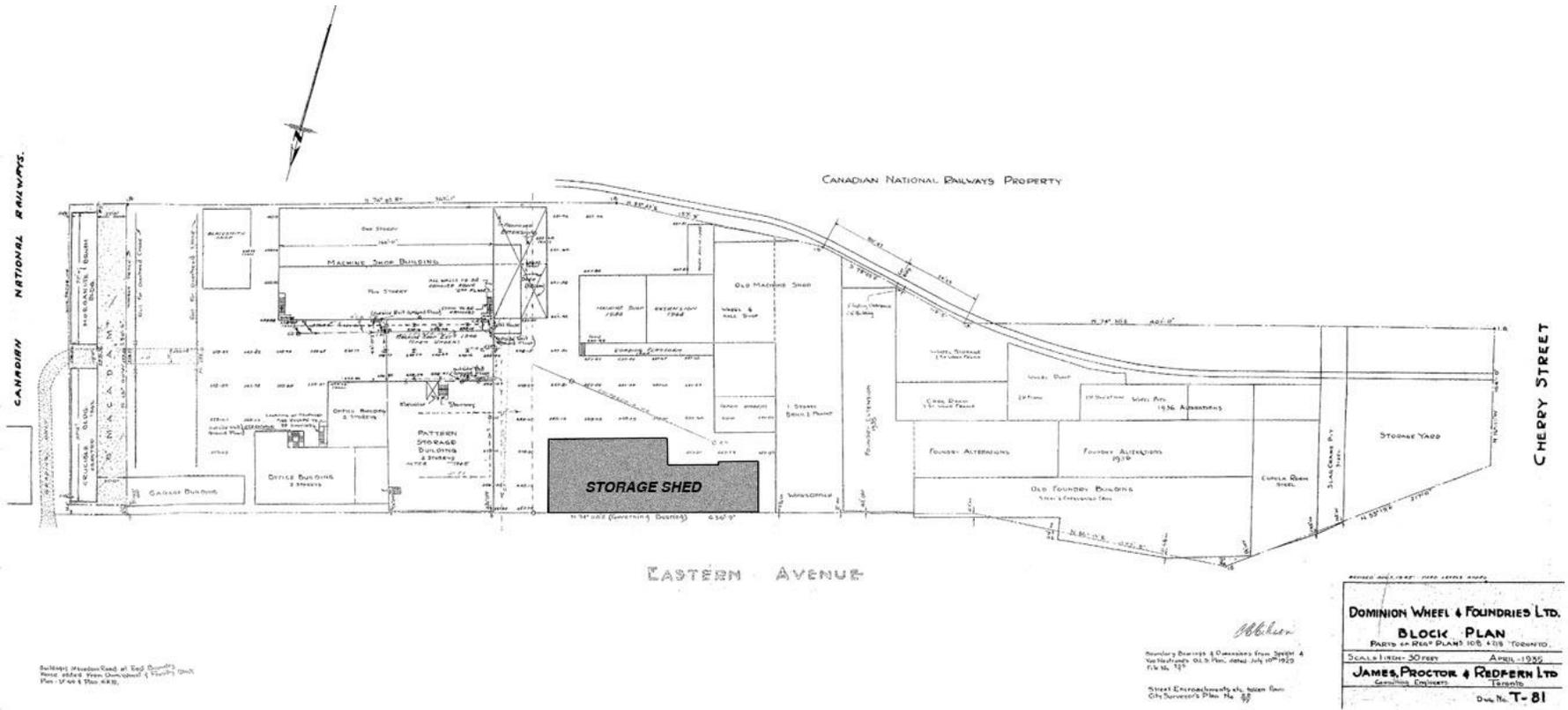
Crédit : Plan d'assurance de la ville de Toronto, vol. 3, pl. 234, 1931, révisé en 1938.



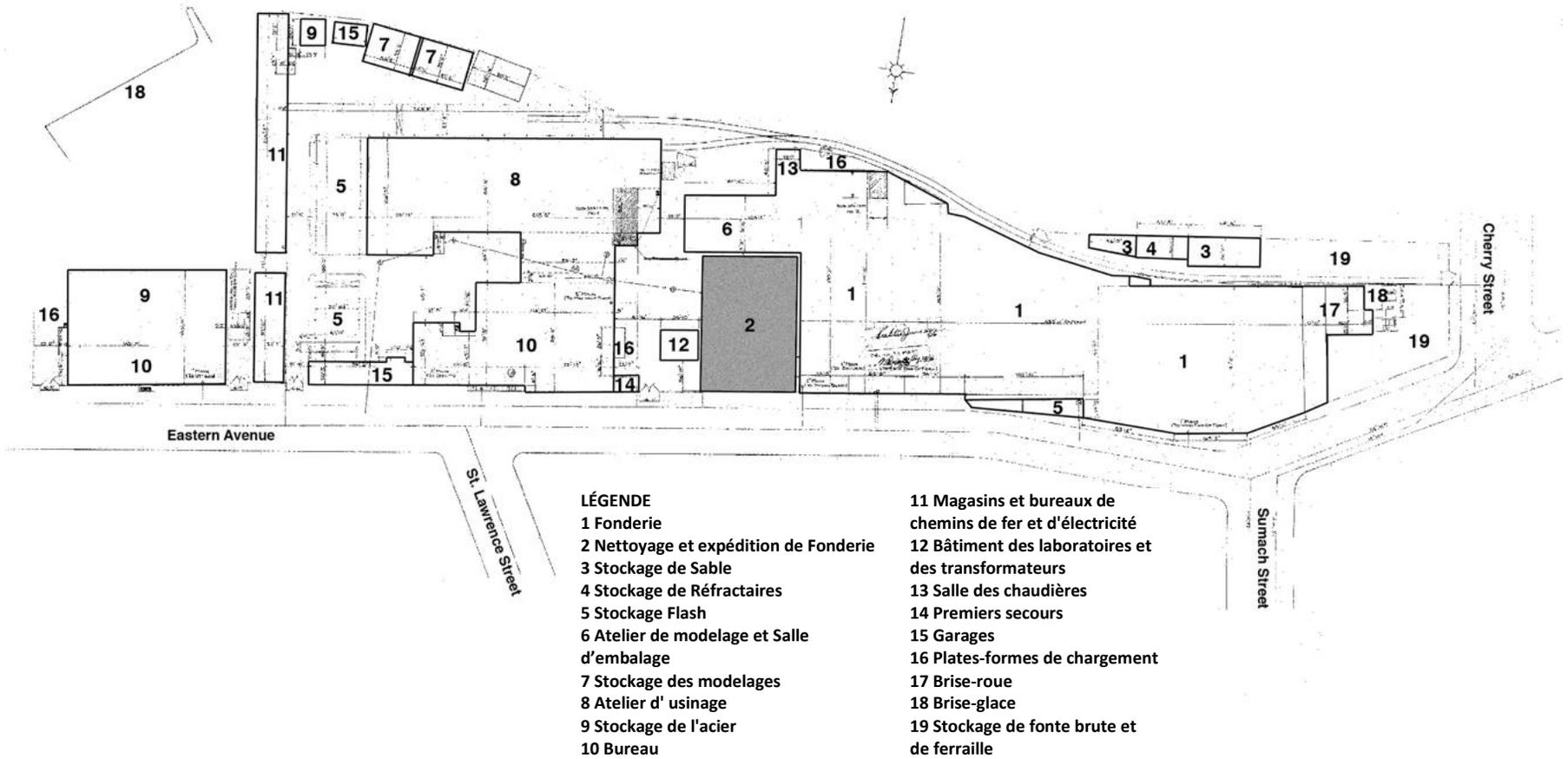
Photographie aérienne (1938) indiquant que des maisons ont été éliminées au coin sud-ouest de l'avenue Eastern et de la rue Water. Crédit : Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (EMR) et ministère de la Défense nationale (MDN), A-6591-38.



Photographie aérienne (1950) montrant le bâtiment d'entrepôt à l'emplacement de la future salle de nettoyage au n° 153, avenue Eastern. Crédit : Archives de Toronto (AT).



Plan du quartier de la Dominion Wheel & Foundries Ltd. préparé par James, Proctor & Redfern Ltd. (avril 1935, rév. 3 août, 1945) montrant une remise d'entrepotage à l'emplacement de la future salle de nettoyage au n° 153, avenue Eastern. Crédit : Permis de construire de la ville de Toronto no 85567, tel qu'adapté par Unterman McPhail Associates en 2010.



Plan de propriété de la Dominion Wheel & Foundries Division, Toronto, Ontario, Canada, Iron Foundries Ltd. (22 juin 1956) montrant le complexe et le bâtiment récemment construit de la salle de nettoyage au centre de la propriété. Crédit : Permis de construire de la ville de Toronto no 38970, tel qu'adapté par Unterman McPhail Associates 2010.

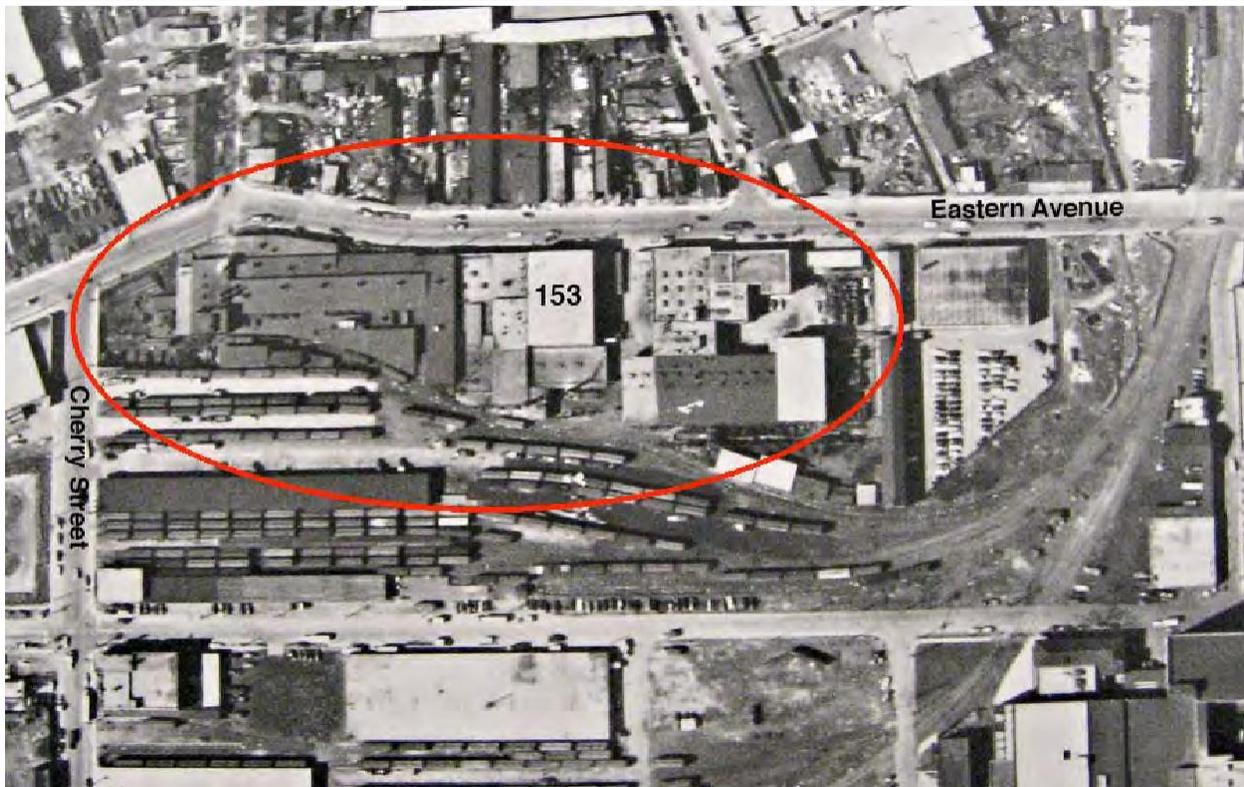
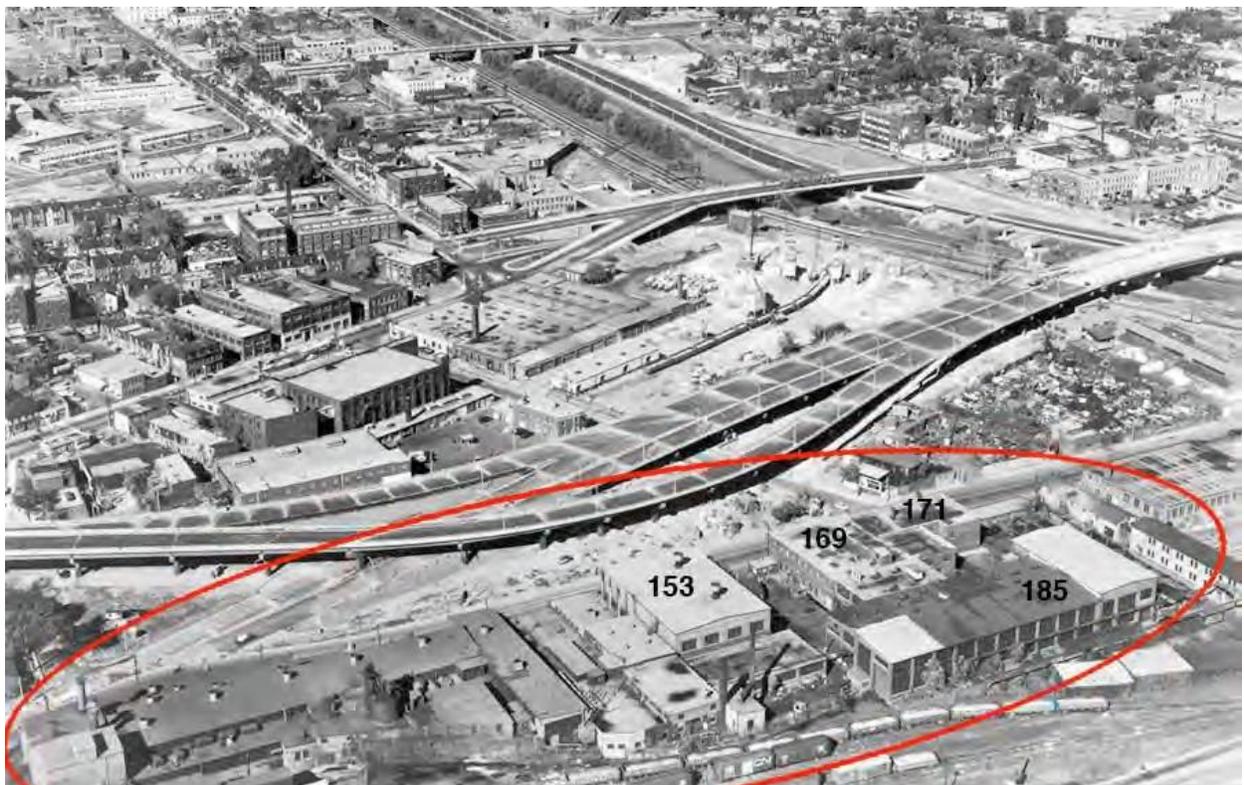


Photo aérienne (1953) montrant l'introduction du n° 153 entre les structures existantes sur le site de la Dominion Wheel & Foundries. Crédit : Archives de Toronto (AT).

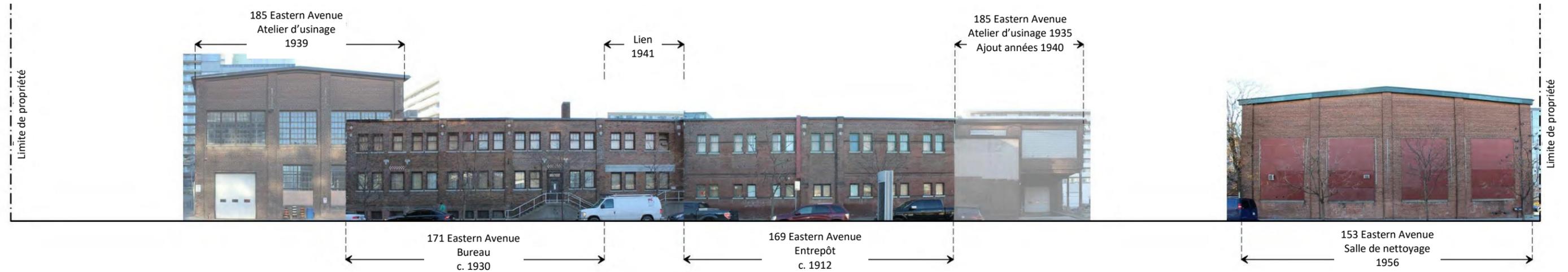


Ancien site de la Dominion Wheel & Foundries Co. lors de la construction de la Don Valley Parkway. Crédit : Archives de Toronto (AT), sér. 3, dossier n° 119, ES21-038, Don Valley Parkway, oct. 1964.

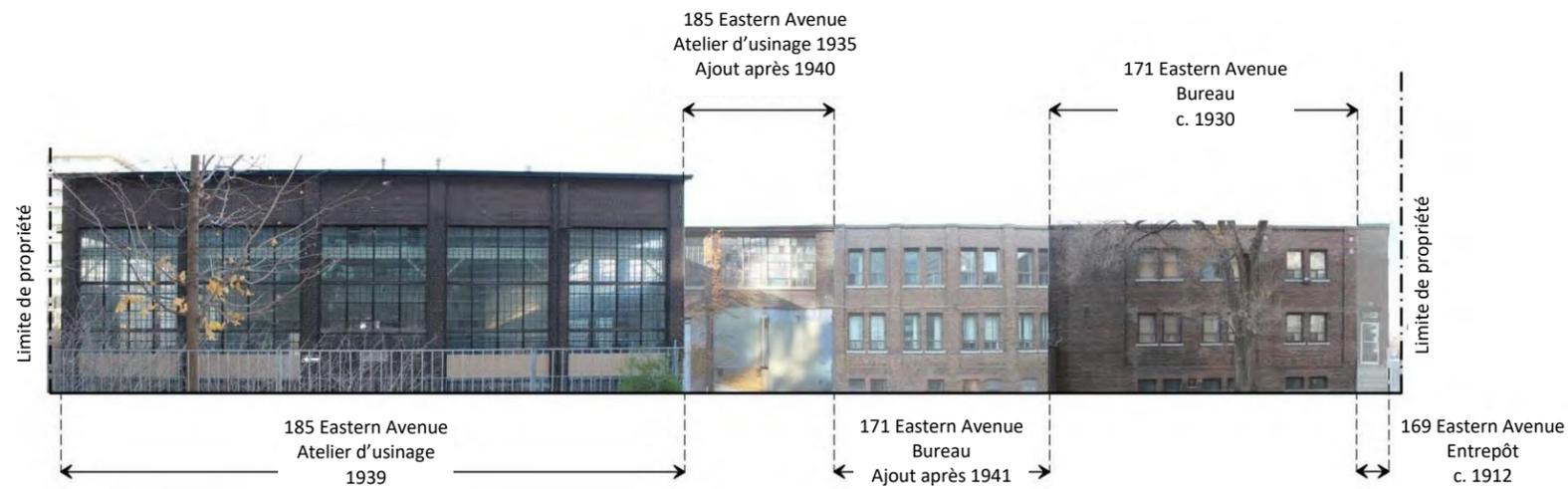
Annexe B :

Paysages urbains

Annexe C : Paysages urbains existants

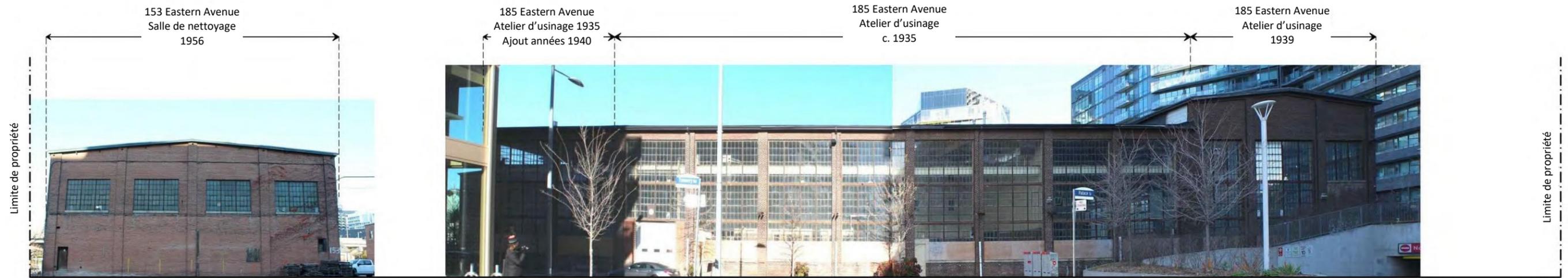


Paysage urbain de l'avenue Eastern

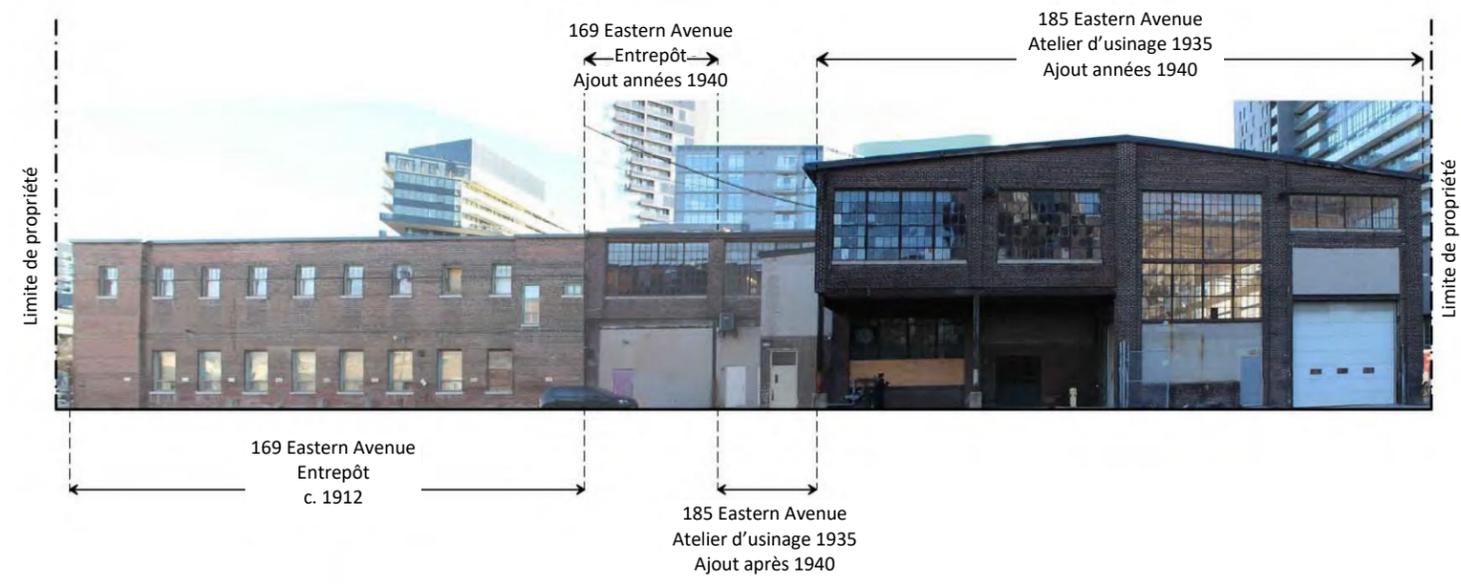


Élévation complexe nord





Paysage urbain de la rue Palace



Connexion au milieu du pâté

Annexe C :

Titres et qualités des auteurs

Stevens Burgess Architects Ltd. (SBA) est un cabinet d'architectes agréé par l'Ordre des architectes de l'Ontario. Il se spécialise dans la conservation du patrimoine. SBA compte dans ses rangs six architectes agréés, dont trois sont membres de l'Association canadienne d'experts-conseils en patrimoine (ACECP) et deux sont accrédités par LEED. Son personnel est formé à l'application des normes et des règles de l'art relatives au patrimoine.

En 1988, SBA a été engagé pour aider les curateurs de la Vieille-Église-en-Pierre à Beaverton, Ontario, à obtenir la désignation de cette église en pierre datant des années 1840 et à assurer sa conservation. L'église est devenue par la suite un site historique national. Depuis, SBA a travaillé sur plus d'une quarantaine de biens patrimoniaux reconnus ou désignés et bon nombre d'autres édifices répertoriés ou admissibles à l'être. SBA adhère aux principes de conservation reconnus internationalement. Les contributions de SBA vont de la recherche et de la documentation jusqu'à la préparation d'évaluations de la valeur patrimoniale, d'évaluations de l'état d'édifices, de lignes directrices pour les interventions, de plans directeurs de conservation, d'études de faisabilité, d'énoncés d'impact patrimonial, et de plans d'entretien, de surveillance, de réutilisation ou de modernisation.

Ce REPC a été préparé par un membre de l'Association canadienne d'experts-conseils en patrimoine (ACECP), Jane Burgess **OAA, MIRAC, ACECP, APT**, associée fondatrice de Stevens Burgess Architects Ltd. (SBA) et associée en charge des projets patrimoniaux. Elle œuvre au sein du secteur patrimonial depuis plus de trente ans et elle a contribué au développement de politiques de préservation du patrimoine, à sa promotion et à l'éducation relative à celui-ci. Jane a été présidente de l'Association canadienne d'experts-conseils en patrimoine (ACECP), vice-présidente du conseil de préservation de Toronto et vice-présidente de l'Ordre des architectes de l'Ontario. Elle a reçu de nombreux prix pour son travail dans le domaine de la conservation et elle prononce souvent des conférences sur ce sujet.

Julia Rady a obtenu son doctorat en histoire canadienne à l'Université de Toronto en 2017. Elle a présenté ses travaux à la Société historique du Canada et à la Société canadienne d'histoire de l'Église. Elle a travaillé comme conseillère historienne pour Radio-Canada, pour la Société Osgoode pour l'histoire juridique canadienne et pour Heritage Toronto, et elle a publié des comptes rendus de livres dans la revue *Ontario History*. En 2017, elle a commencé à travailler chez SBA, où elle a contribué aux travaux de recherche historique et à la rédaction de textes pour les projets de la firme relatifs au patrimoine. En 2019, elle a été nommée membre du Conseil de préservation de Toronto.