



ÉTUDE PATRIMONIALE
des immeubles situés à l'intérieur du quadrilatère délimité par les rues
Saint-Antoine, Saint-Christophe, Notre-Dame et Berri
à Montréal
pour *VIGER SOCIÉTÉ EN COMMANDITE*

novembre 2006

MARIO BRODEUR, architecte
JACQUES LACHAPELLE, architecte et historien de l'architecture
pour [MBRODEUR CONSULTANT INC](#) |

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	
1.1	Mise en contexte	5
1.2	Présentation du mandat	5
1.3	Présentation des rédacteurs	5
1.4	Description de la méthodologie	6
1.5	Principales sources	7
1.6	Droits	7
1.7	Identification de l'objet à l'étude	8
2.	ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL	
2.1	Valeur documentaire	16
2.1.1	Reconnaissance et statut	16
2.1.2	Ancienneté	18
2.1.3	Valeur historique	18
2.2	Valeur architecturale	29
2.2.1	Description des bâtiments et de leur évolution	29
	l'ancienne gare-hôtel Viger	
	. l'implantation	29
	. la volumétrie et la composition extérieure	31
	. les matériaux	33
	. les usages	33
	. les modifications de 1910-1913	35
	. les modifications de 1951-1953	39
	. l'état actuel des intérieurs	41
	la gare Berri	
	. l'implantation	43
	. la volumétrie et la composition extérieure	43
	. les matériaux	44
	. les usages	45
	. les modifications	45
	. l'état actuel des intérieurs	49

la chaufferie	
. l'implantation	50
. la volumétrie et la composition extérieure	50
. les usages	50
l'annexe	
. l'implantation	52
. la volumétrie et la composition extérieure	52
. les usages	52
le 810 Saint-Antoine Est	
. l'implantation	53
. la volumétrie et la composition extérieure	53
. les usages	53
. les modifications	53
2.2.2 Degré d'authenticité	55
2.2.3 État physique	65
2.2.4 Concepteurs et leurs oeuvres	68
Bruce Price	68
Walter S. Painter	74
Donat Beaupré	77
Émile Daoust	78
Gérard Masson	78
Jodoin Lamarre Pratte	78
2.2.5 Production courante et comparables	80
les grands hôtels	80
les gares	83
les chaufferies	85
les autres bâtiments administratifs	86
2.3 Valeur contextuelle	87
2.3.1 Évolution du cadre environnant et positionnement	87
2.3.2 Point d'intérêt	98
2.4 Synthèse de la valeur patrimoniale	99

3.	ANNEXES	
3.1	Bibliographie	106
3.2	Données historiques	111
3.3	Iconographies d'époque	118
3.4	Liste des travaux des architectes municipaux	155

1. INTRODUCTION

1.1 Mise en contexte

« Le majestueux édifice Jacques-Viger, rue Saint-Antoine Est, pourrait retrouver sa vocation d'origine. Télémédia Développement, une entreprise en gestion et développement immobiliers, souhaite aménager un hôtel de prestige dans ce bâtiment appartenant à la Ville de Montréal et occupé par des employés municipaux. » Jeanne Corriveau, Le Devoir, Édition du samedi 5 et du dimanche 6 mars 2005.

Le projet de re-développement du site Viger impliquera certainement des modifications au plan d'urbanisme et forcément une autorisation de la part du ministère de la Culture et des Communications. L'obtention de ces modifications et de cette autorisation commande une série d'études. L'une de celles-ci vise l'établissement des valeurs patrimoniales des différentes composantes du site. Elle est destinée, bien sûr, aux autorités administratives mais aussi aux concepteurs et aux spécialistes en restauration.

Le site Viger, délimité par l'emprise de la rue Notre-Dame (à cet endroit en viaduc) et les rues Berri, Saint-Antoine, Saint-Christophe, comporte plusieurs bâtiments de valeur inégale. Par exemple, l'intérêt patrimonial de la gare-hôtel construite entre 1896 et 1898 est évident et endossé par tous. L'objectif de la présente étude est donc de mesurer précisément la portée de cet intérêt. Son agrandissement de 1911-1912 semble également significatif, mais sur quelle base et jusqu'à quel point ? Et la chaufferie de 1956 ou le 810 Saint-Antoine Est ont-ils un quelconque intérêt ?

1.2 Présentation du mandat

La Ville de Montréal a établi en 2002 une procédure d'étude de projet pour les édifices historiques dont on pressent l'intérêt patrimonial. Cette procédure se décline en trois étapes. La première concerne la réalisation d'une étude patrimoniale selon des termes de référence déterminés. Suit la catégorisation de l'édifice par un comité *ad hoc* formé des responsables du dossier à la Ville. Enfin, la Ville évalue le projet proposé sur la base de critères prédéterminés et à la lumière de la valeur patrimoniale octroyée à l'immeuble.

Cette première étape de la procédure, l'étude patrimoniale est l'objet du présent rapport.

1.3 Présentation des rédacteurs

Architecte au ministère de la Culture et des Communications du Québec, Mario Brodeur a géré les autorisations découlant de l'application de la Loi sur les biens culturels pour des ensembles protégés. Coordonnateur de l'entente sur le développement culturel de Montréal dont le principal volet concernait la gestion de l'arrondissement du Vieux-Montréal, il a contribué, par exemple à la définition des principes et critères d'interventions qui sont actuellement en vigueur.

Depuis trois ans, il agit comme consultant pour la réalisation d'études patrimoniales et de projets de mise en valeur du patrimoine bâti. Les interventions à l'église Unie Saint-James, rue Sainte-Catherine ouest et aux sièges sociaux de Bell Canada et Quebecor en sont des exemples. À titre de partenaire, il participe au montage d'une proposition de re-développement pour le Silo n° 5. Son plan de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie a été édité par la Commission des biens culturels du Québec. En matière d'études patrimoniales, outre celles des édifices visés par l'implantation du CHUM au 1000 Saint-Denis, il a réalisé celle du 1220 rue Crescent, du 419-423 rue Saint-Vincent et du 456 rue de la Gauchetière Ouest. Enfin il a agi à titre d'expert conseil pour l'étude de caractérisation du site historique du Village minier de Bourlamaque.

M. Lachapelle est architecte, docteur en histoire de l'architecture et professeur agrégé à l'École d'architecture de l'Université de Montréal où, depuis 20 ans, il enseigne principalement le design, et l'histoire de l'architecture au Québec et au Canada.

M. Lachapelle s'intéresse tout particulièrement à l'étude de la signification de l'architecture et aux interventions nouvelles en milieu ancien.

À titre de chercheur universitaire et de consultant, il a collaboré ou dirigé de nombreuses évaluations d'édifices ou d'ensembles patrimoniaux parmi lesquels on trouve l'îlot du Palais des Congrès de Montréal, l'îlot du projet Le Saint-François dans le Vieux-Montréal, les hôpitaux rattachés à l'Université McGill, le secteur protégé du mont Royal et ses environs, les quartiers résidentiels de Rome. Ces évaluations suivent les méthodes éprouvées et reconnues par les organismes consacrés au patrimoine.

Soulignons que M. Lachapelle a étudié, dans le cadre de son doctorat sur la firme d'architectes Ross et Macdonald, le phénomène des hôtels châteaux et des gares, une étude qui a été publiée et qui fait autorité. De plus, dans le cadre d'un récent mandat concernant l'îlot Voyageur, il a été amené à examiner l'histoire du quartier Saint-Jacques, là où se trouve le site de la gare-hôtel Viger.

À l'aide d'une ressource technique affectée à la recherche, il réalise et garantit l'intérêt scientifique de l'étude patrimoniale. M. Lachapelle participe aussi aux autres étapes comme spécialiste des interventions contemporaines en milieu ancien.

1.4 Description de la méthodologie

La méthodologie s'inspire des termes de référence intitulés «*Procédure d'étude de projet pour un édifice historique dont on pressent l'intérêt patrimonial*» élaboré par le Service du développement économique et urbain - Division du patrimoine et de la toponymie ainsi que du plan de travail pour la *Recherche des données permettant d'établir l'intérêt patrimonial des immeubles compris sur le site de la gare-hôtel Viger*. Ce plan de travail nous a été fourni par l'Arrondissement de Ville-Marie le 11 septembre dernier.

Nous avons donc effectué des recherches documentaires sur le site et les bâtiments aux différents centres d'archives et bibliothèques pertinents. Une analyse de la documentation écrite et visuelle a suivi afin de retracer l'évolution du site et de ses différentes

composantes. Enfin, l'évaluation patrimoniale a été réalisée sur la base des valeurs suivantes :

- Les valeurs documentaires ou historiques sont liées aux statuts de reconnaissance déjà attribués, à l'ancienneté de l'immeuble en le comparant à ceux qui ont été construits pour les mêmes fins, et au témoignage qu'il présente d'une période ou d'un fait historique;
- La valeur architecturale est établie en fonction des qualités de composition, des innovations techniques, du degré d'authenticité, de l'état physique, de l'intérêt du concepteur, de l'intérêt de l'immeuble dans l'œuvre du concepteur et de sa représentativité dans la production courante et comparable;
- La valeur contextuelle ou modèle urbain fait référence à l'impact de l'immeuble dans le développement de son milieu.

1.5 Principales sources

Dans le but d'établir les bases de ce texte, de développer et d'illustrer cette étude les sources suivantes ont été consultées :

Archives de Montréal, Ville de Montréal
Archives nationales du Canada
Bibliothèque nationale du Canada
Archives nationales du Québec
Bibliothèque nationale du Québec, Collection nationale et collections numériques
Centre Canadien d'Architecture
Collection d'architecture canadienne, Université McGill
Université du Québec à Montréal, bibliothèque des Arts et monographies
Ville de Montréal, Bureau du patrimoine et de la toponymie, dossiers documentaires
Répertoires de la Communauté urbaine de Montréal
Whyte Museum, Banff, Alberta
Archives du Canadien Pacifique

Il faut ajouter à ces références tous les ouvrages notés à la bibliographie de l'étude.

1.6 Droits

Le présent rapport a été commandé par Viger Société en commandite qui en a un droit étendu de reproduction pour elle-même et ses partenaires. Le document devant être remis à des administrations publiques, la reproduction à des fins d'évaluation du site patrimonial concerné, pour des recherches historiques ou pour des travaux académiques est permise en autant qu'il y ait mention de la référence suivant les normes reconnues. La reproduction à d'autres fins, commerciales ou lucratives, doit faire l'objet d'une autorisation des auteurs. Dans tous les cas, les documents graphiques qui font l'objet d'un droit de reproduction spécifique ne peuvent être reproduit sans satisfaire les règles de l'organisme concerné.

1.7 Identification de l'objet d'étude

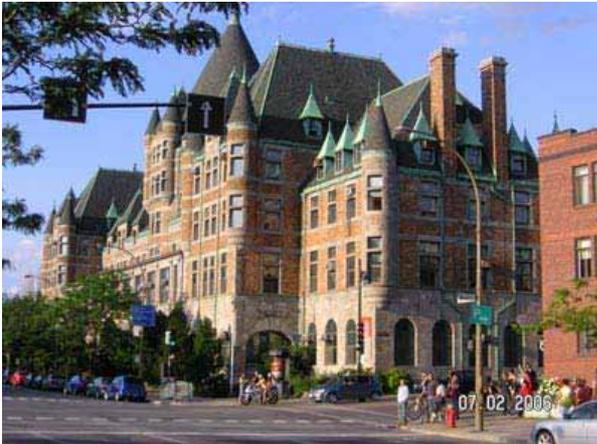
Cette étude porte sur une vaste propriété foncière, bordée par les rues Notre-Dame, Saint-Antoine, Berri et Saint-Christophe. Elle comprend cinq bâtiments ou corps de bâtiment.

L'édifice de la gare-hôtel de style château est l'élément principal de cet ensemble et mérite la plus grande attention dans cette étude. En corollaire, les autres parties commandent des évaluations plus nuancées.



Territoire à l'étude
Source : Le Navigateur urbain

1. **Gare-hôtel Viger**, 700 rue Saint-Antoine Est, construite en 1896-1898, agrandie à l'arrière et modifiée en façade en 1912 puis rénovée en 1951-1953.



Perspective vers l'est de la gare-hôtel Viger



Perspective vers l'ouest de la gare-hôtel Viger



Façade principale partielle de la gare-hôtel Viger.



Façade est de la gare-hôtel Viger



Façade ouest de la gare-hôtel Viger



Façade ouest de l'aile ouest de la gare-hôtel Viger



Façade est de l'aile ouest de la gare-hôtel Viger



Façade arrière de la gare-hôtel Viger

2. La gare Berri¹ 755, rue Berri, réalisée en 1912, rénovée en 1951-1953, exhaussée en 1960-1961



Façade ouest de la gare Berri (partie nord)



Façade ouest de la gare Berri (partie sud)

¹ Pour éviter toute confusion nous appellerons cet agrandissement «gare Berri» comme le suggère le site Internet du Vieux-Montréal dans son *Inventaire architectural du Vieux-Montréal*.



Photomontage de la façade ouest de la gare Berri



Photomontage de la façade est de la gare Berri



Façade nord de l'ancienne salle des colis de la gare Berri



Façade sud de la gare Berri

3. La chaufferie, 800 Saint-Antoine Est, 1956.



Façade sud de la chaufferie



Façade nord de la chaufferie



Façade ouest de la chaufferie



Façade est de la chaufferie

4. L'annexe, le long du viaduc de la rue Notre-Dame au coin de Berri, construite en 1964.



Façade nord de l'annexe



Façade sud de l'annexe



Façade est de l'annexe



Façade ouest de l'annexe

5. L'édifice du 810 Saint-Antoine Est, construit en 1972



Façade principale du 810 Saint-Antoine Est



Façade est du 810 Saint-Antoine Est



Façade ouest du 810 Saint-Antoine Est



Façade sud du 810 Saint-Antoine Est

2. ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

2.1 Valeur documentaire

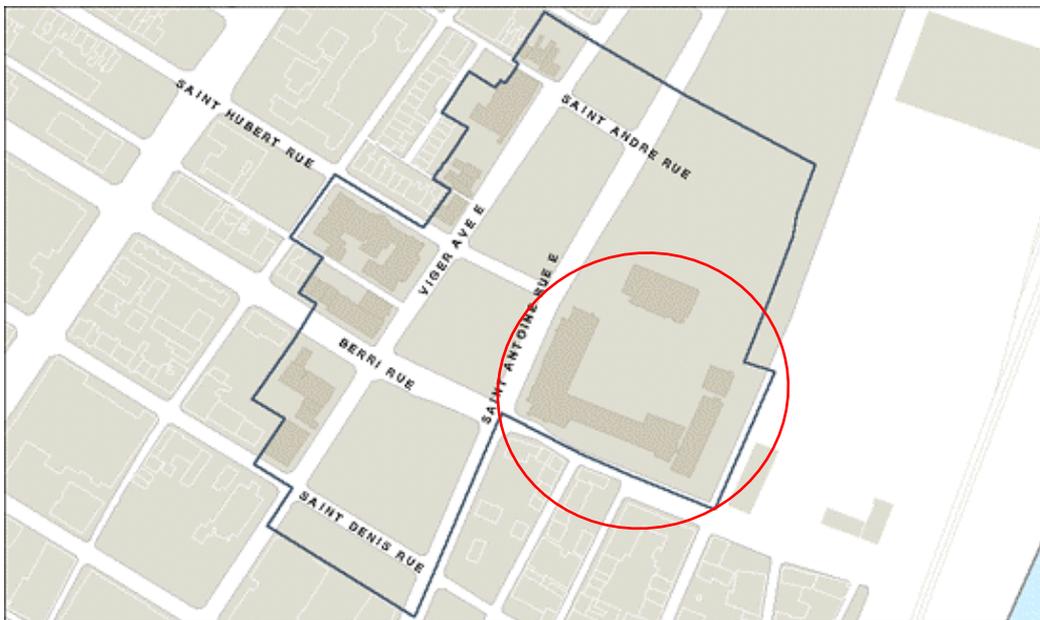
2.1.1 Reconnaissance et statut

Selon le plan d'urbanisme présentement en vigueur à l'arrondissement Ville-Marie, les immeubles à l'étude sont situés dans les secteurs à valeur patrimoniale exceptionnelle du Square Viger et du Vieux-Montréal.

Le territoire à l'étude est considéré comme un «secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle» (secteur 24 E 56) selon le document «Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement de Ville-Marie» réalisé en mai 2004 par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville.

Il est aussi qualifié de « site archéologique recensé » selon la carte «Le patrimoine archéologique», datée du 11 mai 2004 du même document. On mentionne que le site BfJ-056 (le faubourg Québec) est un site archéologique à protéger.² On notera que la ressource archéologique a déjà fait l'objet de plusieurs études et que d'autres spécifiques à la propriété sont en cours.

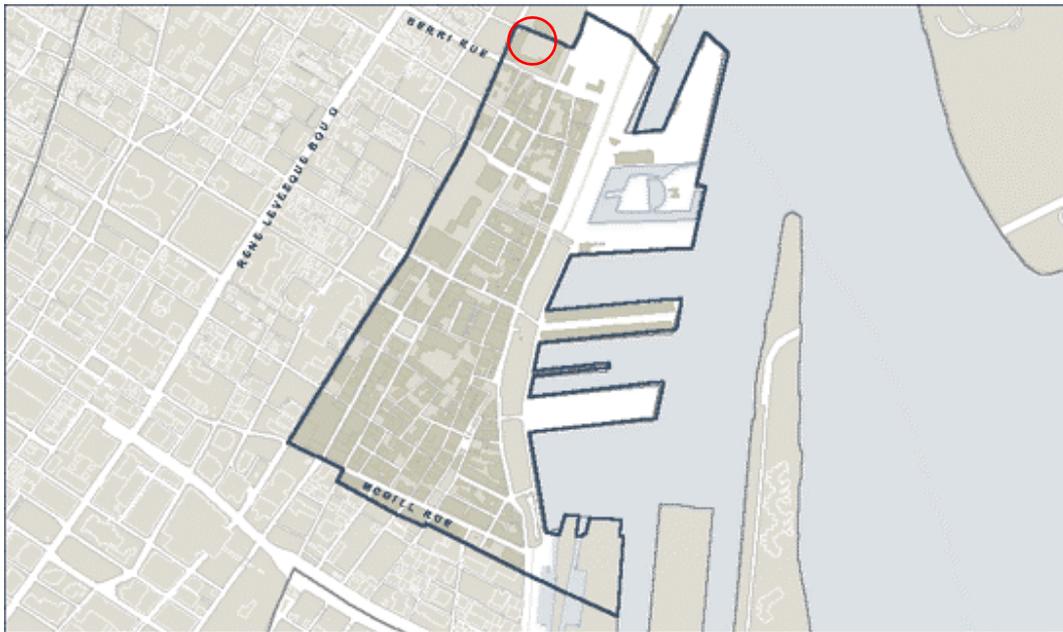
Enfin, la partie ouest du site qui comprend les immeubles à l'étude est incluse dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.



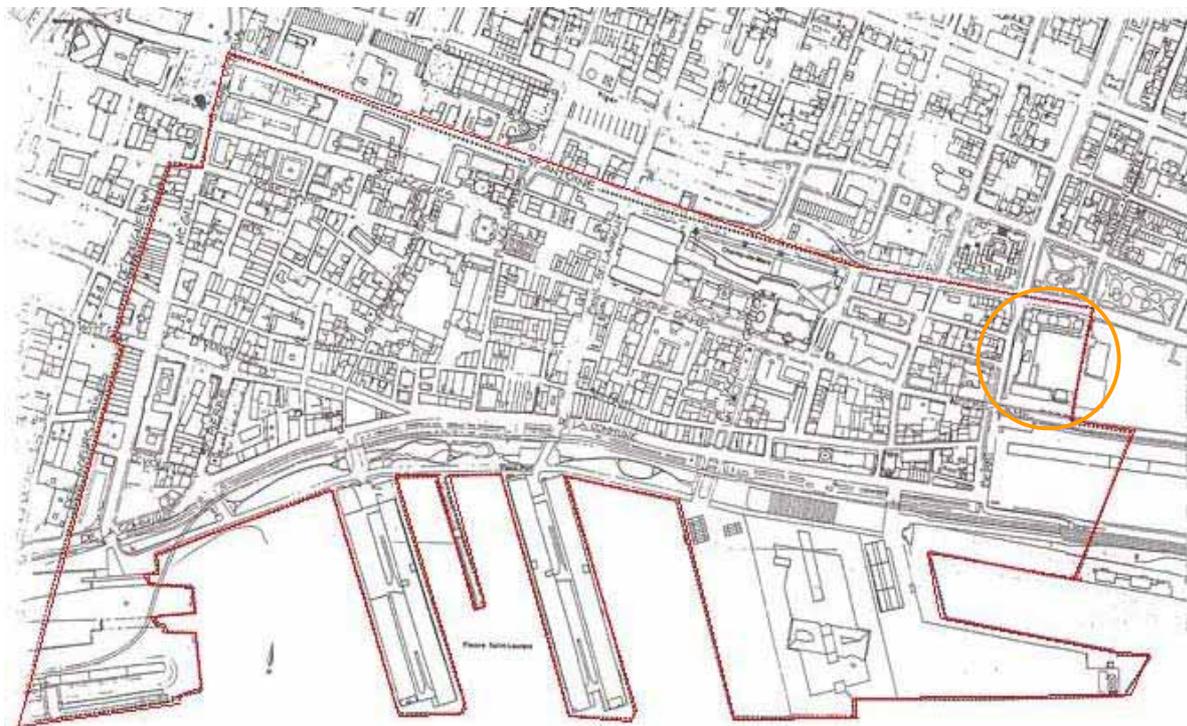
Zone du secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Square Viger.

Source : www.ville.montreal.qc.ca/patrimoine

² VILLE DE MONTRÉAL, *Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement de Ville-Marie*, p. 144.



Zone du secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Vieux-Montréal .
Source : www.ville.montreal.qc.ca/patrimoine



Limites de l'arrondissement historique de Montréal.
Source : Ministère de la Culture et des Communications, Direction de Montréal

2.1.2 Ancienneté

Le plus ancien immeuble sur le site est la gare-hôtel Viger. Érigée en 1896-1898, elle compte parmi les plus anciennes grandes gares du Canada. On trouve à Montréal deux autres des principales gares du 19^e siècle, toujours existantes - avec ou sans leur fonction initiale - soit la gare Dalhousie, juste au sud du site étudié, construite en 1883-1884 et en grande partie reconstituée en 1986, et la gare Windsor en 1887-1889, agrandie ultérieurement.³

La gare-hôtel Viger serait, par ailleurs, le premier édifice au Canada à combiner les fonctions de gare avec celles d'hôtellerie.⁴ Cette formule était cependant utilisée à l'étranger, en particulier en Grande-Bretagne, depuis les années 1850 mais elle était déjà moins en usage à la fin du siècle. Au Canada, quelques gares-hôtels seront construites ou projetées peu après la gare Viger, mais le phénomène a été de courte durée et aucun de ces édifices n'aura la stature de la gare-hôtel Viger.

À l'échelle de la ville, la gare-hôtel Viger a été le premier grand hôtel dans le secteur Est de la ville de Montréal. Aujourd'hui, après la démolition du Queen's et du Windsor (dont il ne reste qu'une annexe qui est ultérieure à l'hôtel Viger), il s'agit du plus ancien édifice montréalais ayant abrité un grand hôtel⁵. Enfin, l'édifice compte parmi les plus anciens grands hôtels au Canada.

Datant de 1912, la gare Berri, du moins ce qu'il en reste, a été réalisée lors d'une importante vague de construction de gares au début du 20^e siècle qui poursuivait la lancée de la fin du 19^e siècle.

Les autres constructions et modifications ne présentent pas de valeur d'ancienneté particulière que ce soit en lien avec leur usage ou leur architecture, ni de manière absolue, ni de manière relative.

2.1.3 Valeur historique

Bien que l'activité hôtelière ait été discontinuée (l'hôtel ferme ses portes en 1935), l'édifice du square Viger est un témoin important de l'histoire des compagnies ferroviaires, plus spécifiquement du Canadien Pacifique, la seule compagnie ferroviaire du 19^e siècle qui existe encore à ce jour sous sa dénomination d'origine. À cet égard, on peut tout de suite avancer que l'apport de l'édifice à l'histoire est significatif à l'échelle nationale, d'une part, et exceptionnel à l'échelle métropolitaine, d'autre part.

³ L'ancienne gare Dalhousie est située au 514-522 rue Notre-Dame Est. Site Internet : *Inventaire du Vieux-Montréal*.

⁴ Marc de Caraffe et Janet Wright, *Les hôtels de style Château des compagnies ferroviaires*, Agenda Paper, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1980, p. 344.

⁵ Nikolaus Pevsner dans son ouvrage *A History of Building Types*, détermine la spécificité des hôtels en les comparant aux auberges : ils sont de plus grande taille et ils ont plus d'espaces publics, donc une variété de services offerts à la clientèle. En conséquence, l'hôtel Rasco ou les hôtels de la place Jacques-Cartier ne sont pas considérés dans cette catégorie de «grand hôtel».

Le Canada moderne a été en grande partie forgé par son histoire ferroviaire. Indépendant du réseau hydrographique qui constituait jusqu'alors les principales voies de pénétration dans le territoire, le chemin de fer a constitué une infrastructure de transport essentielle à la mise en place d'une toute nouvelle géographie nationale, digne d'un pays industrialisé. Grâce au train, on a pu favoriser l'émigration vers l'Ouest Canadien, faciliter les échanges commerciaux avec les États-Unis et coloniser des régions plus au nord. Ultimement, on doit au train la devise du pays : « d'un océan à l'autre » car la Colombie-Britannique exigeait d'être desservie par une ligne transcontinentale pour adhérer à la confédération canadienne.

Fondée en 1881 par un groupe d'hommes d'affaires d'origine écossaise et présidée à ses débuts par Sir George Stephen (1829-1921), la compagnie du Canadien Pacifique devait assurer la création d'une telle ligne transcontinentale. Mais la rivalité entre les compagnies ferroviaires a fait en sorte que trois lignes pan-canadiennes ont été tracées, ce qui, au 20^e siècle, a conduit à la faillite de plusieurs compagnies qui ont progressivement été regroupées au sein du Canadien National fondé en 1918.

Malgré des difficultés financières passagères et certains scandales politiques, les compagnies ont largement contribué à l'essor économique du pays. Aidées par le gouvernement fédéral, elles avaient un grand pouvoir, entre autres, parce que le gouvernement leur accordait d'importants droits fonciers et d'exploitation des richesses naturelles qui faciliteraient une éventuelle diversification de leurs revenus. Autre exemple, en plus du transport à l'intérieur du continent, elles ont été amenées à s'intéresser aux activités d'import et d'export. Il fallait pour cela relier le réseau ferroviaire aux activités portuaires. Montréal, à cet égard, était géographiquement avantagée et la direction du Canadien Pacifique rêvait d'en faire la plaque tournante entre la production céréalière des Prairies et son exportation dans le monde. La présence des gares Dalhousie puis Viger dans ce secteur de la ville s'explique en grande partie par la relation entre le terminus ferroviaire et le port qui nécessitait de vastes entrepôts et élévateurs.

Une fois le réseau bien établi, le tourisme a été vu comme une autre source de revenus possible.⁶ La reprise économique des années 1890 a incité les compagnies ferroviaires à offrir plus de services aux voyageurs.⁷ Il fallait alors assurer un réseau hôtelier satisfaisant et susciter l'intérêt du public. Le tourisme canadien sera fortement encouragé par ces initiatives. Mettant fortement l'accent sur le caractère pittoresque du paysage, le tourisme canadien a, si l'on peut dire, consolidé une image identitaire nationale : celle d'un pays aux grands espaces naturels. À cet égard, la compagnie du Canadien Pacifique a contribué plus que sa part puisqu'elle a initié la construction d'hôtels à travers le pays, incluant les Rocheuses. Il fallait pour cela une grande détermination, une vision et un sens de l'entreprise comme William Van Horne (1843-1915) en démontrait. Après avoir permis la réalisation de la ligne transcontinentale en tant que directeur général du *Canadian Pacific Railway*, Van Horne a été nommé président de 1888 à 1899. C'est sous sa présidence que la compagnie a cherché à diversifier les sources de revenus que le réseau ferroviaire permettait d'exploiter : agricoles, industrielles, minières, etc. Il initie le projet

⁶ Marc de Caraffe, Janet Wright, *Les hôtels de style Château des compagnies ferroviaires*, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, agenda paper, p. 325.

⁷ Ibid.

d'une chaîne d'hôtels en commençant par des constructions dans les Rocheuses. « Puisque l'on ne pouvait pas exporter le panorama, on doit importer les touristes » aurait-t-il dit.⁸ Lui-même artiste peintre à ses heures, William Van Horne a encouragé des paysagistes comme John Arthur Fraser et Lucius Richard O'Brien à représenter les Rocheuses pour susciter l'intérêt du public.⁹ Les photographies d'Alexander Henderson visaient le même objectif.



Sir William Van Horne. Photographie Wm. Notman & Son, 1886, Musée McCord, Collection Notman, I-81628 © Musée McCord.



Château Frontenac et Terrasse Dufferin, Québec, 1892-1893; 1898-1899, Bruce Price. Photographie Wallis & Shepherd, 1900, Musée McCord, Collection Notman, MP-1979.22.188 © Musée McCord.

Parallèlement à cette « mise en marché » des paysages romantiques des Rocheuses dans l'ouest, Van Horne a mené à bien le projet du Château Frontenac, dans l'est du pays. Le bâtiment est conforme à l'image du pays que Van Horne veut développer : Québec est perçue comme la ville pittoresque par excellence en Amérique du Nord. Il s'y ajoute cependant une note historique : son style château de la Loire évoque le passé français de la ville. La gare-hôtel Viger à Montréal qui s'inspire de toute évidence du Château Frontenac poursuit les mêmes filiations symboliques. À preuve, il est écrit dans un pamphlet du Canadien Pacifique que sa décoration « symbolise le caractère national ». ¹⁰ Ce pouvoir d'évocation historique de l'hôtel est également suggéré dans un pamphlet publicitaire par la présence à chaque page d'une figure emblématique et folklorique de l'histoire canadienne, et surtout canadienne française telle que : coureur des bois, seigneur, milice, colon, femme de l'habitant, etc. ¹¹ Un texte au verso du document se lit comme suit :

⁸ Selon Harold D. Kalman, *The Railway Hotels and the Development of the Château Style in Canada*, Victoria, University of Victoria Maltwood Museum, 1968, référant à John M. Gibbon, *Steel of Empire : The Romantic History of the Canadian Pacific...*, Indianapolis, 1935, p. 304.

⁹ Theodore D. Regehr, Van Horne, Sir William Cornelius, *Dictionnaire biographique du Canada*, consulté le 31 juillet 2006, <http://www.biographi.ca>.

¹⁰ *Montreal, The Canadian metropolis of Canada*, Montréal, Canadian Pacific Railway, 1900, p.12

¹¹ *Place Viger Hotel Montreal*, Montréal, Canadian Pacific Railway, 1915.

“THE PIONEERS
The pioneers of bygone years,
Nature’s True Knight of Cavaliers;
Heroes of Land and Lords of seas,
Who planned and shaped our destiny.”¹²

Ce symbolisme national est conforme à une sensibilité qui avait suscité une partie du décor du Château Frontenac. Ainsi, en plus de contribuer à une image de luxe, le style du bâtiment devient associé :

1. à l’image de marque de la compagnie;
2. à une image du Canada comme vaste pays pittoresque;
3. à des références identitaires à l’histoire, plus spécifiquement celles reliées aux origines françaises du Canada.

Ce caractère nationaliste canadien-français se retrouvait dans certains éléments de décoration à l’intérieur aujourd’hui disparus que ce soit un foyer orné de fleurs de lys ou du mobilier paysan.

Le succès de l’Hôtel Château Frontenac et, dans une moindre mesure, celui du square Viger, ont amené d’autres compagnies, principalement le Grand Tronc (*Grand Trunk Railway* et *Grand Trunk Pacific Railway*), à imiter le CP et à construire des hôtels de style château français à proximité de leur réseau ferroviaire, de telle sorte que ces châteaux de chemin de fer ont constitué les luxueux symboles des puissantes compagnies ferroviaires, grands seigneurs corporatifs de l’ère industrielle, et les icônes disséminées d’un pays qui restait à bâtir plus qu’il n’évoquait le passé.

Dans ce grand essor du pays permis par les chemins de fer, Montréal joue un rôle important puisque les principales compagnies y ont érigé leur siège social et ont largement contribué à faire de Montréal, la métropole canadienne. Il y avait par contre, on l’a dit, une certaine rivalité entre elles et l’Administration municipale. La gare Viger rappelle directement ce pan de l’histoire montréalaise.

L’ancienne gare Bonaventure (1887) érigée par la compagnie du Grand Tronc (*Grand Trunk Railway* ou GTR) constituait déjà, dans le secteur ouest de la ville, une gare terminus. Sous la direction de William Van Horne, la compagnie Canadien Pacifique construit son siège social à même la gare Windsor (1887-1889). Les deux gares, surtout la gare Windsor, ont favorisé l’émergence d’un nouveau centre-ville au nord-ouest du Vieux-Montréal, dans l’ancien quartier *Saint-George*. Mais des conseillers municipaux francophones désiraient que le Canadien Pacifique assure une urbanisation et une activité économique équivalentes à l’est, renforçant une vision de Montréal comme ville à deux quartiers centraux, l’un francophone et l’autre anglophone.¹³ Ayant acquis, en 1882, les infrastructures de la *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway*, le Canadien

¹² *Ibid.*.

¹³ Jacques Lachapelle, Caroline Tanguay, *Îlot du Terminus Voyageur, Espoirs et déceptions dans la création d’un centre-ville est*, Étude non publiée, 11 mai 1905. Rappelons que Raymond Préfontaine (1850-1905), lorsqu’il sera maire de Montréal peu après, sera explicite quant à cette intention de créer une ville à double centre. Lors des négociations avec le CP, il est président du comité des chemins de la ville. Cf. Hector Fabre, « La grande ville », *Paris Canada*, 15 novembre 1898, p.1

Pacifique construit dans un premier temps la gare Dalhousie. La proximité avec le port et les élévateurs à grains favorisait, on l'a vu, ce site pour le transport de marchandises.

Néanmoins, l'affluence sans cesse grandissante dans les gares situées à l'ouest était telle que l'administration municipale a exigé une gare plus importante dans le secteur est. Ce serait en 1893 que les négociations entre la Ville et le CP auraient débuté concernant l'agrandissement de la *Quebec Gate Barracks Station* et la construction d'une gare-hôtel.¹⁴ Après avoir envisagé différents sites, la Ville a finalement exproprié les immeubles au sein de l'îlot bordé par les rues Berri, Saint-Antoine (autrefois rue Craig), Lacroix et Notre-Dame.¹⁵ L'acquisition des terrains aurait été terminée en novembre 1895, puis ils auraient été cédés au CP au mois de mai 1896.¹⁶ La Ville devait également construire le viaduc Notre-Dame. Enfin, elle devait accorder un montant de \$150 000 à la compagnie pour un édifice qui ne devait pas coûter moins de \$350 000.¹⁷ Ce type d'entente entre les municipalités et les compagnies de chemin de fer était pratique courante compte tenu du prestige d'avoir une gare et un hôtel de luxe dans une grande ville.¹⁸ De son côté, le Canadien Pacifique cédait à la ville le parc Bellerive, un terrain connu sous le nom de propriété Macdonald, les magasins militaires sur la rue des Commissaires (« barracks ») et un terrain au coin des rues Berri et Saint-François.¹⁹ La compagnie devait donner accès à la gare aux autres compagnies ferroviaires et assurer son achalandage lorsque le réseau allait relier la gare Viger à la gare Windsor.²⁰

Les négociations ont cependant été ardues. Dans le *Monde Illustré*, lorsque l'on présente le second projet de la gare, on précise :

« [...] de cette fameuse gare de l'Est au sujet de laquelle de si terribles discussions ont éclaté parmi nos échevins. Aujourd'hui le projet est voté, la guerre est finie et l'édifice que quelques uns voulaient démolir avant qu'il ne soit construit sera, au contraire, construit avant d'être démolí, suivant l'ordre naturel et ordinaire des choses! C'est mieux. »²¹

La Ville s'est aussi engagée à construire un viaduc pour assurer la continuité de la rue Notre-Dame et dégager les voies ferroviaires.²² Il a été terminé en janvier 1896.²³

¹⁴ "Place Viger Station, Montreal", *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 114.

¹⁵ *Ibid.*, p. 114.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *La Presse : cent ans d'actualité*, p. 41.

¹⁸ Jacques Lachapelle, *Le Fantôme métropolitain*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2001.

¹⁹ *La Presse : cent ans d'actualité*, p. 41.

²⁰ *Ibid.*, p. 41.

²¹ "La gare de l'Est", *Le Monde Illustré*, 7 avril 1894, p. 586.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*



Extrait du plan d'expropriation de 1893 intitulé «Plan showing the properties required for the proposed extension of the Canadian Pacific Railway Station - Dalhousie square »
Source : ARKÉOS, Étude de potentiel et inventaire archéologiques à l'îlot A, figure 8.

La construction en 1910-1912 de l'aile Berri, la rénovation de l'hôtel et le réaménagement des voies sont les trois grandes opérations réclamées par l'administration municipale qui constatait le succès des gares de l'ouest de la ville. Par ailleurs, pour ajouter aux rivalités entre les compagnies ferroviaires, la *Canadian Northern Railway* avait réussi à atteindre le cœur de la ville en creusant un tunnel sous l'avenue McGill College puis sous le mont

Royal. L'opération devait être financée par le développement immobilier à Ville Mont-Royal dont les terrains appartenaient à la compagnie. En vérité, pour le CP, le site Viger était intéressant pour sa proximité avec le port, mais c'est vraiment dans l'ouest, avec la gare Windsor, qu'elle avait développé sa principale gare de passagers. D'ailleurs, alors que la gare Viger est à peine terminée, le CP commande aux frères Edward et William S. Maxwell, les plans d'importants agrandissements à la gare Windsor.²⁴

Situé dans l'est et associé à une gare dont les trains desservait surtout les municipalités au nord du Saint-Laurent - dont Québec- et des Laurentides, l'hôtel Viger, incluant restaurant et bar, était destiné à servir une clientèle en grande partie francophone. On aurait tort pour autant de minimiser son prestige. Après tout, il s'agissait de l'hôtel de luxe du Canadien Pacifique à Montréal. À défaut d'un registre des clients, il est difficile d'établir une liste d'événements plus ou moins importants qui ont pu avoir lieu dans l'édifice. On sait toutefois qu'on y a reçu des invités de marque comme Sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, et Sir Lomer Gouin et Louis-Alexandre Taschereau, premiers ministres du Québec.²⁵ On y aurait aussi accueilli l'actrice britannique Lily Langry et le duc de York, futur George V.²⁶ L'édifice a aussi servi à des congrès. Par exemple, l'Association des architectes de la province du Québec, l'Association des ingénieurs civils du Canada, la Montreal Builder's Exchange y ont tenu des assemblées et des banquets annuels au début du 20^e siècle.²⁷ L'hôtel fait partie de l'image de marque de la compagnie.

Érigés à la suite de vives négociations avec la Ville de Montréal, l'hôtel et la gare Viger ont constitué un jalon important dans le lent développement du secteur est du centre-ville, même si ce secteur n'a jamais réussi à rivaliser avec celui à l'ouest.²⁸ Son succès relatif n'a pas permis de traverser la crise économique des années 1930. L'hôtel ferme ses portes le 1^{er} octobre 1935,²⁹ un événement qui est vécu en pleine crise économique comme un malheur de plus dans le quartier est central. La gare ferme à son tour en 1951.³⁰

Compte tenu de son histoire, la gare-hôtel Viger a une importance à l'échelle nationale et à l'échelle locale. Elle commémore l'épopée des chemins de fer au pays, et rappelle, au plan urbain, les espoirs déçus dans le développement du secteur est du centre-ville.

Les agrandissements de 1912 sont moins significatifs. Ils n'ont pas réussi à améliorer suffisamment les installations pour assurer la pérennité de la gare. L'intervention – on le verra dans l'analyse architecturale – témoigne de l'intérêt limité du CP pour cette gare dans l'est de la ville.

Les rénovations de 1951-1953 sont représentatives, au mieux, des besoins toujours plus grands d'espace par les administrations publiques.

²⁴ "Windsor St. Station, Montreal", *The Railway & Shipping World*, mai 1899, p.138; août 1899.

²⁵ Guy Pinard, op. cit. p. 76

²⁶ Guy Pinard, op. cit. p. 76

²⁷ *Canadian Architect & Builder*; 1901, 14: 1, p. 19; 1902, 15 : 1, p. X; 1905, 18 :12, p. 190; 1906, 19 : 12, p. 184, 192; 1907, 21: 12, p. 28.

²⁸ Jacques Lachapelle, Caroline Tanguay, *Espoirs et déceptions dans la création d'un centre-ville est: analyse historique et morphologique de l'îlot du Terminus Voyageur et de son quartier*, Document non publié, 11 mai 2005.

²⁹ Guy Pinard, op. cit. p. 76

³⁰ Le 1^{er} juin 1951, Guy Pinard, op. cit. p. 76

Même si on peut l'associer à l'Expo 67, le bâtiment érigé en 1964 reste peu significatif du point de vue de l'histoire. Construit comme bâtiment temporaire, il est anodin en comparaison de l'importance de ces événements, dont on a gardé des traces autrement plus intéressantes.

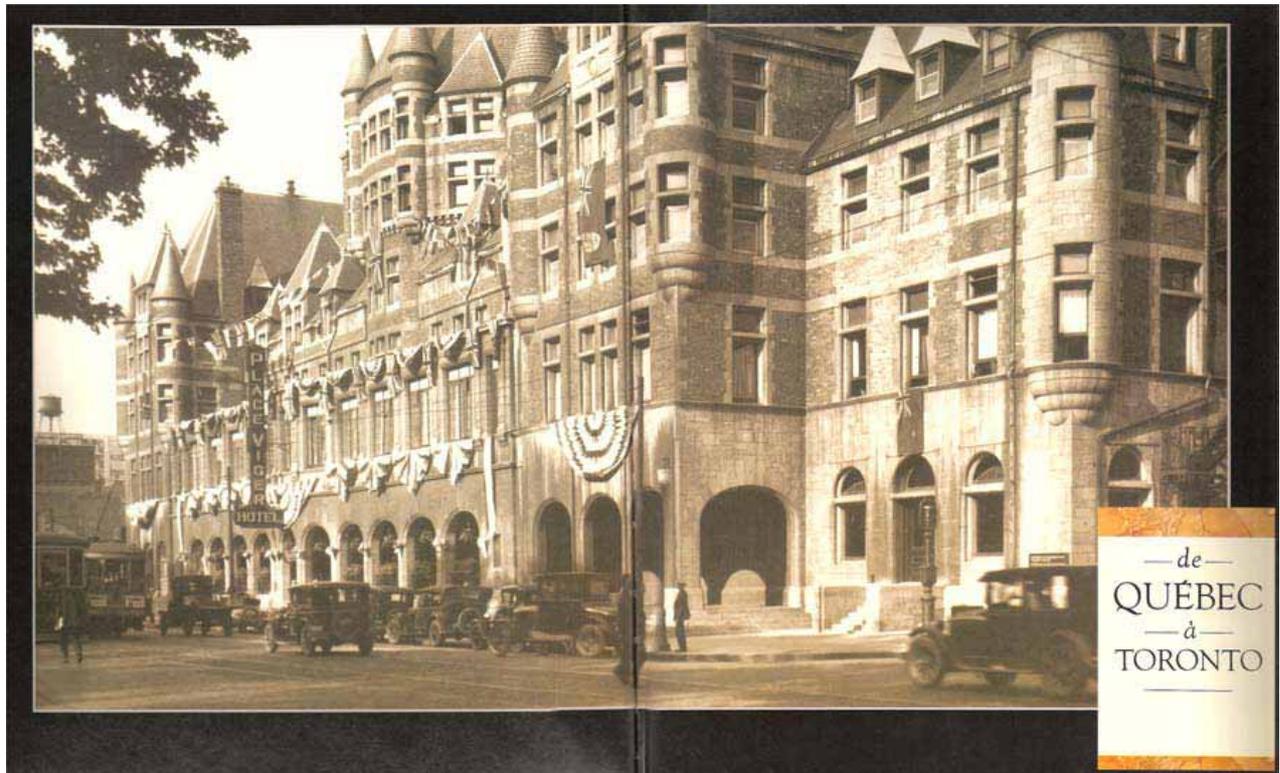
Enfin, aucun fait historique st associé au 810 Saint-Antoine Est.



Hôtel et gare Viger du Canadien Pacifique, Place Viger, Montréal, 1896-1898, Bruce Price, architecte. Photographie : Wm. Notman & Son, vers 1899, Musée McCord, Collection Notman, VIEW-3220, © Musée McCord.



Hôtel et gare Viger du Canadien Pacifique, Place Viger, Montréal, 1896-1898, Bruce Price, architecte. Photographie : Wm. Notman & Son, vers 1899, Musée McCord, Collection Notman, VIEW-3175, © Musée McCord.



Hôtel Place Viger, Montréal vers 1915. CP Rail Corporate Archives. Photographie tirée de la publication Les palaces et grands hôtels d'Amérique du Nord.



Gare-hôtel Viger, 22 novembre 1950, juste avant les travaux de modernisation par la Ville de Montréal
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-404-2) (VM94/Y1M17, 402)

2.2 Valeur architecturale

2.2.1 Description des bâtiments et de leur évolution

L'ancienne gare-hôtel Viger

L'implantation

Du point de vue de leur implantation, les grandes gares présentent un double visage. D'un côté, il a celui du quartier où elle se trouve que la gare doit contribuer à embellir, de l'autre, celui des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas-ci, côté ville, la gare-hôtel Viger profite du square Viger que l'on prévoyait agrandir au moment de la construction. La composition symétrique et étalée sur toute la largeur de son îlot a contribué à définir cet espace public tout en tirant parti de ses avantages. Elle était, avant la réalisation de la monumentale École des hautes études commerciales, l'édifice le plus imposant de la place.

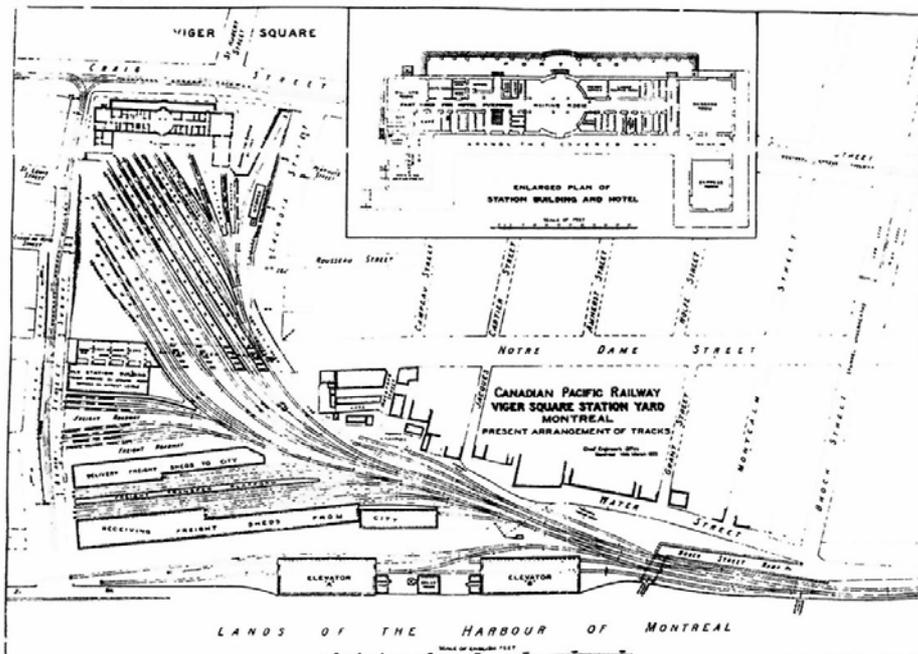
À l'arrière, la logique ferroviaire prédominait. L'édifice n'était d'ailleurs plus parfaitement symétrique puisque deux ailes inégales, aux extrémités, venaient définir l'espace d'accès aux quais. Ces derniers étaient disposés de biais car les trains devaient passer sous les piliers du viaduc Notre-Dame. Il faut noter que cette disposition est en contraste avec l'édifice de la gare-hôtel et témoigne, de ce fait, de la priorité que l'on a donnée au rapport entre le bâtiment et le square. Le corollaire est toutefois une indifférence à qualifier les rues Berri et Notre-Dame, créant ainsi un changement abrupt dans le caractère urbain. Cette dualité est accentuée du fait que ces quais étaient surmontés de marquises que l'on pouvait facilement voir depuis le viaduc Notre-Dame. Une passerelle assurait l'accès à la gare depuis cette rue. Ce ponceau a été fait en 1900. Le délai a été expliqué par la difficulté d'approvisionnement de l'acier.³¹ Cet accès était une condition de la Ville de Montréal pour l'octroi final de la subvention qu'elle accordait au CP pour la gare.³² Ces structures métalliques de circulations piétonnières et véhiculaires sont, ainsi, tout en contraste avec le système urbain usuel du réseau des rues. Elles illustraient, de manière franche et à grande échelle, les contradictions de la ville industrielle.

Planifié au préalable de la construction de la gare-hôtel par l'ingénieur du CP, P. Alex Paterson, et réalisé sous la surveillance de J.P. O'Leary, l'aménagement général clarifiait la répartition fonctionnelle des deux types de cours de triage : celle des passagers et des colis, rattachée à la gare Viger et celle des marchandises, plus au sud, rattachée à la gare Dalhousie et d'imposants entrepôts.³³ La nudité du stationnement actuel peine aujourd'hui à évoquer l'animation des quais.

³¹ « Place Viger, Montreal », *The Railway & Shipping World*, mai 1900, p.140.

³² Ibid.

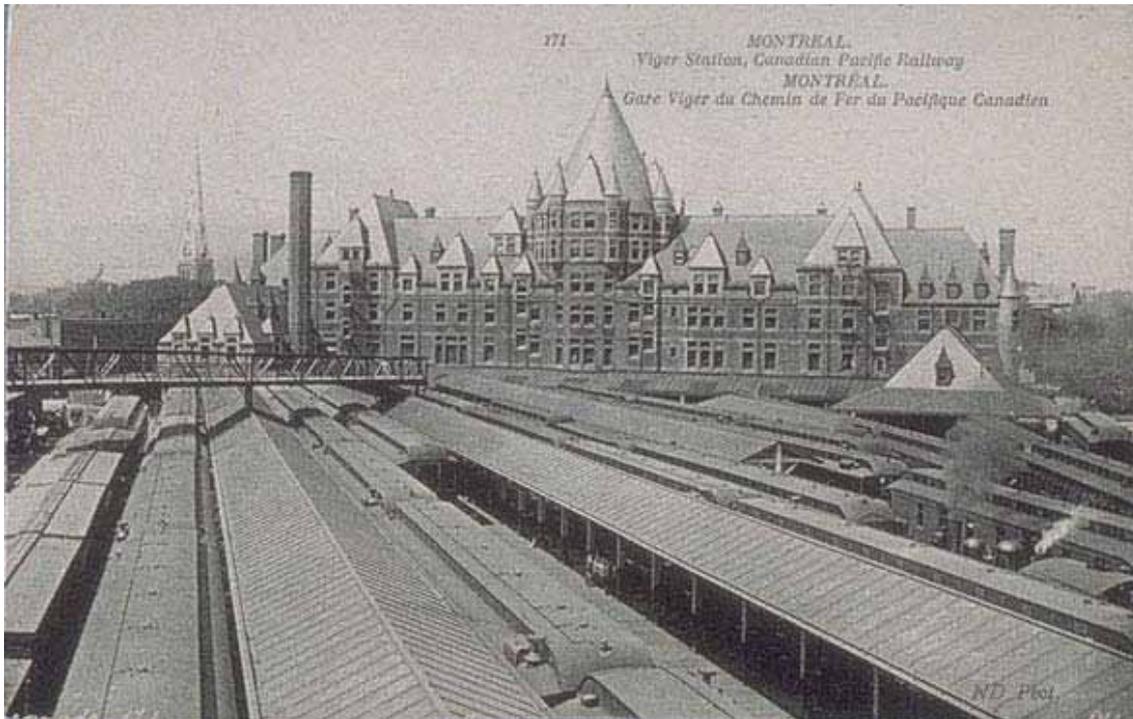
³³ « Place Viger Station, Montreal », *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 114.



Plan du complexe ferroviaire de la gare-hôtel Viger (1899)
Source : *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 107.



Pilier à l'oblique de l'ancien viaduc Notre-Dame



Gare-hôtel Viger, vue depuis le viaduc Notre-Dame, entre 1900 et 1911.

Source : BANQ, collection numérique, Fonds des cartes postales, c04904.

La vue permet de distinguer les toitures des deux ailes situées à l'arrière aux extrémités du corps central de l'édifice de Price. La disposition de biais et la simplicité fonctionnelle de leurs toitures contrastent avec le bâtiment château. Enfin, suspendue dans les airs et chevauchant les toitures, on peut voir la surprenante passerelle métallique, terminée en 1900, qui permettait d'accéder aux quais depuis le viaduc Notre-Dame.

La volumétrie et la composition extérieure

Un article de 1899 précise que la gare-hôtel est de style Renaissance française du 16^e siècle.³⁴ Son architecte, Bruce Price parlait lui d'une inspiration des châteaux de Loire.

Sa silhouette découpée par les jeux de toitures à pentes fortes se démarque dans le paysage urbain. De face, les volumes sont pyramidés et culminent au centre par un corps cylindrique, coiffé d'un imposant toit conique tout à fait inhabituel par ses dimensions. Ce caractère unique en fait un «repère» original dans le paysage urbain. L'effet de ce volume est toutefois ambigu. Même s'il s'agit du point le plus élevé du bâtiment, vue de face, les proportions de cette rotonde n'ont pas d'élan et donnent l'impression d'un certain écrasement. Toutefois, cette éventuelle impression est compensée par les lucarnes et tourelles qui essaient la composition et qui sont toutes coiffées de toits pavillonnaires élancés et surmontés d'un épi. Ainsi, à un jeu de masse général qui aurait pu paraître bien stable s'oppose l'effet vertical et ornemental des détails. En 1899, le critique Russell Sturgis trouvait que la toiture était trop chargée et laisse entendre que c'était inévitable suivant le style et le programme.³⁵ Dans *Le Monde illustré*, on a critiqué la forme en

³⁴ « Place Viger Station, Montreal », *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 114.

³⁵ Russell Sturgis, op. cit., p. 34

disant: « La construction, qui n'a rien d'artistique, ne paraît pas trop mal : nous regrettons seulement l'immense éteignoir jeté sur le toit des bâtiments, où il fait piteux effet. »³⁶ Quoi qu'il en soit, les toitures sont souvent à cette période un élément distinctif des gares et à cet égard, la gare-hôtel Viger compte parmi les exemples les plus éclatants.

Outre la symétrie, l'articulation volumétrique est plus complexe qu'il n'y paraît et ne s'apprécie pleinement que dans la vue de biais qui permet de mieux saisir les avancées et reculs. C'est que Price visait une composition pittoresque dans un lotissement régulier. Pour animer la volumétrie du côté de Saint-Antoine, les avant-corps se démarquent et viennent buter sur le trottoir. Aux niveaux inférieurs, ces ailes sont reliées par une arcade en pierre. À l'origine, ce portique formé de 21 arcs avait un emmarchement pleine largeur, était entièrement ouvert et se prolongeait jusqu'aux deux ailes.³⁷ Il était un élément distinctif du bâtiment. Construit sur un seul niveau, on l'avait coiffé d'un toit-terrasse qui offrait une vue sur le square.

À l'arrière, les ailes étaient situées aux extrémités du bâtiment. Fonctionnellement, pour faciliter la circulation sur le quai principal, leur position est avantageuse. Une seule a survécu; celle au coin de Berri, imbriquée dans des agrandissements ultérieurs. La rotonde est plus perceptible sur cette façade, puisqu'elle forme une avancée qui se voyait jusqu'au sol au lieu, comme c'est le cas à l'avant, d'être en retrait et d'avoir sa base masquée par une arcade. À l'origine, une longue marquise donnait accès aux quais des voies ferrées.



Gare-hôtel Viger, vue arrière.

Source : Photo J.A. Dumas, *Le Monde illustré*, 3 décembre 1898, p.1 ;
BAnQ, collection numérique, Fonds Massicotte, 2122, extrait.

³⁶ Julie Duchesne, op. cit., p. 132.

³⁷ « Canadian Ticket Agents Association », *The Railway & Shipping World*, décembre 1901, p. 363.

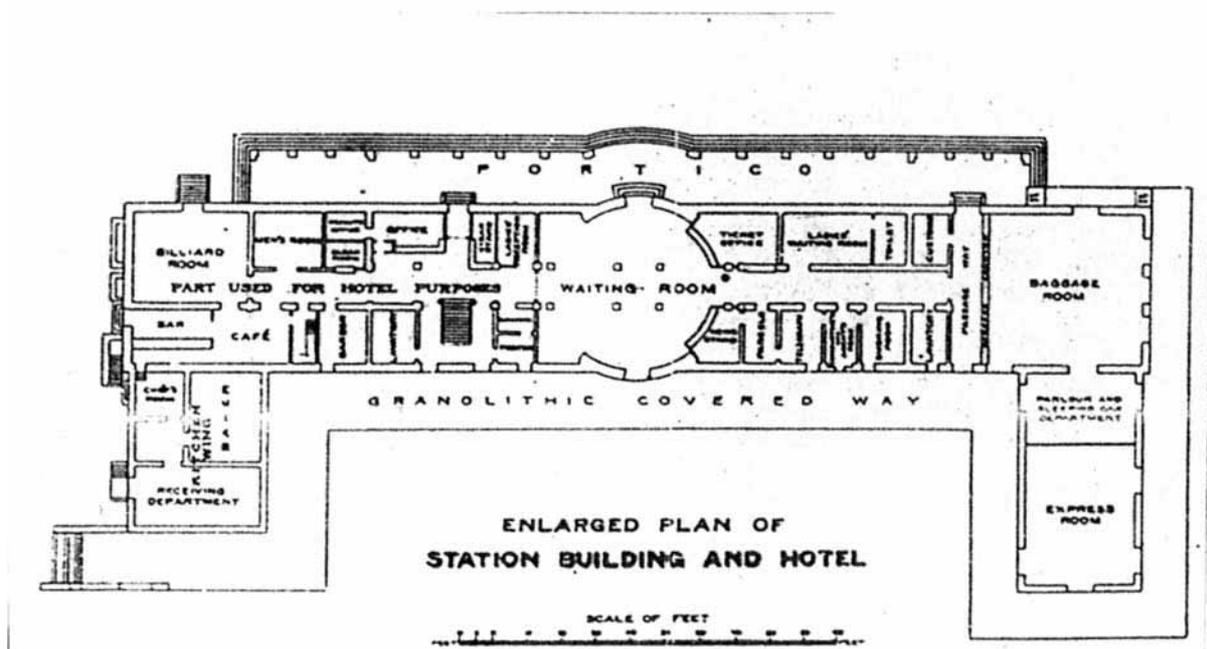
Les matériaux

Le bâtiment était considéré, en son temps, à l'épreuve du feu. Sa structure était en acier bien que la structure du toit ait été construite en bois. Le plancher de la rotonde était fait d'une mosaïque de marbre.³⁸ Les murs de la salle d'attente et de la rotonde étaient lambrissés de chêne.³⁹ Les plafonds recevaient un décor « chaste » recouvert de feuille d'or.⁴⁰ L'escalier de l'hôtel était en marbre Corona.⁴¹

La brique «*Scott buff firebrick*» et la pierre grise de Montréal ont été utilisées en façades suivant des effets contrastés recherchés.⁴² La couverture était en ardoise et les noues, solins, etc. sont encore aujourd'hui en cuivre.

Les usages

À l'origine, le site et le bâtiment servaient de gare terminus et de grand hôtel. Le style château permettait spontanément de traduire le caractère luxueux que l'on voulait associer à l'hôtel



Extrait Plan du complexe ferroviaire de la gare-hôtel Viger (1899)
Source : *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 107.

³⁸ Ibid., p. 364.

³⁹ Ibid., p. 364.

⁴⁰ Ibid., p. 364

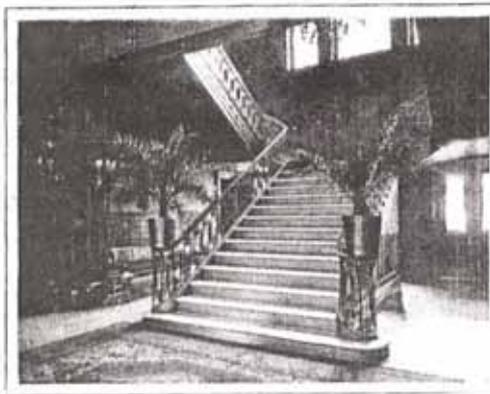
⁴¹ Ibid., p. 364

⁴² « Place Viger Station, Montreal », *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 114. L'article mentionne de la "Glenb_ig [?] firebrick of buff color".

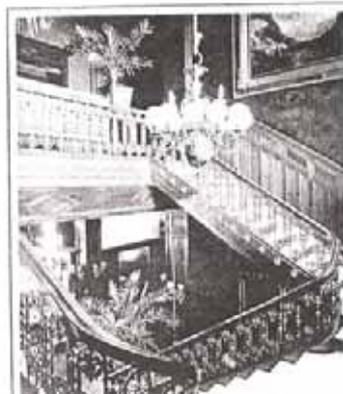
La répartition des usages peut étonner car elle ne correspond pas à une division claire des volumes. Price la résumait en disant que le premier niveau servait à la gare et les autres étages à l'hôtel.⁴³ La réalité était un peu plus complexe. Dans un plan du rez-de-chaussée publié en 1899, la rotonde - correspondant au volume de la tour centrale - est désignée comme salle d'attente.⁴⁴ Toute la partie vers l'est sert à la gare. L'extrémité du corps principal est utilisée comme salle pour les bagages tandis que l'aile en retour (côté est) est réservée aux colis express. Toute la partie à l'ouest de la rotonde est destinée à l'hôtel mais il y a peu d'espaces publics à l'exception d'un bar, café, fumoir et salle de billard. Cette dernière, située à l'extrémité ouest du corps central a sa propre entrée. L'autre entrée à l'hôtel a été placée entre la rotonde et la salle de billard, face à l'escalier. Il n'est pas aisé d'établir avec certitude la correspondance entre ce plan et les descriptions écrites qui veulent que les femmes qui voyageaient seules aient eu leur propre aile et leur propre entrée. Ce faisant, les hommes, eux, avaient l'aile à droite (*right-end wing*) ainsi que leur entrée. Il est possible que l'entrée du billard soit celle dite des hommes. Cette ségrégation de la clientèle – principalement les femmes seules – était fréquente dans les grands hôtels et a duré jusqu'à la Première Guerre mondiale au Canada.⁴⁵ On trouve également au rez-de-chaussée, les bureaux, le comptoir à journaux, l'accès aux escaliers et ascenseurs.

Il semble que la salle à manger, les salons et les parloirs étaient au second étage avec des « supper-room, service-room et dumb-waiters ».⁴⁶ Avant les modifications de 1913, cet étage public se prolongeait à l'extérieur, sur la terrasse située au-dessus du portique. L'étage suivant (le niveau 3) aurait eu lui aussi un espace public, puisque la salle de bal aurait été superposée à la salle à manger.

Le CP affirmait pouvoir accommoder 350 invités dans des chambres simples ou en suite.⁴⁷ Toutes les chambres n'étaient pas équipées de salle de bain. Tout le programme répond en vérité aux normes qui avaient cours pour les grands hôtels de luxe à cette période.



L'escalier monumental de 1898
Source : Archives du CP



L'escalier monumental de 1898
Source : Archives du CP



Un foyer et son décor «canadien»
de 1898
Source : Archives du CP

⁴³ Barr Ferree, p. 83

⁴⁴ *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 107.

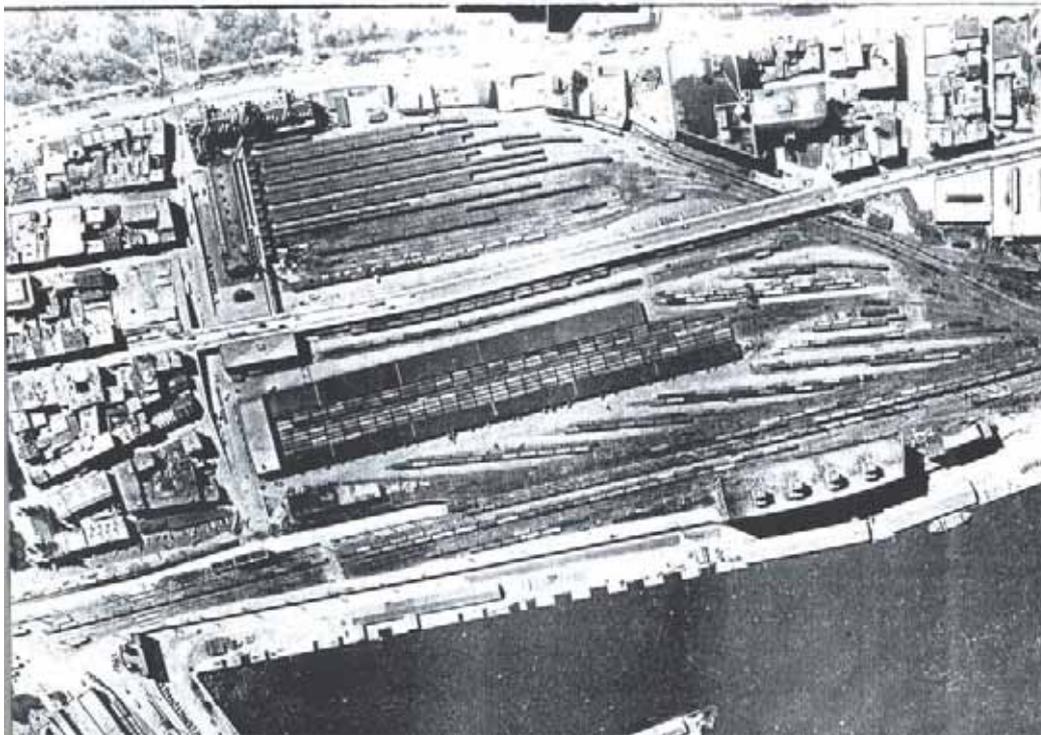
⁴⁵ Cf. Jacques Lachapelle, *Le fantasme métropolitain*, Montréal, PUM, 2001, chapitre sur les hôtels.

⁴⁶ Russell Sturgis, p. 34; « Canadian Ticket Agents Association », *The Railway & Shipping World*, décembre 1901, p. 364

⁴⁷ « Canadian Ticket Agents Association », *The Railway & Shipping World*, décembre 1901, p. 364

Les modifications de 1910-1913⁴⁸

Les travaux qui se sont échelonnés de 1910 à 1913 visaient principalement à bâtir une aile qui servirait de gare et à redessiner, par la même occasion, les quais de trains suite à l'acquisition des terrains à l'est de la rue Lacroix (aujourd'hui Saint-Christophe) et au prolongement de la rue Notre-Dame sous la forme de viaduc. Dorénavant, au lieu d'être disposés en diagonale, les quais sont parallèles à Saint-Antoine et butent sur la nouvelle aile.



Vue aérienne de 1947
Source : Archives de la Ville de Montréal

⁴⁸ Il est à noter que pour les modifications, l'excellente documentation photographique des archives municipales nous a paru plus intéressante à utiliser comme source d'information que les permis de construction qui sont souvent lacunaires.



Vue prise en 1951 à partir du viaduc de la rue Notre-Dame montrant l'organisation des quais et des marquises et abris avant leur démantèlement. Il faut noter les toitures très élaborées entre le bâtiment en brique et les quais

Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-11) (VM94/Y1M17, 312)

Le réaménagement des quais a été conçu par G. Fairbairn et C.D. Brown, ingénieurs au Canadien Pacifique.⁴⁹

Le nouveau bâtiment le long de Berri, abritant maintenant toutes les activités associées à une gare, permet de dégager le bâtiment principal de toute activité ferroviaire.

Sur le bâtiment principal, on a profité de ces travaux pour créer, en façade, une loggia vitrée, ornée de pilastres de style composite et très habilement intégrée à la composition du bâtiment. Le large emmarchement a été réduit au devant de la rotonde et les accès ont été réaménagés. Des fenêtres au niveau du sous-sol ont été ajoutées grâce à l'enlèvement d'une partie de l'escalier.

⁴⁹ BANQ, Collections numériques, Fonds Massicotte, 3-177, "Le Pacifique achève de dépenser deux millions à la gare Viger", *La Presse*, 24 juin 1911.



La loggia vitrée ajoutée et l'escalier au portique réaménagé en 1913
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-10) (VM94/Y1M17, 312)



La loggia vitrée ajoutée et l'escalier au portique réaménagé en 1913
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-1) (VM94/Y1M17, 312)

À l'arrière, le nouvel aménagement des voies a nécessité la démolition de l'aile située à l'est du bâtiment d'origine. Par contre, le long du corps principal, on a procédé à un agrandissement asymétrique ayant 2 niveaux à l'extrémité est, et un niveau à la hauteur de la rotonde. En comparaison de la loggia en façade, le peu de soin accordé à cette modification étonne car elle brise la composition des masses aussi bien que les alignements de l'élévation arrière. Cette aile s'intégrait principalement par la couleur des matériaux tandis que sa volumétrie simple avec toit plat contrastait avec le bâtiment hôtelier.



L'agrandissement arrière
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-17) (VM94/Y1M17, 312)



L'agrandissement arrière
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-362-10) (VM94/Y1M17, 359)



L'agrandissement arrière
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-3) (VM94/Y1M17, 312)

L'intérieur a bien sûr été rénové. Une salle ronde au centre, sous la tour, clarifie le rapport entre la volumétrie et l'organisation du plan. L'escalier monumental est remplacé par un escalier à deux volées. De manière générale, le décor s'est simplifié, correspondant au nouveau goût du temps.



Le lobby de 1913
Source : Archives du CP



Le «Palm Garden» de 1913
Source : Archives du CP

Les modifications des années 1951-1953

Curieusement, l'ajout de 1913 à l'arrière du bâtiment principal est démantelé et reconfiguré de manière presque identique dans les années 1950. Toutefois, on prolonge ce nouvel ajout tout le long de la façade, et même au-delà puisqu'il se retourne sur l'aile ouest jusqu'à l'amorce de l'ancienne gare Berri. Son toit plat et sa forte horizontalité contraste avec le caractère pittoresque et les accents verticaux du bâtiment principal.

Des photos de 1956 démontrent que l'intérieur actuel correspond en bonne partie à cette phase de travaux radicaux. L'aménagement et le traitement des finis sont complètement modernisés pour satisfaire les besoins d'espaces de bureaux de la ville. Le décor de l'hôtel a été entièrement enlevé et la structure de chaque niveau a été renforcée par l'ajout de poutres intercalées à celles déjà existantes. Toute la finition a été lissée, aseptisée et normée. Seul le hall d'entrée reçoit un traitement différencié puisque la cloison des ascenseurs et les colonnes sont couvertes de marbre. Le dessin des colonnes est simplifié à un volume cylindrique massif. Le contraste avec l'esthétique extérieure est brutal. Par ailleurs, cette approche n'a, à cette époque, rien d'innovateur, puisqu'on la trouvait déjà dans les édifices de Cormier construits dans les années 1920-1930, avec plus de sensibilité.



Le lobby en 1956

Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-603-8) 12-1-1956 (VM94/Y1, 599)



L'escalier principal en 1956 toujours présent

Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-604-06) 12-1-1956 (VM94/Y1, 600)



Le comptoir de réception en 1956
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-604-4) 12-1-1956 (VM94/Y1, 600)



Salle de travail en 1956
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-603-1) 12-1-1956 (VM94/Y1, 599)

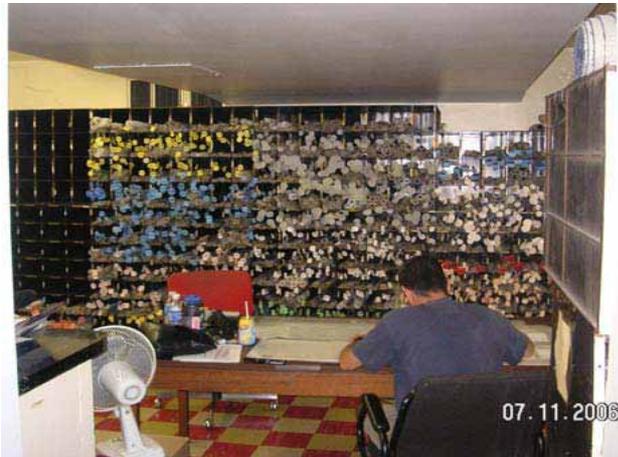


Bureau de cadre en 1956
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-604-5) 12-1-1956 (VM94/Y1, 600)



Salle de travail au 3^e étage en 1956
 Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-603-7) 12-1-1956 (VM94/Y1, 599)

L'état actuel des intérieurs



Sous-sol, secteur des archives au moment du déménagement



Sous-sol, secteur des archives



Rez-de-chaussée, à l'angle nord-ouest



Rez-de-chaussée du côté arrière dans l'agrandissement de 1951-1953



2^e étage, corridor central



2^e étage, bureau de direction



2^e étage, aire de travail



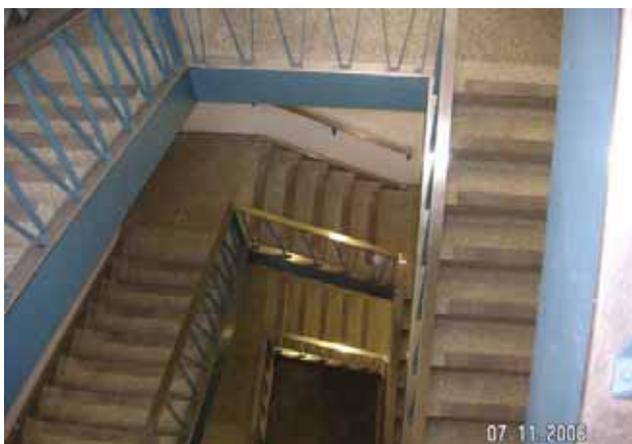
4^e étage, aire de travail dans une aile



5^e étage, aire de travail dans la rotonde



Les combles en bois de la rotonde



Circulation verticale principale



Circulation verticale principale

La gare Berri 1910-1912

L'implantation

La nouvelle gare est construite en retrait et en dénivelé de la rue Berri. Ce recul par rapport à la rue Berri permet de créer un débarcadère pour la gare, en contrebas de la rue en pente.

La volumétrie et la composition extérieure

Le bâtiment est un volume rectangulaire allongé de deux étages avec un ressaut à l'extrémité sud. Ces nuances dans l'alignement des volumes révélaient des changements d'usage à l'intérieur. Au sud, on trouve un autre élargissement en brique, d'un étage seulement, du côté des quais. Une série de marquises en verre, soutenue par une structure métallique, protégeait le quai principal tout en assurant un éclairage naturel de qualité dans la grande salle.

En façade, la composition du corps principal se divise en deux : au nord, une série de travées fenêtrées sur deux niveaux avec des meneaux de pierre; au sud quatre travées d'ouvertures avec des portes. À l'arrière, il y avait de grandes portes vitrées qui donnaient un accès facile aux quais. Le corps au sud prolonge certains motifs tels que les bandeaux de pierre, mais est d'une composition plus simple qui permet de distinguer la partie publique de la partie réservée au personnel.

Malgré les efforts d'intégration par la régularité du fenêtrage, le toit plat que l'on donne à la gare jure avec le caractère pittoresque de l'hôtel. Cependant, il faut constater que la présence de marquises au-dessus des quais faisait en sorte que la nouvelle gare était peu visible depuis l'aire des trains. L'effet de ce contraste est aujourd'hui accentué par le vide du stationnement.



Façade principale de la gare Berri en 1951
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-18)
(VM94/Y1M17, 312)

La présence de marquise, même du côté du débarcadère, donnait une toute autre lecture de l'édifice et révélait déjà sa fonction de gare.

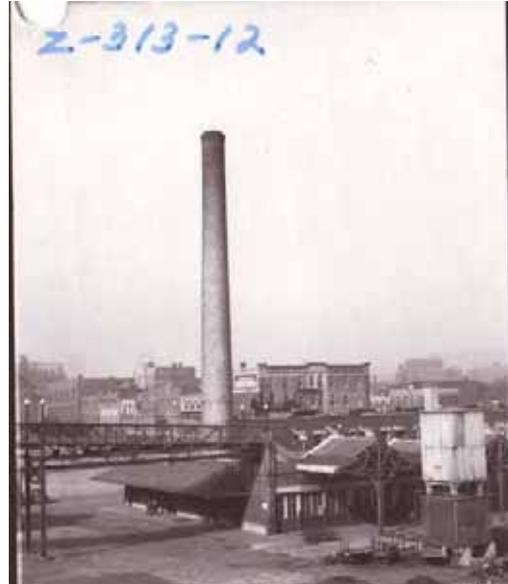


Façade sud de la gare Berri en 1951
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-20)
(VM94/Y1M17, 312)

On note la présence de la cheminée chaufferie (la 2^e du complexe).



Façade est de la gare Berri en 1951
Source : Archives de la Ville de Montréal (Z-313-19)
(VM94/Y1M17, 312)



Vue à partir du viaduc de la rue Notre-Dame
des façades est et sud Z-313-12
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-
313-12 (VM94/Y1M17, 312)

Les matériaux.

Le choix du matériau pour la façade Berri - la brique ocre dite écossaise - a probablement été justifié par une volonté d'intégration. Il n'en est pas de même pour la brique vernissée qui recouvrait la partie sous la marquise du côté des quais : facile à nettoyer, ce matériau était apprécié en son temps pour ses qualités sanitaires. Quant aux décors intérieurs, quelques finis de pierre se retrouvent autour des colonnes de la salle d'attente.



Façade ouest (1951)
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-313-7
(VM94/Y1M17, 312)
On note que les ouvertures des travées les plus au sud sont
ouvrantes ce qui explique le traitement différencié des
ouvertures actuelles (subdivisions en bois plutôt qu'en
pierre)



Façade est côté quais (1951)
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-313-21
(VM94/Y1M17, 312)

Les usages

Son rez-de-chaussée accueillait toutes les fonctions liées à la gare tandis que des chambres pour l'hôtel étaient aménagées à l'étage.



Salle d'attente (1951)
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-362-5
(VM94/Y1M17M359)

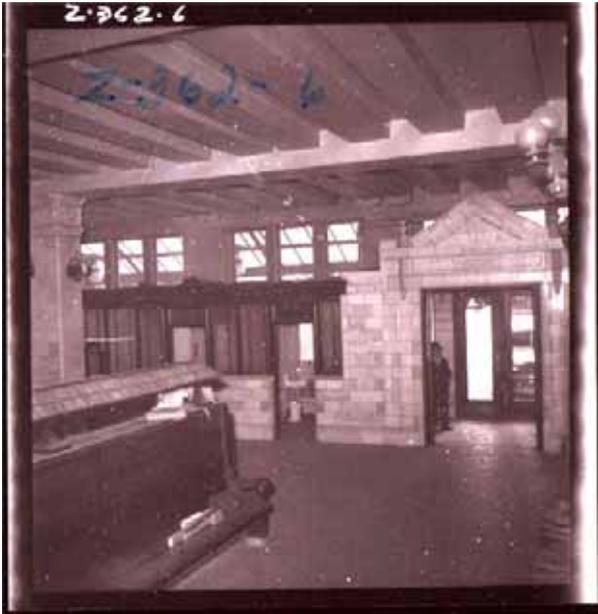


Espace de manutention (1951)
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-362-8
(VM94/Y1M17M359)

Les modifications

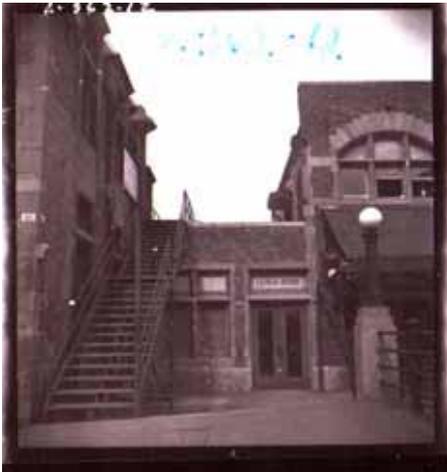
Le recyclage de la gare à des fins administratives qui aurait eu cours entre 1951 et 1953⁵⁰ efface les attributs inhérents à la fonction originale. Les marquises sont éliminées tandis que les ouvertures qui servaient d'accès sont remaniées en fenêtres. Le revêtement de brique vernissée de la façade donnant sur le stationnement est remplacé par un revêtement de brique de couleur similaire à celle que l'on retrouve en façade principale mais selon un appareillage simplifié, sans bandeau. Quant aux finis originaux et à l'organisation intérieure, ils sont éliminés.

⁵⁰ À ce jour, nous n'avons trouvé aucune photo de la période entre le réaménagement supposé de la gare Berri 1951 - 1953 et l'exhaussement de 1961. Ce fait conjugué à l'examen du revêtement de la façade côté stationnement qui ne présente aucune démarcation entre les étages inférieurs et l'exhaussement nous interrogent quant à l'époque de réfection de la partie arrière voire du réaménagement de 1951-1953. Ce recyclage planifié dès 1951 a-t-il été retardé jusqu'en 1961?



Entrée principale de la gare Berri
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-362-6
(VM94/Y1M17M359)

Des plans datés de 1954, nous informent sur l'ajout d'un volume pour un escalier du côté de la rue Berri entre l'aile Est de la gare-hôtel et la gare Berri. Ce volume interstitiel est de facture moderniste avec des ouvertures carrées qui détonnent avec les ouvertures cintrées de la gare Berri.

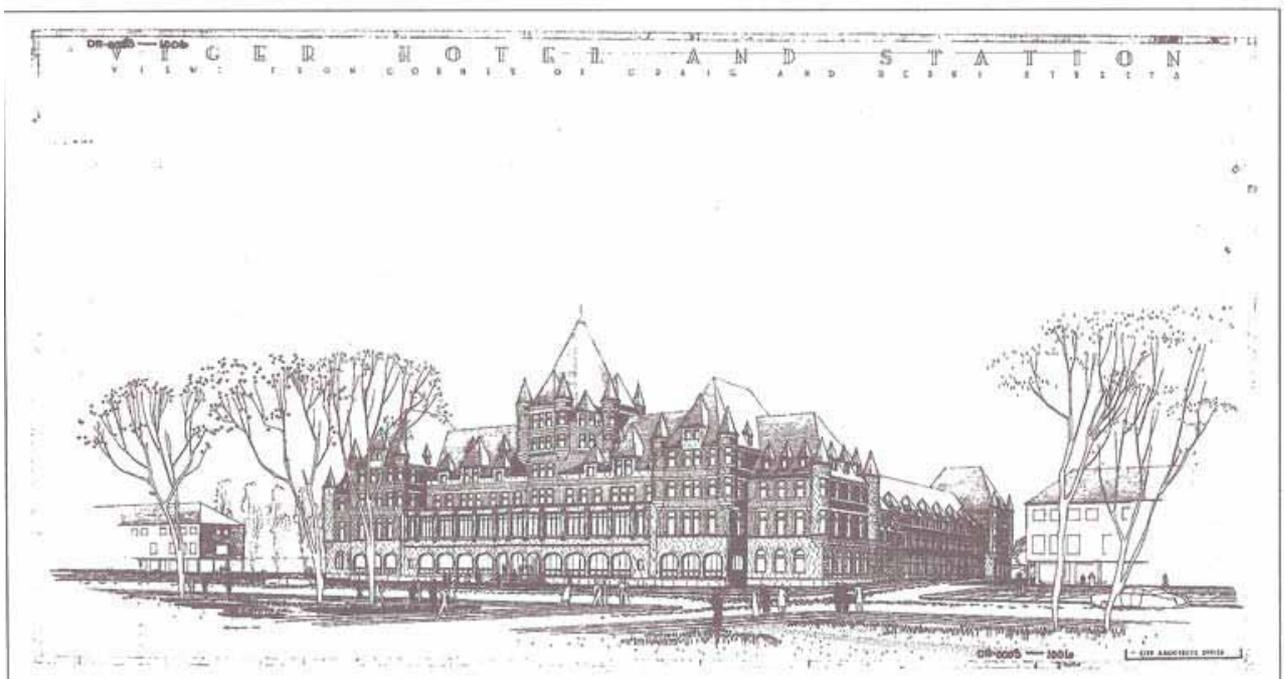


Lien entre l'aile Ouest de la gare-hôtel et la gare Berri avant la construction du volume pour la cage d'escalier (octobre 1951)
Source : Archives de la Ville de Montréal Z-362-12
(VM94/Y1M17M359)

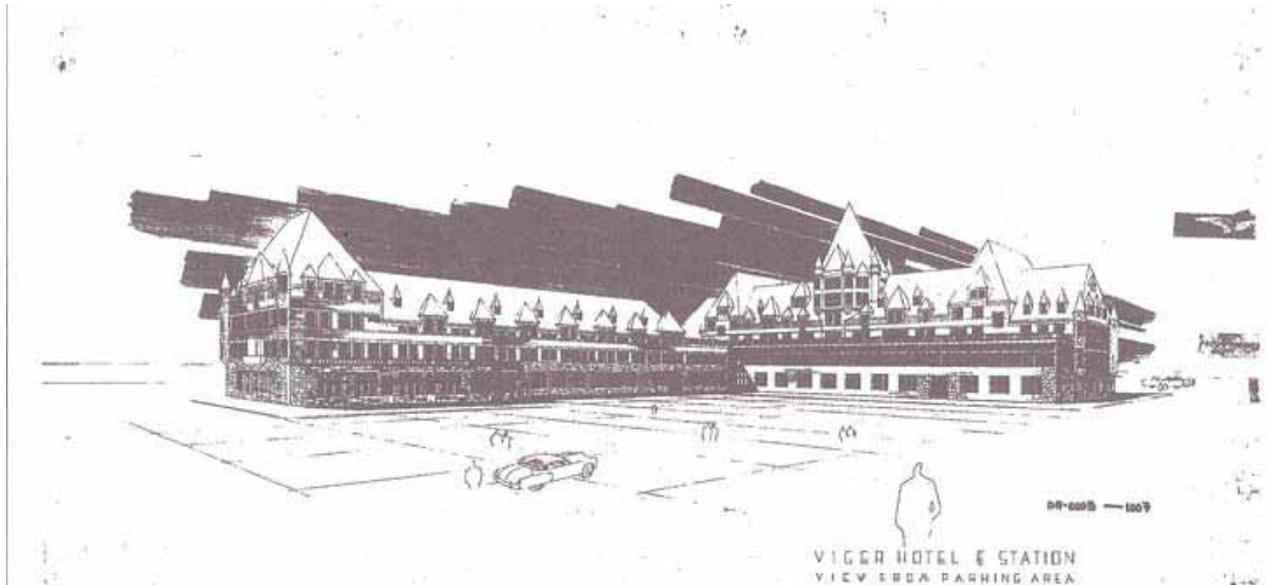


Le volume de la cage d'escalier de 1954 exhaussé en 1961 ?

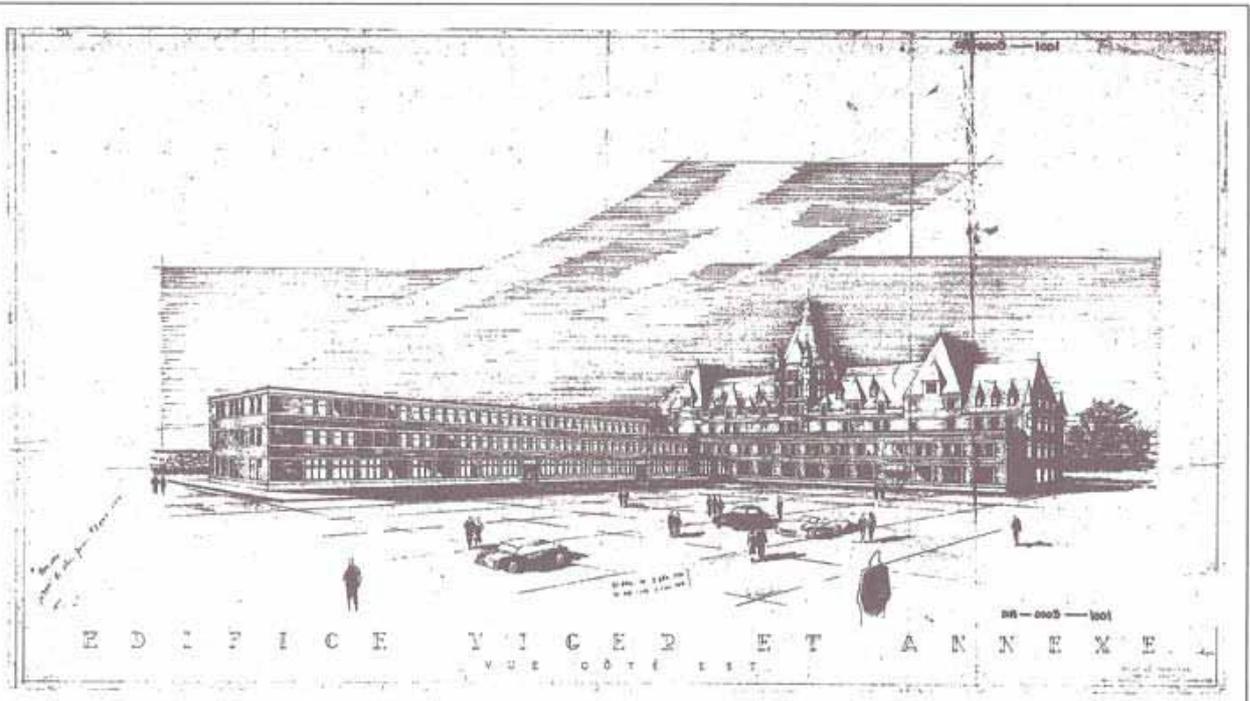
Un besoin d'espaces supplémentaires donne prétexte à l'élaboration de plusieurs projets de la part de la Ville. Reconnaisant sans doute le problème du manque d'harmonie de l'ensemble, une volonté de coiffer l'édifice d'un toit en pente et de lui donner un style château est explorée comme on peut le constater sur les figures qui suivent. L'idée est audacieuse et à contre-courant alors que le discours moderniste devient l'approche dominante. On optera finalement pour une solution simple où les ouvertures sont disposées en doublé avec encadrement de pierre au-dessus des travées originales sur la façade Berri ou répétées de manière régulière du côté du stationnement. Pour la façade principale la brique utilisée est de couleur plus pâle que celle d'origine. En somme, cet exhaussement est très lisible et d'un effet peu réussi.



Projet préliminaire, sans date, montrant entre autre, les intentions pour le traitement de l'ancienne gare Berri
Source : Banque de plans fournie à Télémedia Développement par la Ville de Montréal (020596)



Projet préliminaire, sans date, montrant entre autre, les intentions pour le traitement de l'ancienne gare Berri
Source : Banque de plans fournie à Télémedia Développement par la Ville de Montréal (020597)



Projet préliminaire, sans date, montrant entre autre, les intentions pour le traitement de l'ancienne gare Berri
Source : Banque de plans fournie à Télémedia Développement par la Ville de Montréal (020591)

L'état actuel des intérieurs



Sous-sol, secteur de l'ancienne chaufferie.



Sous-sol, secteur de l'ancienne chaufferie. On note le mauvais état du mur.



Rez-de-chaussée, organisation de la circulation principale.



Rez-de-chaussée, aire de travail correspondant en partie à l'ancienne salle des bagages.



1^{er} étage, aire de travail.



2^e étage, aire de travail.



Circulation verticale principale.



Entrées principales.

La chaufferie de 1956

L'implantation

Construit en 1956 par l'architecte Émile Daoust de la Ville de Montréal, l'immeuble est strictement utilitaire. Il est implanté en contre bas de la rue Notre-Dame, au fond du stationnement.

La volumétrie et la composition extérieure

De volume cubique, il équivaut à deux étages de hauteur. Alors que les façades latérales sont pratiquement aveugles, sur les façades avant (vers le stationnement) et arrière, de larges encadrements de brique viennent border le fenêtrage qui constitue le motif central, véritable vitrine sur la machinerie. Côté stationnement, des piliers de pierre dont les dimensions et l'espacement dérivent du classicisme, viennent rythmer cette vitrine. D'une composition harmonieuse, l'architecture de cette chaufferie correspond à l'approche fonctionnaliste du milieu du 20^e siècle mâtinée des leçons académiques des beaux-arts comme en font foi la composition disciplinée, la frontalité (ou façadisme) et le sens de la monumentalité. Cette synthèse, on le sait, est relativement marquante au Québec, alors que la majorité des architectes francophones ont reçu une formation de type beaux-arts, soit à l'École Polytechnique, soit à l'École des Beaux-Arts de Québec ou Montréal.

Le matériau principal de la chaufferie est la brique du même type que celle utilisée pour les rénovations de l'ancienne gare Berri et les meneaux de ses ouvertures sont en acier. Aucune modification notable n'a été apportée à l'enveloppe architecturale et à l'organisation intérieure du bâtiment

Les usages

L'équipement de cet édifice servait à chauffer les bâtiments municipaux des environs. Parmi les bâtiments hors site originellement branchés au système, seule la Cour

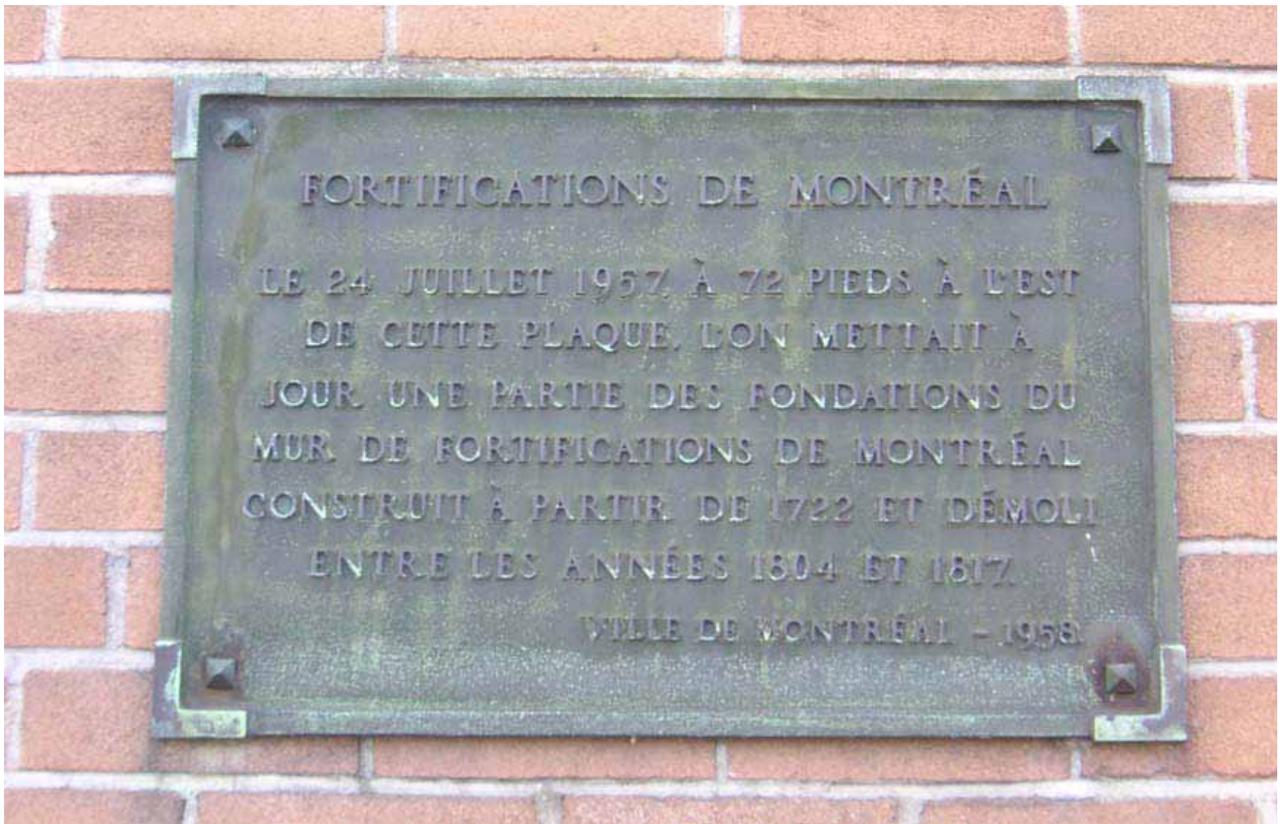
municipale l'est encore. Le contrat de vente du site Viger spécifie que l'obligation de fournir le chauffage à la Cour s'éteint en août 2007.



État actuel de l'intérieur de la chaufferie. On note le revêtement de tuiles vernissées, le fenêtrage à verre simple dans des cadres d'acier et la structure de béton de la toiture laissée apparente.



État actuel de l'intérieur de la chaufferie. Les trois bouilloires chauffaient aussi des bâtiments municipaux hors site.



Plaque de bronze installée sur la façade principale de la chaufferie datant de 1958 et rappelant la présence des fondations du mur des fortifications de Montréal.

L'annexe de 1964

L'implantation

Conçu dès 1962 pour loger le bureau de projet d'Expo 67, cet immeuble a toutes les caractéristiques d'un bâtiment temporaire. Son implantation parallèle au viaduc de la rue Notre-Dame accentue le caractère ingrat de l'espace résiduel généré par le viaduc. Des roulottes de chantier toujours présentes ont été ajoutées à l'été 1989⁵¹ pour compenser le manque de salles de réunion pour l'unité administrative résidente.

La volumétrie et la composition extérieure

Comportant deux niveaux, ce volume rectangulaire est rythmé par sa structure comme le veut le fonctionnalisme primaire du temps. Il est lié par un petit passage à l'ancienne gare Berri. Le volume de l'escalier d'issue est accolé au volume principal du côté est. Ses matériaux de revêtement - panneaux d'amiante ondulés et panneaux d'amiante tympan entre les ouvertures - sont en rupture avec les matériaux des bâtiments environnants.

Les usages

Jusqu'à sa condamnation pour insalubrité, il y a plusieurs mois, l'immeuble a servi à des unités administratives de la Ville.



État actuel de l'intérieur de l'annexe. Vue vers l'accès aux constructions temporaires (roulottes de chantier)



État actuel de l'intérieur de l'annexe à l'étage. La structure et les murs comportent des matériaux d'isolation composites comprenant de l'amiante

⁵¹ Information fournie par M. Jean Laberge, architecte à la Ville de Montréal.

Le 810 Saint-Antoine Est

L'implantation

Le 810 a été érigé à l'est du stationnement, sensiblement en retrait de la rue Saint-Antoine, de telle sorte que sa présence est effacée. Cette implantation sur la rue Saint-Antoine offre un dégagement latéral qui met en majesté la vue oblique sur les remarquables effets pittoresques du bâtiment château. Ce recul peut constituer une leçon à retenir. Par contre, dans son ensemble, la rationalité de l'implantation est difficile à déchiffrer. Elle n'appartient certainement pas à une vision d'ensemble du site. Sa façade latérale est presque aveugle et semble condamner l'espace du stationnement à la banalité de cet usage. Fortement isolé, ce bâtiment introverti dialogue peu avec son environnement immédiat aussi bien contemporain qu'historique. À cet égard, il obéit aux diktats des années 1970 qui mettaient l'emphasis sur les considérations fonctionnelles plutôt que contextuelles.

Cela dit, même considéré à une échelle plus large, l'implantation est curieuse car elle obéit moins à des logiques urbaines qu'à des procédés banlieusards de recul des bâtiments par rapport à la rue. Sa volumétrie semble également relever d'une typologie de bâtiments pavillonnaires bas que l'on multiplie dans les banlieues en leur donnant une composition relativement indépendante les unes des autres. Il faut en déduire que, malgré le fait que l'on cherchait alors dans le Vieux-Montréal à développer une sensibilité au caractère du lieu dans les projets d'insertion, le secteur de la gare Viger était alors exclus de cette nouvelle sensibilité qui se mettait en place. Le 810 Saint-Antoine Est ne présente pas de réflexion sur le rapport au site qu'elle soit d'ordre historique ou simplement contextuelle.

La volumétrie et la composition extérieure

De manière générale, cet édifice de deux niveaux hors sol à toit plat suit un plan rectangulaire. À l'extérieur, il ne se dégage pas de parti architectural fort. La forme semble dépendre de la planification des besoins fonctionnels, qu'une enveloppe de brique, plus ou moins malléable aux petits aléas du plan (décrochés, pans coupés, arrondis, etc.) permet d'ouvrir et fermer sur le monde extérieur.

Techniquement, le bâtiment à enveloppe de briques ne présente pas de particularités constructives dignes de mention.

Les usages

Le bâtiment a servi et sert partiellement encore à des divisions administratives de la Ville. Un Centre de la petite enfance occupe une partie du rez-de-jardin.

Les modifications

L'enveloppe du bâtiment a subi peu de modifications si ce n'est l'agrandissement de quelques ouvertures en façade principale et en façade latérale pour accueillir un Centre

de la petite enfance. Le CPE qui occupe approximativement le 1/3 du rez-de-jardin a aussi nécessité des transformations intérieures tels que des nouveaux cloisonnements.



État actuel de l'intérieur du 810 Saint-Antoine Est au niveau rez-de-jardin. L'aménagement du CPE a nécessité l'agrandissement des ouvertures qui a été réalisé en baissant le niveau des allèges



État actuel de l'intérieur du 810 Saint-Antoine Est à l'étage. L'organisation des espaces est encore efficace et les finis sont en bon état.

2.2.2 Degré d'authenticité

Le site

On comprendra aisément que l'intégrité du site a été grandement affectée d'une part par le démantèlement des quais et des rails, et d'autre part, par l'implantation du 810 Saint-Antoine Est. Cet immeuble récent crée une forme de cour en lieu et place d'un espace ouvert en direction est grâce à l'importante échappée visuelle que constituaient le dégagement des rails. La dualité entre la ville et les quais est perdue.

Gare-hôtel Viger

Dans l'ensemble, l'extérieur de la gare-hôtel Viger représente encore le projet de Bruce Price. L'effet château et l'allure pittoresque qu'il voulait donner à l'édifice sont encore bien présents entre autres de par les toitures élaborées et le contraste des matériaux.

La loggia vitrée que l'on ajoute en 1912 entre les deux ailes est un agrandissement très réussi. Incidemment, l'idée de ce projet pourrait être antérieure, puisqu'en 1899, Russell Sturgis écrit: « The hotel at Montreal [...] is to have the excellent feature of an enclosed and covered winter garden which can be open to the weather during the brief but hot Canadian summer. »⁵²

D'autres modifications sont moins heureuses. Les travaux de 1912 ont fait disparaître l'aile arrière, côté est, mais l'aile arrière ouest existe encore du côté de Berri. Plus important est l'agrandissement arrière de deux étages, démantelé, reconstruit et agrandi quelques années plus tard qui a fait disparaître toute la partie inférieure de la façade d'origine. Les intérieurs avaient en partie été refaits en 1912, puis ils sont entièrement rénovés dans les années 1950. En 1972, la couverture d'ardoise est remplacée par une couverture de bardeaux d'asphalte.

Gare Berri

De la gare Berri, il reste principalement des repères du volume initial bien qu'il ait été exhaussé d'un étage ; le traitement de la façade avant qui a été partiellement modifié ; ainsi que possiblement le rythme des fenêtres du 2^e registre sur la façade côté cour.

Sont disparues : les marquises avant et arrière ; la cheminée de la chaufferie ainsi que tous les finis et les cloisonnements intérieurs. Le fenêtrage en façade a été reconfiguré en partie. En effet, les ouvertures sud du rez-de-chaussée qui étaient à l'origine des portes ont été remaniées en fenêtres.

L'annexe et la chaufferie

L'annexe et la chaufferie sont dans un bon état d'intégrité tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

⁵² Russell Sturgis, p. 34

Le 810 Saint-Antoine Est

Les travaux qui ont eu cours au 810 Saint-Antoine Est depuis sa construction se limitent à l'abaissement de l'allège des ouvertures du CPE et à de nouveaux cloisonnements aussi pour le CPE. L'immeuble est donc dans un bon état d'intégrité.

LISTE DES PRINCIPALES INTERVENTIONS SUR LES BÂTIMENTS ET LE SITE

1893

- Projet d'aménagement du site par l'ingénieur Peterson
- Définition de l'emplacement de la gare hôtel

1896-1898

- Construction de la gare hôtel Viger selon les plans de Bruce Price
- Aménagement de biais des quais
- Construction de toits en pente au-dessus des plates-formes

1912

- Réfection de l'hôtel Viger selon les plans de Painter impliquant pour l'enveloppe :
 - . la démolition de l'aile arrière Est (salle pour les colis express)
 - . la démolition de la marquise de la façade latérale Est de l'hôtel
 - . la construction de l'agrandissement arrière équivalent à deux étages le long de la partie est du corps principal et d'un étage le long du volume cylindrique central
 - . la fermeture de l'arcade aux extrémités correspondant aux avancées
 - . l'élimination de la porte en façade principale de l'avancée Est
 - . l'ajout de fenêtres au niveau du sous-sol en façade
 - . la construction sur la terrasse au-dessus de l'arcade du «Palm Garden» entre les deux avancées en façade
- Réaménagement des espaces publics intérieurs de l'hôtel Viger
- Construction de l'annexe ou gare Berri incluant la partie à l'extrémité sud de un étage du côté des quais

1917-1918

- Mise en place de quatre toits en pente inversée au-dessus des plates-formes de passagers perpendiculaire à la gare Berri

1946

- Rénovation pour des fins résidentielles. 47 familles d'anciens combattants y sont logées.

1951-1953

- Réaménagement de l'ensemble pour des fins administratives de la Ville impliquant selon les plans de Donat Beaupré architecte de la Ville de Montréal :
 - . un dégarnissage complet des intérieurs
 - . un renforcement structural de l'ancien hôtel
 - . le réaménagement complet des circulations verticales
 - . la fermeture de l'arcade en façade
 - . l'élimination des entrées secondaires en façade et de leurs emmarchements
 - . le remplacement des fenêtres d'origine de l'ancien hôtel par des fenêtres d'aluminium
 - . la réfection et le prolongement de l'agrandissement arrière le long de l'ancien hôtel sur deux étages

- . la construction d'un agrandissement le long de l'aile Ouest impliquant le remplacement du mur est au niveau du 2^e étage de cette aile par une structure d'acier
- . la construction d'un escalier entre l'ancien hôtel et la gare Berri
- . l'élimination des marquises à l'avant et à l'arrière de la gare Berri
- . réaménagement complet du fenêtrage de la façade est de l'ancienne gare Viger

1954

- Construction du volume de l'escalier entre l'aile Ouest et l'ancienne gare Berri

1956

- Construction de la chaufferie centrale selon les plans de Émile Daoust architecte de la Ville de Montréal

1960-1961

- Construction d'un exhaussement d'un étage à l'ancienne gare Berri et au volume de l'escalier entre l'aile Ouest et l'ancienne gare Berri

1964

- Construction d'une annexe parallèle à la rue Notre-Dame selon les plans de Gérard Masson, architecte de la Ville de Montréal

1972

- Réfection des toitures impliquant le remplacement de l'ardoise de l'hôtel Viger par du bardeau d'asphalte

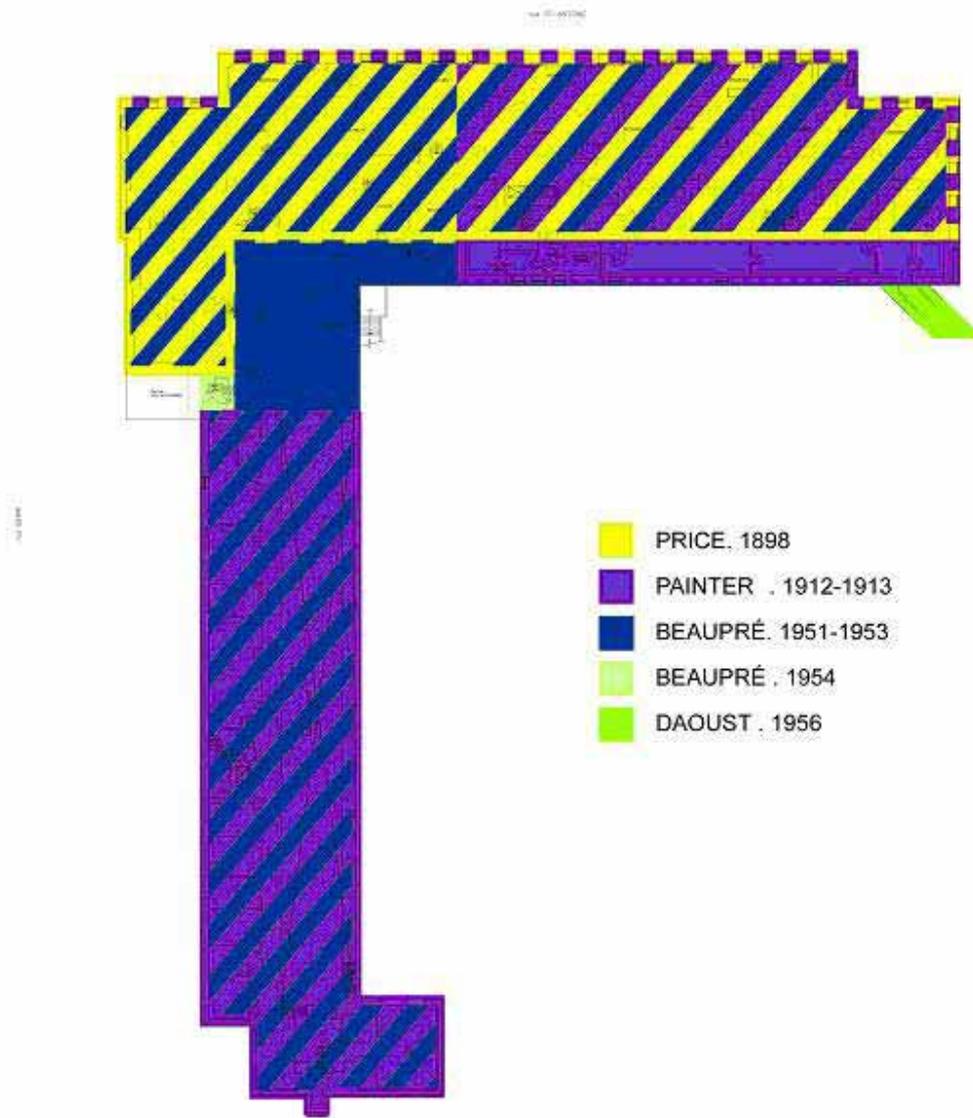
1973

- Construction du 810, Saint-Antoine selon les plans de Jodoin, Lamarre, Pratte architectes

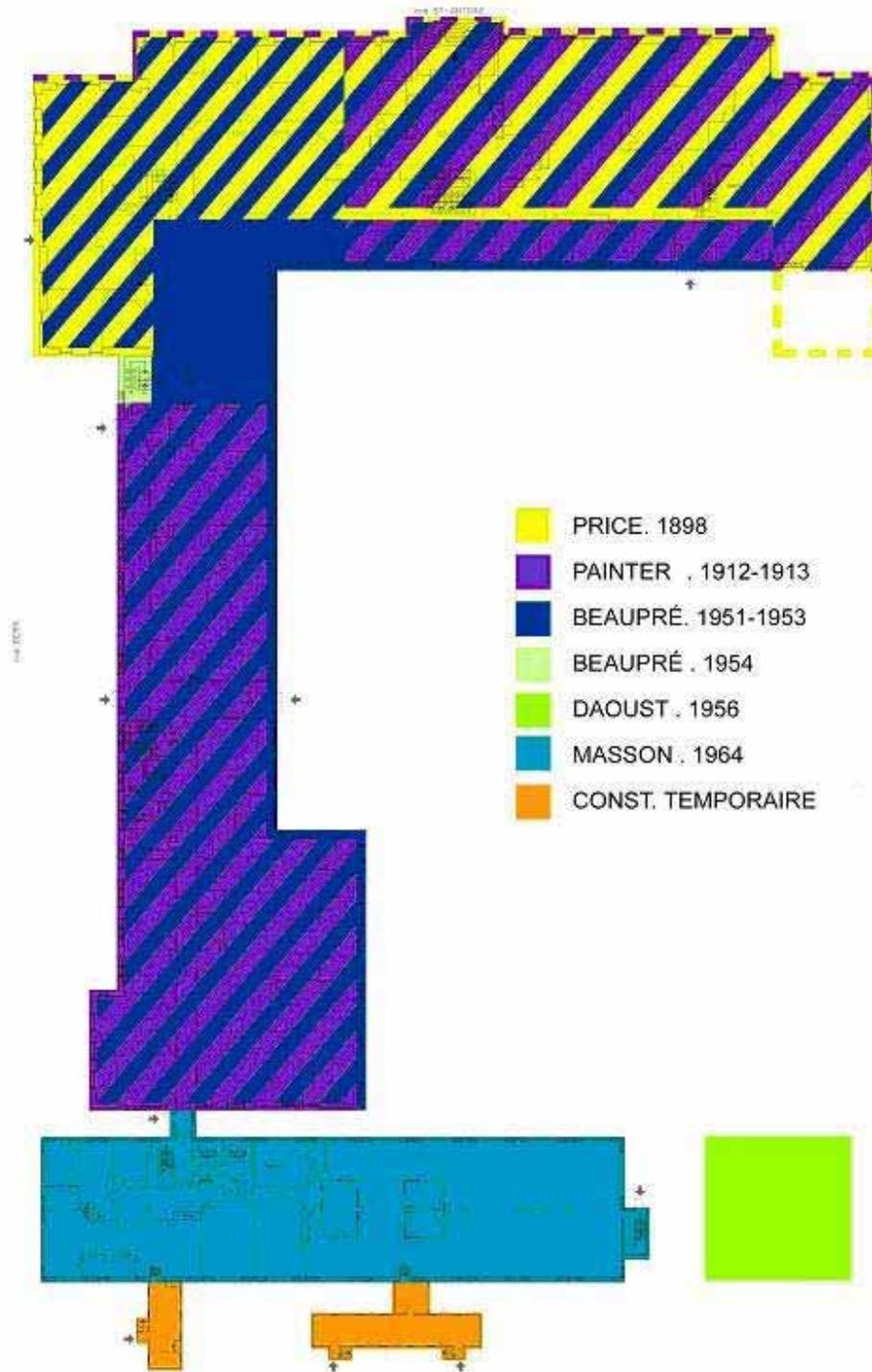
1984

- Réfection de fenêtres de l'ancienne gare Berri

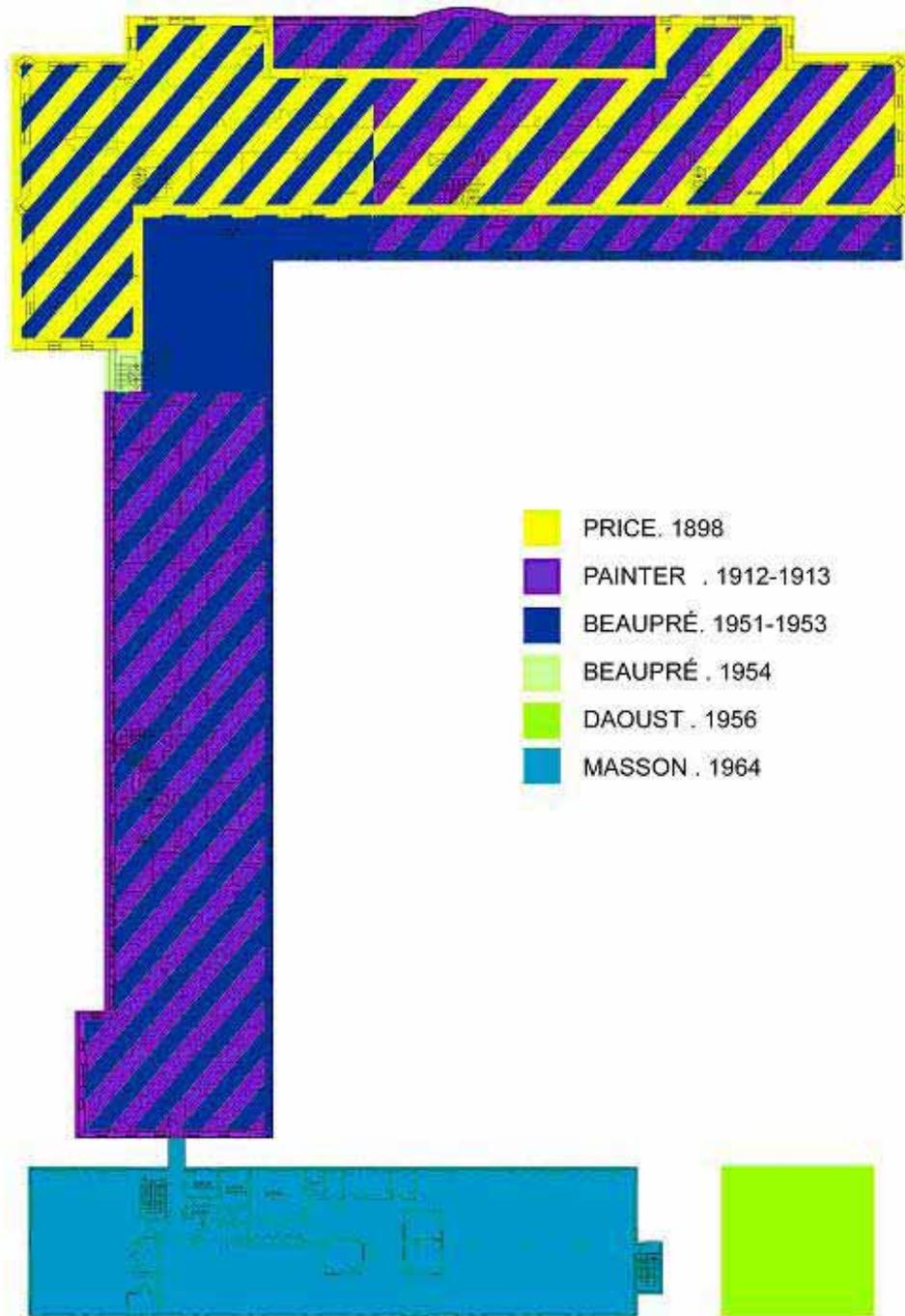
Plans synthèses des interventions



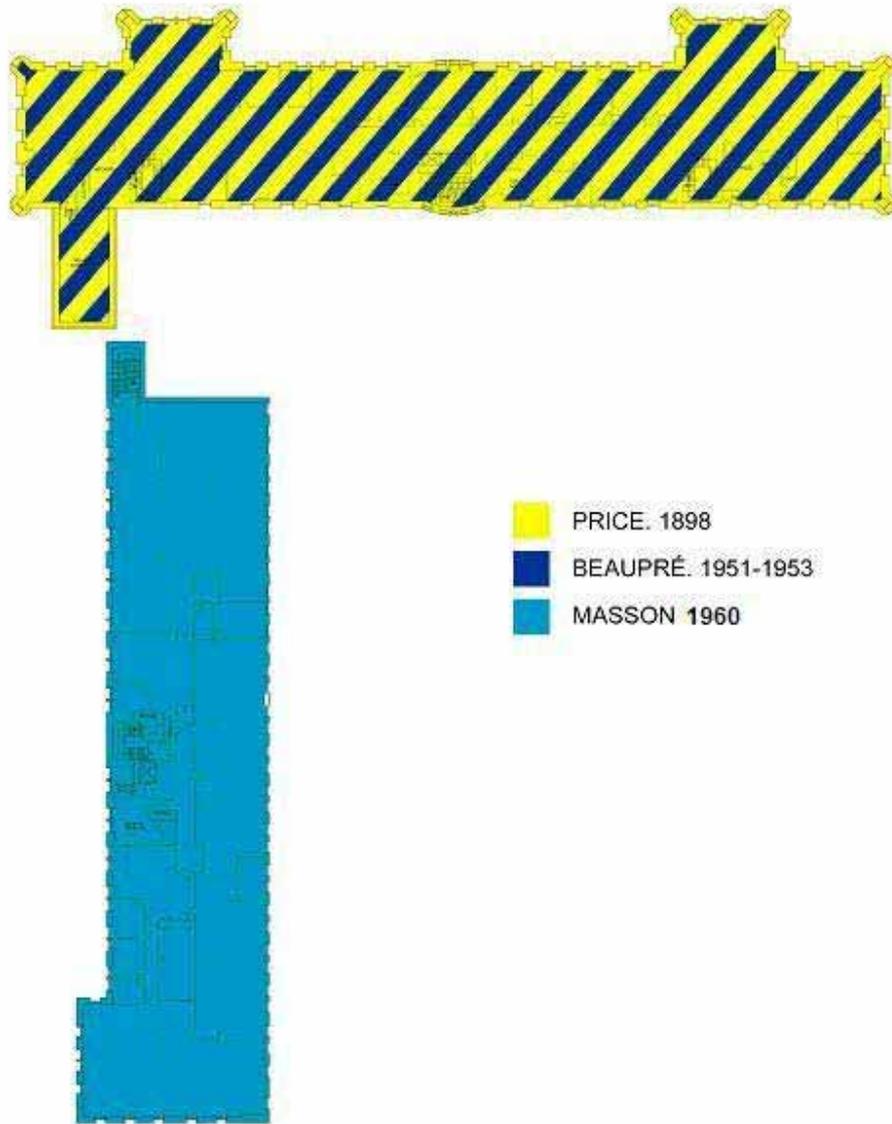
Sous-sol



Rez-de-chaussée



1^{er} étage



2^e étage



- PRICE, 1898
- BEAUPRÉ, 1951-1953

3^e étage



- PRICE, 1898
- BEAUPRÉ, 1951-1953

4^e étage



-  PRICE. 1898
-  BEAUPRÉ. 1951-1953

5^e étage



PLAN DE L'APPRENTIS

-  PRICE. 1898
-  BEAUPRÉ. 1951-1953

apprentis

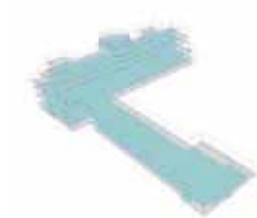
Simulation des principales modifications volumétriques



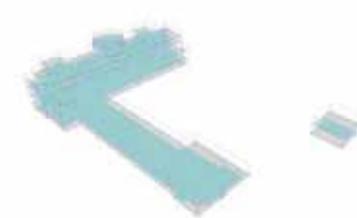
1898, gare-hôtel Viger



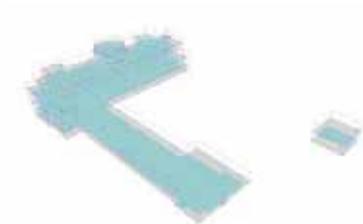
1910-1912, gare Berri



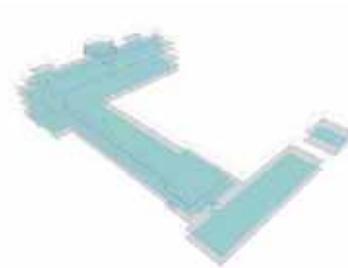
1951-1952, agrandissement arrière



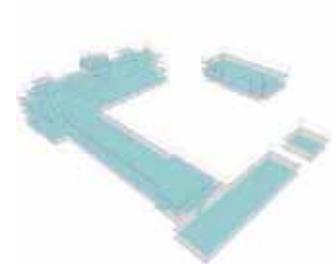
1956, la chaufferie



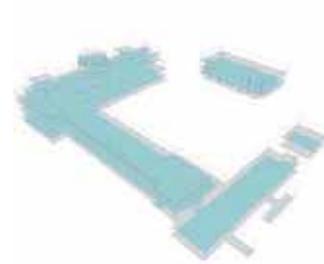
1960, le 2^e étage à la gare Berri



1964, l'annexe



1972, 810 Saint-Antoine Est



1989, construction temporaire

2.2.3 État physique

De manière générale, l'état physique de l'ensemble des bâtiments est bon et de ce fait ne constitue pas un enjeu dans les options de conservation⁵³. Il reflète un programme d'entretien normal et courant, bien que peu soucieux des qualités spatiales originelles. Le corridor zigzagant du rez-de-chaussée de l'aile ouest de gare-hôtel en témoigne, à lui seul, de l'effet néfaste de transformations successives à la pièce.



Exemple d'une circulation illustrant l'abstraction des qualités spatiales originelles

La gare-hôtel Viger

La gare-hôtel présente certaines déficiences. À propos de la couverture, une expertise réalisée pour le compte de la Ville de Montréal, il y a déjà 10 ans, mentionnait : «Les bardeaux d'asphalte existants ainsi que les éléments en cuivre : lucarnes, noues, arêtes, gouttières et descentes, sont dans un état de dégradation avancée et ont visiblement atteint le maximum de leur durée de vie.»⁵⁴ Des infiltrations ont d'ailleurs altéré les finis au niveau des combles.

La maçonnerie est dans un état satisfaisant. On perçoit toutefois certaines fissures dans le revêtement de brique ainsi que du délaminage de pierres décoratives à proximité de la loggia. L'emmarchement de l'entrée principale est à refaire. Quant aux finis intérieurs, ils ne présentent pas de déficiences majeures.

⁵³ Pour ces raisons, l'étude ne comprend pas de rapport d'expertise spécifique sur les composantes de l'enveloppe et des finis intérieurs, ni de rapport sur l'intégrité des bâtiments et des ajouts postérieurs à leur construction comme demandé dans le *Plan de travail* soumis par les autorités de l'arrondissement.

⁵⁴ JODOIN LAMARRE PRATTE ET ASSOCIÉS, Expertise sur les toitures de l'édifice Jacques-Viger, p. 14



État des bardeaux d'asphalte et des solins de cuivre



Traces d'infiltration au 1^{er} étage de l'aile de la gare-hôtel



Fissure dans la maçonnerie de brique



Délamination de la corniche de pierre et du chapiteau

La gare Berri

L'état général est satisfaisant. On notera un problème de revêtement à la façade Est de l'appentis ainsi que plusieurs composantes des fenêtres en bois pourries.



Problème d'étanchéité à la façade est de l'appentis



Problème d'allèges de certaines fenêtres

L'annexe

L'édifice a été fermé pour raison d'insalubrité, il y a plusieurs mois. Des matériaux comprenant de l'amiante sont présents dans les entre-plafonds et les murs de périmètre. Aucune déficience structurale n'a été détectée.

La chaufferie

L'immeuble ne présente pas de déficiences majeures.

Le 810 Saint-Antoine Est

De construction relativement récente, le bâtiment est en très bon état.

2.2.4 Les concepteurs et leurs oeuvres

BRUCE PRICE

Bruce Price (1845-1903) était, en son temps, un architecte renommé aux États-Unis. Né à Cumberland dans le Maryland, il a fait son apprentissage à l'agence Alerensee & Neilson puis, suivant en cela l'exemple de plusieurs jeunes architectes étasuniens, il aurait voyagé quatre ans en Europe,⁵⁵ En 1873, il commence sa pratique professionnelle avec l'architecte George Baldwin et, en 1877, il s'installe définitivement à New York. Il a été nommé *Fellow* de l'*American Institute of Architects* en 1890.⁵⁶

C'est William Van Horne, président du CPR, qui, au moment de la complétion de la ligne jusqu'au Pacifique, invite Price à concevoir deux projets, la gare Windsor à Montréal (1887-1889) et un premier « *resort hotel* » dans les Rocheuses, le *Banff Springs Hotel* (1886-1888), démoli en 1925. À cet égard, Van Horne initie une pratique qui sera fréquente dans le milieu financier canadien : celle de privilégier l'engagement d'architectes étasuniens pour les grands projets de construction. Par la suite, les magnats de la finance montréalaise et du Canadien Pacifique, à savoir Lord Strathcona, Sir William Van Horne, Sir Thomas Shaughnessy, Richard Angus, James Ross, Edmund Osler, Wilmot Mathews, Stanford Fleming et William Hendrie ont formé la Compagnie du Château Frontenac et invité Price à réaliser un hôtel de classe internationale à Québec.⁵⁷ Price réalise les deux premières étapes de construction, celles de 1892-1893 et 1897-1899⁵⁸ qui feront la renommée de l'hôtel et seront suivies par de nombreux agrandissements de telle sorte que les réalisations de Price sont aujourd'hui noyées dans un ensemble bien plus vaste.

Price réalise deux autres œuvres à Montréal, soit le Victoria College et la maison James Ross. Peu d'architectes new-yorkais - si il y en a eu - ont reçu autant de commandes au Canada que Price.⁵⁹ Ces œuvres canadiennes sont très différentes les unes des autres et, aux yeux d'un critique du 19^e siècle, différentes des œuvres étasuniennes de l'architecte.⁶⁰ Price, pour sa part, l'impute en partie au climat rappelant à titre d'exemple qu'il a dû revoir la toiture de la gare Windsor⁶¹.

⁵⁵ ArchINFOM, consulté le 23 juillet 2006, <http://www.archinform.net/arch/3760.htm?ID=903d28fe2960080924d71ab9204fb635>

⁵⁶ ArchINFOM, consulté le 23 juillet 2006, <http://www.archinform.net/arch/3760.htm?ID=903d28fe2960080924d71ab9204fb635>

⁵⁷ France Gagnon-Pratte et Éric Etter, *Le Château Frontenac*, Québec, Continuité, 1993, p.5.

⁵⁸ Rappelons que tel que nous le connaissons maintenant, l'hôtel a fait l'objet de plusieurs agrandissements dont les plus sont ceux de W.S. Painter (1908-1909) et Edward et W.S » Maxell (1920-1924)

⁵⁹ Barr Ferree, p. 81

⁶⁰ Ibid

⁶¹ Ibid



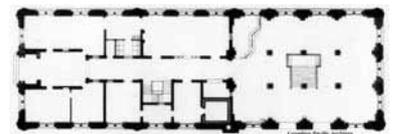
Banff Spring Hotel, Banf Alberta, Bruce Price. Démoli 1925. Photographie : Albertype Company, n.d., ANC, PA-031580.



Gare Windsor, Montréal, 1887-1889, Bruce Price. Photo : *Architectural Record*, 1899.



Gare Windsor, Montréal, 1887-1889, Bruce Price. Section intérieure démolie. Photo : Musée McCord, Fonds Notman.



Gare Windsor, Montréal, 1887-1889, Bruce Price. Rénovée. Plan, University of Toronto, 60-109.



Royal Victoria College, Montréal, Bruce Price. Photo : P. R. Bisson, n.d.



Résidence James Ross, rue Peel, Montréal, 1892, Bruce Price. Photo : Wm. Notman & Son, vers 1910, Musée McCord, coll. Notman, VIEW-8715. © Musée McCord.



FIG. 1.—AMERICAN SURETY BUILDING.
E. Cor Broadway and Pine St., New York City. Bruce Price, Architect.

Surety Building, New York, Bruce Price. Tiré de : *Architectural Record*, 1899.



Cottage, Tuxedo Park, Bruce Price. Photo : *Architectural Record*, 1899.



Kent House, Bruce Price.

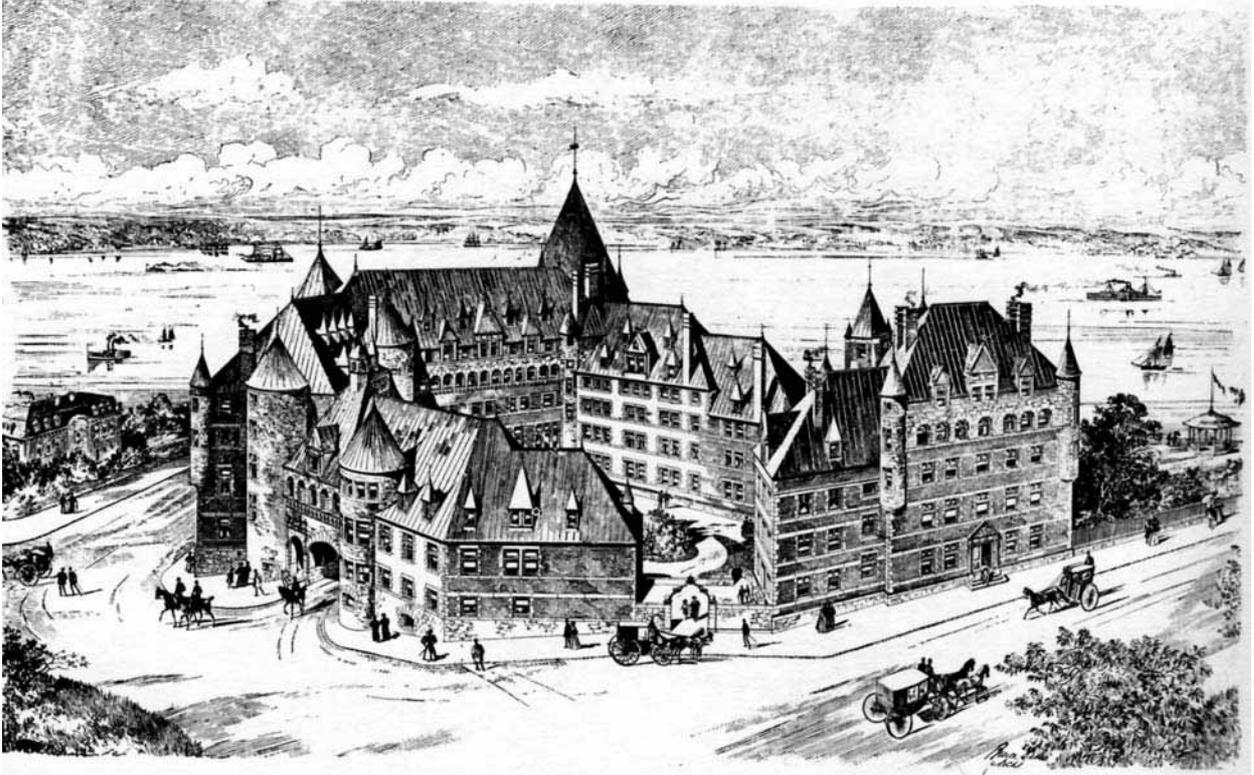


Cottage, Tuxedo Park, Bruce Price. Photo : *Architectural Record*, 1899.

Très diversifiée, l'œuvre de Bruce Price est éclectique et, à cet égard, bien de son temps. Russell Sturgis, un critique contemporain de Price, affirme que celui-ci porte la « même attention aux raffinements des ordres grecs, à la sincérité logique du gothique et au brio pittoresque de la Renaissance française ». ⁶² Cependant, suite aux recherches de Vincent J. Scully, l'histoire de l'architecture retient avant tout sa contribution au « Shingle style » et principalement l'ensemble de résidences secondaires de Tuxedo Park dans l'état de New York (1885-1890), vaste ensemble résidentiel luxueux financé par Pierre Lorillard IV. Ces maisons, au plan compact et dont l'esthétique, dans plusieurs cas, se dégage de

⁶² Russell Sturgis, « The Works of Bruce Price », *Great American Architects Series, The Architectural Record Co*, réédition: New York, Da Capo Press, 1977, p. 3. Trad. libre de : « [...] this architect seems from his work to have an equal regard for the refinement of a Greek order, for the logical sincerity of Gothic design, and for the picturesque dash of the French Renaissance ».

toute référence historique, auraient même influencé Frank Lloyd Wright dans ses premières œuvres.⁶³



Château Frontenac, Québec, Bruce Price. Dessin : *Architectural Record*, 1899.

⁶³ Timothy F. Rub, « Price, Bruce », dans l'ouvrage dirigé par Adolf K. Placzek, *Macmillan Encyclopedia of Architects*, vol.3, New York/Londres, The Free Press/Collier Macmillan Publishers, 1982, p. 476.



Château Frontenac, Québec, Bruce Price. Photo : *Vue de Québec depuis l'Université Laval, QC, vers 1895*, Wm. Notman & Son. Musée McCord, Collection Notman, VIEW-2761.A. © Musée McCord.

Sturgis souligne que Price a érigé bon nombre de bâtiments inspirés de l'architecture française du 16^e siècle pour lesquels il a fait preuve d'intelligence tout en se permettant quelques libertés par rapport au style.⁶⁴ Il prête à Price le mérite de la réhabilitation de la Renaissance française dans des édifices à grande échelle et nomme spécifiquement, à cet égard, le Château Frontenac à Québec.

Dans l'esprit de Sturgis et dans celui de Price, le style renaissance permet, entre autres, ces jeux volumétriques et cette silhouette découpée si chers au goût pittoresque qui a marqué la pensée esthétique du 19^e siècle. Le pittoresque, à l'origine, renvoie au rapport harmonieux et naturel entre l'architecture et le paysage, mais un détournement de sens a fait en sorte qu'il devienne synonyme de tout un amalgame d'effets visuels tels que les

⁶⁴ Russell Sturgis, « The Works of Bruce Price », *Architectural Record*, juin 1899, p. 27, réimpression: *Great Americans Architects*, New York, Da Capo Press, 1977.

vues panoramiques, les volumes contrastés, l'accentuation des contrastes, etc. Bref, plus on avance dans le siècle, plus le goût pittoresque se développe vers une affirmation de la complexité. Dans le cas du Château Frontenac, la ville de Québec elle-même, avec son réseau de rues irrégulier et sa topographie accidentée, était perçue comme une ville pittoresque. Lord Dufferin, dans les années 1870, a encouragé l'embellissement de la ville dans cet esprit, ce qui explique le traitement théâtral des nouvelles portes de l'enceinte fortifiée.

Sturgis, lui, parle d'une ville « romantique et pittoresque »⁶⁵ Price confirme pour sa part que le site a été son inspiration.⁶⁶ Il a voulu tirer profit du cap Diamant. L'hôtel étant pratiquement au sommet de la ville, il fait écho à la citadelle. Étant donné l'irrégularité du lot et de la topographie, il paraissait souhaitable pour Price de procéder par agrégation de pavillons et de faire en sorte qu'ils s'harmonisent entre eux, comme si le temps les avait soudés les uns aux autres, et naturellement au site.⁶⁷ Enfin, les origines françaises de la ville l'ont amené à s'inspirer et interpréter les châteaux français de la Loire. « Dans les façades, il n'était pas nécessaire de s'en tenir de manière stricte au style selon lequel l'édifice était modelé » affirme-t-il.⁶⁸ Il ajoute : « Un artiste n'est pas un archéologue et je ne vois pas pourquoi un architecte moderne ne peut pas créer un design avec ses connaissances comme les anciens faisaient avec les leurs.⁶⁹ »

Il en résulte un édifice au tracé « organique », sans angle droit, avec des ailes qui se recroquevillent sur une cour intérieure. Des tourelles marquent la rencontre des pavillons. Comme le veut le goût victorien, il joue avec le contraste de la brique et de la pierre pour tracer des bandeaux horizontaux dont l'effet esthétique est contraire à l'élan vertical des tours. Il évite autant que possible la répétition monotone des fenêtres. En fait, il résulte de son approche un édifice à l'architecture vigoureuse.

Puisque Price établit un corollaire entre le style et le site, cela fournit une clé au design de la gare-hôtel Viger à Montréal. Elle est similaire à l'hôtel de Québec du point de vue du style, puisqu'elle se trouve dans un quartier francophone de la ville. Elle est différente, puisque son site obéit à une trame urbaine régulière. Son architecture, du côté du square Viger, est symétrique et s'inscrit dans l'orthogonalité de la trame. Price précise :

« Another example of the same application of the early French château to modern requirement is the Place Viger Railway Station in Montreal. There is no detail on this building, which depends for its effect wholly upon the general masses of the design, the breadth of wall, and the sequence of the windows. The lower part serves as a railroad stations, the upper as a hotel. It seems to me that here is a common-sense picturesque handling of the subject. The situation of the building calls for more than simple treatment, and its purpose forbids anything that might appear incongruous. »⁷⁰

⁶⁵ Russell Sturgis, « The Works of Bruce Price », *Architectural Record*, juin 1899, p. 27, réimpression: *Great Americans Architects*, New York, Da Capo Press, 1977, p. 27.

⁶⁶ Barr Ferree, p.82.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Ibid.

⁷⁰ Barr Ferree, op. cit., p. 83.

Puisque Price prétend individualiser chacune de ses œuvres et que, dans le bilan de sa production paru en 1899 dans *Architectural Record*, la gare-hôtel Viger est spécifiquement nommée, l'architecture de la gare a une grande valeur dans son œuvre, surtout du point de vue du style, de la volumétrie et du rapport au contexte.

Walter S. PAINTER

Architecte en chef au sein du CP, Walter S. Painter (1877-1957) est responsable des travaux de 1910-1912, incluant la rénovation du bâtiment sur Saint-Antoine et la construction de la gare sur la rue Berri.⁷¹

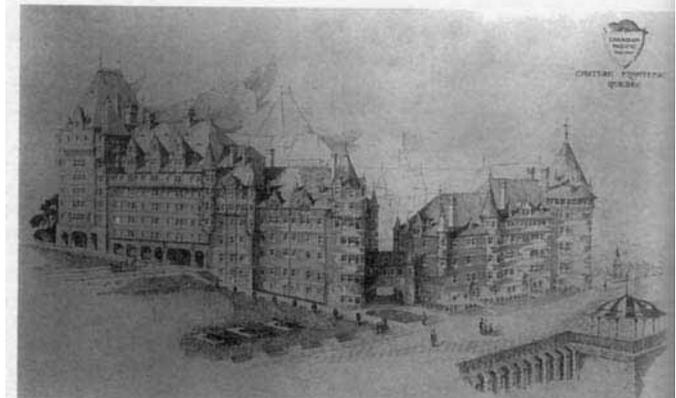


Banff Spring Hotel, Banff, Alberta, 1911-1912, Walter S. Painter. Photographie : William J. Oliver, octobre 1929, ANC / PA-058085

⁷¹ « Arch. Gare Viger, gare Windsor, Château Frontenac », *La Presse*, 6 octobre 1911, p.10; « Gare Viger », *La Patrie*, 3 mai 1910. BAnQ, Collections numériques, Fonds E.Z. Massicotte (dont *Witness*, 27.5.1911 ; *La Presse*, 24. 6.1911).



Québec, Projet d'agrandissement du Château Frontenac, 1907-1909, Walter S. Painter.
Source : F. Gagnon-Pratte et E. Etter.
Le projet de Painter se profile en arrière-plan.



Québec, Projet d'agrandissement du Château Frontenac, juin 1908, Walter S. Painter. Source : F. Gagnon-Pratte et E. Etter.
L'aile de Painter est à gauche. Le projet a été réalisé en 1909-1910.

Originaire de Détroit, Painter se fait connaître au Québec dès 1902 alors que son agence, Mason, Reed Hill & Walter S. Painter, est responsable de la réalisation du Théâtre de la rue Saint-Jean à Québec, mieux connu aujourd'hui sous le nom de Théâtre Capitoile.⁷² Il semble que dès lors, le Québec et le Canada soient devenus le lieu de prédilection de sa pratique puisqu'il est inscrit au registre de l'Association des architectes de la Province de Québec dès 1900 puis sera admis le 28 janvier 1909. Il a été architecte en chef du Canadien Pacifique de 1905 à 1916. Bien que la compagnie faisait souvent appel à des agences privées (F.M. Rattenbury en Colombie-Britannique, les frères Edward et William S. Maxwell de Montréal), ce poste lui a permis de travailler à plusieurs grands projets de la compagnie dont des agrandissements de la gare Windsor (1912-1913) et de l'hôtel Château Frontenac. Il a géré les travaux de complétion de l'hôtel Empress de Rattenbury à Victoria et procédé par la suite à des agrandissements.⁷³ En 1912, il a agrandi l'hôtel du Lac Louise en Alberta. Il a aussi été associé en 1911-1912 à l'architecte Francis Swales, avec qui il a réalisé, des travaux d'agrandissements du Banff Spring Hotel dans le « French Château Style ».⁷⁴ L'ajout est si important, qu'il supplante la construction de Bruce Price qui sera finalement démolie en 1925. Painter et Francis S. Swales ont également réalisé l'hôtel Vancouver (démoli) du Canadien Pacifique qui, incidemment, n'était pas de style château.⁷⁵ Sa volumétrie s'aligne plutôt sur les derniers développements de l'architecture des grands immeubles aux États-unis mais s'en distingue en étant abondamment décoré en façade d'ornements sculptés dont des motifs « canadiens » tels que des têtes d'orignal et de bison, traités comme des trophées de chasse. Il semble toutefois que Swales en ait été le principal concepteur. Enfin, il faut ajouter à l'œuvre de Painter plusieurs petits projets

⁷² « Théâtre Capitoile », *Les Chemins de la Mémoire*, vol. 1. "Théâtre porte St Jean, Québec", *La Presse*, 11 avril 1902, p.8; "Théâtre porte St Jean, Québec, inauguration", *La Presse*, 1^{er} septembre 1903 ; Patrimoine Canadien, « Commémoration du Capitoile : Communiqué de presse », 21.02.1994,

http://www.pch.gc.ca/newsroom/index_f.cfm?fuseaction=displayDocument&DocIDCd=4NR011 .

⁷³ "The Canadian Pacific Railway: Company",

http://collections.ic.gc.ca/crystalgarden/yesterday_socialclimate_cpr.html

⁷⁴ "Constructional Features of the C.P.R. Banff Springs Hotel" , *The Contract Record*, Vol 28, 194, p.816-187.

⁷⁵ "Vancouver's Unique Hotel: The Hotel Beautiful of The Canadian Pacific Railway at Vancouver", *Construction*, 9:5, mai 1916, p. 140-144. L'article ne mentionne que le nom de Swales, mais une publicité de février 1914 indique clairement que Painter et Swales sont associés. *Construction*, 7 :2, février 1914, p. 22.

comme la gare de Westmount (1904) qui ont contribué à forger l'image typique des gares à travers le pays.

Plus tard, Painter a travaillé à la standardisation d'écoles au Chili et il s'est intéressé à la préfabrication en béton dans l'architecture résidentielle⁷⁶ (un sujet récurrent depuis les essais d'Edison dans le domaine au début du 20^e siècle). Painter s'est construit une maison à Banff en 1912 et a pris sa retraite en 1947.⁷⁷



Hôtel Vancouver, Vancouver, 1912-1916, Walter S. Painter et Francis S. Swales. *Construction*, mai 1916.

On peut conclure de sa production que son poste au Canadien Pacifique lui a permis de travailler à plusieurs édifices majeurs à travers le Canada et qu'il est un acteur important

⁷⁶ Description du Fonds Walter S. Painter, Whyte Museum of the Rockies, Archive and Library, M282 / V481. <http://asalive.archivesalberta.org:8080/access/asa/archaa/display/WHYTE-978>, consulté le 3 août 2006.

⁷⁷ Ibid.

dans l'établissement du style château dans les hôtels canadiens. Par rapport à son œuvre, la gare Berri n'est pas marquante. Elle est même surprenante : Alors qu'il travaille à agrandir des édifices châteaux, c'est précisément ce style qu'il reprend afin d'harmoniser l'ajout au bâtiment existant, sauf à l'hôtel Viger. Qui plus est, le bâtiment n'a pas une forte expression comme on souhaitait en donner aux grandes gares. Ce traitement pour la nouvelle gare tend à appuyer l'hypothèse que le CP mésestimait le projet.

DONAT BEAUPRÉ

Donat Beaupré est responsable de la rénovation des années 1950. Il a été inscrit comme étudiant à l'AAPQ en janvier 1910 et admis le 4 mars 1914. Il a été architecte à la Ville de Montréal de 1923 à 1961 et les œuvres identifiées à son nom dans les répertoires de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) sont toutes associées à l'administration municipale. Il s'agit de :

- Tour de Lévis, île Sainte-Hélène, 1936.
- Recyclage de l'ancien poste d'incendie De Lorimier (poste 26).
- Rénovation de l'ancien hôtel de ville de Saint-Louis du Mile End, 1951.
- Agrandissement de l'ancien poste no 16 au (1041 rue Rachel est).
- Rénovation du poste d'incendie 25 (1212 rue Drummond).
- Rénovation du Marché Bonsecours.

Le pavillon Wilfrid Laurier du Parc Laurier (1931) et celui du parc La Fontaine (1947) sont également l'œuvre de Donat Beaupré.⁷⁸ Ces deux dernières réalisations sont plus à même que l'édifice Viger de commémorer la sensibilité de sa pratique.

On retrouve à l'annexe 3.4 la liste des bâtiments de la Ville de Montréal où apparaît le nom de l'architecte Beaupré. Toutefois, le degré de contribution n'est pas déterminé.



Tour de Lévis, île Sainte-Hélène

Source : Répertoire de l'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal / Les édifices publics p. 287

⁷⁸ Luce Lafontaine, *Ancien YMHA, Sir Mortimer B. Davis Memorial Building, 265 avenue du Mont-Royal O.*, Montréal: Étude patrimoniale, 20 janvier 2006, p. 38.

ÉMILE DAOUST

Émile Daoust a conçu la chaufferie située près du Viaduc Notre-Dame.

Il est le fils de l'architecte Théodose Daoust.⁷⁹ Diplômé de l'École des Beaux-Arts en 1930,⁸⁰ il a fait sa cléricature à la Ville de Montréal avec Aristide Beaugrand-Champagne, Donat Beaupré, P. Colangelo et A. McDuff.⁸¹ Il est admis à l'AAPQ en 1936. Durant la Deuxième Guerre mondiale, il a servi au sein de la « Royal Canadian Corps of Engineers »⁸² Il a été architecte à la Ville de Montréal à partir de 1939 et a démissionné le 5 juin 1959. C'est donc à titre d'architecte de la Ville qu'il a réalisé la chaufferie. Il a poursuivi sa carrière dans le fonctionnariat puisqu'il a été directeur de la section de génie et architecture du Département de l'Industrie à Ottawa.⁸³ Son œuvre reste toutefois peu connue. Tout comme pour l'architecte précédent, la liste des bâtiments municipaux sur lesquels est intervenu l'architecte Daoust se trouve en annexe au point 3.4.

GÉRARD MASSON

Gérard Masson a été engagé à la Ville de Montréal, à titre d'architecte paysagiste, le 8 avril 1947 où il a fait l'essentiel de sa carrière. Les seules œuvres de cet architecte qui se retrouvent dans les répertoires de la CUM sont des travaux de rénovation à des édifices municipaux. La liste des bâtiments municipaux sur lesquels est intervenu l'architecte Masson se trouve aussi en annexe au point 3.4.

JODOIN LAMARRE PRATTE

L'agence Jodoin Lamarre Pratte a été fondée en 1958 par l'association de Bernard Jodoin, Denis Lamarre et Gérard Pratte. Malgré le décès de fondateurs, l'agence existe toujours sous l'appellation JLP. Sa remarquable pérennité contribue largement à sa réputation. C'est toutefois, compte tenu des dates de construction du 810 Saint-Antoine Est, la première période, celle des fondateurs, qui nous intéresse alors que l'agence se signalait dans le développement du mouvement moderniste au cours des glorieuses années 1960 puis lors sa révision critique naissante à la fin des années 1970 et du début des années 1980.

Au cours de cette période, leur production comprend des édifices très diversifiés du point de vue de l'usage par exemple:

- des édifices religieux dont l'église Notre-Dame des Sept Douleurs à Laflèche, 1960;
- plusieurs bâtiments scolaires comme la polyvalente Jeanne-Mance 1968, Pavillon Hubert Aquin, UQÀM, 1975 ;
- des bâtiments résidentiels dont le Tournesol, à Outremont, 1971
- des bâtiments publics tel que la Maison de la culture et la bibliothèque Côte-des-Neiges.

⁷⁹ À ne pas confondre avec J.E.C. Daoust, responsable des l'ancien édifice des H.E.C. situé face à l'Hôtel Viger.

⁸⁰ *RAIC/IRAC News Magazine*, 11 mai 1970, p. 2.

⁸¹ Fonds P.R. Bisson.

⁸² *RAIC/IRAC News Magazine*, 11 mai 1970, p. 2.

⁸³ *RAIC/IRAC News Magazine*, 11 mai 1970, p. 2.

Aussi restreinte que soit la courte liste qui précède par rapport à leur production complète, elle permet de montrer certaines caractéristiques de l'œuvre de Jodoin, Lamarre Pratte. Ainsi, bien qu'ils aient pleinement adopté les objectifs fonctionnalistes et constructifs du modernisme d'après-guerre, leur approche n'est pas radicale mais plutôt pragmatique. Ils ont réalisé des grands immeubles, sans valoriser les mégastructures. Par ailleurs, l'expression tout en étant moderne, ne rejoint pas les tendances brutalistes. Il y a dans leur architecture une retenue distinctive. Dans l'édifice Tournesol (à l'intersection du boulevard Saint-Joseph et du chemin de la Côte Sainte-Catherine) par exemple, l'uniformité du matériau de revêtement vient adoucir l'articulation volumétrique complexe déterminée par le plan et les jeux de trames. Le modernisme du projet est indéniable mais ne cherche pas la surexpression. Le jeu géométrique sophistiqué et la construction très finement détaillée suffisent à en faire l'une des tours les plus élégantes de son secteur, sinon de la ville.

De même, on peut associer à la civilité de leur approche, le souci de révision critique du modernisme qu'ils développent en cherchant à établir un dialogue avec le contexte. Le Centre culturel Côte-des-Neiges est important à cet égard car, tout en restant abstrait au niveau formel, il procède par des jeux de volumes en escalier pour établir un lien avec l'édifice voisin. Situé à un coin de rues, il définit également un espace extérieur en dénivélé mais qui est en lien avec l'intérieur grâce à un généreux fenêtrage. Tout en restant moderne, le bâtiment veut s'intégrer à son contexte. Malheureusement, le post-modernisme des années 1980 a supplanté de telles approches et il les a même fait oublier. Cela dit, l'imposante structure du pavillon Hubert-Aquin, établie en collaboration avec Dimakopoulos, montre aussi la difficulté du dialogue lorsque l'échelle devient aussi imposante.

Enfin, c'est aussi cette révision critique qui les a amené à reconstruire la chapelle du Sacré-Cœur dans le respect des théories de la conservation de leur temps et dans des formes architecturales qui évoquent le passé (principalement le plafond voûté). La chapelle est assurément une de leurs œuvres les plus marquantes.

Cette approche qui rejette l'expression de l'architecture comme manifeste radical du modernisme peut, aux yeux de certains, s'apparenter à un manque de caractère ou à l'absence d'idée forte. Acceptant le compromis et la multiplication des considérations contradictoires, une telle architecture peut, à l'occasion, donner l'impression d'un manque d'inspiration voire de mollesse dans la conception. Le 810 rue Saint-Antoine Est est à la limite de mériter une telle critique. Il correspond bien à l'esprit de discrétion et de retenue de l'architecture de Jodoin Lamarre Pratte mais il est loin de trouver sa place dans leurs meilleurs exemples. Il est à noter incidemment que l'édifice ne figure pas parmi les dizaines d'œuvres de cette période listées par l'agence JLP dans leur site Web.

2.2.5 Production courante et comparable

Les grands hôtels

La gare-hôtel Viger de Price est principalement incluse dans l'histoire du style Château que les compagnies canadiennes de chemin de fer ont employé dans les gares mais surtout dans leurs hôtels, à partir de l'expérience très positive du Château Frontenac. C'est donc Van Horne et Bruce Price qui sont à l'origine de ce que Harold E. Kalman a considéré comme un style national, répandu dans plusieurs provinces.

Le château Frontenac et la gare-hôtel Viger constituent, comme on l'a vu, une interprétation des châteaux de la Renaissance française. À cet égard, ils sont exceptionnels, d'une part parce que leur esthétique est originale, d'autre part parce qu'ils seront les ultimes références pour les gares et hôtels de style château qui suivront au Canada. Ainsi, décrivant l'hôtel Empress à Victoria (1904-1908) dessiné par Francis Mawson Rattenbury, on affirme dans un article : « The hotel which the C.P.R. has under construction at Victoria B.C. has been designed on similar lines to the company's Montreal hotel, the Place Viger. »⁸⁴ En vérité, l'hôtel à Victoria montre des différences significatives avec l'oeuvre pittoresque de Price. Sensible au virage esthétique qui avait cours au tournant du 20^e siècle, Rattenbury assagit l'esthétique en simplifiant la volumétrie et en disciplinant la composition. Edward et William Maxwell ont aussi proposé à Winnipeg une gare-hôtel qui s'apparentait au traitement pittoresque préconisé par Price.⁸⁵ Mais peu après, ils se ravisent et proposent plutôt un hôtel de style classique, en lien avec l'architecture beaux-arts qui avait cours.⁸⁶ Le projet marque un tournant car, dès lors, le CPR ne s'en tient plus au seul style château.⁸⁷ Les autres compagnies ferroviaires prendront le relais, en particulier la *Grand Trunk Railway* (ou Grand Tronc) avec les architectes Ross et MacFarlane puis Ross et Macdonald.⁸⁸ Le premier édifice est le Château Laurier, à Ottawa, que Ross et MacFarlane construisent après le licenciement de l'architecte américain Bradford Lee Gilbert. Le style continue de se répandre jusque dans les années 1920 avec le Canadien National. Comme au Château Frontenac, plusieurs de ces hôtels sont érigés sur des sites panoramiques.

⁸⁴ "C.P.R. Hotel at Victoria", *The Railway & Shipping World*, juin 1905, p. 241. En Colombie-Britannique, on a aussi prévu construire une gare de style château. Cf. *The Railway & Shipping World*, novembre 1900, p. 341.

⁸⁵ "Winnipeg Station and Hotel", *The Railway & Shipping World*, juillet 1904, p. 245; Winnipeg Terminal, *The Railway & Shipping World*, décembre 1899, p. 349. Edward Maxwell avait aussi projeté à Ottawa une gare de style roman, mais dont la volumétrie pyramidée en façade rappelle celle de l'hôtel Viger. Cf. « The Ottawa Union Station » *The Railway & Shipping World*, nov. 1900, p. 328-329.

⁸⁶ "Winnipeg Station and Hotel", *The Railway & Shipping World*, août 1904, p. 274. La venue de William au sein de l'agence explique en partie ce virage stylistique, William étant beaucoup plus influencé par le nouveau courant académique beaux-arts que son frère aîné.

⁸⁷ Le CPR développera toutefois des projets dans le style château à Winnipeg (non réalisé) et Vancouver, puis en 1912-1913, W. S. Painter reconstruit le *Banff Spring Hotel* (1912-1913) qui sera à son tour agrandi en 1926-1928. Cf. Marc de Caraffe et Janet Wright, *Les hôtels de style château des compagnies ferroviaires*, Agenda Paper, Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

⁸⁸ Jacques Lachapelle, *Le fantasme métropolitain: l'architecture de Ross et Macdonald: bureaux, magasins et hôtels*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2001. Jacques Lachapelle, *L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald : du pragmatisme au fantasme métropolitain*, thèse de doctorat présentée à la faculté des études supérieures de l'Université Laval, département d'histoire, mai 1994.



Edward Maxwell, projet de gare et hôtel à Winnipeg, vers 1899. *The Railway & Shipping World*, décembre 1899, p. 349.



Projet d'Hôtel Vancouver, Vancouver, Colombie-Britannique pour le Canadien Pacifique, *The Railway & Shipping World*.



F.M. Rattenbury, Hôtel Empress, 1904-1908, Victoria, Colombie-Britannique, ANC/PA9554



Gare Union et Château Lauriers, Ottawa, Ontario, 1909-1912, (B.L. Gilbert) Ross et MacFarlane.



Hôtel Macdonald, Edmonton, Alberta, Ross et Macdonald, 1912-1914. Photo tirée de *Construction*, mai 1916.



Hôtel Fort Garry, Winnipeg, Manitoba, 1910-1914, Ross et Macdonald. Photo : ANC/PA 31542

Pour ce qui est de la complémentarité des usages de gare et hôtel dans un même édifice, on a bien voulu le répéter à Winnipeg mais, le programme et le style du projet ont été complètement revus. On l'a également proposé à Vancouver dont on affirmait que son style s'accordait aux récentes constructions à Québec et Montréal.⁸⁹ Mais, finalement, on ne retrouvera ce double usage que dans de gares secondaires comme Moose Jaw, dessinée par Edward Maxwell. Par contre, les compagnies ferroviaires ont généralement cherché la proximité entre la gare et l'hôtel, allant jusqu'à construire des passages souterrains pour les relier, comme c'est le cas à la gare d'Ottawa avec le Château Laurier et celle de Toronto avec le Royal York.

⁸⁹ « C.P.R. Stations and Hotels », *The Railway & Shipping World*.



MooseJaw, gare-hôtel, CPR. Archives du CP, collection numérique, CPR_A17502,
<http://www.cprheritage.com/fr/photographique/recherche.htm>

Les gares



Gare Bonaventure, 1887, rue Saint-Antoine ouest, Montréal. Photographie Wm Notman & Son, vers 1890, Musée McCord, Collection Notman, VIEW-2248.1 © Musée McCord.

La gare avait un style unique, inspirée du second-empire, mais dont le décor interprétait des motifs classiques.



Gare Windsor, agrandissement latéral, Edward et William S. Maxwell. Photographie : Neurdein Frères, vers 1907, Musée McCord, Collection Notman, MP-0000.846.4, © Musée McCord.

Au Canada, c'est au cours des années 1880 que les compagnies ferroviaires construisent les premières grandes gares parmi lesquelles on compte la gare Bonaventure (pour le Grand Tronc) et la gare Windsor (pour le Canadien Pacifique). Dans ce dernier cas, le style néoroman, à la manière de Richardson, qui avait été fortement popularisé aux États-Unis, constitue l'un des principaux styles historiques et pittoresques préconisés par le CP durant la présidence de Van Horne, l'autre étant bien sûr le style Château. Ce dernier style sera rarement utilisé pour les gares après 1900. La gare du Palais à Québec, par H. E. Prindle, très inspirée d'une gare d'Edward Maxwell, en est probablement l'un des exemples les plus tardifs.

Au début du 20^e siècle, l'influence grandissante du renouveau classique étasunien se fait sentir et c'est particulièrement vrai dans le cas des gares. L'exposition colombienne de 1893 à Chicago avait donné l'exemple : la gare était la porte d'entrée du site pour les masses de visiteurs qui arrivaient par train. Les gares urbaines reprendront l'idée et le style. C'est ainsi que sont dessinées les gares Union d'Ottawa et Winnipeg, et surtout la gare Union de Toronto qui est la plus remarquable de toutes ces gares classiques.



Gare du Canadien Pacifique à Vancouver, 1897, Edward Maxwell. Photographie : Wm. Notman & Son, 1903, Musée McCord, Collection Notman, VIEW-3726, © Musée McCord.



Gare du Palais, Québec, 1915-1916, H.E. Prindle, architecte. Photographie : Wm. Notman & Son, 1916, Musée McCord, Collection Notman, VIEW-5689.1, © Musée McCord.

La gare Berri de 1912, pour une gare métropolitaine s'entend, fait piètre figure en comparaison. Sans ses marquises, elle donne l'impression d'un entrepôt de qualité. L'hôtel Viger reste l'édifice marquant.



Gare Union, Ottawa, 1909-1912, Ross et MacFarlane. ANC C5243



Gare Union, Winnipeg, 1908-1911, Warren & Wetmore. Photographie vers 1920, PAM/N 10937 tiré de Kalman, vol.2, p. 489.



Gare Union, Toronto, 1914-1930, John M. Lyle, Ross et Macdonald, Hugh G. Jones. ANC PA68201

Les chaufferies

La chaufferie est un type de bâtiment moins fréquent. On a généralement tendance à les traiter de manière discrète. Dans ce cas-ci le site du bâtiment est relativement isolé pour le grand public mais sa forme est très affirmée. Comme on l'a vu, elle correspond en gros à l'approche moderniste typique du Québec au cours des années 1950 : soit la synthèse

entre les nouvelles idées modernes et celles de l'académisme beaux-arts. Au Québec, une large part de l'architecture industrielle du temps, et même bien avant, puise dans cette approche. De même, l'utilisation de large fenêtrage dans le milieu industriel est récurrente depuis le début du 20^e siècle. Cela dit, dans ce cas-ci, l'idée est de mettre en vitrine la mécanique et, à cet égard, elle renvoie à une fascination pour les machines qui existe depuis l'ère industrielle. Déjà dans le bâtiment de La Presse (Hutchison & Wood, 1899-1900), des fenêtres du sous-sol étaient exceptionnellement larges afin de permettre au passant de voir les machines. L'agrandissement rue Saint-Antoine (1955-1959) reprend cette idée de montrer les presses au public. L'édifice du Montreal Star ou The Gazette (Barrott, Marshall, Merrit et Barott et Ballard, Todd et Snibbe de New York, 1957 et suivantes) fait de même. Toutefois, le modernisme de sa construction et de ses élévations n'a pas de commune mesure avec la chaufferie de la Ville de Montréal. Le conservatisme de celle-ci (façadisme, relents de classicisme, tectonique massive, usage de la pierre, etc.) ressort de la comparaison.

Les autres bâtiments administratifs

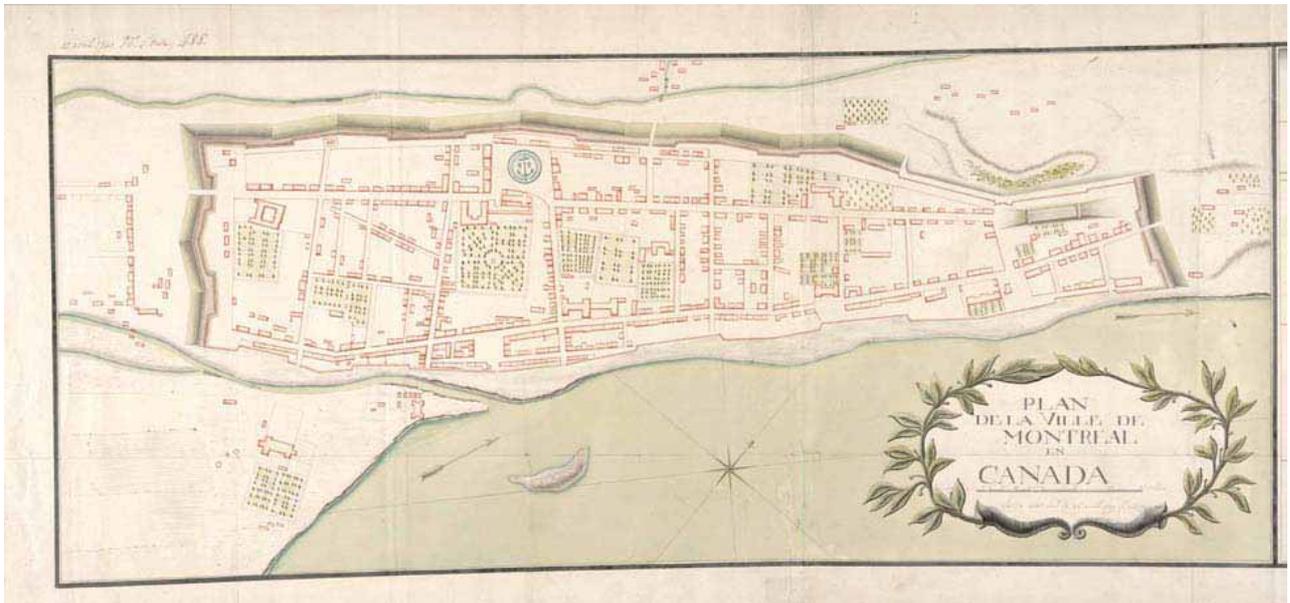
- Ni l'annexe temporaire des années 1960, ni le 810 Saint-Antoine Est ne se démarque des bâtiments similaires si ce n'est le fait que leur présence dans un environnement urbain dense est surprenant dans la mesure où ils vont à l'encontre de ce que l'on s'attend d'une architecture urbaine : une certaine durabilité d'une part, une sensibilité à la densification d'autre part. Vu toutefois dans la catégorie de l'architecture temporaire, l'annexe n'a pas de mérite particulier. Vu dans la perspective des édifices municipaux que l'on construit sur l'ensemble du territoire québécois, y compris les villes de banlieues moins denses, le 810 est relativement conventionnel.

2.3 Valeur contextuelle

L'impact d'une gare, et plus encore d'un terminus, sur son environnement est majeur. Le site Viger est le résultat de transformations radicales qui ont eu cours de la rue Saint-Antoine jusqu'au fleuve et de la rue Berri jusqu'à la rue Beaudry.

2.3.1 Évolution du cadre environnant et positionnement

Voyant dans l'hôtel Viger, une structure qui dégagerait un sentiment de fierté nationaliste, le CP cherchait à la lier historiquement à son contexte. Un pamphlet de 1903 rappelle la présence française sur le site ainsi que l'existence d'un ancien moulin à vent et de la citadelle située à proximité. On peut y lire : « This Old earthen citadel, a relic of medieval defence, has about seventy years ago removed its material being used in the levelling land enlargement of the Parade ground, or as it is called the "Champ de Mars". Its demolition might be regretted were it not that in an age of progress, even sentiment must give way before advance. The Grand Hotel Viger although built to remote the comfort of the people at the Dominion, has not destroyed the pathetic interest of the early struggles and heroism which still clothes its site, and which heighten the present appreciation of a civilisation of which the old mill and fort were pioneers. »⁹⁰



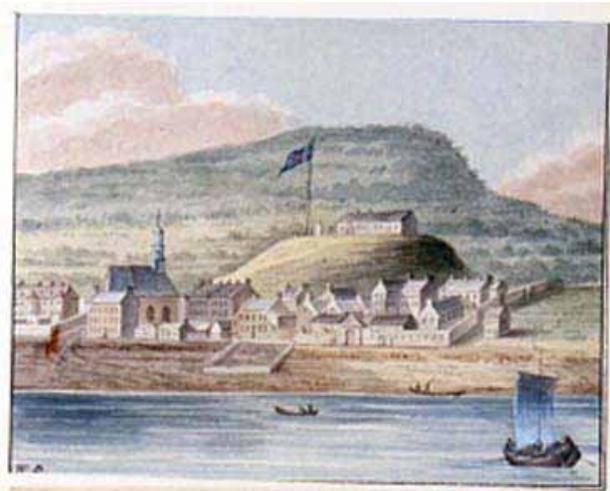
Plan de la ville de Montréal en Canada, 1749. DAFCAOM03-03DFC0488A01-H

Ces rappels historiques que la compagnie établit sont exacts. Le site de la gare et de l'hôtel chevauche en effet l'emplacement nord-est de l'enceinte de pierre qui avait été érigée durant le Régime français. Il fait partie du faubourg Québec, quartier hors les murs de la ville à proximité de la porte de Québec dont les aménagements récents au square

⁹⁰ *Montreal, the Metropolis of Canada*, [Montreal], Canadian Pacific Railway, 1903, p. 7-8.

Dalhousie rappellent l'emplacement. Le plan ci-haut qui date du Régime français, montre peu de maisons dans le secteur, irrégulièrement implantées le long de l'ancien chemin Saint-Martin qui était le prolongement de la rue Saint-Paul.

Durant le Régime français, la rue Notre-Dame était interrompue par un monticule qui servait de caserne militaire. Il s'agissait du point le plus élevé à l'intérieur de la ville ce qui explique son usage défensif. Par ailleurs, la petite rivière qui coule au nord de la ville, approximativement le long de l'actuelle rue Saint-Antoine constituait, à plusieurs endroits, un site marécageux impropre à l'habitation qui retarde l'urbanisation au nord de la vieille ville. Un étang était représenté sur les plans anciens dans le voisinage immédiat du site.

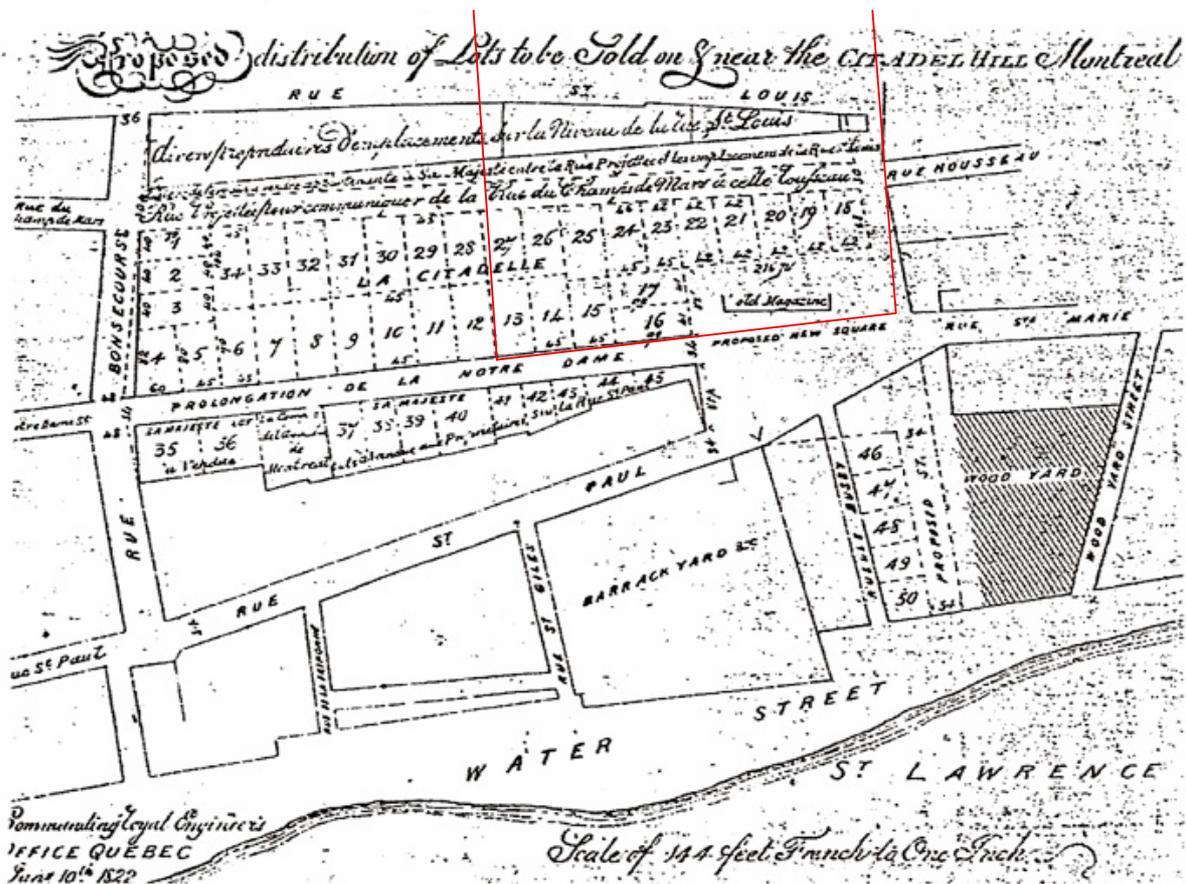


Citadelle de Montréal, aquarelle de William Bent Berczy
Source : Album Viger p. 316.1



Aquarelle de George Hériot c. 1793, intitulée Montréal, Québec Gate
Source : The AMICO Library™

La démolition de l'enceinte fortifiée a constitué une première transformation majeure du secteur, qui a été suivi par l'arasement du tertre militaire et la création de la place Dalhousie que l'on a tracé sur l'emplacement du bastion nord-est de l'ancienne fortification. La rue Sainte-Marie devient alors le prolongement de la rue Notre-Dame et finira par prendre ce nom. La partie sud du site à l'étude correspond, en partie, à la moitié nord du square. Le reste du site de la gare Viger a alors été loti, suivant des îlots est-ouest, délimités par les rues Rousseau, Perthuis, Saint-Louis, toutes disparues avec les aménagements ferroviaires.



Plan intitulé «Proposed distribution of lots to be Sold on or near the Citadel Hill, Montreal, 1822» de S. Romilly et E. Bennet. En rouge les limites approximatives du site Viger.

Source: Collection numérique Cartes et plans de la BanQ, cote TRBA0073

À plus grande échelle, le grand incendie de 1852 a affecté le secteur du faubourg Québec et l'ensemble des quartiers au nord et à l'est de l'ancienne ville. Il donne lieu à un nouveau découpage cadastral. Les lots deviennent plus étroits et favorisent les constructions contiguës et standardisées. Ce grand secteur qui constitue l'est du centre-ville actuel prend cependant un certain temps à se développer. Des grandes propriétés comme celles appartenant à Denis-Benjamin Viger puis à son héritier, Côte Séraphin Cherrier, tardent à être loties. Pourtant, ces familles et celle de Papineau avaient, bien avant l'incendie, offert le terrain pour implanter la cathédrale Saint-Jacques plus au nord puis prévu la création d'un square au sud - le square Viger. La rue Saint-Denis de la cathédrale au square Viger deviendra l'épine dorsale de ce nouveau quartier qui s'urbanise plus intensément à partir des années 1870. Les institutions francophones telles que l'Université Laval s'implantent dans le secteur. Une partie de la bourgeoisie francophone du temps s'y installe également. Leur venue confirme, à grande échelle, le contraste socioculturel entre l'est et l'ouest qui s'était déjà peu à peu mis en place, même dans l'ancienne ville.

La gare Dalhousie puis la gare-hôtel Viger, ont un impact majeur sur le secteur comme nous l'avons vu précédemment en traitant de l'implantation. Leur contribution structurante est positive en ce qui a trait au quartier Saint-Jacques qui se développe au nord. Les gares constituent dorénavant un nouveau type d'entrée de la ville et deviennent des carrefours. Dans un premier temps, la gare Dalhousie établit un lien avec le square du même nom et plus tard, la gare Viger contribue de manière remarquable à l'embellissement du square Viger.

Toutefois, les travaux que l'on fait pour les infrastructures ferroviaires et portuaires apportent les changements les plus drastiques. En plus de la gare des passagers et des quais, un tel site ferroviaire nécessite la mise en place d'une cour de triage et la multiplication des bâtiments utilitaires qui servent à l'entreposage y compris des élévateurs. En fait, le site d'une telle gare obéit à une logique urbaine qui diffère de celle du restant de la ville avec ses rues et ses îlots. Ici, ce sont les voies ferrées et la fonctionnalité des opérations ferroviaires qui dictent les principes de base de l'organisation. L'intervention la plus spectaculaire dans ce cas-ci est certainement la modification de la topographie puisqu'il a fallu araser le site, car, comme on le sait, les trains commandent un terrain le plus plat possible. La construction de la gare Dalhousie nécessite dans un premier temps de creuser toute la partie au sud-est de Berri et de la rue Notre-Dame. Les voies ferrées sont disposées de biais par rapport à la trame. Dans un deuxième temps, la construction de la gare-hôtel Viger entraîne l'arasement de la partie au nord-est de Berri et Notre-Dame. Les voies ferrées sont également tracées de biais par rapport à la trame urbaine. La construction de la gare Berri en 1912 qui implique une transformation du plan d'ensemble et l'achat de nombreux terrains privés amène l'intégration au complexe ferroviaire de la partie à l'est de l'ancienne rue Lacroix.⁹¹ Conséquence de l'ensemble de ces travaux de nivellement, la rue Notre-Dame devient, dans ce secteur, un imposant viaduc. De fait, le secteur devient isolé à l'intérieur de la ville, car un tel lieu industriel obéit à une rationalité machiniste qui s'accorde mal aux quartiers habités situés à proximité.



Démolition et creusement de la rue Notre-Dame entre Montcalm et Berri
Source : BAnQ, Album de rues E.-Z. Massicotte 3-178-b



Démolition et creusement de la rue Notre-Dame entre Montcalm et Berri
Source : BAnQ, Album de rues E.-Z. Massicotte 3-178-c

⁹¹ Sur cette question des acquisitions de terrains, cf. Julie Duchesne, 2005.

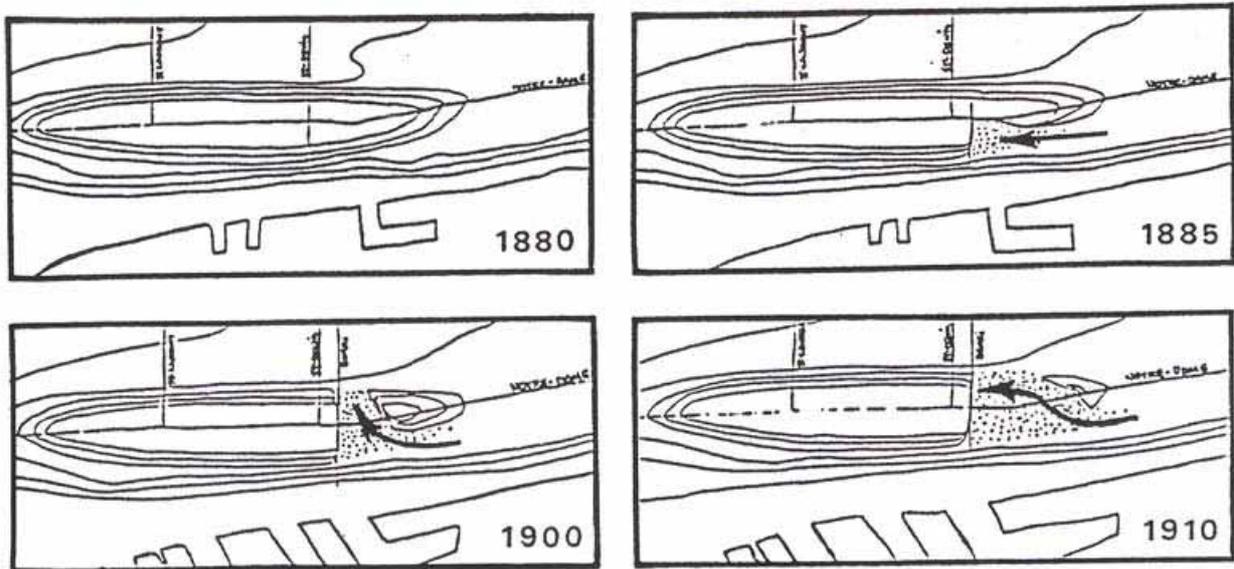
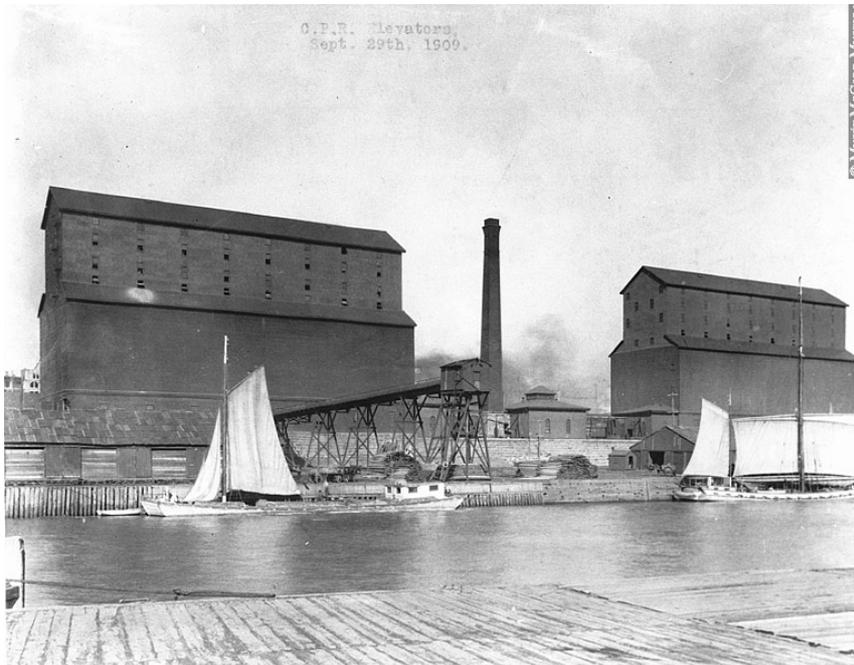


Schéma illustrant l'évolution de l'opération d'arasement

Source : Document faisant partie de la présentation du concept du nouveau square Dalhousie (Ville de Montréal) intitulé : *Topographie du faubourg et implantation du terminal ferroviaire*, Collin 1988.

Après la Deuxième Guerre mondiale, le secteur est marqué par les grands travaux d'infrastructures de transport dans les années 1960 et 1970. La construction du métro à compter de 1964 et le dégagement de l'emprise de l'autoroute est-ouest au début des années 1960 (qui se poursuivra jusqu'aux années 1970), commandent la démolition massive des habitations entre la rue Saint-Antoine et l'avenue Viger. Le secteur sera profondément transformé. Depuis, on tente de restructurer ce milieu.

Par contre, il n'y a pas que le quartier résidentiel qui a été transformé après la Deuxième Guerre mondiale. Tout le secteur industriel, portuaire et ferroviaire qui marquait la partie au sud du Vieux-Montréal et de l'hôtel Viger est également en grande partie effacé. Le contraste entre la quiétude ou le réconfort du quartier résidentiel et l'animation générée par les activités du milieu industriel, formé de gigantesques ouvrages horizontaux (les entrepôts) ou verticaux (les élévateurs) n'existe plus. Cet environnement industriel avait un caractère distinct et répondait à une approche fonctionnaliste qui anticipait le modernisme du 20^e siècle. La gare-hôtel Viger et son site ne permettent plus aujourd'hui de saisir ce contraste qui avait pourtant son étrange beauté. Les ensembles résidentiels construits actuellement au sud et à l'est du site continuent d'effacer la présence de cet ancien paysage industriel.



Les élévateurs du Canadien Pacifique, gare terminus Viger - port de Montréal. Musée McCord, Collection Notman, 79155140



Organisation urbaine faisant abstraction du passé industriel du site. Plan directeur élaboré à la fin des années 1980 et qui est en voie d'achèvement.

Source : Site Internet de la SDM (2006-09-23)

Il en reste par contre certains effets négatifs qui ont existé dès la fin du 19^e siècle : l'échelle gigantesque du secteur, le viaduc Notre-Dame qui crée une forte coupure avec un sol dorénavant arasé ; la discontinuité des activités sur le viaduc Notre-Dame qui en fait presque un « no man's land » sont des questions qui avaient été laissées irrésolues lors des aménagements d'origine et qui le demeurent encore aujourd'hui.



Emprise d'une future rue en contre-bas du viaduc Notre-Dame

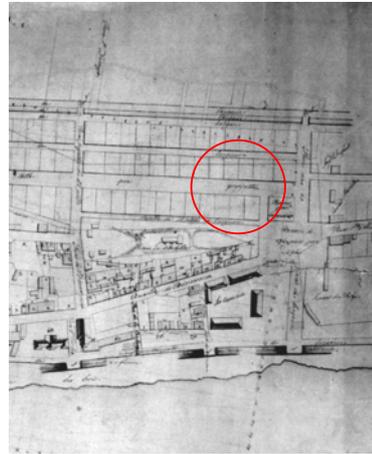


Vue vers l'ouest angle Saint-André sur le viaduc Notre-Dame illustrant une coupure.

Série de plans illustrant l'évolution du site



Extrait de la carte de Charland, 1801
 Source : Collection numérique Cartes et plans de la BANQ, cote G 3454 M65 1801 C4



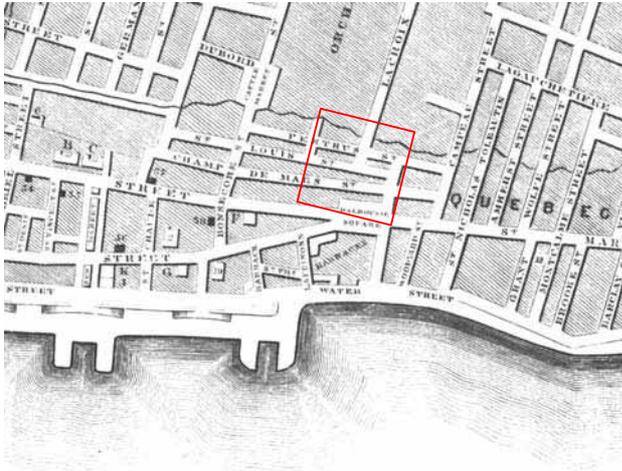
Extrait de la carte Charland, 1804
 Source: ministère de la Culture et des Communications
 Le plan permet d'observer la place publique à l'emplacement de l'ancienne porte du faubourg Québec. Les lotissements sur le dessin témoignent de la faible urbanisation du secteur.



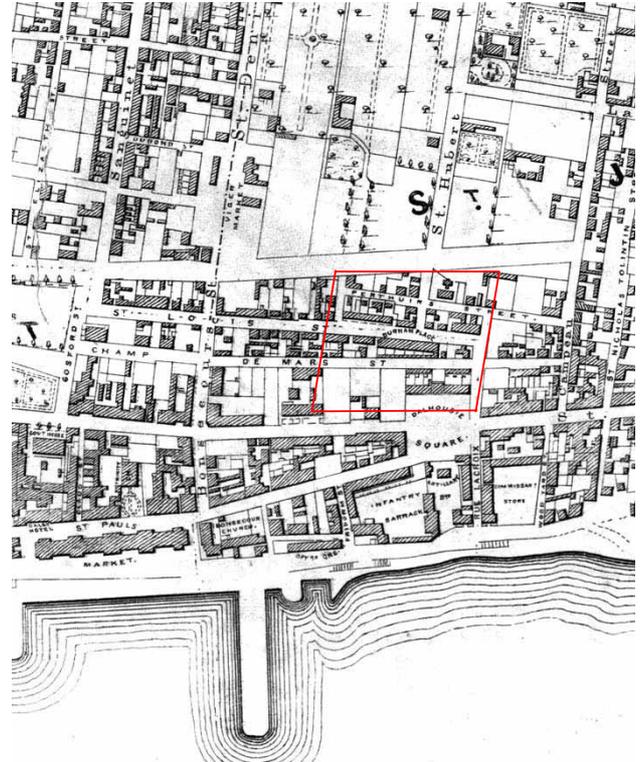
Extrait de la carte Bouchette, 1815.
 Source : ministère de la Culture et des Communications
 Un «pound» ou un marécage occupe le centre du site Viger



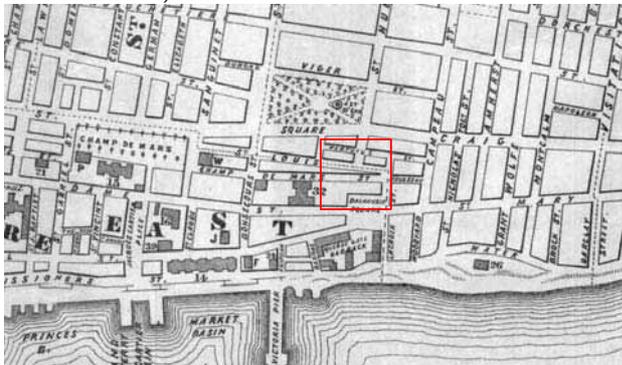
Extrait de la carte de John Adams, 1825.
 Source: ministère de la Culture et des Communications
 Le secteur correspondant à l'enceinte fortifiée tarde à se définir.



Extrait de la carte de Bourne, 1843,
Source : Collection numérique Cartes et plans de la BANQ,
cote TRBA0064, extrait



Extrait de la carte de James Canes, *Topographical and pictorial map of the City of Montreal*, 1846.
Source: BNQ.

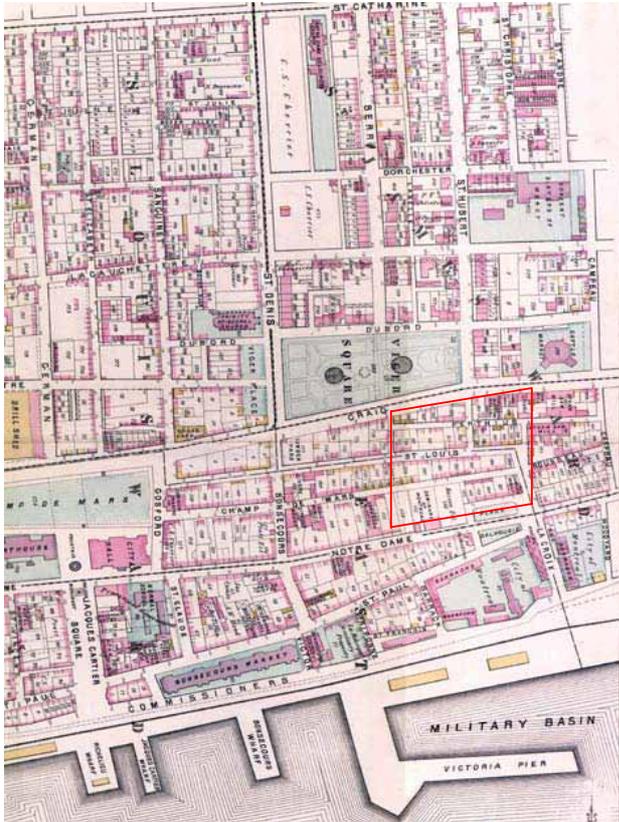


Extrait de la carte de Duncan, 1853.
Source : Collection numérique Cartes et plans de la BANQ,
cote TRBA0159

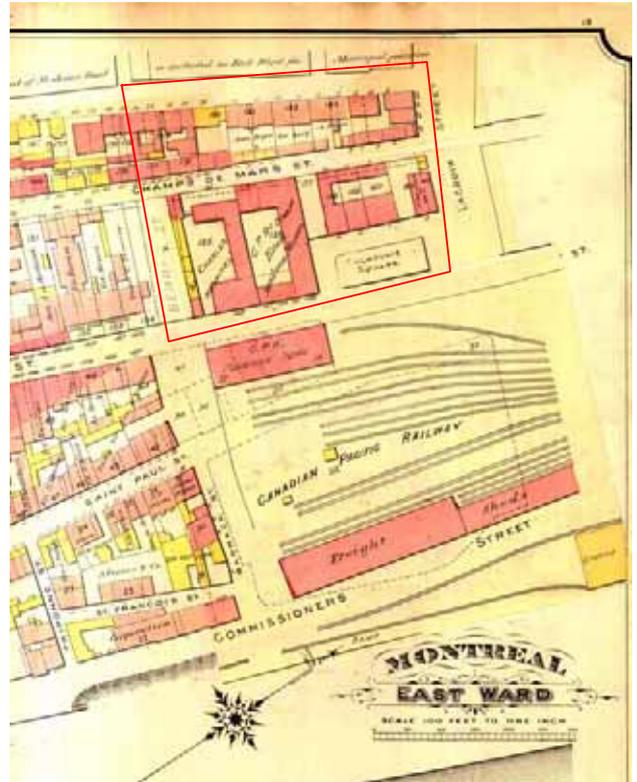
On note les dimensions du square Viger et le fait qu'il n'est pas encore traversé par la rue Berri



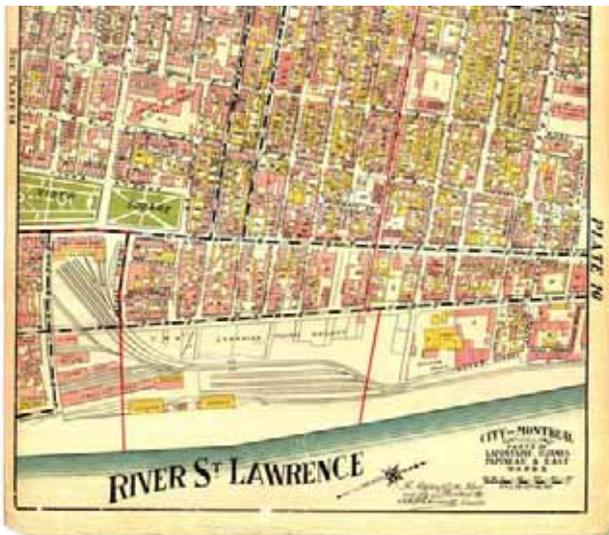
Extrait de la carte de Plunkett & Brady, 1872.
Source: ministère de la Culture et des Communications



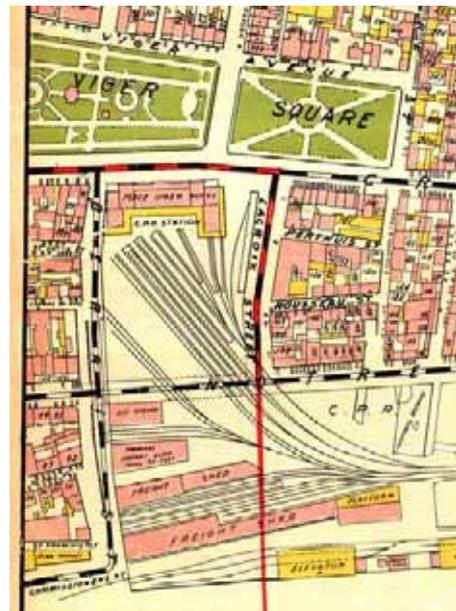
Extrait de la carte de Hopkins, 1879.
Source : ministère de la Culture et des Communications



Extrait du plan de Goad, 1890
Source : ministère de la Culture et des Communications



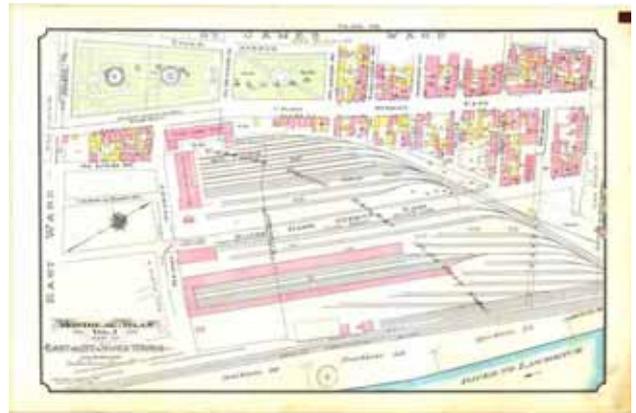
Carte de Pinsonneault, pl. 14 1907
Source : ministère de la Culture et des Communications



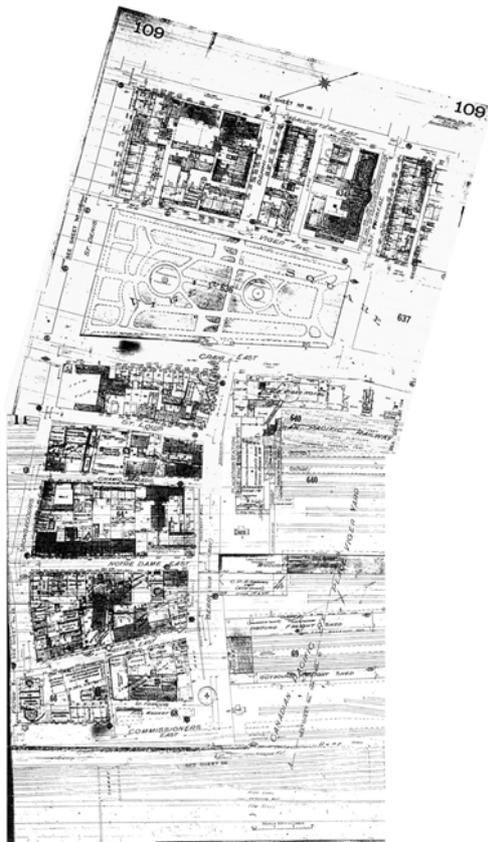
Extrait de la carte de Pinsonneault, pl. 14 1907
Source : ministère de la Culture et des Communications



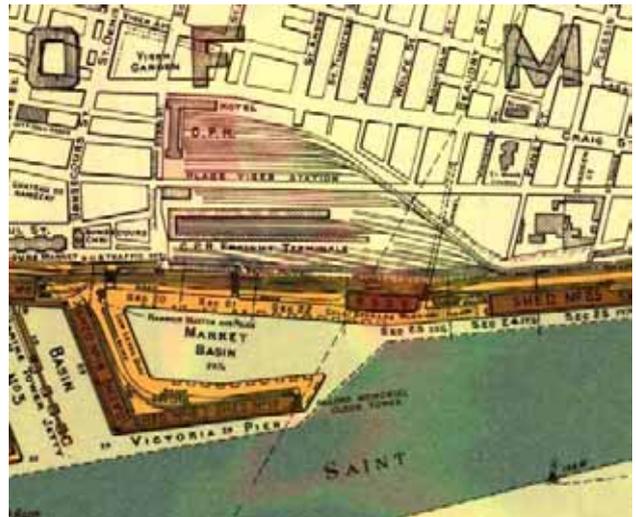
Extrait de la carte de Goad 1912
 Source : ministère de la Culture et des Communications



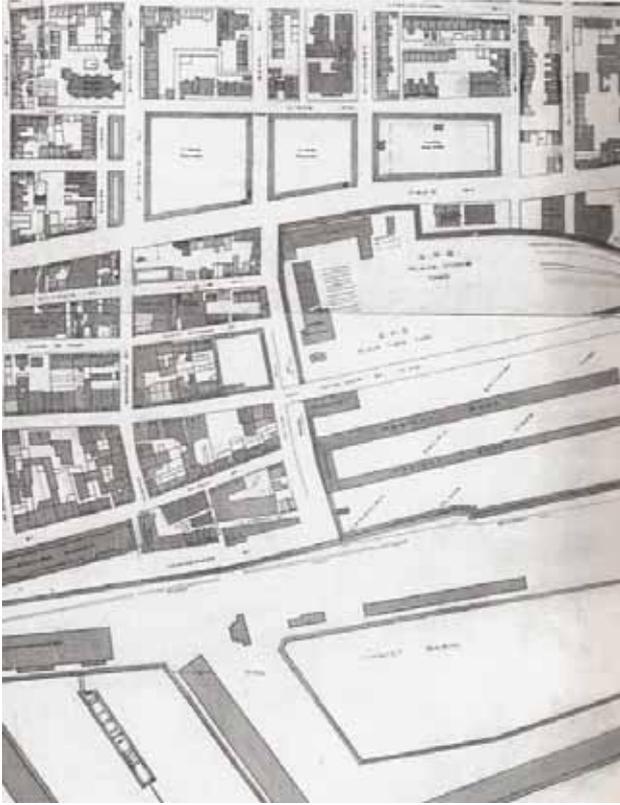
Plan de Goad, 1912
 Source: BANQ, cote: G1144M65G475C31914CAR#3
 Le plan suggère que l'aile arrière, côté est, devait être sauvegardée. De plus, la gare Berri et l'hôtel n'étaient pas reliés.



Montage des deux plans Underwriter 1918 et 1925.
 On peut y lire que la gare Berri comporte 25 chambres



1940, Conseil des Ports nationaux. Détail
 BANQ cote G3454M65P55 1940 CAR



Partie du plan du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1949
Source : ministère de la Culture et des Communications

2.3.2 Point d'intérêt

En son temps, la gare-hôtel Viger a fait partie de tout le prestige rattaché aux compagnies de chemin de fer et au style Château qui ont pris une valeur de symboles nationalistes. L'absence d'activité ferroviaire a fait perdre dans l'imaginaire actuel ces significations d'origine. Le retour de la fonction hôtelière offre le potentiel de retrouver sa place dans ce grand mouvement canadien des hôtels de luxe de style Château.

2.4 Synthèse de la valeur patrimoniale

Cette synthèses est divisée en trois parties : valeur documentaires des différents construction, valeur architecturale et valeur environnementale. Afin d'en faciliter la consultation, la valeur est indiquée à gauche et les arguments sont présentés sous forme de liste.

VALEUR DOCUMENTAIRE

Gare-hôtel Viger 1896-1898 Exceptionnelle

Compte tenu :

- de la contribution du Canadien Pacifique à l'histoire nationale et locale;
- de son rôle hautement significatif dans la création d'une chaîne canadienne de grands hôtels de style château qui sont encore aujourd'hui de renommée internationale;
- qu'elle est un exemple important des hôtels de style château, style que l'on a qualifié de style national et qui correspondait à une quête identitaire;
- du fait qu'elle soit le plus ancien bâtiment montréalais ayant abrité un grand hôtel;
- qu'elle est l'illustration de la division est-ouest dans le développement de la Ville de Montréal.

Modifications de 1912-1913 à la gare-hôtel Viger Faible

La modification ajoute peu à la compréhension du phénomène des hôtels de style château. Il n'y a pas de changement significatif dans la portée historique de l'immeuble.

Gare Berri 1910-1912 Moyenne

Les vestiges de la gare ont une valeur documentaire significative au niveau local comme rappel de la fonction à cet endroit, et moindre au niveau régional, si ce n'est comme élément de la ligne du CP à l'est du Canada pendant quatre décennies.

Modifications de 1951-1953 à la gare-hôtel Viger et à la gare Berri Faible

La réhabilitation de la gare-hôtel et de la gare résulte de l'abandon du site comme gare, de la désuétude grandissante du Vieux-Montréal après la Deuxième Guerre mondiale et des besoins d'espace

sans cesse croissants des administrations publiques. À tous ces égards, les modifications apportées à l'édifice Jacques-Viger⁹² ne présentent rien de significativement positif au niveau documentaire pouvant être lié au phénomène du recyclage. C'est justement contre la mise en désuétude du secteur et la banalisation de son patrimoine que l'on a depuis protégé le Vieux-Montréal.

Chaufferie 1956
Nulle ou anecdotique

La chaufferie n'a pas de valeur documentaire. Elle est la troisième sur le site.

Annexe 1964
Nulle ou anecdotique

Le bâtiment n'a pas de valeur documentaire. Compte tenu de sa banalité et de son rôle accessoire, il serait inconvenant de vouloir le rattacher à un événement aussi important que l'Expo '67.

810 Saint-Antoine Est
Nulle ou anecdotique

Conçu pour certaines divisions de l'administration municipale, dont les permis de construire, le bâtiment n'a pas de valeur documentaire.

⁹² Au moment de la réhabilitation, la Ville de Montréal nomme «Édifice Jacques-Viger» l'ensemble comprenant la gare-hôtel Viger et la gare Berri.

VALEUR ARCHITECTURALE

Gare-hôtel Viger 1896-1898 Exceptionnelle, internationale

Compte tenu :

- qu'elle est, avec le château Frontenac, un précurseur du mouvement lié au style château adopté pour les autres grands hôtels canadiens;
- de la réussite architecturale en tant qu'exemple d'adaptation du caractère pittoresque dans un lotissement régulier;
- de l'originalité de l'interprétation du style château;
- de la notoriété du concepteur, l'architecte new yorkais Bruce Price;
- de son état de conservation qui permet de saisir l'essentiel de l'œuvre de Price, bien que l'organisation et le décor intérieurs soient disparus.

Modifications de 1912-1913 à la gare-hôtel Viger Inégale

Même en leur temps, les transformations à l'édifice original avaient une valeur architecturale très inégale. La loggia en façade témoigne de la sensibilité de l'architecte Painter à l'œuvre de Price tandis que l'ajout à l'arrière n'a pas de qualité architecturale particulière, si ce n'est l'emploi de la même brique qui permettait un minimum d'intégration. Cet ajout a été démantelé et reconstruit. Son authenticité est donc pratiquement nulle. À l'intérieur, ces modifications sont disparues.

Gare Berri 1910-1912 Faible

Compte tenu :

- de son manque de sensibilité à l'égard de l'édifice château;
- de son caractère quelconque pour une gare métropolitaine en comparaison aux gares construites à la même période au Canada (dont les agrandissements de la gare Windsor);
- de la comparaison avec d'autres réalisations de W.S. Painter beaucoup plus intéressantes;
- de son authenticité aujourd'hui réduite à une partie de la façade Berri et au second registre de la façade arrière;

- de la disparition des signes architecturaux représentatifs de la fonction d'origine (marquises, surtout celle à l'arrière, matériaux, espaces intérieurs, etc.).

**Modifications de 1951-1953
à la gare-hôtel Viger
à la gare Berri**
Faible à nuisible

Compte tenu :

- qu'il s'agit d'une rénovation brutale et contradictoire (modernisation intérieure et imitation stylistique des façades à l'arrière);
- que de telles rénovations qui datent d'après la Deuxième Guerre mondiale ne manquent pas, entre autres dans des bâtiments publics;
- que l'œuvre de Donat Beupré comprend des exemples beaucoup plus stimulants comme le chalet au style classique et moderne du parc La Fontaine;
- que les modifications de 1951 – 1953 n'ont pas de valeur architecturale positive et, qu'à bien des égards, elles nuisent à l'appréciation des interventions antérieures.

**Exhaussement et
agrandissement de 1961 à la
gare Berri**
Faible à nuisible

Compte tenu :

- que l'utilisation d'une brique de couleur différente en façade principale pour l'exhaussement le rend très visible et peu réussi et ceci malgré la recherche d'intégration que l'on peut apprécier dans le rythme du fenêtrage en façade;
- que la facture moderniste du volume interstitiel qui abrite l'escalier détonne avec les ouvertures cintrées de la gare Berri.

Chaufferie 1956
Faible, valeur d'usage

Compte tenu :

- que l'édifice est de bonne tenue et en bon état (nous ignorons par contre l'état de la machinerie), mais
- que son esthétique qui marie modernité et académisme, est relativement commune au cours des années 1950;
- qu'il existe des exemples plus probants de mise en scène de machinerie;
- que son auteur, Émile Daoust n'est pas une figure marquante de l'histoire de l'architecture au Québec.

Annexe 1964
Faible à nuisible

L'édifice - insalubre - n'a pas de valeur architecturale.

810 Saint-Antoine Est
Faible, valeur d'usage

Construction de bonne tenue mais de caractère architectural neutre avec une implantation quelconque mal adaptée au contexte réalisée par une agence réputée et très prolifique.

VALEUR CONTEXTUELLE

Gare-hôtel Viger 1896-1898 Exceptionnelle

Compte tenu :

- de sa contribution à l'embellissement du square Viger;
- de sa présence distinctive dans son secteur, ce qui en fait un repère;
- de sa contribution essentielle à la compréhension du développement de ce secteur du centre-ville et ses liens avec la visions historique de l'organisation bipolaire de Montréal;
- de l'impact majeur des travaux d'infrastructure liés à la gare, lesquels ont consolidé le paysage industriel au sud de la gare-hôtel;
- de son rôle de « frontière » entre le paysage urbain résidentiel et le paysage urbain industriel des quais et du port.

Modifications de 1912-1913 **à la gare-hôtel Viger** Significative à faible

L'ajout d'une loggia témoigne de l'importance et du prestige que revêtait le square Viger au début du 20^e siècle. Les autres interventions ont été agglomérées lors des modifications de 1951-1953 (agrandissement arrière).

Gare Berri 1910-1912 Significative

L'implantation du bâtiment témoigne du nouveau tracé des quais à cette date et, en façade, des nouveaux besoins d'espace de débarcadère d'une gare. Placé en contrebas de Berri, il amplifie l'isolement du site par rapport au quartier urbain à l'ouest.

Modifications de 1951-1953 **et 1961 à la gare-hôtel Viger** **et à la gare Berri** Faible à négative

L'anonymat de l'architecture qui a suivi ces rénovations et ces agrandissements ont eu un effet néfaste.

Chaufferie 1956 Faible

Bien que la fonction strictement utilitaire de ce bâtiment ait normalement commandé une implantation discrète, la présence du stationnement le met bien en vue.

Annexe 1964

Négative

L'utilisation de l'espace urbain est maladroite.

810 Saint-Antoine Est

Faible à négative

L'implantation et la volumétrie, toutes deux peu sensibles au cadre environnant, n'ont eu aucun impact positif sur le développement récent du secteur. On perçoit tout de même une volonté d'intégration par l'utilisation d'une brique de couleur compatible aux matériaux de la gare-hôtel.

Aménagement du site

Inégale

Compte tenu :

- que l'abandon de la fonction ferroviaire a eu des impacts négatifs sur le paysage urbain tel que:
 - l'aménagement d'un vaste terrain de stationnement de surface
 - la présence incongrue du viaduc de la rue Notre-Dame
 - la difficulté d'utiliser le dessous du viaduc
 - l'inutilité de l'espace réservé au débarcadère entre la gare Berri et la rue du même nom;
- que l'arasement du terrain et l'implantation de la gare-hôtel et de la gare Berri sont des témoins importants du développement de Montréal;
- que la présence de ce terminus à proximité de l'ancienne Porte Québec, pendant près de 50 ans, a perpétué d'une certaine façon la notion d'accès au côté Est de la ville.

En résumé,

la gare-hôtel Viger revêt une valeur exceptionnelle au niveau documentaire, historique et contextuel. Les modifications apportées en 1912-1913 et en 1951-1953 n'ont pas de valeur à l'exception de la loggia qui est d'intérêt architectural et contextuel.

La gare Berri possède une valeur documentaire significative au niveau local, une valeur architecturale faible et une valeur significative au niveau contextuel principalement en raison de son implantation. Les modifications apportées en 1951-1953 n'ont pas d'intérêt, elles sont mêmes nuisibles.

La chaufferie a ni valeur documentaire, ni valeur contextuelle. Elle revêt cependant une valeur d'usage.

L'annexe de 1964 et le 810 Saint-Antoine Est n'ont pas d'intérêt documentaire, architectural ou contextuel particulier.

Quant à l'aménagement du site, il est un témoin du développement de Montréal tout en participant d'une certaine façon, à l'impression de déstructuration du secteur.

3. ANNEXES

3.1 Bibliographie

Ouvrages de références

BLOUIN, FAUCHER, AUBERTIN, BRODEUR, GAUTHIER, PLANTE, *Étude sur les bâtiments municipaux : Fiches d'inventaire architectural*. n. publié. n.d.

PINARD, Guy. *Montréal, son histoire, son architecture : tome 2*. Montréal, Éditions La Presse, 1988, pp. 73-78.

PLACZEK, Adolf K. *Macmillan Encyclopedia of Architects*, vol.3, New York/Londres, The Free Press/Collier Macmillan Publishers, 1982

Monographies

ARKÉOS, *Projet d'aménagement Faubourg Québec Volume 3 : Dossier historique îlots B, F, G et H (1994) - Site BjFj-56*, décembre 1995. 84 p. et annexe.

ARKÉOS, *Site Faubourg Québec (BjFj-56) Bilan des recherches archéologiques et programme de diffusion*, février 1998. 67 p. et annexe.

ARKÉOS, *Site de l'ancienne gare Viger, 700 rue St-Antoine Est, Montréal. Évaluation du potentiel archéologique*. Montréal, juillet 2003. 12 p. et annexes.

ARKÉOS, *Montréal au XIXe siècle. recherches archéologiques aux îlots B et C du site Faubourg-Québec (BjFj - 56)*, octobre 2005. 316 p. et annexes.

ARKÉOS, *Étude potentiel et inventaire archéologiques à l'îlot A, Faubourg Québec, BjFj-56, Montréal 2003*, décembre 2005. 48 p. et annexes.

DONZEL, Catherine et al., *Palaces et grands hôtels d'Amérique du Nord*, Flammarion, 1989.

GAGNON-PRATTE, France et Éric ETTER, *Le Château Frontenac*, Québec, Éditions Continuité, 1993.

KALMAN, Harold, *A History of Canadian Architecture*, Volume 2, Toronto/New York/Oxford, The Oxford University Press, 1994.

KALMAN, Harold D., *The Railway Hotels and the Development of the Château Style in Canada*, Studies in architectural History Number One, Victoria, University of Victoria Maltwood Museum, 1968.

LACHAPELLE, Jacques, *Le fantasme métropolitain : l'architecture de Ross et Macdonald*, Montréal, Les presses de l'Université de Montréal, 2001.

VIA RAIL CANADA INC, *Rails transcanadiens - l'histoire de 150 ans de trains voyageurs*, Via Rail Canada Inc. 1986.

VILLE DE MONTRÉAL, *Évaluation du patrimoine urbain Arrondissement Ville-Marie*, 2005. 168 p.

Articles

« Canadian Ticket Agents Association », *The Railway & Shipping World*, décembre 1901, p. 63.

« C.P.R. Hotel at Victoria », *The Railway & Shipping World*, juin 1905, p. 241.

“Constructional Features of the C.P.R. Banff Springs Hotel”, *The Contract Record*, 28 : 194, p. 816-187.

FABRE, Hector, « La grande ville », *Paris Canada*, 15 novembre 1898, p.1

FERREE, Barr, “A Talk with Bruce Price”, *Great American Architects Series, The Architectural Record Co*, New York, Da Capo Press, 1977. p. 65-84

“La gare de l’Est”, *Le Monde Illustré*, 7 avril 1894, p. 586.

HANNA, David B., *Stratégies ferroviaires : Emprises et terminus de Montréal*, tiré de Montréal portuaire et ferroviaire, Actes du 5^e congrès de l’Association québécoise pour le patrimoine industriel, novembre 1993.

« Place Viger, Montreal », *The Railway & Shipping World*, mai 1900, p.140.

“Place Viger Station, Montreal”, *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 114

[Sans titre], *The Railway & Shipping World*, avril 1899, p. 107

STURGIS, Russell, « The Works of Bruce Price », *Great American Architects Series, The Architectural Record Co*, New York, Da Capo Press, 1977.

“Théâtre porte St Jean, Québec”, *La Presse*, 11 avril 1902, p.8;

“Théâtre porte St Jean, Québec, inauguration”, *La Presse*, 1^{er} septembre 1903

« The Ottawa Union Station » *The Railway & Shipping World*, nov. 1900, p. 328-329.

“Vancouver’s Unique Hotel: The Hotel Beautiful of The Canadian Pacific Railway at Vancouver”, *Construction*, 9:5, mai 1916, p. 140-144.

“Windsor St. Station, Montreal”, *The Railway & Shipping World*, mai 1899, p.138; Août 1899

« Winnipeg Station and Hotel », *The Railway & Shipping World*, juillet 1904, p. 245.

“Winnipeg Terminal, *The Railway & Shipping World*, décembre 1899, p.349.

Pamphlets, brochures

Montreal, The Canadian metropolis of Canada, Montréal, Canadian Pacific Railway, 1900.

Montreal, the Metropolis of Canada, [Montreal], Canadian Pacific Railway, 1903.

Place Viger Hotel Montreal, Montréal, Canadian Pacific Railway, 1915.

Ouvrages non publiés

DANDURAND, Kevin, *Bruce Price and his Montreal Train Station*, A Thesis of Art History, Presented in partial fulfillment for the Degree of Master of Arts at Concordia University, Montreal, Quebec, Canada, Mai 2000, 171 p.

DE CARAFFE, Marc et Janet WRIGHT, *Les hôtels de style Château des compagnies ferroviaires*, Agenda Paper, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1980.

DUCHESNE, Julie, *Terminus ferroviaires et espace urbain : Le Canadien Pacifique et la transformation de l'est de Montréal, 1870-1915*, Mémoire présenté comme exigence partielle de la Maîtrise es arts (histoire), février 2003, 310 pages.

Étude sur les bâtiments municipaux, fiche d'inventaire architectural, I.P.B.M.-003

GOLBA, Henry E., *Place Viger*, student paper, 1959, CAC, coll. John Bland.

HANNA, David B., *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, préparé pour le Service de la planification du territoire Communauté urbaine de Montréal, juin 1993.

LACHAPELLE, Jacques, *L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald : du pragmatisme au fantasme métropolitain*, thèse de doctorat présentée à la faculté des études supérieures de l'Université Laval, département d'histoire, mai 1994.

LACHAPELLE, Jacques et Caroline TANGUAY, *Espoirs et déceptions dans la création d'un centre-ville est: analyse historique et morphologique de l'îlot du Terminus Voyageur et de son quartier*, document non publié (remis à Aedifica), 11 mai 2005.

LAFONTAINE, Luce, *Ancien YMHA, Sir Mortimer B. Davis Memorial Building, 265 avenue du Mont-Royal O., Montréal: Étude patrimoniale*, 20 janvier 2006.

Sites internet

ArchINFOM, consulté le 23 juillet 2006,
<http://www.archinform.net/arch/3760.htm?ID=903d28fe2960080924d71ab9204fb635>

Archiseek,
<http://images.google.ca/imgres?imgurl=http://canada.archiseek.com/quebec/montreal/images/railwaystation.jpg&imgrefurl=http://canada.archiseek.com/quebec/montreal/railwaystation.html&h=299&w=200&sz=25&hl=fr&start=23&tbid=n5VAdelyuN-NM:&tbnh=116&tbnw=78&prev=/images%3Fq%3DBruce%2BPrice%26start%3D20%26ndsp%3D20%26svnum%3D10%26hl%3Dfr%26lr%3D%26sa%3DN>

Archives Chemins de fer Canadien Pacifique,
http://www.cprheritage.com/fr/photo_graphique/photogalerie.htm

Bergeron, Claude, « Price, Bruce », Dictionnaire biographique du Canada en ligne, Bibliothèque et Archives du Canada.
<http://www.biographi.ca/FR/ShowBio.asp?Biold=41125&query=price%20AND%20bruce> Consulté le 31 juillet 2006.

Canadian Architect and Builder

Dictionnaire biographique du Canada en ligne. <http://www.biographi.ca/FR/>

Les collections numérisées du Canada, Gouvernement du Canada, <http://collections.ic.gc.ca/>

Fonds Walter S. Painter, Whyte Museum of the Rockies, Archive and Library, M282 / V481.
<http://asalive.archivesalberta.org:8080/access/asa/archaa/display/WHYTE-978>, consulté le 3 août 2006.

Inventaire des édifices du Vieux-Montréal. www.vieux.montreal.qc.ca, consulté en février, et juillet 2006)

Musée McCord, Collection Notman,
<http://www.musee-mccord.qc.ca/fr/>

Patrimoine Canadien, « Commémoration du Capitole : Communiqué de presse », 21.02.1994,
http://www.pch.gc.ca/newsroom/index_f.cfm?fuseaction=displayDocument&DocIDCd=4NR011 .

REGHER, Theodore D. « Van Horne, Sir William Cornelius », Dictionnaire biographique du Canada en ligne, consulté le 31 juillet 2006,
<http://www.biographi.ca/FR/ShowBio.asp?Biold=41876&query=van%20AND%20horne>

The Architecture of Edward and William S. Maxwell, A Canadian Legacy, McGill Université, Canadian Architectural Collection
<http://cac.mcgill.ca/maxwells/coverframes.htm>

The Canadian Pacific Railway: Company

http://collections.ic.gc.ca/crystalgarden/yesterday_socialclimate_cpr.html

Note pour les illustrations :

Toutes les photographies dont la source n'est pas directement identifiée ont été prises par Mario Brodeur en juillet et août 2006.

3.2 Données historiques

1818	Don des terrains pour le square Viger par les familles Viger (la veuve de Denis Viger et son fils Denis-Benjamin Viger) et Papineau (Louis-Joseph Papineau, cousin de Denis Viger)	
1844	Amorce de l'aménagement du square Viger	
1876-1885	Gare Hochelaga	Duchesne, p.22
1882	Acquisition des infrastructures ferroviaires de la <i>Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway</i> par le Canadien Pacifique.	Site internet : Inventaire du Vieux-Montréal
1882-1883?	Pour la construction de la gare, on démolit « une dizaine de maisons et bâtiments situés le long de la rue Notre-Dame, une caserne de pompier, les casernes de la porte de Québec et la partie sud du square Dalhousie ».	Site internet : Inventaire du Vieux-Montréal
1883-1884	Construction de la gare Dalhousie d'après les plans de l'architecte anglais Thomas Charles Sorby (1836?-1924). Horace Jansen Beemer, entrepreneur	Site internet : Inventaire du Vieux-Montréal; Julie Duchesne, p. 74
1883, mars	Excavation des fondations de la gare et arasement du terrain au niveau des voies ferrées et de la rue Saint-Antoine.	Duchesne, p. 75-76
1884	Accueil des premiers passagers ». La gare porte alors les noms de gare des Casernes de Québec (<i>Quebec Gate Barracks Station, Montreal Station</i> , puis gare Dalhousie (<i>Dalhousie Square Station</i>) vers 1890.	Site internet : Inventaire du Vieux-Montréal
1889	Inauguration de la gare Windsor, terminus dans le secteur ouest de la ville.	
1893	Première phase des négociations et du projet du terminus Viger et de la gare hôtel Viger.	
1893, 18 décembre	Approbation des plans du Terminus par la Ville de Montréal, dessinés par P. Alex. Peterson. Gare de type « head Station ».	Duchesne, p. 128
1893, 18 décembre	Inauguration du Château Frontenac à Québec	

1893, 19 décembre	Signature de l'entente entre la ville de Montréal et le Canadien Pacifique pour la réalisation d'un nouveau terminus urbain dans l'est en remplacement de la gare Dalhousie	Duchesne, p. 110
2 décembre 1895	Approbation des plans par la Ville.	<i>La Presse, cent ans d'actualité</i> , p. 41.
1896	Construction du viaduc Notre-Dame	"Place Viger Station, Montreal", <i>The Railway & Shipping World</i> , avril 1899, p. 114.
1896, 27 juin	La ville prend possession du site de la nouvelle gare, date concordant à la signature de l'acte d'échange de propriétés entre lui et la municipalité	Duchesne, p. 132
1896, 22 décembre	Adoption des plans par la Ville de Montréal.	Duchesne, p. 132
1896-1898	Gare Viger, construction. Félix Labelle entrepreneur; Peter Lyall & Sons, maçonnerie	Fiches I.P.B.M.-003
1898, printemps	<p>« Au printemps 1898, le Canadien Pacifique est à la recherche d'un nom pour sa gare-hôtel. Ses dirigeants souhaitent lui donner un nom plus prestigieux que <i>The East End Station and Hotel</i> ou la gare-hôtel de l'Est. Shaughnessy va même jusqu'à demander conseil à Arthur Dansereau. Afin de l'aider dans cette tâche, il lui envoie une liste de noms potentiels. Sur cette dernière on retrouve des noms de personnes célèbres comme Victoria, Maisonneuve, Delorimier ou de places montréalaises comme le carré Dalhousie, et le parc Bellerive. Sur les treize noms inscrits à la liste, six commencent par château et cinq par hôtel. L'histoire ne dit cependant pas si c'est à Dansereau que l'on doit le nom de la Place Viger Hotel. Fait à remarquer, ce nom est ajouté à la main sur la liste. »</p> <p>Il faut noter toutefois qu'en 1908, dans un pamphlet publicitaire, on explique plutôt que le nom est dédié à la mémoire de Jacques Viger, premier maire de Montréal et Cousin de Denis Benjamin Viger. C'est également sous le nom d'édifice Jacques-Viger que la Ville de Montréal, à partir des années 1950, désigne l'édifice.</p>	Duchesne, p. 135-136; Guy Pinard, p. 77-78

15 août 1898?	La gare Viger ouvre ses portes	Duchesne, p. 136
1898	La gare Dalhousie ferme ses portes.	Inventaire du Vieux-Montréal
1898, 25 août	Inauguration officielle par le président du CP, William Van Horne	Duchesne, p. 137
1901	« Le Conseil de ville mandate donc une commission spéciale pour faire le point sur le trafic de passagers. Lorsqu'il s'aperçoit que le trafic de l'Ouest de passagers n'est pas revenu à la gare Viger, il envoie, en décembre 1901, un protêt au CP. À cet égard, la ville souhaite que la compagnie respecte ses engagements formalisés dans les clauses du Règlement no 59, dans l'entente du 4 mars 1882 (achat de la section Ouest du QMO&O) et dans l'entente du 19 décembre 1893 (accord pour la construction de la gare de l'Est). »	Duchesne, p. 175
1903, 12 décembre	Décès de Bruce Price à Paris, France.	
1906	Projet d'ajout de deux ailes latérales au bâtiment existant et de réaménagement des services ferroviaires dans l'une d'entre elles	Duchesne, p. 176; 196
1906-1910	Achat des terrains nécessaires au projet d'agrandissement de la gare.	Duchesne, p. 176
1907	Projet de réorganisation de la cour de marchandises au sud de la rue Notre-Dame, entre les rues Lacroix et Panet. Démolitions importantes à l'est de la gare. Construction de hangars près de Amherst et Panet.	Duchesne, p. 196; 200
1909-1910	Plans d'agrandissement de la gare-hôtel.	Duchesne, p. 200
1909-hiver	« Avant d'adopter la version définitive, le vice-président de la compagnie D. McNicoll, se rend à New York pour visiter les hôtels et les gares afin de s'informer des tendances hôtelières et ferroviaires. Un an plus tard, <i>The Railway & Shipping World</i> annonce que les plans sont complétés. Il s'agit toutefois de la construction d'une seule aile, le long de la rue Berri. Au moment de commencer le chantier de construction, certains journaux communiqueront des informations contradictoires sur le nombre d'étages devant être construit et sur son design architectural. <i>La Patrie</i> informe qu'elle aura quatre étages et sera de style château, alors que <i>The Gazette</i> avise qu'elle n'en aura que deux et sera coiffé d'un toit plat ; les autres étages sont	Duchesne, p. 200

	prévus pour plus tard. En janvier 1911, <i>The Railway & Marine World</i> affirme que le CP a change d'idée; il y aura quatre étages et non plus deux. »	
Vers 1910	Agrandissement de la gare ; ajout d'une seule aile	Duchesne, p. 22, 177
3 mai 1910	Début du chantier de la gare Berri. Nouveaux entrepôts, modifications et réorganisation du bâtiment principal, prolongement du viaduc de la rue Notre-Dame, réaménagement des cours ferroviaires. L'entrepreneur John Stewart & Co (Plus tard The Canadian Stewart Co.).	Duchesne, p. 170, 202, 203
1910, 1 ^{er} novembre	Réfection des voies ferrées	Duchesne, p. 204
1910-1911 Hiver	Poursuite des travaux, dont la construction du viaduc de la rue Notre-Dame.	Duchesne, p. 205
Vers 1911?	Construction de la haute cheminée de la chaufferie Fixation des structures métallique des marquises sur les façades se poursuit. Passerelle Viger est démontée en bonne partie; elle arrête environ au niveau arrière de l'annexe de la rue Berri. Elle finira par être complètement démontée, puis reconstruite plus tard	Duchesne, p. 205
1911, juin	L'entrepreneur E.G. M. Cape recouvre le tablier de béton imperméable du viaduc Notre-Dame	Duchesne, p. 205
1911, fin printemps et été	Fin des travaux de maçonnerie et de cloisonnement de l'annexe.	Duchesne, p. 210
Été (?) 1911	Étant donné le niveau élevée de la nappe phréatique, possiblement dû à la proximité du fleuve, problèmes de chantier avec les fondations et de planification avec la chaufferie situés 6 pieds sous le niveau du sol	Duchesne, p. 210
1911, juin	Réalisation des marquises d'acier et de verre. Construction de la marquise entre l'hôtel et la gare.	Duchesne, p. 210
1911, 17 octobre	Ouverture officielle du viaduc Notre-Dame	Duchesne, p. 211

1911, novembre	Élimination des hangars datant de l'époque de la gare Dalhousie.	<i>The Standard</i> , juin 1912
1911, novembre	Décoration intérieure de l'annexe de la rue Berri.	Duchesne, p. 211
1912, août à octobre	Démolition de la section arrière de l'aile de la rue Lacroix.	Duchesne, p. 211
1911, novembre	« Cinq mois plus tard que prévu, à la fin de novembre, la nouvelle gare commence ses activités. »	Duchesne, p. 211
1911-1912?	Changement du tracé des voies ferrées de la gare Dissociation accentuée entre les voies des passagers et celles des marchandises Disparition des infrastructures de la gare Dalhousie, à l'exception de la gare elle-même. Construction d'un grand édifice de réception et d'expédition de marchandises.	Duchesne, p. 217
1912, novembre	« Prévue pour le printemps 1911, la réfection de l'hôtel ne débute qu'en novembre 1912; le retard dans la mise en service de la nouvelle gare est certainement en cause. » Démolition des toits en appentis qui étaient fixés à l'arrière du bâtiment.	Duchesne, p. 211
1912, fin novembre	Transformation de l'ancienne terrasse au dessus du portique d'entrée en loggia fermée.	Duchesne, p. 213
1912	Fin des travaux de l'annexe.	Fiches I.P.B.M. - 003 référant à <i>La Patrie</i> , 10 juin 1911, p. 20
1913?	Fin des travaux de réfection de l'hôtel	Duchesne, p. 213
1917-1918	Mise en place des toits des quais. Structure en béton, toiture inversée à drain central.	Duchesne, p. 213 et p. 220, cf. <i>CRMW</i> , janvier 1918, p. 3
1917-1918?	« Pour ce qui est du viaduc de la rue Notre-Dame, il est prolongé de 10006 pieds à partir de l'ancienne rue Lacroix jusqu'à la rue Montcalm et possède une largeur de 52 pieds. »	Duchesne, p. 220

1935	Fermeture de l'hôtel	
1939-1950	De 1939 à 1950, l'ancienne gare-hôtel Viger est occupé par le gouvernement canadien qui l'utilise pour différents services militaires, puis pour y loger d'anciens combattants.	Site Internet; http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches
1946	Rénovation pour des fins d'habitation	Fiches I.P.B.M. - 003 AVM, Dossier no 1221,9-1 et 95835
1946-1950	L'édifice abrite 47 familles d'anciens combattants.	Site Internet; http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches
1950	La Ville de Montréal devient propriétaire du bâtiment	Site Internet; http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches
1 ^{er} juin 1951	Fermeture de la gare	Guy Pinard, p. 77
1951-1953	Rénovations majeures aux fins de recyclage de l'édifice en bureaux pour la Ville de Montréal. Donat Beaupré, architecte.	Fiches I.P.B.M. - 003 AVM, Dossier no 1221,9-1 et 95835
1954-1955	À la suite d'importants travaux de rénovation effectués en 1954-1955, la Ville de Montréal y installe certaines divisions administratives.	Site Internet; http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches
1956	Construction d'une chaufferie centrale. Émile Daoust, architecte; L.P. Thériault Construction Ltée, entrepreneur.	Fiches I.P.B.M. - 003, MP, Permis No 1585 (29 mars 1956).
1958	Réaménagement des bureaux. Émile Daoust, architecte.	Fiches I.P.B.M. - 003, référant AVM, Dossier Gare Viger, Centre des dossiers, communauté urbaine de Montréal.

1960-1961	Exhaussement d'un étage de l'aile Berri avec appentis sur le toit. Gérard Masson, architecte (?).	Fiches I.P.B.M.-003, référant MP, Permis N° 692 (9 mars 1961)
1964	Rénovation d'une partie du rez-de-chaussée effectuée par les Travaux Publics de la Ville de Montréal.	Fiches I.P.B.M.-003, référant MP, Permis N° 351 (7 février 1964)
1962	Conception de l'annexe parallèle à la rue Notre-Dame	Fichier informatique de la Ville de Montréal fourni à Télémédia Développement fichier 004314 et suivants)
1964	Construction d'un édifice à bureaux au sud de l'aile Berri. Gérard Masson, architecte, Pisapia Construction, entrepreneur.	Fiches I.P.B.M.-003, référant à MB D 0003 (Résolution du c.c.)
1972	Réfection des toitures. Gérald Masson, architecte, Philibert Bédard Limitée, entrepreneur.	Devis de réfection de toiture préparé par la Vilel de Montréal, travaux effectués en 1972
1973	Construction du 810 Saint-Antoine, architecte Jodoin Lamarre Pratte.	Fichier informatique de la Ville de Montréal fourni à Télémédia Développement fichier 008294 à 008301)

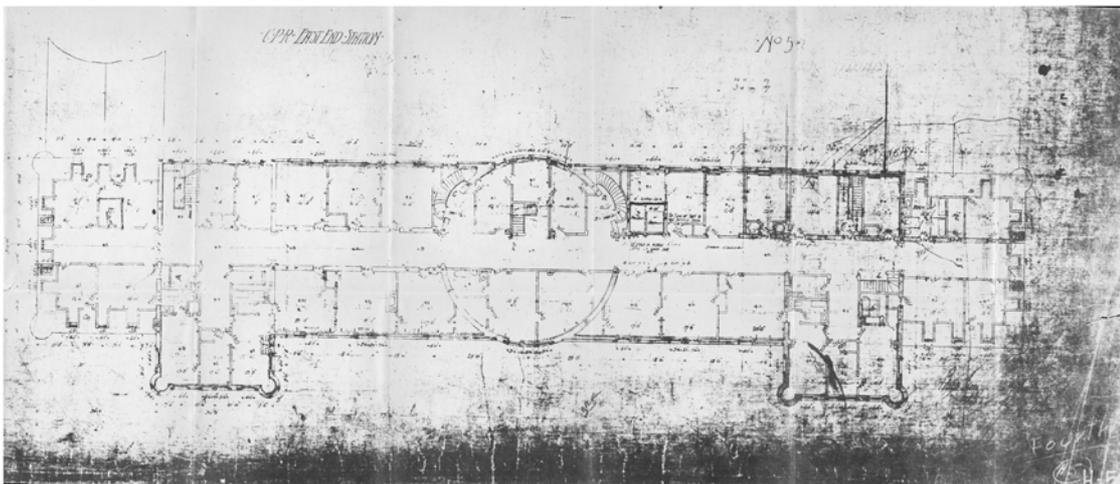
3.3 ICONOGRAPHIE D'ÉPOQUE

3.3.1 PRINCIPAUX PLANS

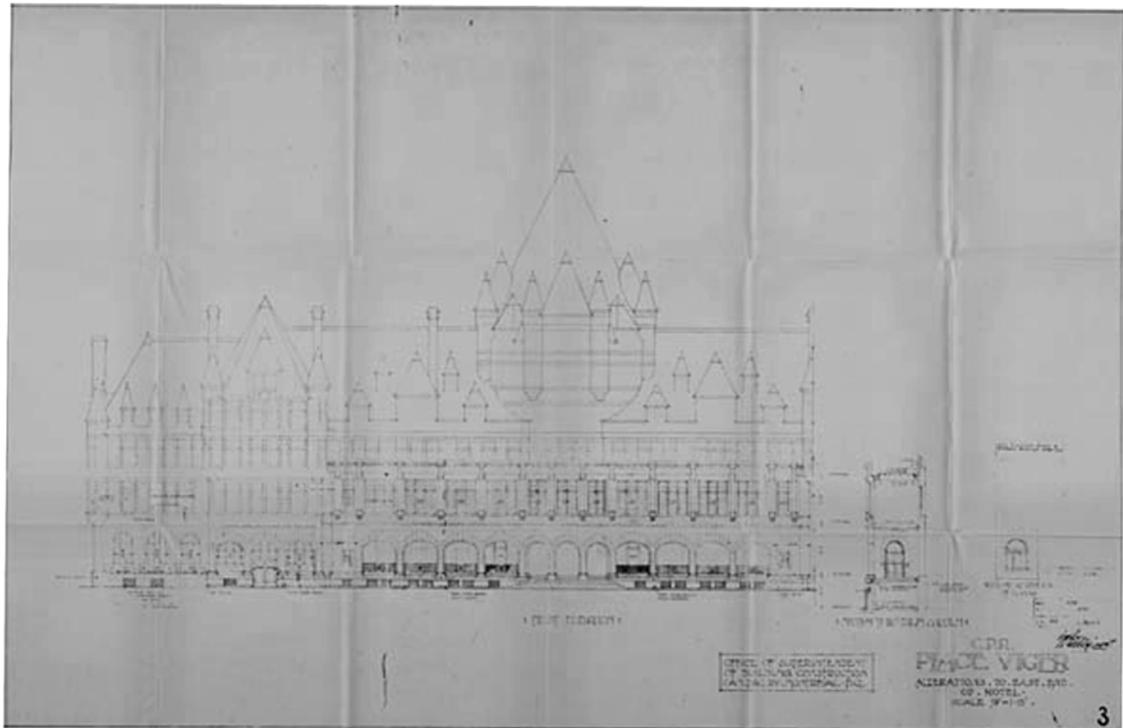
Plans de Price 1898



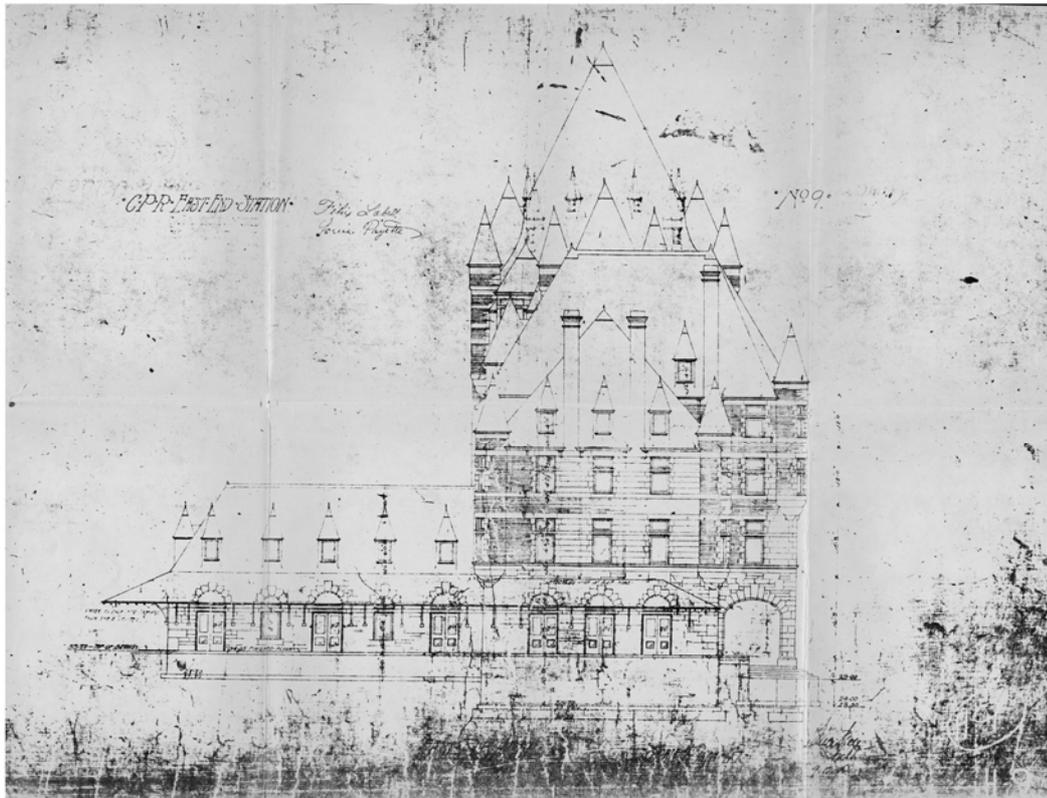
3^e étage de la construction de 1898 (CPR_no.004)
Source : Archives de l'Université McGill



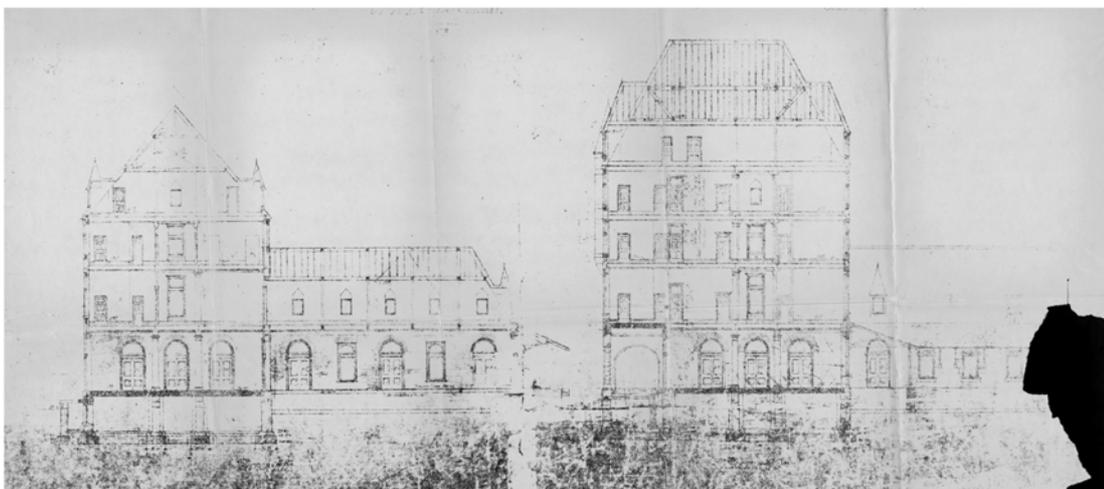
4^e de la construction de 1898 (CPR_no.005)
Source : Archives de l'Université McGill



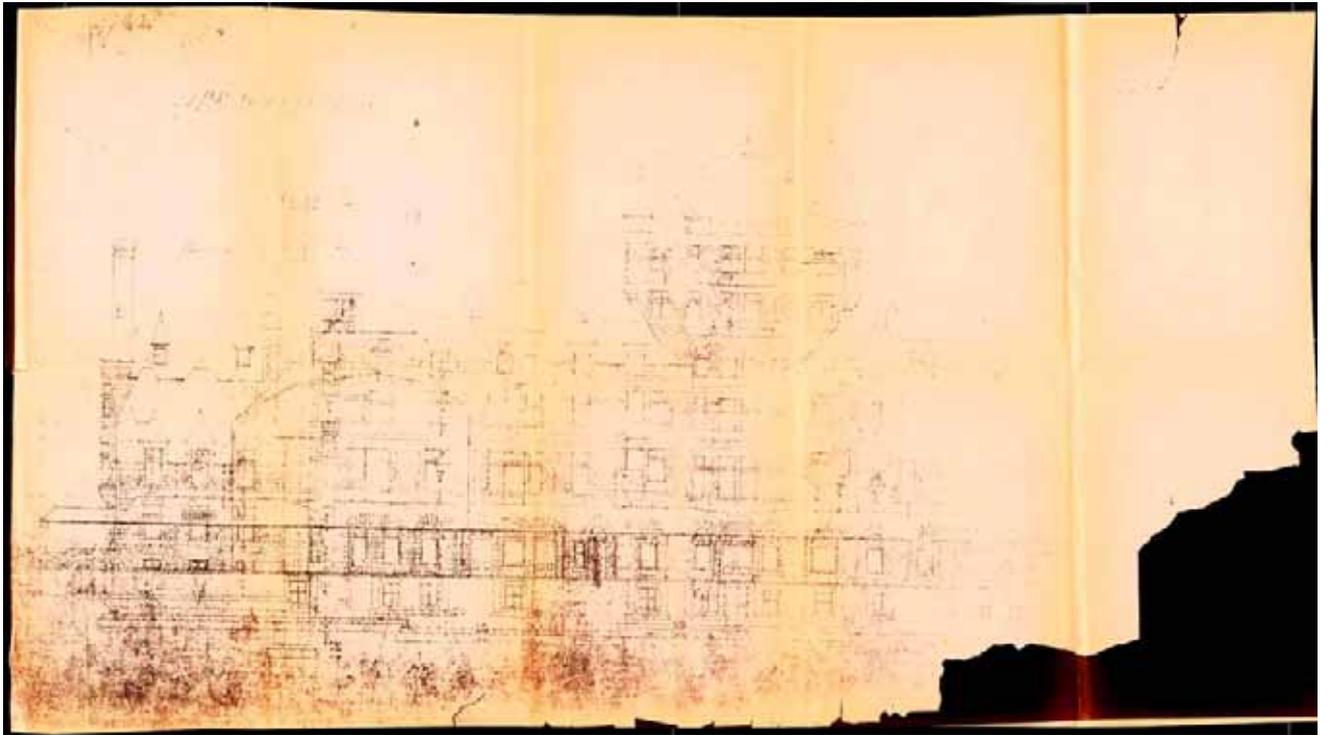
Élévation avant de la construction de 1898 (CPR_no.00?)
Source : Archives de l'Université McGill



Élévation Est de la construction de 1898 (CPR_no.009)
Source : Archives de l'Université McGill

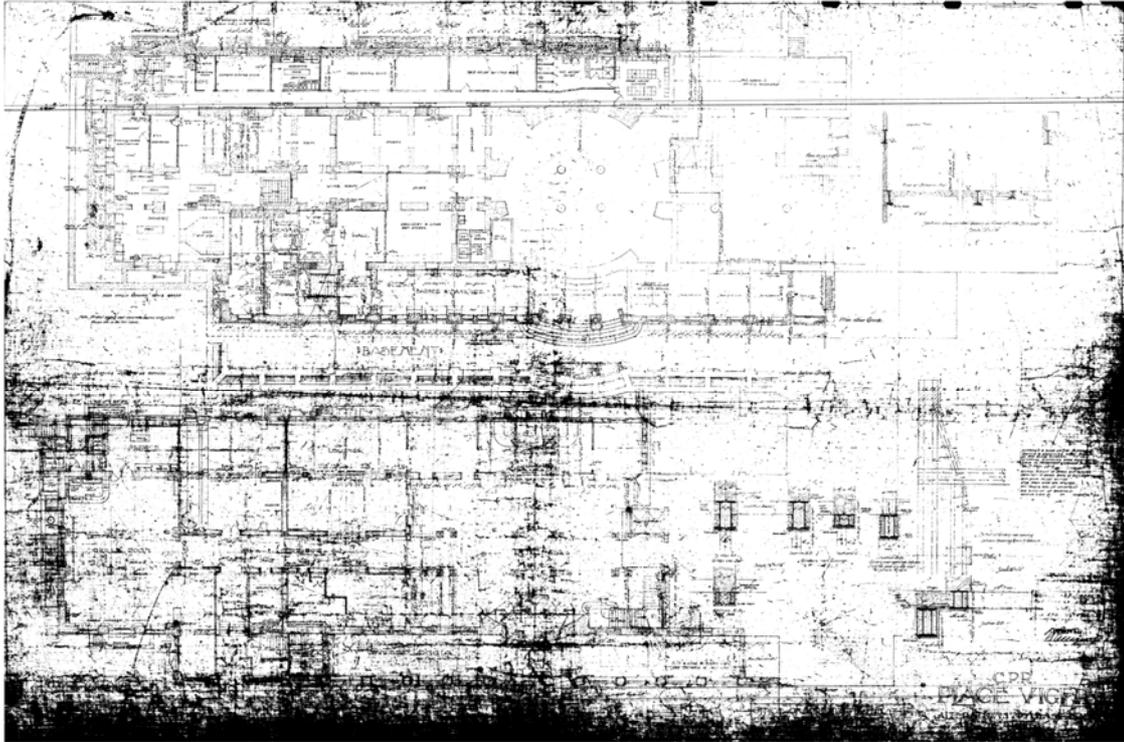


Coupes de la construction de 1898 (CPR_no.013)
Source : Archives de l'Université McGill

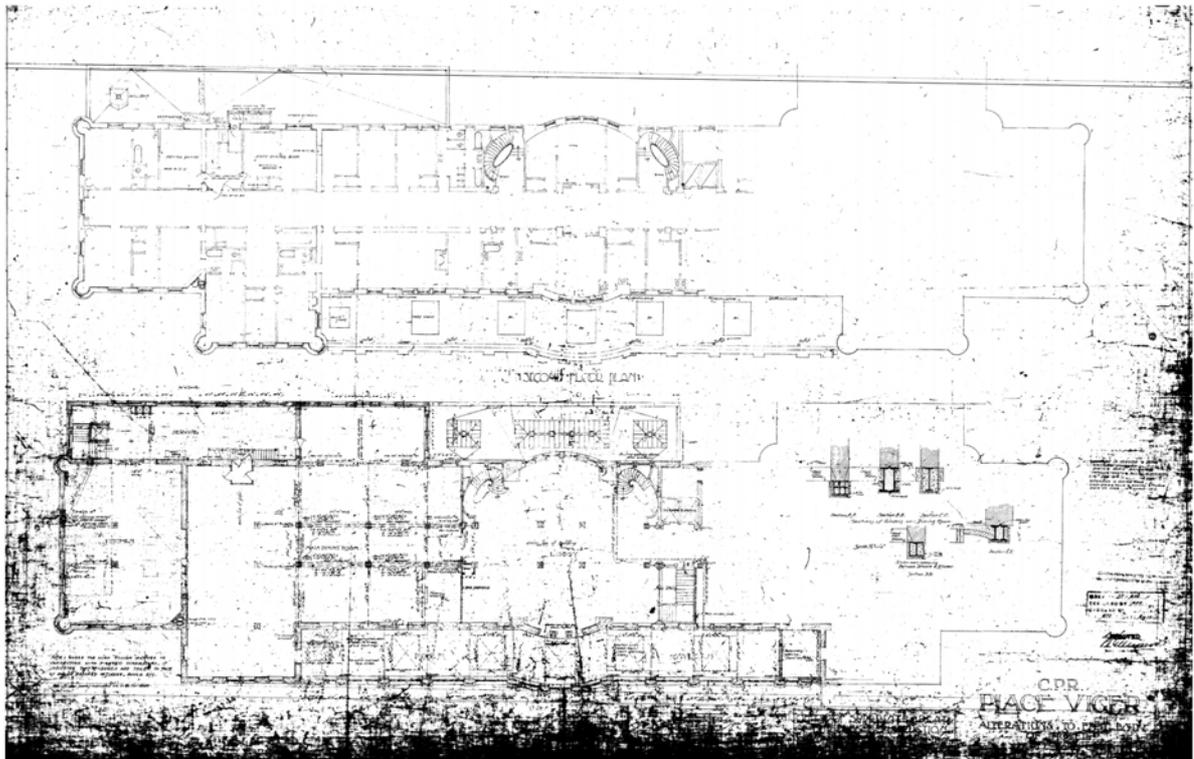


Élévation arrière de la construction de 1898 (CPR_no. ?)
Source : Archives de l'Université McGill

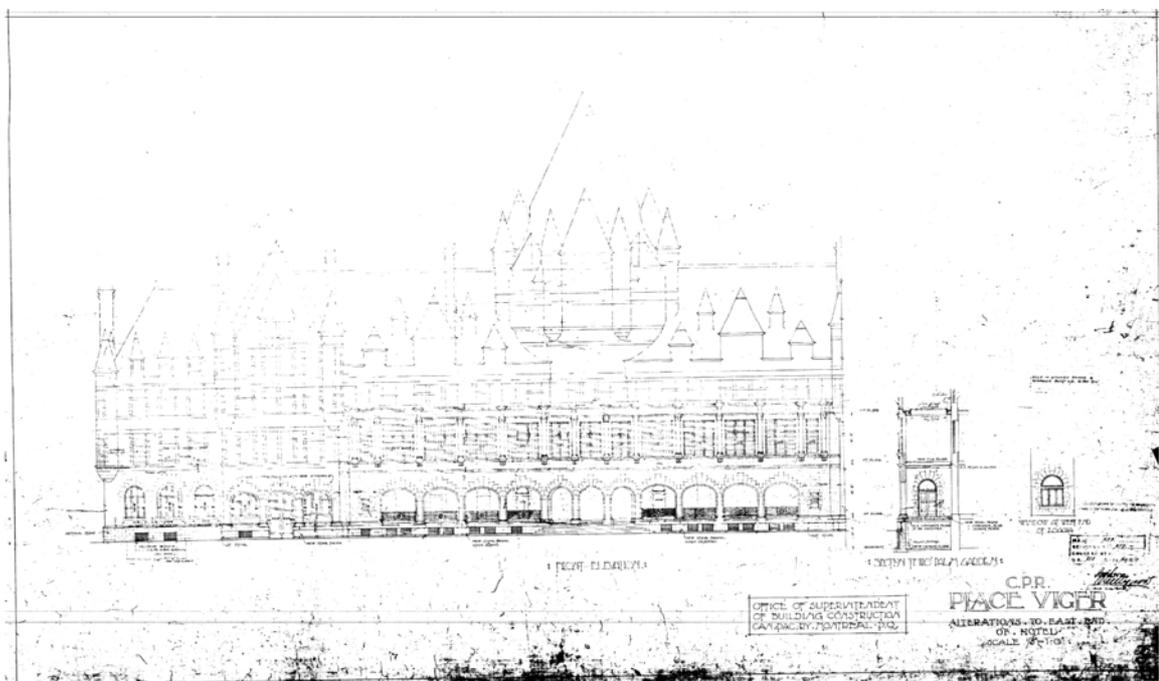
Plans de Painter 1912



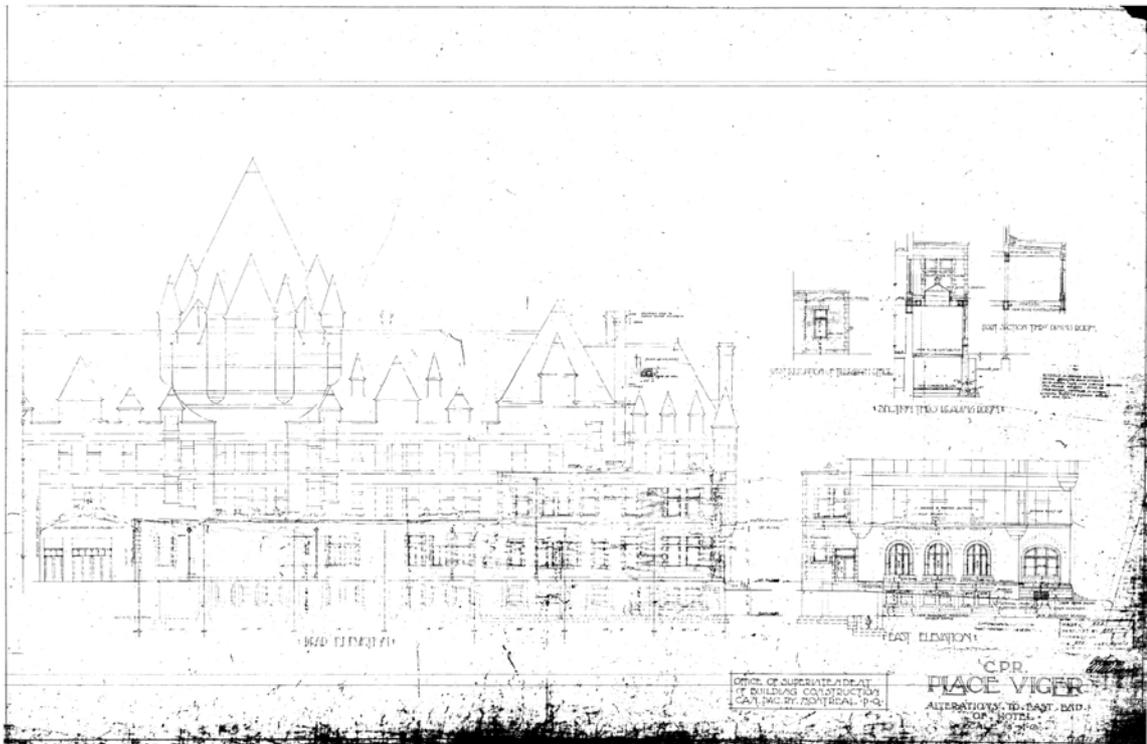
Sous-sol et Rez-de-chaussée partiels partie Est (022575):
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM



1^{er} et 2^e étage partiels partie Est (022576)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

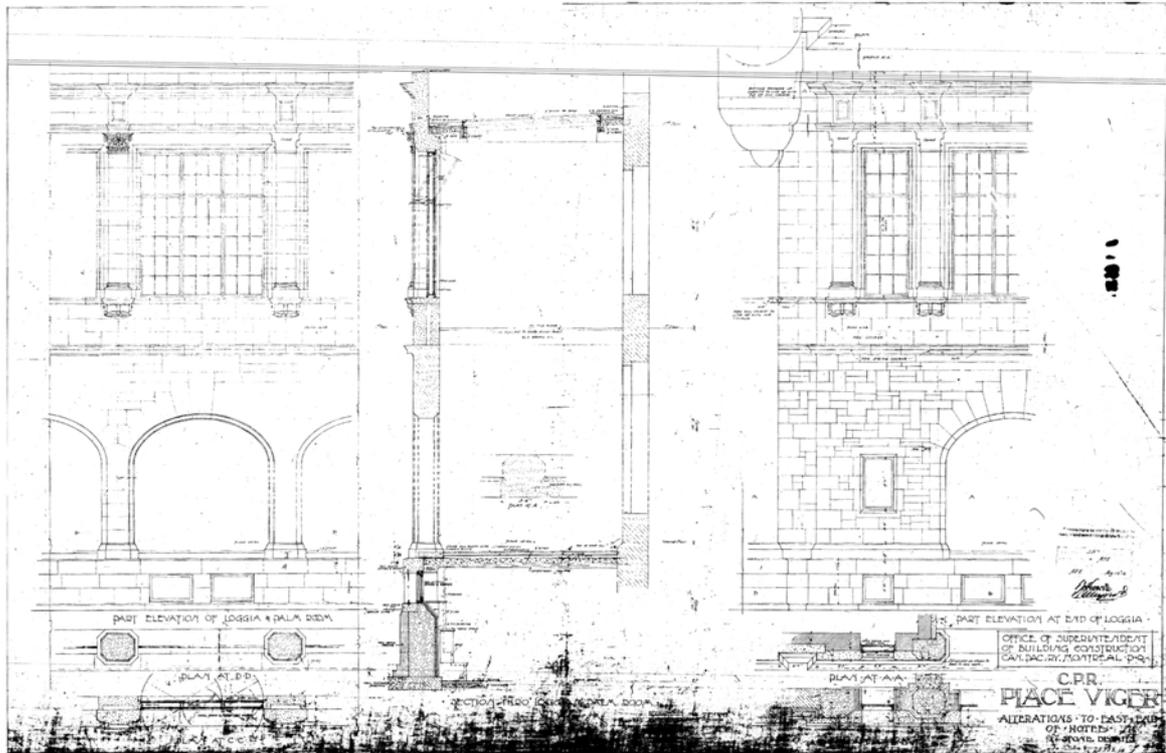


Élévation avant partielle partie Est (22579)
 Source : Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



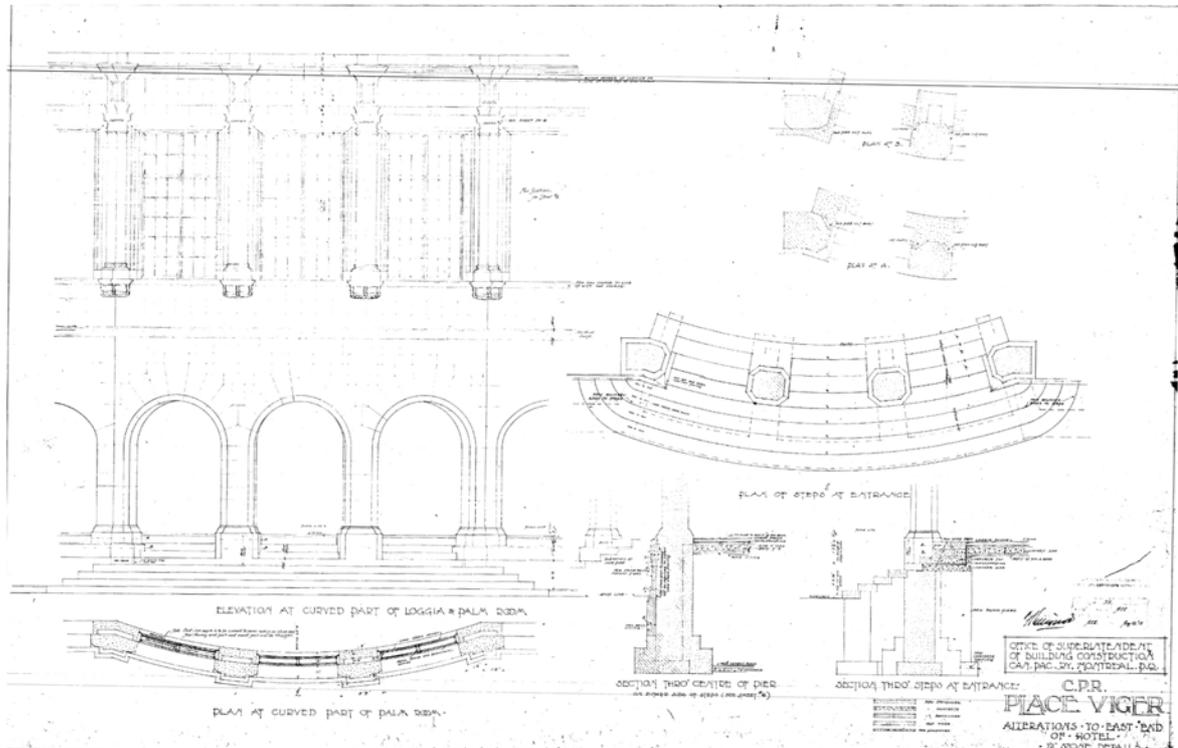
Élévation arrière partielle partie Est (22577)

Source : : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



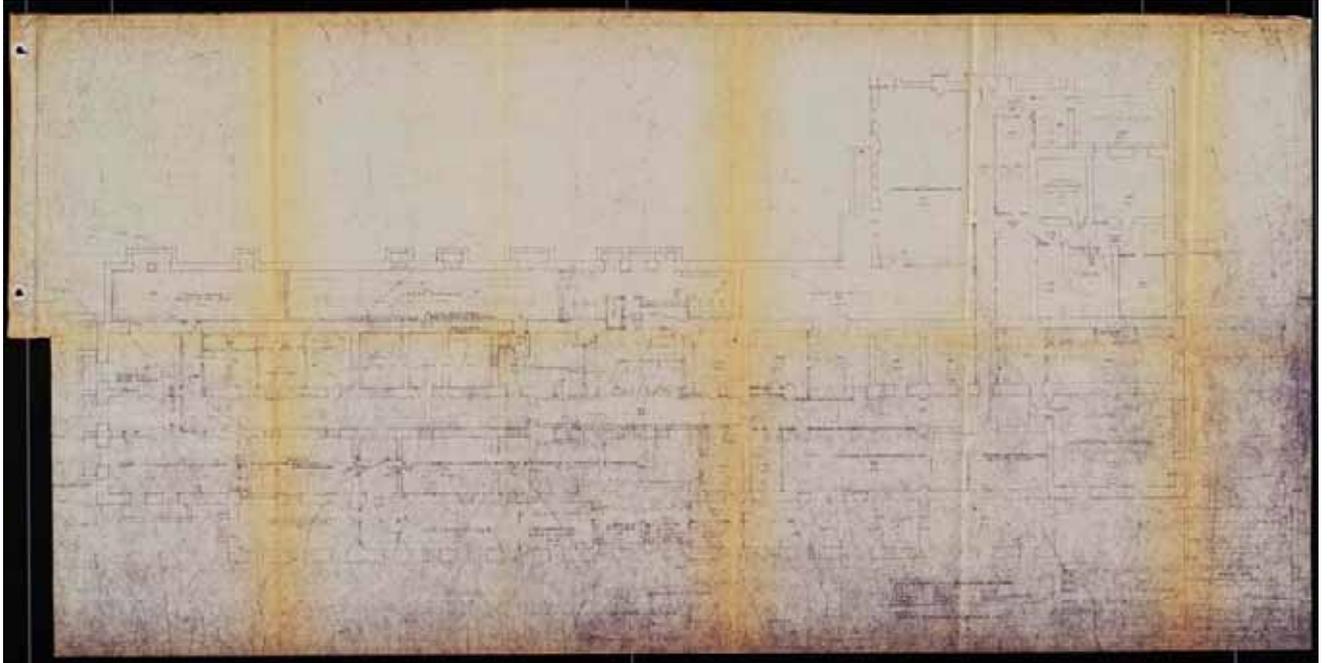
Élévation partielle du porche et de la Palm Garden (022574)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

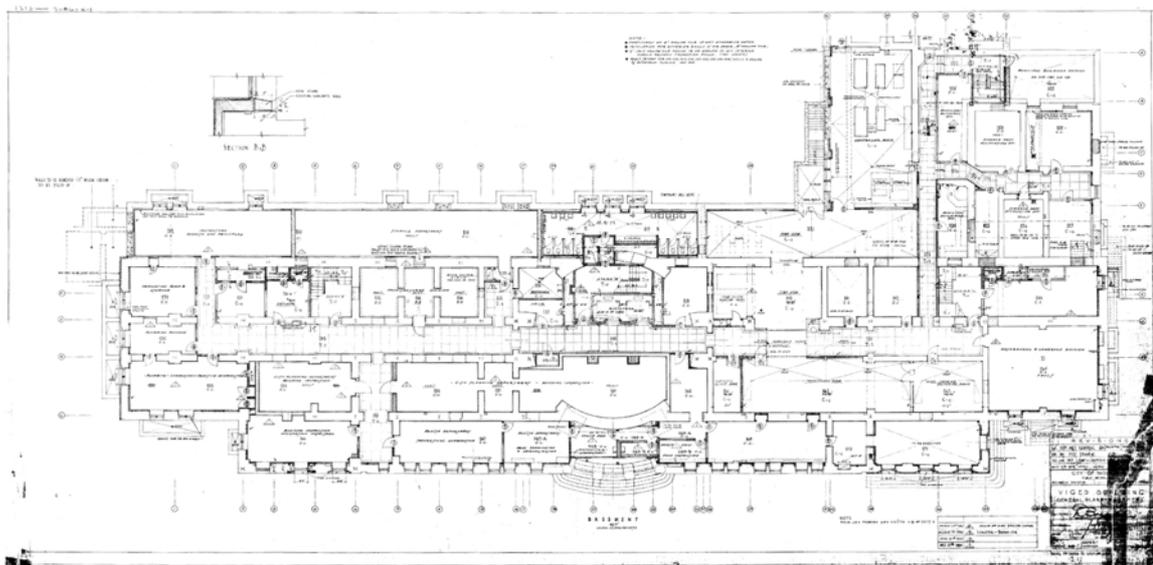


Élévation partielle de la rotonde et plan de l'embarquement (022578)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

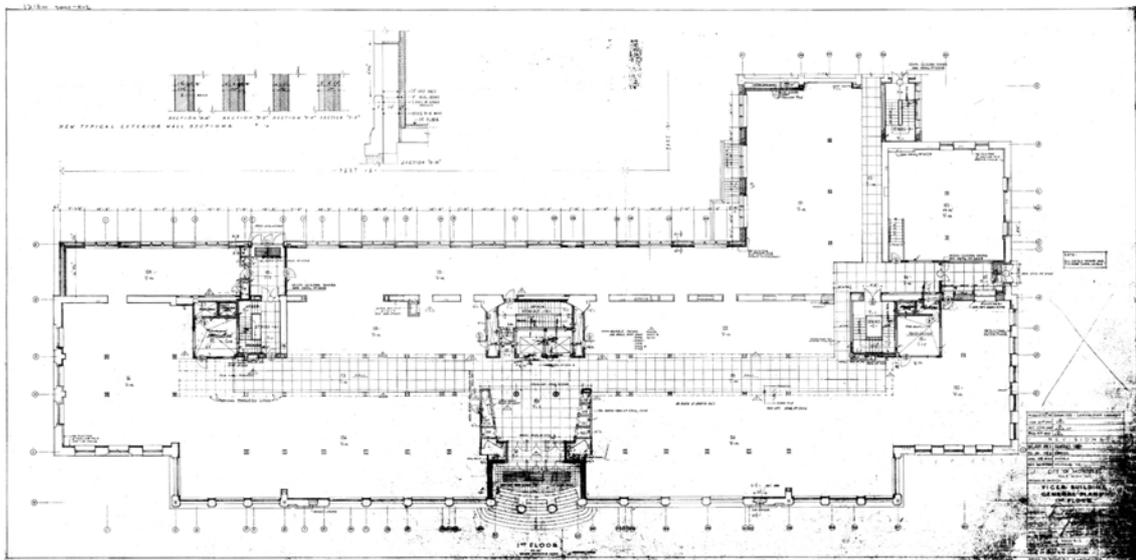
Plans de Beupré 1951-1953



Sous-sol, réaménagement de 1951-1953 intitulé «répartition intérieure»
Source : Archives Université McGill

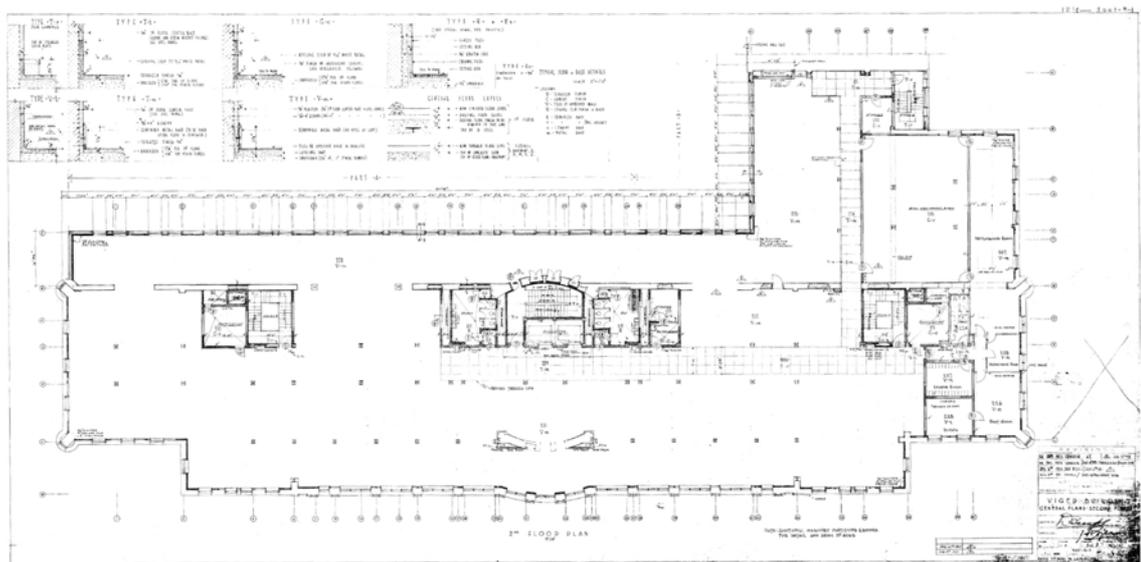


Sous-sol, réaménagement de 1951-1953 (004210)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM



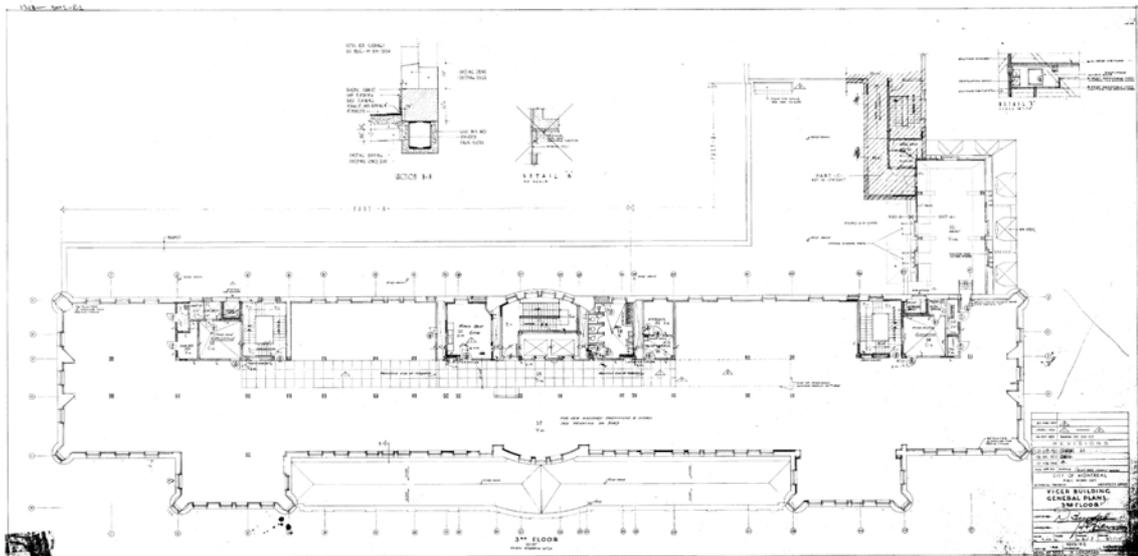
Rez-de-chaussée «1st floor», réaménagement de 1951-1953 (004204)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



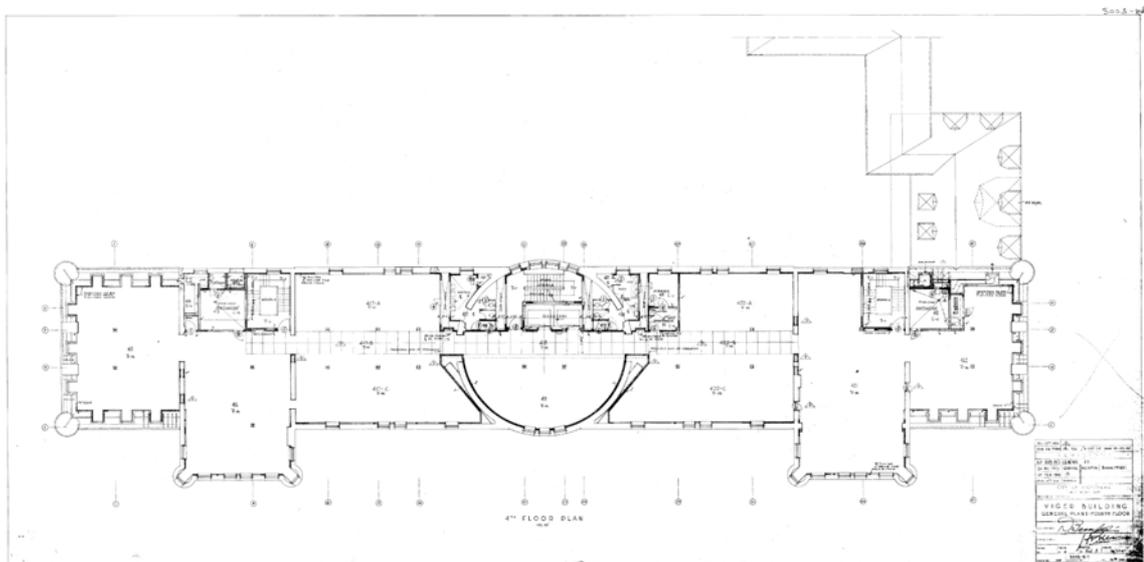
1^{er} étage «Second floor», réaménagement de 1951-1953 (004205)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



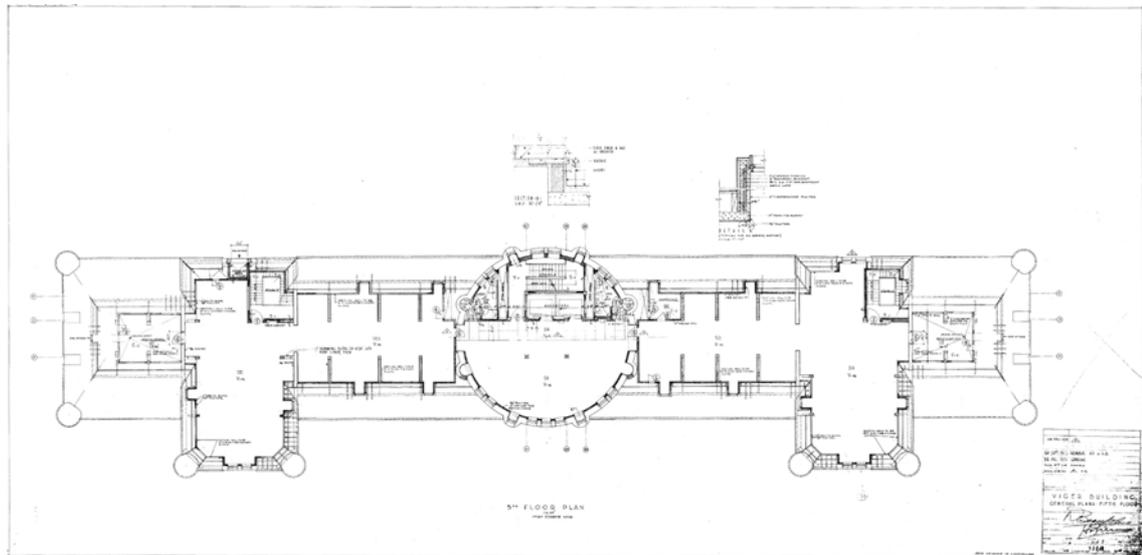
2^e étage «3rd floor», réaménagement de 1951-1953 (004206)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



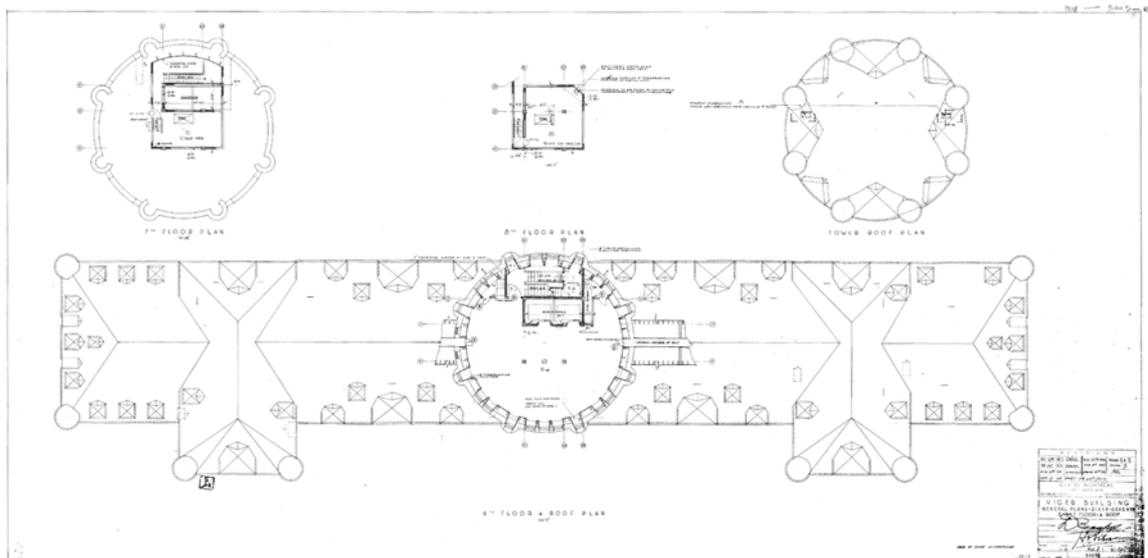
3^e étage «4th floor», réaménagement de 1951-1953 (004207)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



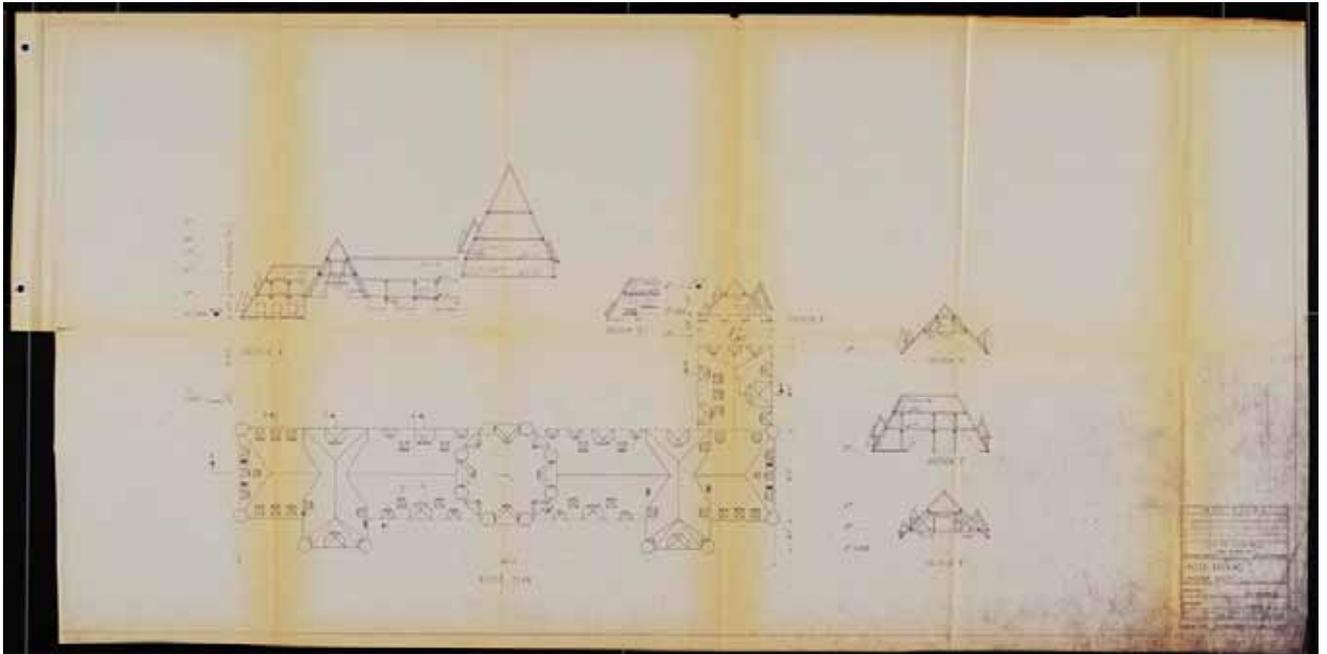
4^e étage «5th floor», réaménagement de 1951-1953 (004208)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

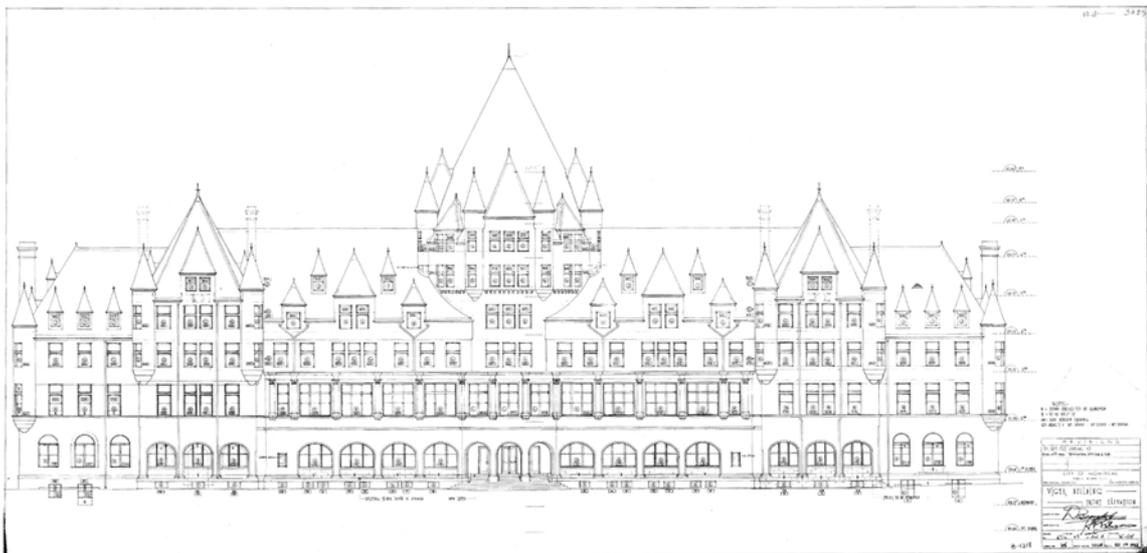


5^e étage «6th floor», réaménagement de 1951-1953 (004209)

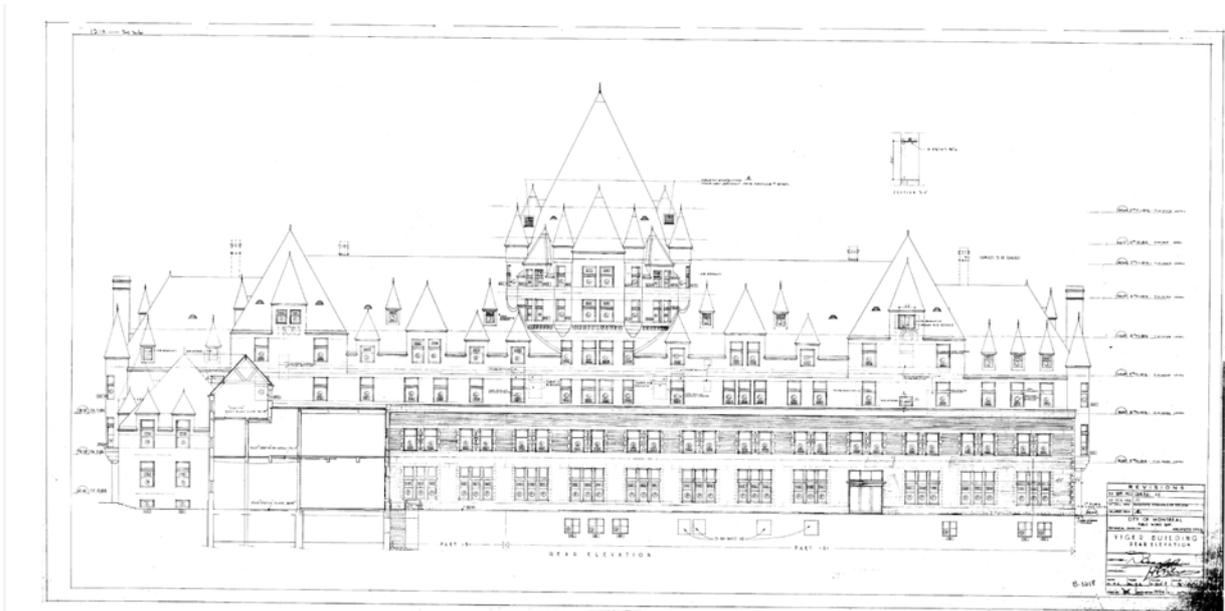
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



Plan des toitures «Wooden roofs», réaménagement de 1951-1953
Source : Archives Université McGill



Élévation avant, réaménagement de 1951-1953 (004211)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



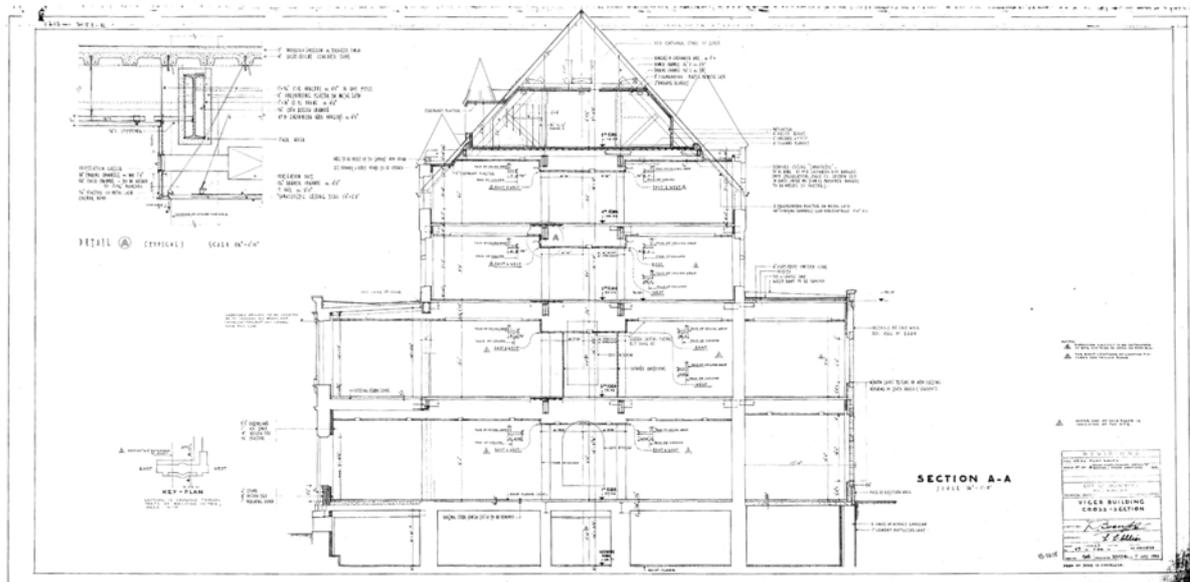
Élévation arrière, réaménagement de 1951-1953 (004212)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



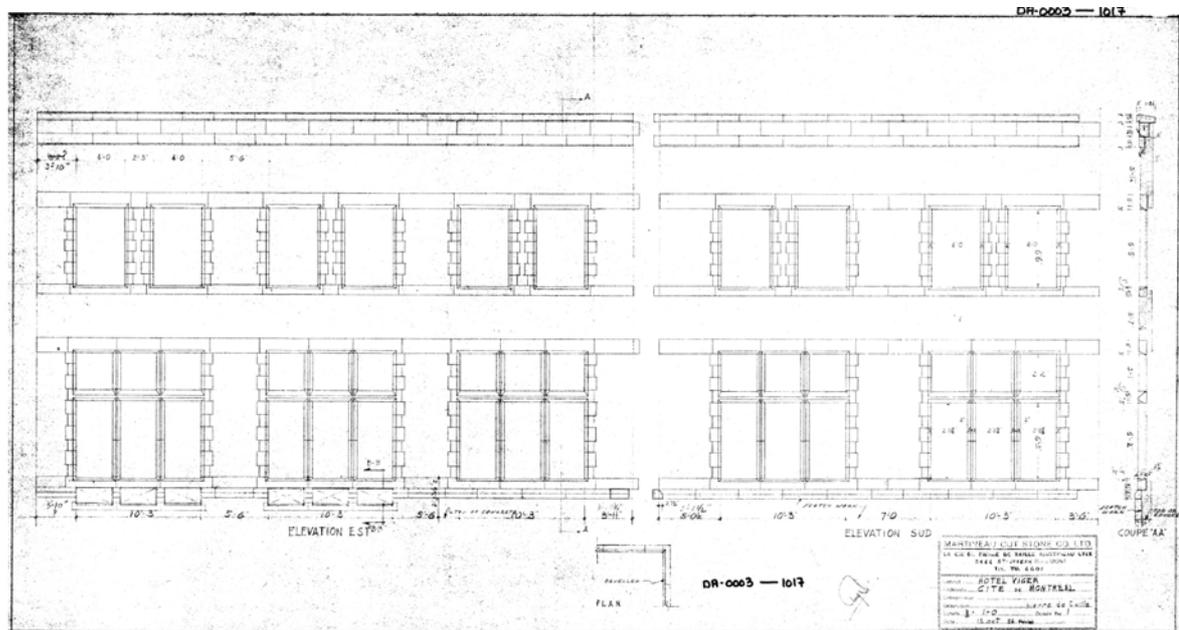
Élévations latérales, réaménagement de 1951-1953 (004213)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

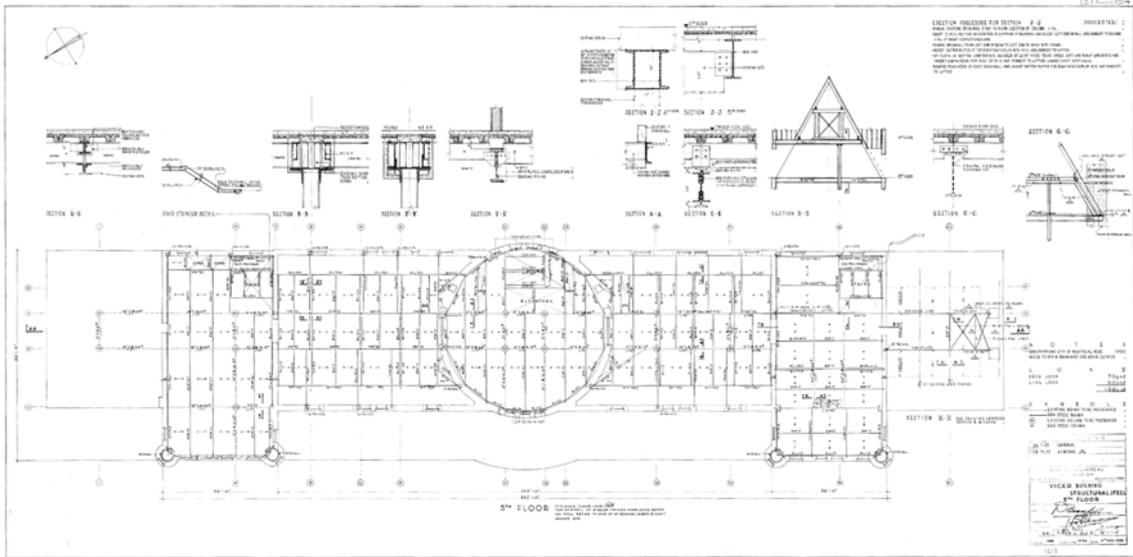


Coupe, réaménagement de 1951-1953 (004214)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

Autres plans de construction pour le réaménagement de l'ancien hôtel Viger (1951-1953)



Dessins d'atelier de Martineau Cut Stone Co. daté de oct. 1954 : Élévations est et sud de l'agrandissement arrière (020607)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

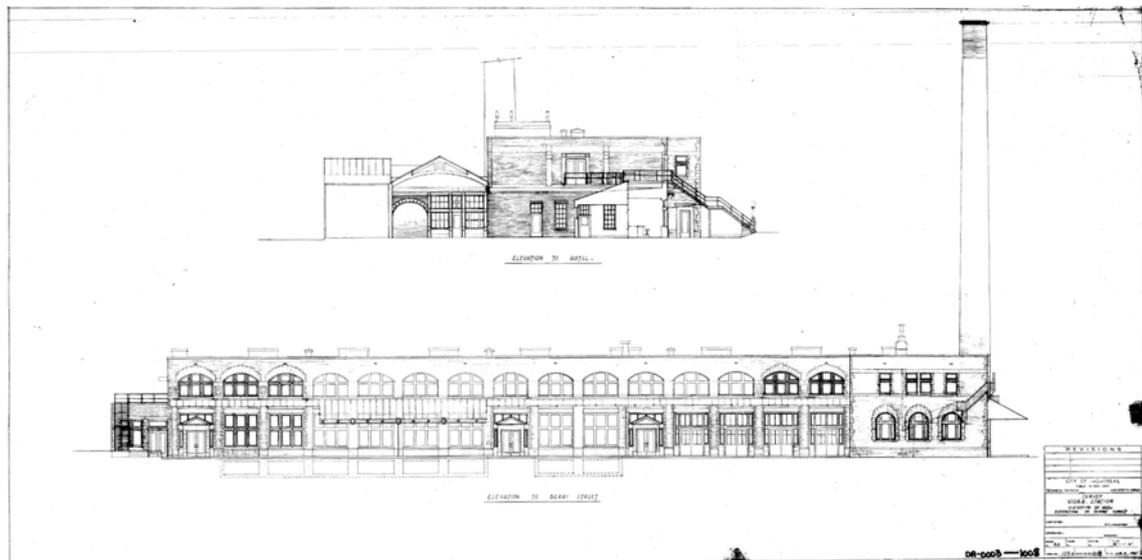


Dessins de structure d'acier pour le 3^e étage (004150)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



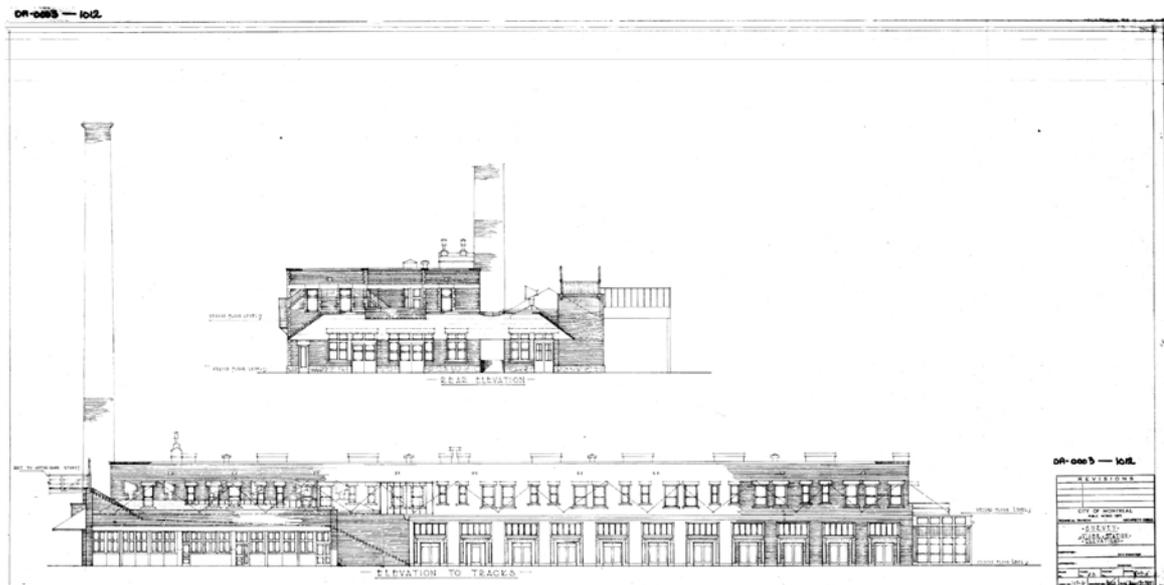
Place Viger de Henry E. Golba 1959. On notera le traitement proposé pour l'extrémité sud de l'aile Berri.
 Source : Archives Université McGill

Plans de relevés de la gare Berri (1951)



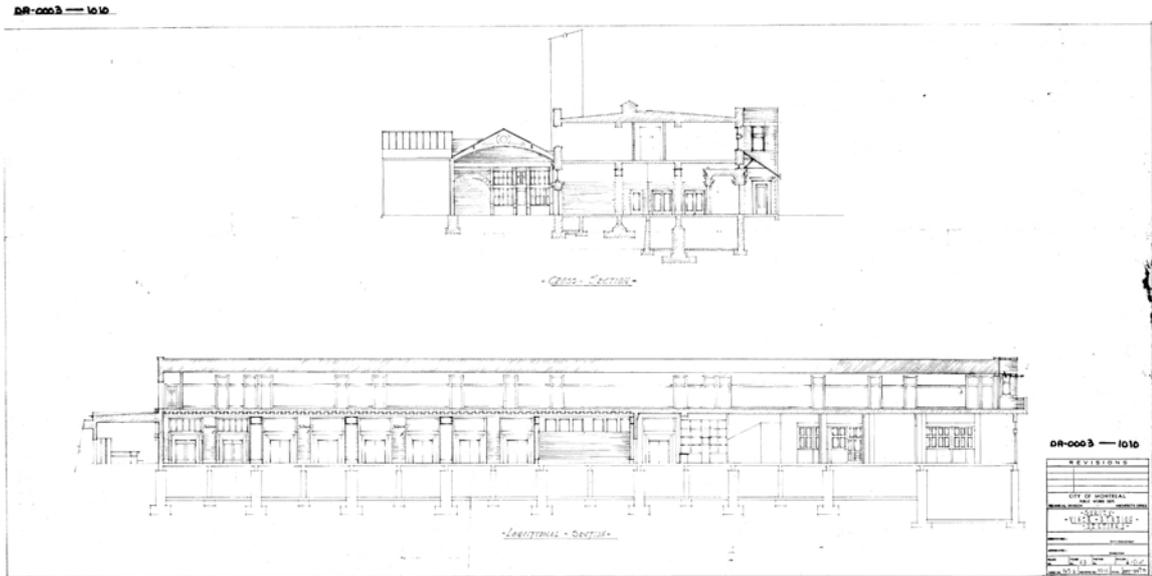
Relevé de la gare Berri, façades Ouest et Nord (020598)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



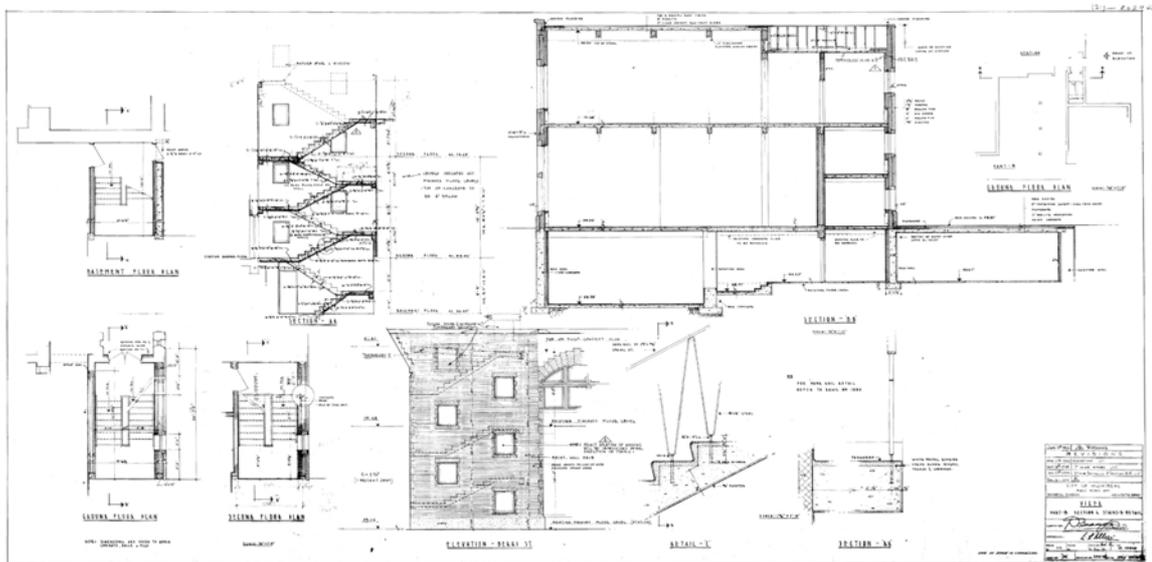
Relevé de la gare Berri, façades Est et sud (020602)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



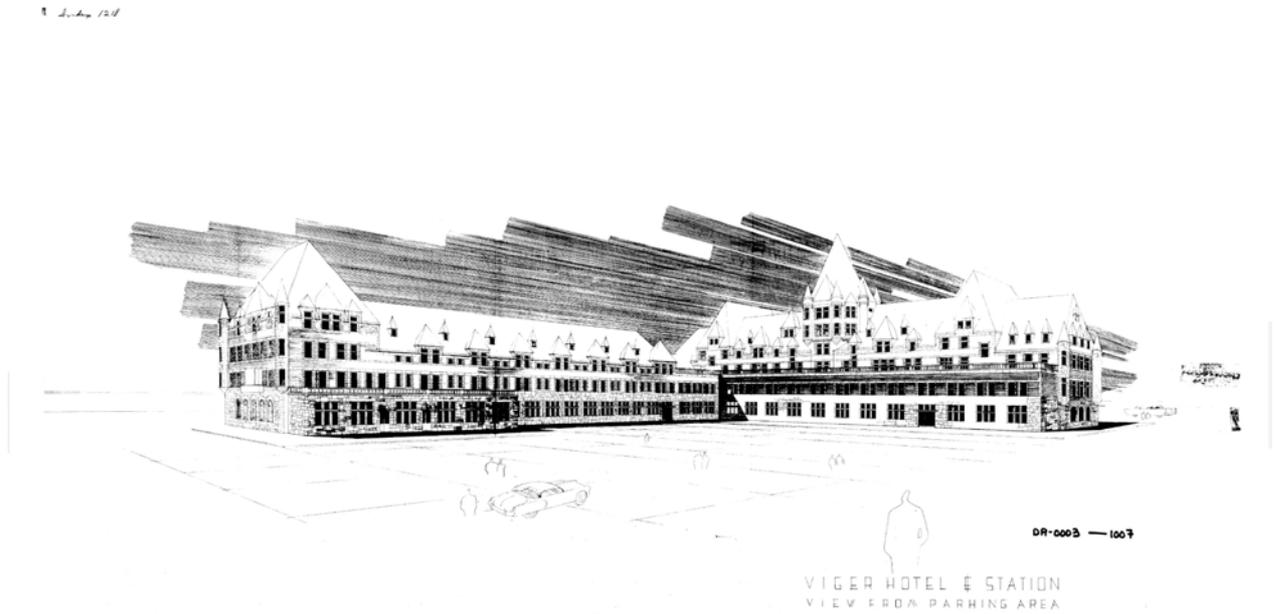
Relevé de la gare Berri, coupes transversale et longitudinale (020600)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

Plans de la construction du volume de l'escalier entre l'ancienne gare Berri et l'aile Ouest de l'ancien hôtel Viger (1954)



Élévation et détails de nouveau volume de l'escalier (004179)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

Plans de l'exhaussement de la gare Berri (1960-1961)



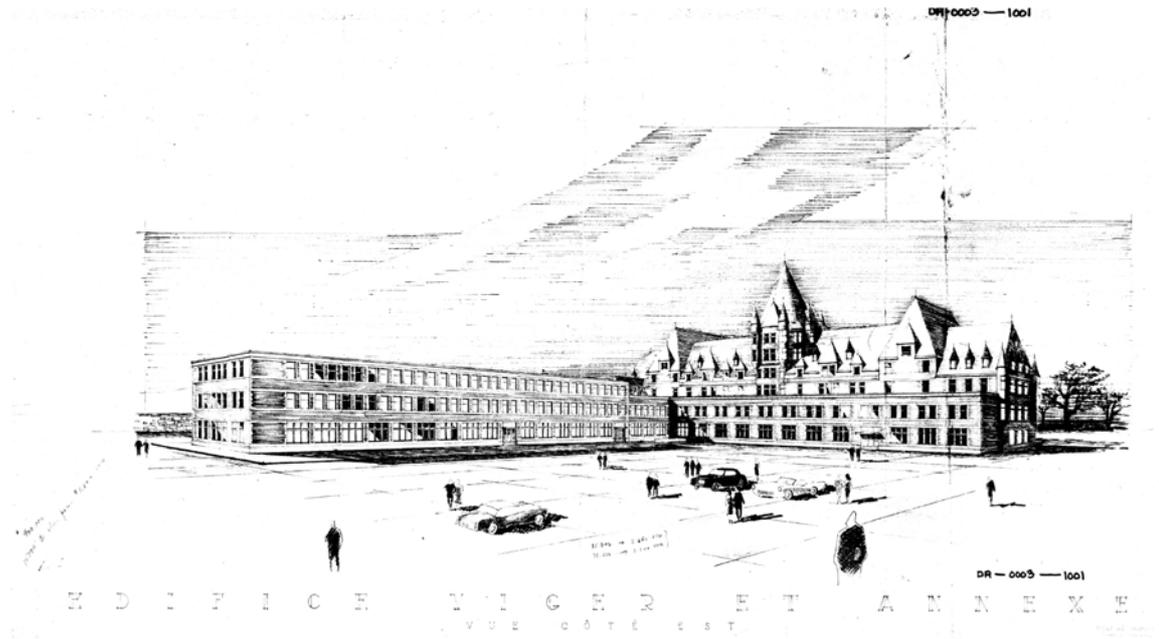
Étude préliminaire n° 4 pour l'ancienne gare Berri, perspective à partir du stationnement (sans date)
(020597)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



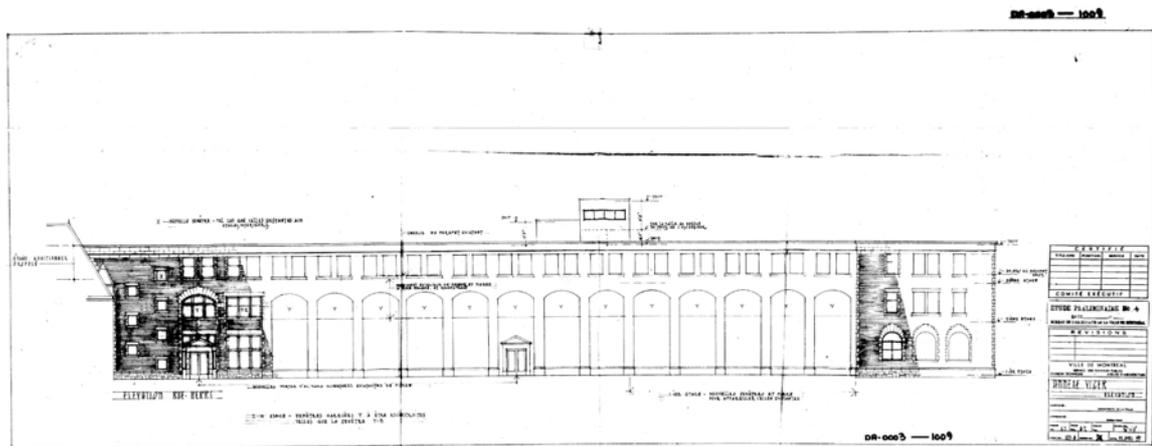
Étude préliminaire n° 4 pour l'ancienne gare Berri, perspective à partir du Square Viger (sans date)
(020596)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



Étude préliminaire n° 4 pour l'ancienne gare Berri, perspective à partir du stationnement (sans date) (020591)

Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

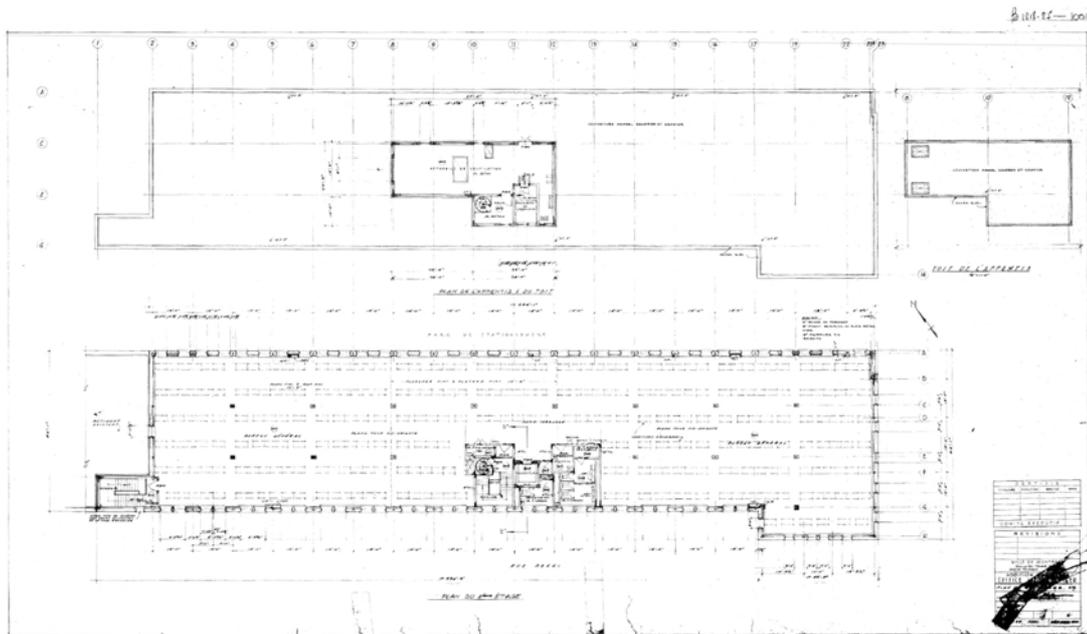


Étude préliminaire n° 4 pour l'ancienne gare Berri, élévation Berri datée de 1955 (020599)

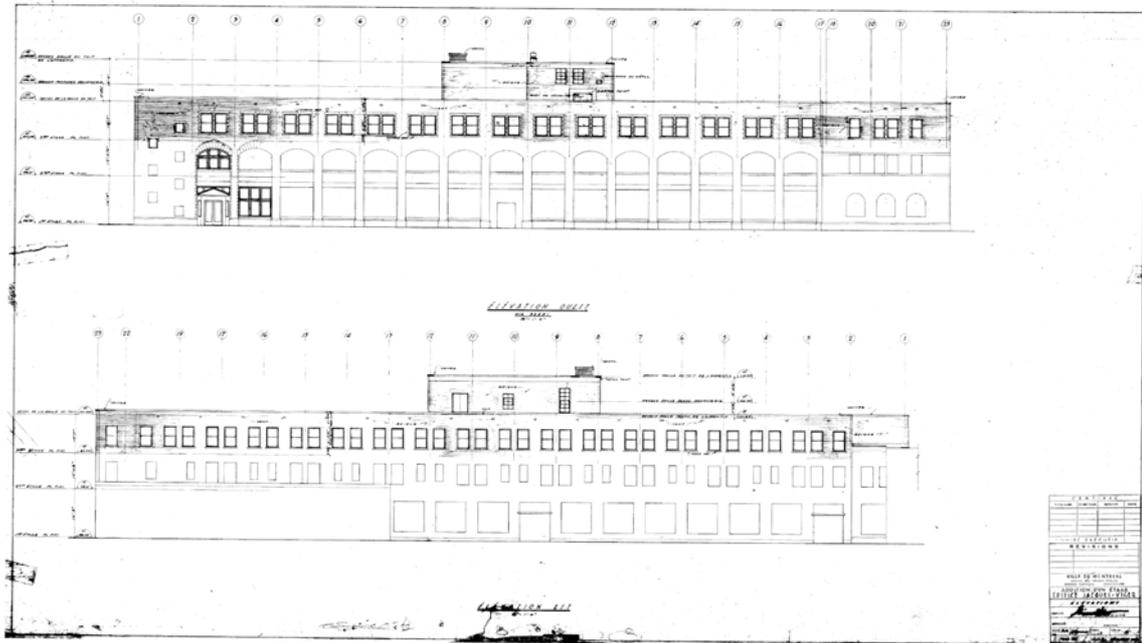
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM



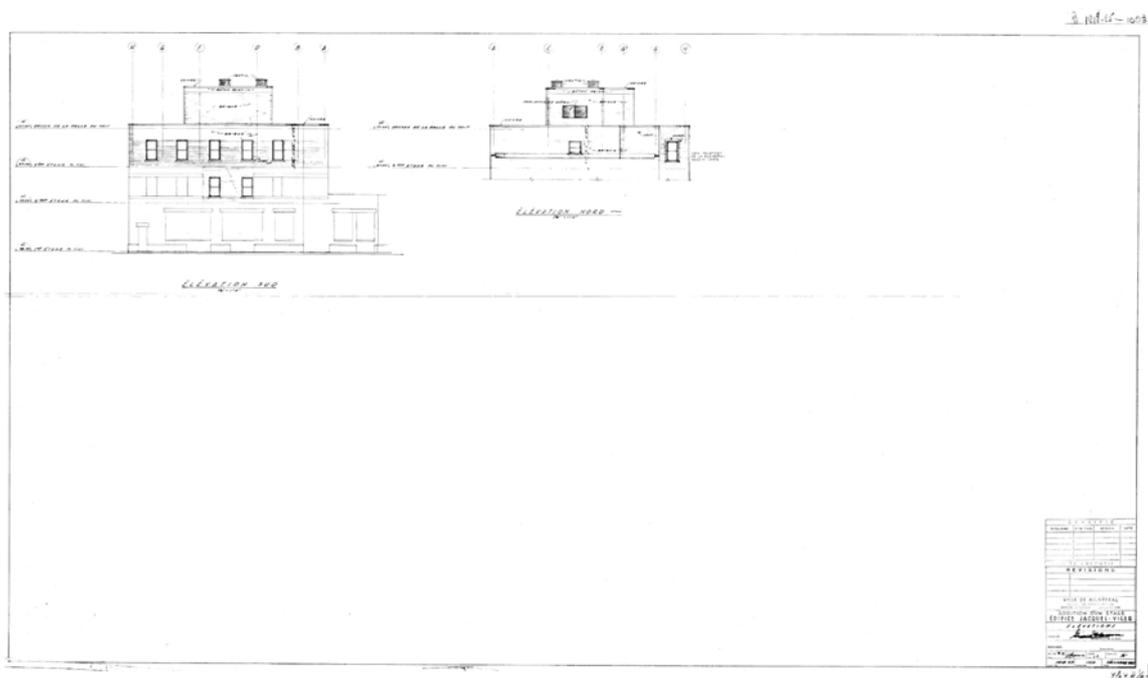
Étude préliminaire n° 4 pour l'ancienne gare Berri, élévation stationnement datée de 1955 (020601)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM



Addition d'un étage à l'ancienne gare Berri, plan du 2^e étage (004293)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

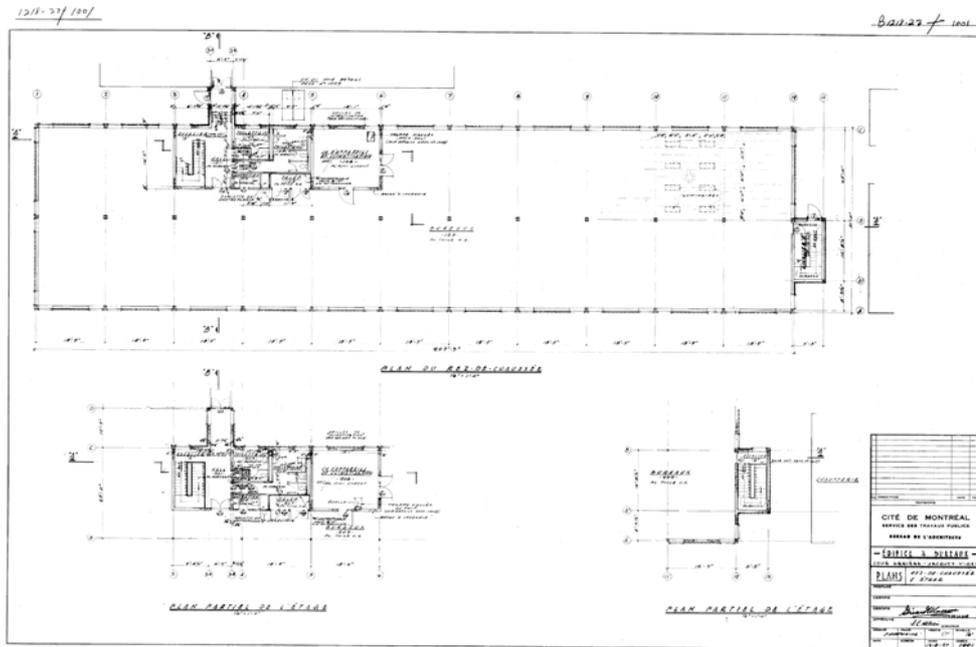


Addition d'un étage à l'ancienne gare Berri, élévation est et ouest (004294)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

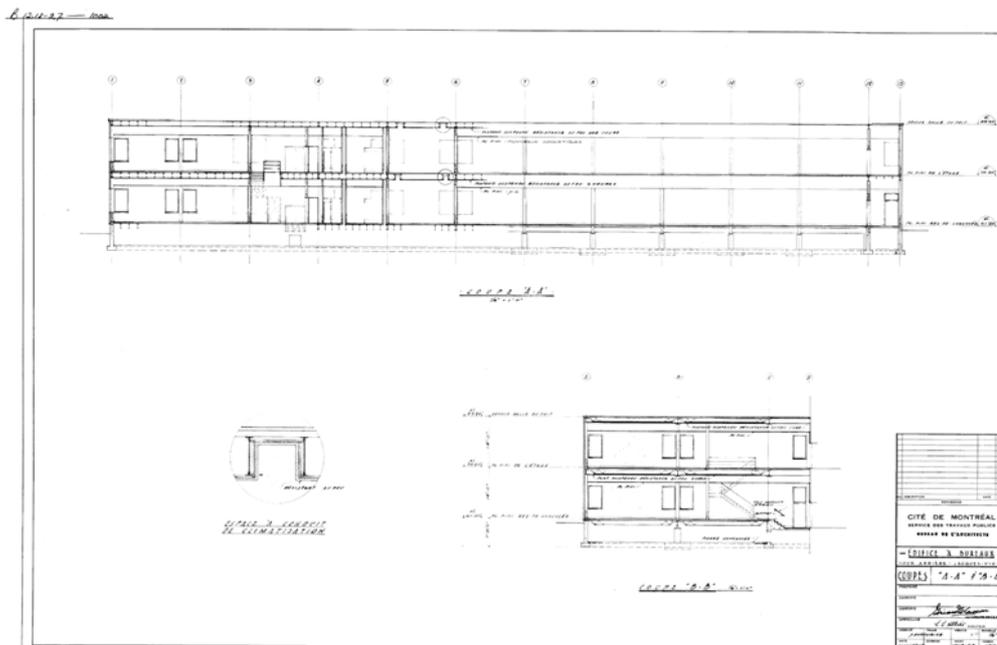


Addition d'un étage à l'ancienne gare Berri, élévation sud et nord (004295)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

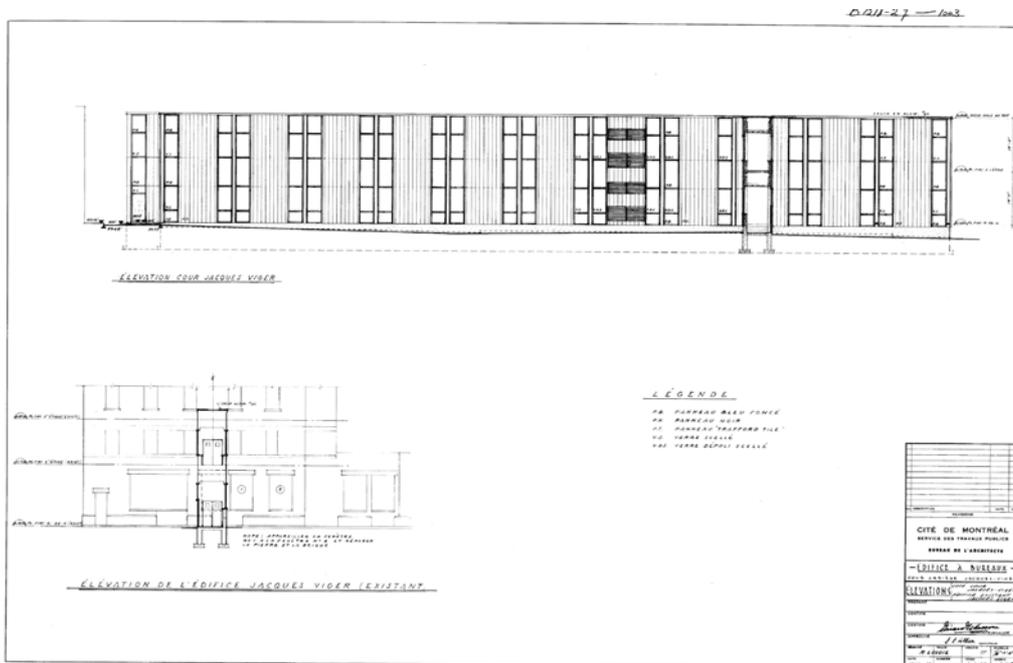
Plans de l'annexe de 1964



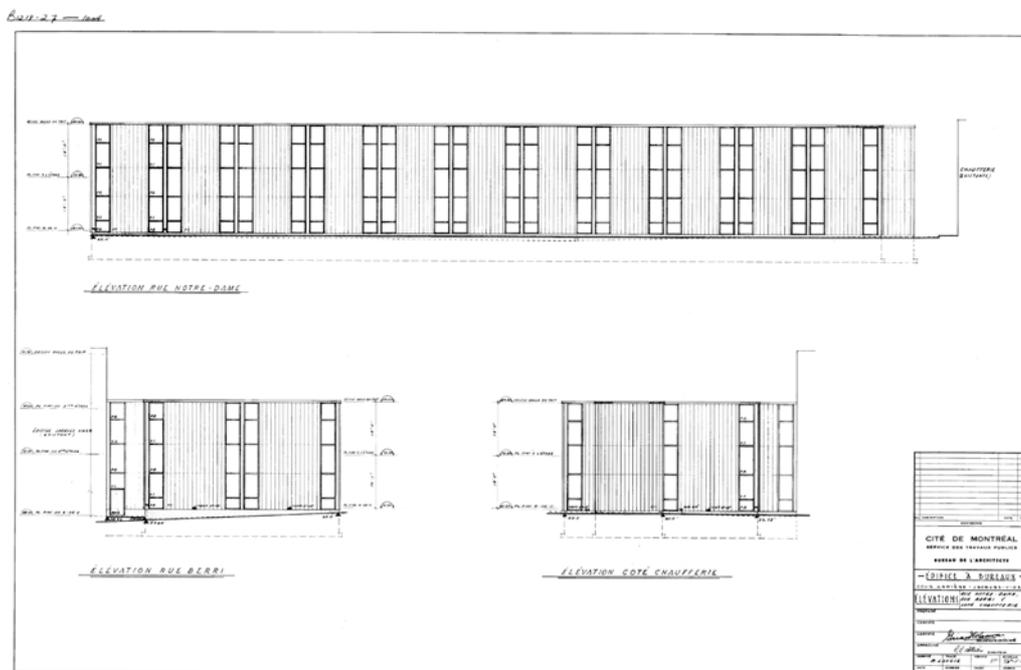
Plan du rez-de-chaussée de l'annexe (004311)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



Coupe de l'annexe (004312)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

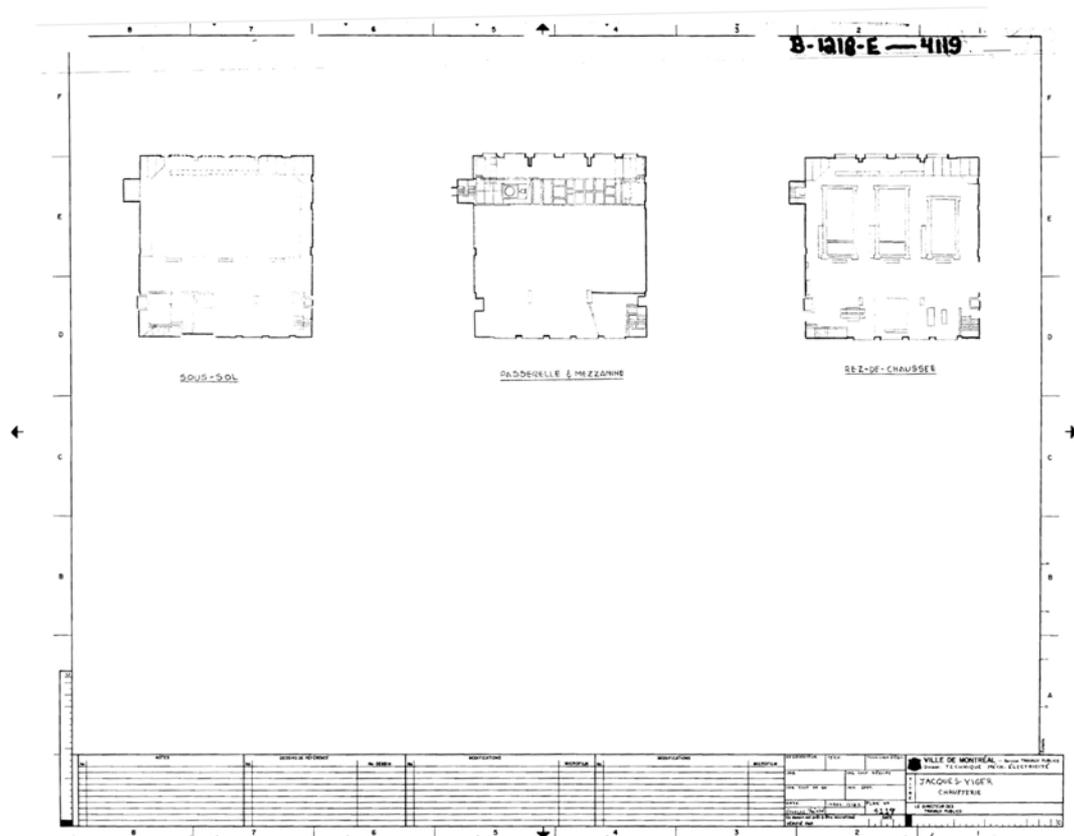


Élévation nord de l'annexe ancienne (004313)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



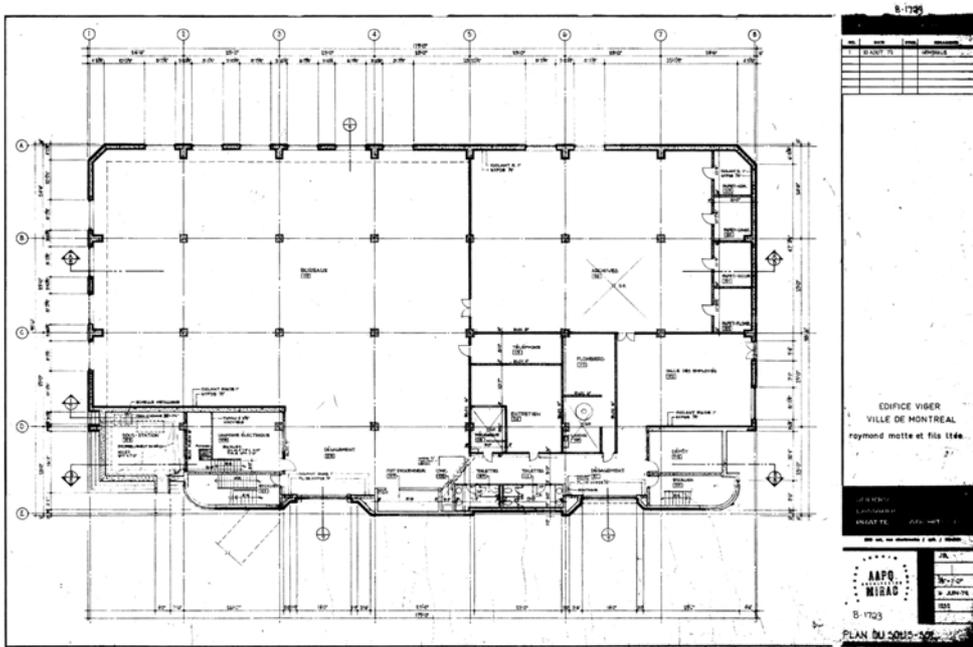
Élévations sud, est et ouest de l'annexe ancienne (004314)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

Relevé de la chaufferie

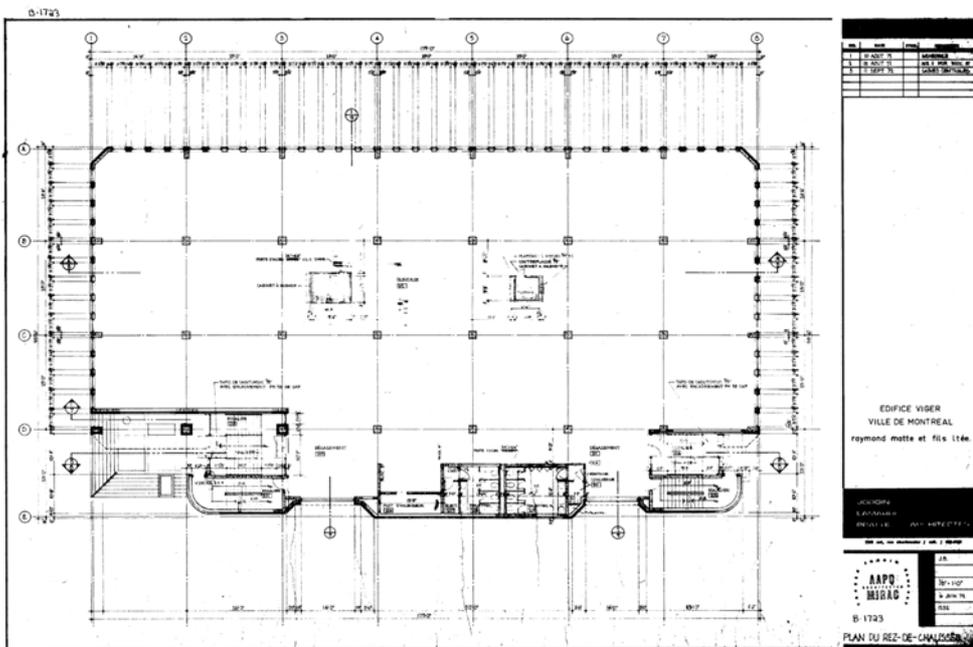


Plans du sous-sol, du rez-de-chaussée et de la mezzanine de la chaufferie (026032)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

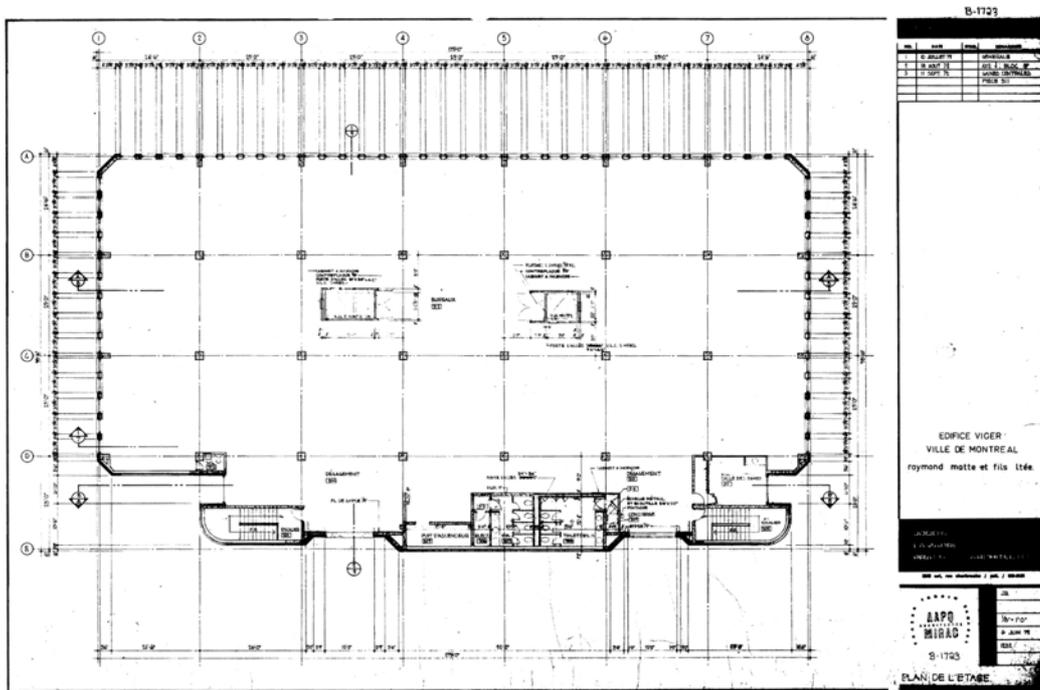
Plans du 810 Saint-Antoine (1972)



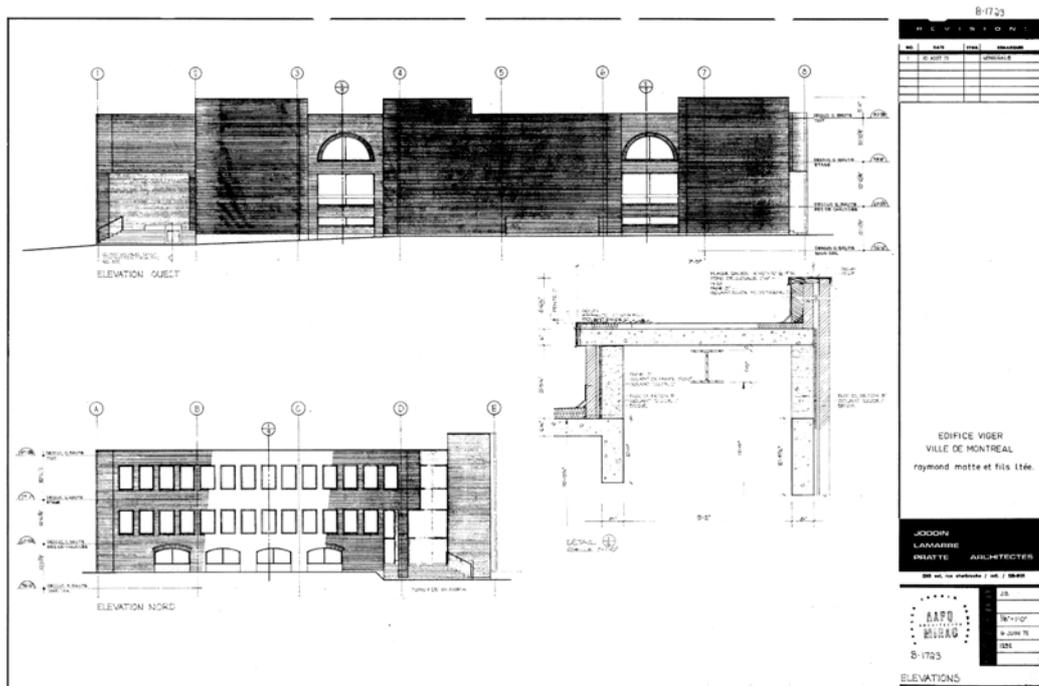
Plan du rez-de-jardin du 810 Saint-Antoine (008294)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



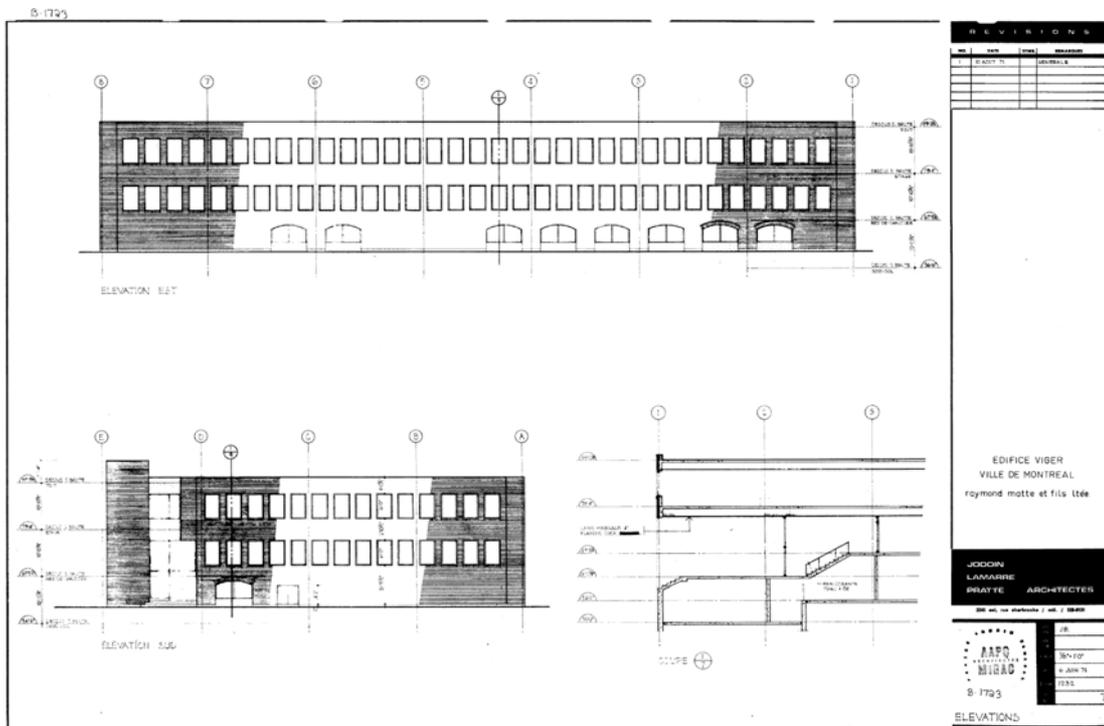
Plan du rez-de-chaussée du 810 Saint-Antoine (008295)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM



Plan de l'étage du 810 Saint-Antoine (008296)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM

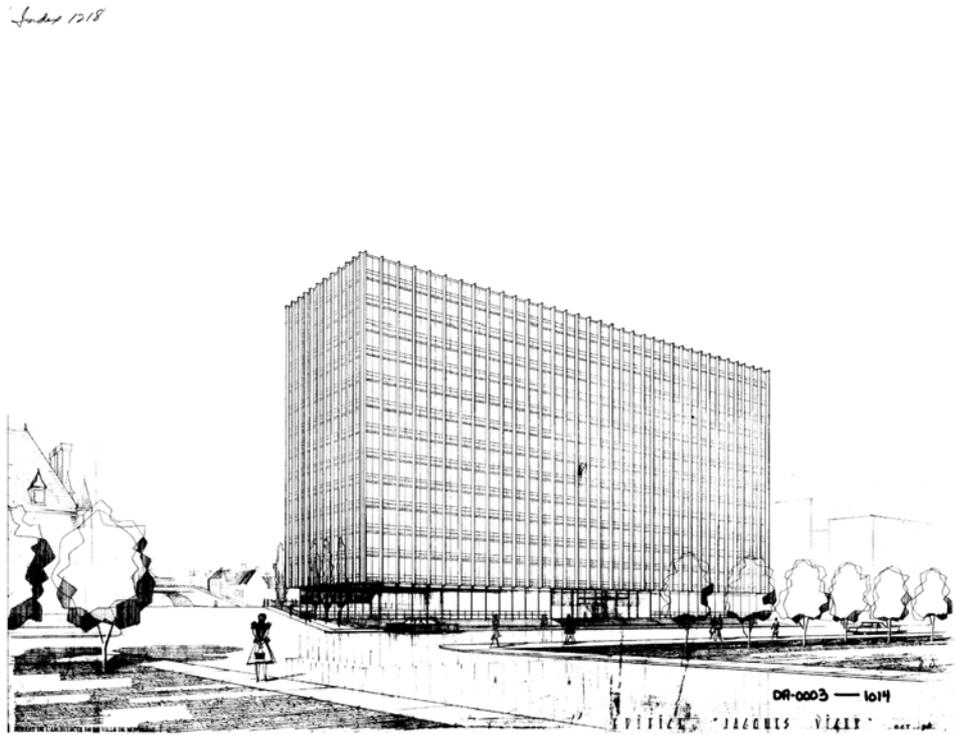


Élévations nord et ouest du 810 Saint-Antoine (008298)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémédia sur CD-ROM



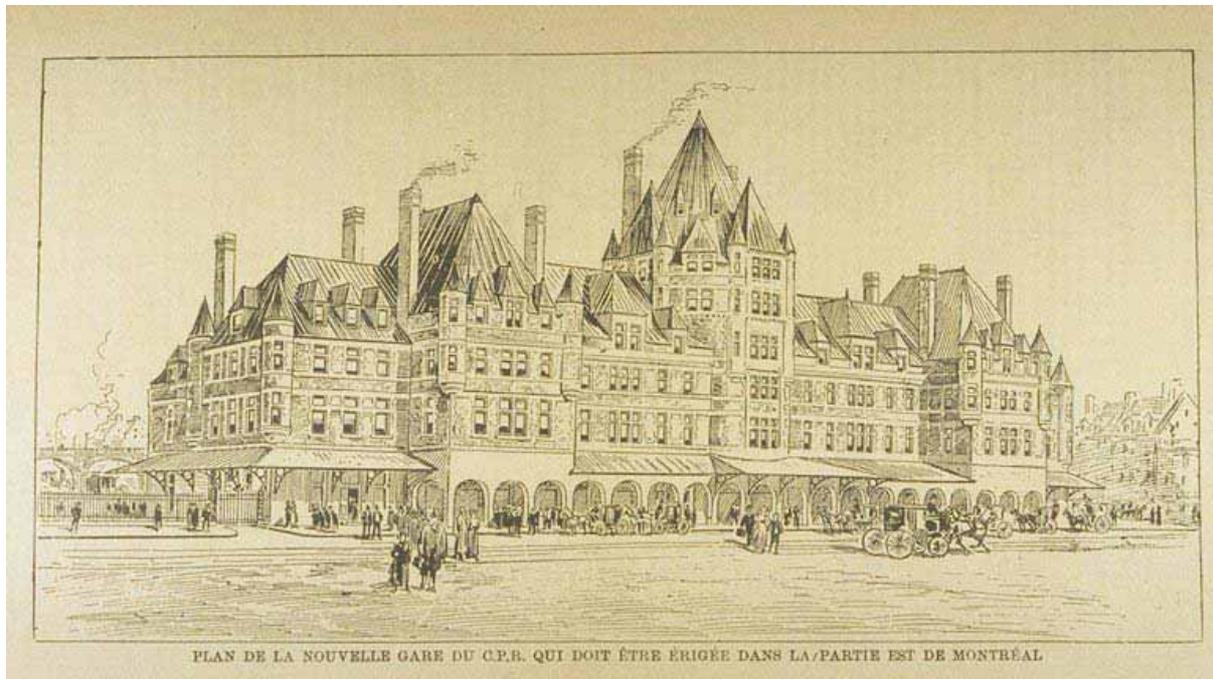
Élévations sud et est du 810 Saint-Antoine (008299)
 Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

Études préliminaires pour un édifice administratif

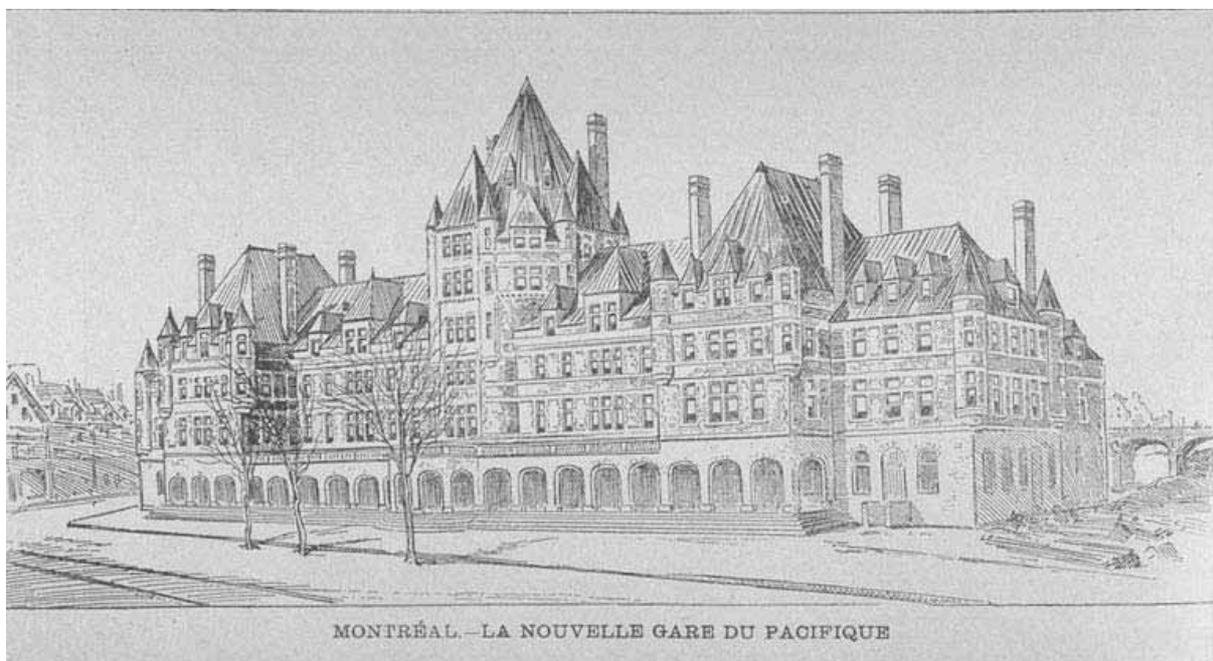


Perspective à partir du Square Viger datée d'octobre 1956 probablement pour le terrain adjacent au site donnant sur Saint-Antoine entre Berri et Gosford (020604)
Source : Banque de plans de la Ville de Montréal fourni à Télémedia sur CD-ROM

3.3.2 GRAVURES ET PHOTOGRAPHIES



Gare Viger, *Le Monde illustré*, n. 518, 7 avril 1894, p. 586. Dans cette représentation du projet, bien avant sa construction, le bâtiment présentait quelques différences principalement une marquise devant l'entrée principale et aux extrémités du bâtiment; et une curieuse toiture sur le portique.



Bruce Price, gare-hôtel Viger



Trois exemples des images emblématiques du pamphlet de l'hôtel Viger de 1915.

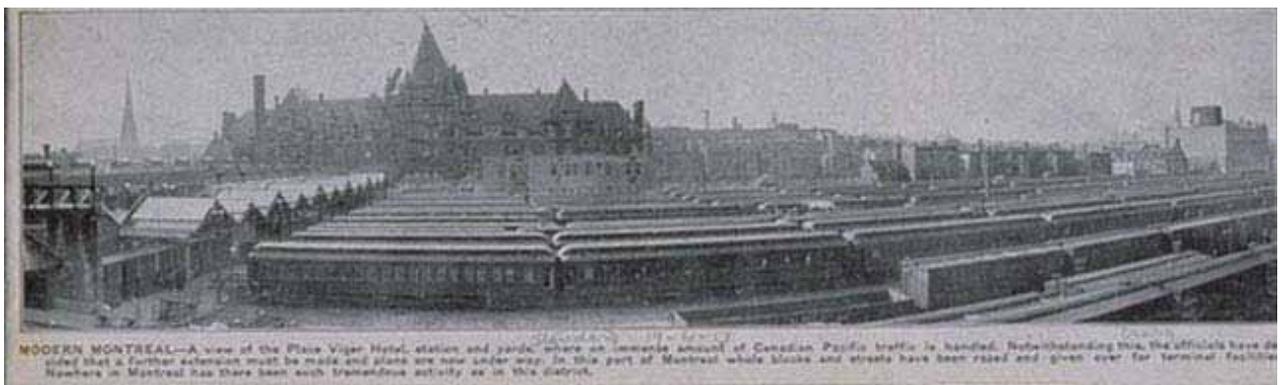


MONTREAL.—Gare Dalhousie et Pont sur la rue Notre-Dame.—Photo Laprés & Lavergne

Viaduc de la rue Berri et gare Dalhousie. Photo Laprés & Lavergne tirée de *Le Monde illustré*, premier mai 1897, montrant la rue Berri, nouvellement ouverte en 1895, le pont de la rue Notre-Dame et, à l'arrière plan, la gare Dalhousie. BAnQ, collection numérique, Fonds Massicotte, 1-60B-a.



Le nouveau paysage urbain du viaduc Notre-Dame. Photo, Photo J.A. Dumas, *Le Monde illustré*, 3 décembre 1898, p.1 ; BANQ, collection numérique, Fonds Massicotte, 2122, extrait.



La gare Viger après les modifications de 1910-1912. BANQ, collection numérique, Fonds Massicotte, 3-167-c.



Panorama sur la gare et le quartier Saint-Jacques

Source : Bibliothèque nationale du Québec, collection des cartes postales no CP 5011



Construction de la gare Berri

Source : BANQ collection numérique Fonds Massicotte cote 1-60b-b



La gare Viger après les modifications de 1910-1912. BANQ, collection numérique, Fonds Massicotte, 3-177-a.



Vue de la gare Berri. Aquarelle de Marc-Aurèle Fortin
Source : Photographie de la galerie Walter Klinkhoff inc.

3.4 LISTES DES TRAVAUX DES ARCHITECTES MUNICIPAUX

Donat Beaupré

ouv_concept	Concepteur par ouvrage		Page : 1 de 3
Concepteur :	%beaupr%		
Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
0000	OUVRAGES PAR LA DIRECTION DES IMMEUBLES	, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0000	OUVRAGES PAR LA DIRECTION DES IMMEUBLES	, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0001	HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL	275 Rue Notre-Dame E, Montréal	BEAUPRÉ
0001	HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL	275 Rue Notre-Dame E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0003	ÉDIFICE JACQUES-VIGER	700 Rue Saint-Antoine E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0004	CHAUFFERIE VIGER	800 Rue Saint-Antoine E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0006	ENTREPOT EMILE-DUPLYÉ, PARC LA FONTAINE	3425 Avenue Émile-Duployé, Montréal	D BEAUPRÉ
0013	MARCHÉ AUX FLEURS, PLACE D'ARMES	504 Place d'Armes, Montréal	D BEAUPRÉ
0017	RESTAURANT HÉLÈNE-DE-CHAMPLAIN	200 Chemin du Tour-de-l'Isle, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0022	PAVILLON DES BAIGNEURS, ILE STE-HÉLÈN	130 Chemin du Tour-de-l'Isle, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0037	CASERNE NO 49	10 Rue Chabanel O, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0053	ÉDIFICE DE LORIMIER	1870 Avenue De Lorimier, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0054	POSTE D'ESSENCE (EX), C.S.M. MADISON.	6333 Rue Saint-Jacques, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0055	CHALET DU PARC DES VÉTÉRANS (PATAUG)	1655 Avenue Papineau, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0063	ABRI OUVERT, PARC HOCHELAGA	3338 Rue La Fontaine, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0066	THEATRE DE VERDURE, PARC LA FONTAINE	4020 Avenue du Parc-La Fontaine, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0068	CHALET DU PARC LA FONTAINE	3933 Avenue du Parc-La Fontaine, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0077	CASERNE NO 30 ET MUSÉE DES POMPIERS AUX.	5 Avenue Laurier O, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0082	CHALET DU PARC BALDWIN	4355 Rue Fullum, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0084	CCSE MAISONNEUVE	4375 Rue Ontario E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0088	ÉDIFICE MARIE-VICTORIN	4101 Rue Sherbrooke E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0089	SERRES D'EXPO. & SERV., JARDIN BOTANIQUE	4101 Rue Sherbrooke E, Montréal	DONAT BEAUPRÉ
0091	CHAUFFERIE & ATELIER, JARDIN BOTANIQUE	4101 Rue Sherbrooke E, Montréal	D BEAUPRÉ
0097	ENTREPÔT DU GOLF, PARC MAISONNEUVE	4601 Rue Sherbrooke E, Montréal	BEAUPRÉ D
0101	BAIN MORGAN & CENTRE MORGAN	1875 Avenue Morgan, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0103	CHALET DU PARC MORGAN	4370 Rue Sainte-Catherine E, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0105	ÉDIFICE DU 1500 DES CARRIÈRES	1500 Rue des Carrières, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0107	ÉDIFICE DU 1650 DES CARRIÈRES	1610 Rue des Carrières, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0108	INCINÉRATEUR (EX), COUR DES CARRIÈRES	1600 Rue des Carrières, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0113	GARAGE, COUR DES CARRIÈRES	1350 Rue des Carrières, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0118	CHALET, PARC PÈRE-MARQUETTE (PATAUG)	1555 Rue des Carrières, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0124	ATELIERS & CHAUFFERIE ROYALMOUNT	6101 Avenue Royalmount, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0129	CHALET, PARC KENT (PATAUG.)	3533 Avenue de Kent, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0132	CHALET DU PARC MACKENZIE-KING (PATAUG.)	4905 Avenue Saint-Kevin, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0150	CASERNE NO 04	5260 Avenue Van Horne, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0153	CASERNE NO 46	4760 Avenue Cumberland, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0160	CHALET DU PARC MACDONALD (PATAUG.)	5355 Avenue Clanranald, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0164	CHALET DU PARC N-D-G	3501 Avenue Marcell, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0167	CHALET DU PARC SOMERLED	Avenue de Hampton, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0174	MARCHÉ AUX FLEURS, SQUARE ST-LOUIS	3601 Avenue Laval, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0175	SALLE DES COMPRESSEURS # 1, 2 DU CES	2235 Rue Michel-Jurdant E, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0179	CHALET DU PARC LALANCETTE (PATAUG.)	2315 Rue Nicolet, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0181	CHALET DU PARC R-PRÉFONTAINE (PATAUG.)	2300 Rue Dézéry, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0183	CENTRE ROSEMONT	3131 Boulevard Rosemont, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0192	CASERNE NO 50	6490 30e Avenue, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0195	CHALET DU PARC BEAUBIEN (PATAUG.)	6633 8e Avenue, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0228	MARCHÉ AUX FLEURS DU SQUARE CABOT	2330 Rue Sainte-Catherine O, Montréal	BEAUPRÉ DONAT
0230	CENTRE LAURIER	1115 Avenue Laurier E, Montréal	BEAUPRÉ DONAT

ouv_concept		Concepteur par ouvrage		Page : 2 de 3
Concepteur : %beaupr%				
Ouvrage	Nom	Adresse principale		Concepteur
0235	ATELIERS ET MAGASIN NO3 (COMPL ROSEMONT)	550 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0236	ATELIERS & GARAGE D'ENT. (COMP ROSEMONT)	600 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0240	ÉDIFICE DU 700 ROSEMONT	700 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0241	ÉDIFICE BURTON (COMPLEXE ROSEMONT)	810 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0244	CHALET DU PARC SAINT-ÉDOUARD	6777 Rue Saint-André , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0249	CHALET DU PARC DE ROUEN (PATAUGEOIR)	2185 Avenue De Lorimier , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0254	BAIN MATHIEU	2915 Place Ontario E, Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0269	BAIN HOGAN	2188 Rue Wellington , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0273	CASERNE NO 25	1212 Rue Drummond , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0274	VESPASIEENNE DU SQUARE DORCHESTER (1191 Rue Peel , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0276	MARCHÉ AUX FLEURS DU SQUARE PHILLIP:	800 Rue Sainte-Catherine O, Montréal		D BEAUPRÉ
0279	CHAMBRE A VANNES DE COURCELLE (ÉGOUTS)	4681 Rue Saint-Ambroise , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0281	BIBLIOTHEQUE NOTRE-DAME	4700 Rue Notre-Dame O, Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0288	CASERNE NO11 (EX)	1216 Place Ontario E, Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0293	CASERNE NO 31 (EX-POSTE 43)	7047 Rue Saint-Dominique , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0294	ÉDIFICE DU 7070 CASGRAIN	7070 Avenue Casgrain , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0307	ENTREPOT (EX-COUR CLARK)	1088 Rue Clark , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0313	VESPASIEENNE DU PARC JEANNE-MANCE	325 Avenue Duluth O, Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0316	BAIN ST-MICHEL	5300 Rue Saint-Dominique , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0318	CENTRE SAINT-PAUL	1606 Avenue de l'Église , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0324	CHALET DU PARC CAMPBELL-OUEST (PATAUG.)	1990 Rue de Maricourt (MTL) , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0327	CHALET DU PARC DE LA VÉRENDRYE	5900 Rue Drake , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0332	PATAUGEOIRE DU PARC CURÉ ALBERT-ARNOLD	6666 Rue Hamilton , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0347	CASERNE NO 15	1690 Rue Richardson , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0364	VESPASIEENNE DU PARC BELLERIVE	2382 Rue Notre-Dame E, Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0382	PATAUGEOIRE DU PARC JARRY	7920 Boulevard Saint-Laurent , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0384	CHALET DU PARC THÉODORE	2525 Rue Théodore , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0426	CHAUFFERIE DU COMPLEXE ROSEMONT	618 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0438	INCINÉRATEUR (EX) (C.S.M. DICKSON)	2100 Rue Dickson , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0441	GARAGE DE LA COUR HONORÉ-BEAUGRAN	7944 Rue Hochelaga , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0448	MAGASIN NO7 (ANNEXE) DU C.S.M. MADISO	2160 Avenue Madison , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0472	BAIN SCHUBERT	3950 Boulevard Saint-Laurent , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0536	TOUR DE LÉVIS, ILE SAINTE-HÉLÈNE	220 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal		D. BEAUPRÉ
0541	SOUS-STATION ELECT., ILE SAINTE-HÉLÈNE	320 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal		BEAUPRÉ D.
0552	CHALET DU PARC HENRI-JULIEN (PATAUG.)	9260 Rue Saint-Denis , Montréal		BEAUPRÉ D.
0607	ABRI DE POMPES, PARC LA FONTAINE	4050 Avenue du Parc-La Fontaine , Montréal		BEAUPRÉ D.
0720	INFRASTRUCTURE, COUR DICKSON	2060 Rue Dickson , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0721	INFRASTRUCTURE, COMPLEXE ROSEMONT	550 Boulevard Rosemont , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0723	INFRASTRUCTURE, COUR DES CARRIÈRES	Rue des Carrières , Montréal		BEAUPRÉ DONAT
0909	MONUMENT DOLLARD DES ORMEAUX	4130 Avenue du Parc-La Fontaine , Montréal		BEAUPRÉ D.
0911	MONUMENT LA FERMIERE (MARCHÉ DE MAISON.)	4375 Place Ontario E, Montréal		BEAUPRÉ D.
2262	PISCINE EXT. DU PAVILLON DES BAIGNEUR	130 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal		DONAT BEAUPRÉ

ouv_concept		Concepteur par ouvrage		Page : 3 de 3
Concepteur : %beaupr%				
Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur	
2268	PATAUGEOIRE DU PARC PÈRE-MARQUETTE	1555 Rue des Carrières , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2269	PATAUGEOIRE DU PARC KENT	3533 Avenue de Kent , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2271	PATAUGEOIRE DU PARC MACKENZIE-KING	4905 Avenue Saint-Kevin , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2274	PATAUGEOIRE DU PARC MACDONALD	5355 Avenue Clanranald , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2279	PATAUGEOIRE DU PARC RAYMOND-PRÉFONTAINE	2300 Rue Dézéry , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2284	PATAUGEOIRE DU PARC BEAUBIEN	6633 6e Avenue , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2285	PATAUGEOIRE DU PARC CITÉ-JARDIN	5220 Boulevard Rosemont , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2301	PATAUGEOIRE DU PARC LOUIS-CYR	205 Rue Saint-Ferdinand , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2315	PATAUGEOIRE DU CENTRE GRIFFINTOWN	128 Rue Murray , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
2337	PATAUGEOIRE DU PARC HENRI-JULIEN	9260 Rue Saint-Denis , Montréal	BEAUPRÉ D.	
9084	INFRASTRUCTURE DU JARDIN BOTANIQUE	Rue Sherbrooke , Montréal	D. BEAUPRÉ	
9085	INFRASTRUCTURE DU PARC MAISONNEUVE	Rue Sherbrooke , Montréal	BEAUPRÉ D	
9128	INFRASTRUCTURE DU PARC PÈRE-MARQUETTE	Rue Marquette , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9138	INFRASTRUCTURE DU PARC MACKENZIE-KI	Avenue de Westbury , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9148	INFRASTRUCTURE DU PARC KENT	Avenue de Kent , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9172	INFRASTRUCTURE DU PARC MACDONALD	Avenue Clanranald , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9188	INFRASTRUCTURE, PARC RAYMOND-PRÉFONTAINE	Rue de Rouen , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9202	INFRASTRUCTURE DU PARC BEAUBIEN	Place Beaubien , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9210	INFRASTRUCTURE DU PARC CITÉ-JARDIN	Boulevard Rosemont , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9279	INFRASTRUCTURE DU PARC LOUIS-CYR	Rue Louis-Cyr , Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9351	INFRASTRUCTURE DU PARC DE LA VÉRENDRYE	, Montréal	BEAUPRÉ DONAT	
9391	INFRASTRUCTURE DU PARC TERRE-DES-HOMMES	, Montréal	BEAUPRÉ D.	
9411	INFRASTRUCTURE DU PARC HENRI-JULIEN	Rue Saint-Denis , Montréal	BEAUPRÉ D.	

**** Fin du rapport ****

Émile Daoust

ouv_concept	Concepteur par ouvrage		Page : 1 de 2
Concepteur :	%daou%		
Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
0000	OUVRAGES PAR LA DIRECTION DES IMMEUBLES	, Montréal	ÉMILE DAOUST
0001	HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL	275 Rue Notre-Dame E, Montréal	ÉMILE DAOUST
0003	ÉDIFICE JACQUES-VIGER	700 Rue Saint-Antoine E, Montréal	A DAOUST
0010	ÉDIFICE CHAMP-DE-MARS	435 Rue du Champ-de-Mars, Montréal	ÉMILE DAOUST
0022	PAVILLON DES BAIGNEURS, ILE STE-HÉLÈN	130 Chemin du Tour-de-l'Isle, Montréal	ÉMILE DAOUST
0035	STATION DE POMPAGE BEAUSÉJOUR (ÉGOUTS)	7455 Boulevard Gouin O, Montréal	ÉMILE DAOUST
0039	CASERNE NO 43	1945 Rue Fleury E, Montréal	ÉMILE DAOUST
0047	ABRI OUVERT, PARC LOUIS-HÉBERT	1535 Boulevard Gouin E, Montréal	ÉMILE DAOUST
0051	CHALET DU PARC RAIMBAULT (PATAUG.)	12377 Rue Notre-Dame-des-Anges, Montréal	ÉMILE DAOUST
0069	CHALET DU JARDIN DES MERVEILLES	4000 Avenue Calixa-Lavallée, Montréal	ÉMILE DAOUST
0083	CHALET DU PARC SAINT-PIERRE-CLAVER	2335 Rue Gilford, Montréal	ÉMILE DAOUST
0089	SERRES D'EXPO. & SERV., JARDIN BOTANIQUE	4101 Rue Sherbrooke E, Montréal	ÉMILE DAOUST
0105	ÉDIFICE DU 1500 DES CARRIÈRES	1500 Rue des Carrières, Montréal	DAOUST E
0105	ÉDIFICE DU 1600 DES CARRIÈRES	1600 Rue des Carrières, Montréal	DAOUST E.
0109	ÉDIFICE DU 1351 DES CARRIÈRES	1351 Rue des Carrières, Montréal	DAOUST EMILE
0113	GARAGE, COUR DES CARRIÈRES	1350 Rue des Carrières, Montréal	DAOUST EMILE
0124	ATELIERS & CHAUFFERIE ROYALMOUNT	6101 Avenue Royalmount, Montréal	DAOUST E
0138	EDIFICE MADISON, C.S.M. MADISON	2140 Avenue Madison, Montréal	DAOUST E
0148	CENTRE TRENHOLME (PATAUG.)	6800 Rue Sherbrooke O, Montréal	DAOUST EMILE
0162	CHALET DU PARC MCLYNN (PATAUG.)	6685 Avenue McLynn, Montréal	DAOUST EMILE
0162	CHALET DU PARC MCLYNN (PATAUG.)	6665 Avenue McLynn, Montréal	ÉMILE DAOUST
0193	SERRES LOUIS-DUPIRES	5655 Boulevard Pie-IX, Montréal	DAOUST E
0193	SERRES LOUIS-DUPIRES	5655 Boulevard Pie-IX, Montréal	DAOUST E.
0204	CHALET DU PARC LÉON-PROVENCHER	5555 Boulevard Pie-IX, Montréal	DAOUST EMILE
0204	CHALET DU PARC LÉON-PROVENCHER	5555 Boulevard Pie-IX, Montréal	ÉMILE DAOUST
0240	ÉDIFICE DU 700 ROSEMONT	700 Boulevard Rosemont, Montréal	DAOUST EMILE
0251	CHALET DU PARC WALTER-STEWART	2455 Rue Larivière, Montréal	DAOUST EMILE
0318	CENTRE SAINT-PAUL	1605 Avenue de l'Église, Montréal	DAOUST EMILE
0323	GARAGE DE LA COUR LAURENTIEN	6100 Rue De Pontgravé, Montréal	DAOUST ANDRÉ
0326	CHALET DU PARC CLIFFORD	1820 Avenue Clifford, Montréal	DAOUST E.
0326	CHALET DU PARC CLIFFORD	1820 Avenue Clifford, Montréal	ÉMILE DAOUST
0334	BAIN ÉMARD	6071 Rue Laurendeau, Montréal	DAOUST THÉO
0380	CHALET DU PARC TURIN (PATAUG.)	7205 Rue Chambord, Montréal	DAOUST EMILE
0380	CHALET DU PARC TURIN (PATAUG.)	7205 Rue Chambord, Montréal	ÉMILE DAOUST
0389	KIOSQUE PERC.TENNIS DU PARC JARRY	150 Rue Jarry O, Montréal	DAOUST E.
0390	CHALET DU PARC ST-PAUL-DE-LA-CROIX	9900 Avenue Hamel, Montréal	DAOUST E.
0390	CHALET DU PARC ST-PAUL-DE-LA-CROIX	9900 Avenue Hamel, Montréal	ÉMILE DAOUST
0395	KIOSQUE DE PERC.TENNIS PARC JEANNE-MANCE	4422 Avenue de l'Éplanade, Montréal	DAOUST E.
0431	CHALET DU MONT-ROYAL	1185 Vole Camilien-Houde, Montréal	DAOUST EMILE
0434	ÉDIFICE DICKSON DU C.S.M. DICKSON	2080 Rue Dickson, Montréal	DAOUST EMILE
0435	LE 2150 DICKSON (C.S.M. DICKSON)	2150 Rue Dickson, Montréal	DAOUST EMILE
0436	ATELIER DE SOUDURE DICKSON (C.S.M.)	2080 Rue Dickson, Montréal	DAOUST EMILE
0438	INCINÉRATEUR (EX) (C.S.M. DICKSON)	2100 Rue Dickson, Montréal	DAOUST E
0480	ABRI DU PARC LIÉBERT (PATAUGEOIRE)	8055 Avenue Pierre-De Coubertin, Montréal	ÉMILE DAOUST
0481	CHALET DU PARC DU CARMEL	5400 Rue Drolet, Montréal	DAOUST E.
0463	ABRI OUVERT, PARC PIERRE-BERNARD(PATAU.)	3170 Boulevard Pierre-Bernard, Montréal	ÉMILE DAOUST

ouv_concept

Concepteur par ouvrage

Page : 2 de 2

Concepteur : %daou%

Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
0483	THÉÂTRE DES MARIONNETTES, ILE STE-HÉLÈNE	40 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	DAOUST E.
0521	ABRI OUVERT DU PARC LOYALA (PATAUG.)	5027 Avenue Doherty , Montréal	DAOUST E.
0521	ABRI OUVERT DU PARC LOYALA (PATAUG.)	5027 Avenue Doherty , Montréal	ÉMILE DAOUST
0537	LE VIEUX FORT, ILE SAINTE-HÉLÈNE	20 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	E. DAOUST
0539	LE THÉÂTRE "LA POUDRIÈRE", ILE STE-HÉLÈNE	40 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	DAOUST E.
0548	ENTREPOT DU THÉÂTRE DE LA POUDRIÈRE	40 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	DAOUST E.
0552	CHALET DU PARC HENRI-JULIEN (PATAUG.)	9260 Rue Saint-Denis , Montréal	DAOUST E.
0591	ENTREPOT A SEL DE LA COUR LAFOND	5355 Rue Lafond , Montréal	DAOUST E.
0822	VESPASIEUNE DU ZOO, JARDIN DES MERVEILLES	4000 Avenue Calixa-Lavallée , Montréal	ÉMILE DAOUST
0823	RESTAURANT DU JARDIN DES MERVEILLES (EX)	4000 Avenue Calixa-Lavallée , Montréal	DAOUST E.
0720	INFRASTRUCTURE, COUR DICKSON	2060 Rue Dickson , Montréal	DAOUST E
0720	INFRASTRUCTURE, COUR DICKSON	2060 Rue Dickson , Montréal	DAOUST EMILE
0721	INFRASTRUCTURE, COMPLEXE ROSEMONT	550 Boulevard Rosemont , Montréal	DAOUST EMILE
0723	INFRASTRUCTURE, COUR DES CARRIÈRES	Rue des Carrières , Montréal	DAOUST EMILE
0724	INFRASTRUCTURE DU C.S.M. MADISON	2160 Avenue Madison , Montréal	DAOUST E
1337	INFRASTRUCTURE DU JARDIN LE PETIT PRI	, Montréal	DAOUST E.
2252	PISCINE EXT. DU PAVILLON DES BAIGNEUR	130 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	ÉMILE DAOUST
2259	PATAUGEOIRE DU PARC RAIMBAULT	12377 Rue Notre-Dame-des-Anges , Montréal	ÉMILE DAOUST
2275	PATAUGEOIRE DU PARC MCLYNN	6665 Avenue McLynn , Montréal	DAOUST EMILE
2290	JEU D'EAU DU PARC LÉON-PROVANCHER	5555 Boulevard Pie-IX , Montréal	DAOUST E.
2290	JEU D'EAU DU PARC LÉON-PROVANCHER	5555 Boulevard Pie-IX , Montréal	DAOUST EMILE
2320	TENNIS DU PARC JARRY	Rue Jarry O, Montréal	DAOUST E.
2336	PATAUGEOIRE DU PARC LOYOLA	5027 Avenue Doherty , Montréal	DAOUST E.
2337	PATAUGEOIRE DU PARC HENRI-JULIEN	9260 Rue Saint-Denis , Montréal	DAOUST E.
9061	INFRASTRUCTURE DU PARC LA FONTAINE	Avenue du Parc-La Fontaine , Montréal	DAOUST E.
9084	INFRASTRUCTURE DU JARDIN BOTANIQUE	Rue Sherbrooke , Montréal	DAOUST E.
9157	INFRASTRUCTURE DU PARC LOYOLA	Avenue Coronation , Montréal	DAOUST E.
9173	INFRASTRUCTURE DU PARC MCLYNN	Avenue McLynn , Montréal	DAOUST EMILE
9220	INFRASTRUCTURE DU PARC LÉON-PROVANCHER	Pont Pie-IX , Montréal	DAOUST E.
9220	INFRASTRUCTURE DU PARC LÉON-PROVANCHER	Pont Pie-IX , Montréal	DAOUST EMILE
9233	INFRASTRUCTURE DU PARC DU CARMEL	Avenue Henri-Julien , Montréal	DAOUST E.
9342	INFRASTRUCTURE DU PARC CLIFFORD	Avenue Clifford , Montréal	DAOUST E.
9391	INFRASTRUCTURE DU PARC TERRE-DES-HOMMES	, Montréal	DAOUST E.
9401	INFRASTRUCTURE DU PARC JARRY	Rue Jarry , Montréal	DAOUST E.

***** Fin du rapport *****

Gérard Masson

Concepteur par ouvrage

Page : 1 de 5

Concepteur : %masson%

Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
0002	ÉDIFICE GOSFORD COUR MUNICIPALE	776 Rue Gosford , Montréal	G MASSON
0003	ÉDIFICE JACQUES-VIGER	700 Rue Saint-Antoine E, Montréal	G MASSON
0043	CHALET DU PARC AHUNTSIC (PATAUG.)	10555 Rue Lajeunesse , Montréal	G MASSON
0045	PAVILLON DES BAIGNEURS GABRIEL-LALEMANT	2350 Rue Sauvé E, Montréal	G MASSON
0046	CHALET, PARC GABRIEL-LALEMANT	2244 Rue Sauvé E, Montréal	G MASSON
0048	CHALET DU PARC LEFEBVRE	12225 Rue Cousineau , Montréal	G MASSON
0050	CHALET DU PARC NICOLAS-VIEL	96 Boulevard Gouin O, Montréal	G MASSON
0052	PAVILLON DES BAIGNEURS MARCELIN-WILSON	1555 Rue Dudemaine , Montréal	G MASSON
0058	CHALET, PARC HABITATIONS JEANNE-MANI	137 Boulevard de Maisonneuve E, Montréal	G MASSON
0073	CHALET DU PARC PIERRE-BÉDARD (PATAU	5655 Rue Turenne , Montréal	G MASSON
0075	PAVILLON DES BAIGNEURS LA FONTAINE	1450 Rue Rachel , Montréal	G MASSON
0076	CHALET DU PARC DE LA LOUISIANE	4644 Rue Desubien E, Montréal	G MASSON
0080	CHALET DU PARC DE LOUISBOURG	5455 Rue de Louisbourg , Montréal	G MASSON
0081	CHALET DU PARC COFFEE	7330 Rue Coffee , Montréal	G MASSON
0085	CHALET DU PARC JEAN-BRILLANT (PATAUG	5252 Avenue Decelles , Montréal	G MASSON
0088	CHALET DU PARC NELSON-MANDELA	4920 Rue V�zine , Montréal	G MASSON
0089	S�RRES D'EXPO. & SERV., JARDIN BOTANIQUE	4101 Rue Sherbrooke E, Montréal	G MASSON
0090	CHALET DU PARC WILLIAM-BOWIE	4955 Avenue Trenholme , Montréal	G MASSON
0105	ÉDIFICE DU 1500 DES CARRIÈRES	1500 Rue des Carrières , Montréal	MASSON GÉRARD
0106	ÉDIFICE DU 1400 DES CARRIÈRES	1400 Rue des Carrières , Montréal	MASSON GÉRARD
0107	ÉDIFICE DU 1650 DES CARRIÈRES	1610 Rue des Carrières , Montréal	MASSON GÉRARD
0110	CENTRE SPORTIF PÈRE-MARQUETTE	1600 Rue De Druccourt , Montréal	MASSON GERARD
0111	EDIFICE DU 1220 DES CARRIÈRES	1220 Rue des Carrières , Montréal	MASSON GÉRARD
0115	CHALET DU PARC SAINT-VICTOR (PATAUG.)	9175 Rue Hochelaga , Montréal	G MASSON
0115	CHALET DU PARC SAINT-VICTOR (PATAUG.)	9176 Rue Hochelaga , Montréal	MASSON GÉRARD
0131	PAVILLON DES BAIGNEURS, PARC KENT	6262 Chemin Hudson , Montréal	G MASSON
0131	PAVILLON DES BAIGNEURS, PARC KENT	6262 Chemin Hudson , Montréal	MASSON GÉRARD
0134	CHALET DU PARC MAURICE-CULLEN	4770 Circle Road , Montréal	MASSON GÉRARD
0135	CHALET DU PARC VAN HORNE (PATAUG.)	4900 Avenue Van Horne , Montréal	G MASSON
0135	CHALET DU PARC VAN HORNE (PATAUG.)	4900 Avenue Van Horne , Montréal	MASSON GÉRARD
0138	EDIFICE MADISON, C.S.M. MADISON	2140 Avenue Madison , Montréal	MASSON GÉRARD
0138	EDIFICE MADISON, C.S.M. MADISON	2140 Avenue Madison , Montréal	MASSON GÉRARD
0149	CHALET DU PARC ANGRIGNON	3160 Boulevard des Trinitaires , Montréal	MASSON GÉRARD
0158	CHALET DU PARC LOYOLA	4877 Avenue Doherty , Montréal	G MASSON
0165	CHALET DU PARC GEORGES-ST-PIERRE(PATAUG)	998 Avenue d' Oxford , Montréal	G MASSON
0169	PAVILLON DES BAIGNEURS BENNY (PISC.)	6445 Avenue de Monkland , Montréal	G MASSON
0169	PAVILLON DES BAIGNEURS BENNY (PISC.)	6445 Avenue de Monkland , Montréal	MASSON GÉRARD
0197	CHALET DU PARC CITÉ-JARDIN (PATAUG.)	5220 Boulevard Rosemont , Montréal	MASSON GÉRARD
0199	CHALET DU PARC DE LA LOUISIANE (PATAUG.)	6244 35e Avenue , Montréal	G MASSON
0200	CHALET DU PARC LE PÉLICAN (PATAUG.)	2590 Rue Masson , Montréal	G MASSON
0200	CHALET DU PARC LE PÉLICAN (PATAUG.)	2590 Rue Masson , Montréal	MASSON GÉRARD
0201	PAVILLON DES BAIGNEURS LE PÉLICAN (PISC)	2590 Rue Masson , Montréal	G MASSON
0201	PAVILLON DES BAIGNEURS LE PÉLICAN (PISC)	2590 Rue Masson , Montréal	MASSON GÉRARD
0203	CHALET DU PARC NICOLAS-TILLEMONT	7833 Avenue des �rables , Montréal	G MASSON
0203	CHALET DU PARC NICOLAS-TILLEMONT	7833 Avenue des �rables , Montréal	MASSON GÉRARD
0205	CHALET DU PARC ROSEMONT	5825 Rue d' Iberville (MTL) , Montréal	MASSON GÉRARD
0206	PAVILLON DES BAIGNEURS JOSEPH-PARÉ	6525 41e Avenue , Montréal	G MASSON

ouv_concept		Concepteur par ouvrage		Page : 2 de 5
Concepteur : %masson%				
Ouvrage	Nom	Adresse principale		Concepteur
0206	PAVILLON DES BAIGNEURS JOSEPH-PARÉ	6525 41e Avenue , Montréal		MASSON GÉRARD
0231	PAVILLON BAIGNEURS SIR WILFRID-LAURIE	5200 Rue De Brébeuf , Montréal		G MASSON
0231	PAVILLON BAIGNEURS SIR WILFRID-LAURIE	5200 Rue De Brébeuf , Montréal		MASSON GÉRARD
0267	ABRI BUTLER DU PARC SAMMY HILL	2707 Rue de Coleraine , Montréal		MASSON GÉRARD
0282	CHALET DU PARC LOUIS-CYR (PATAUG.)	205 Rue Saint-Ferdinand , Montréal		MASSON GÉRARD
0284	PAVILLON DES BAIGNEURS SIR G.-É.- CARTIER	4550 Rue Sainte-Émille , Montréal		G MASSON
0284	PAVILLON DES BAIGNEURS SIR G.-É.- CARTIER	4550 Rue Sainte-Émille , Montréal		MASSON GÉRARD
0287	ÉDIFICE DU MARCHÉ ST-JACQUES	1125 Rue Ontario E, Montréal		MASSON GÉRARD
0317	CASERNE 33 / BIBLIO & M.CULT.MARIE- UGUAY	6040 Boulevard Monk , Montréal		MASSON GÉRARD
0323	GARAGE DE LA COUR LAURENTIEN	6100 Rue De Pontgravé , Montréal		MASSON GÉRARD
0328	CHALET DU PARC GILBERT-LAYTON	6975 Avenue de Chester , Montréal		G MASSON
0330	CHALET DU PARC LAFOND (PATAUG.EXT.)	3500 Avenue Laurier , Montréal		G MASSON
0349	CHALET DU PARC ST-SIMON-APÔTRE	120 Rue Legendre O, Montréal		MASSON GÉRARD
0374	GARDERIE BÉCASSINE (MAISON ALLEN)	201 Avenue Mercier , Montréal		MASSON GÉRARD
0375	STADE TENNIS CANADA (EX-STADE JARRY)	285 Rue Faillon O, Montréal		MASSON GÉRARD
0379	CHALET DU PARC D'AUTEUIL	350 Rue Sauvé E, Montréal		MASSON GÉRARD
0383	PAVILLON DES BAIGNEURS DU PARC JARR'	205 Rue Faillon O, Montréal		G MASSON
0383	PAVILLON DES BAIGNEURS DU PARC JARR'	205 Rue Faillon O, Montréal		MASSON GERARD
0387	CHALET DU PARC OLIVIER-ROBERT	2325 Boulevard de Maisonneuve E, Montréal		G MASSON
0387	CHALET DU PARC OLIVIER-ROBERT	2325 Boulevard de Maisonneuve E, Montréal		MASSON GERARD
0388	CHALET DU PARC ST-ALPHONSE (PATAUG.)	8888 Avenue De Chateaubriand , Montréal		G MASSON
0388	CHALET DU PARC ST-ALPHONSE (PATAUG.)	8888 Avenue De Chateaubriand , Montréal		MASSON GÉRARD
0391	KIOSQUE PERC.TENNIS PARC DE LA VÉRENDRYE	5968 Rue Drake , Montréal		MASSON GÉRARD
0396	USINE DE FILTRATION ATWATER (C. VERDL	3161 Rue Joseph , Montréal		MASSON GERARD
0400	STATION DE POMPAGE CENTRALE (C. VERDUN)	3161 Rue Joseph , Montréal		MASSON GERARD
0401	CENTRE DE DISTRIBUT. DU COMPLEXE VERDUN	3161 Rue Joseph , Montréal		MASSON GERARD
0409	CASERNE NO 42 / BIBLIOTHEQUE SALABERRY	4170 Rue De Salaberry , Montréal		MASSON GERARD
0422	CENTRE DE FORMATION DES POMPIERS	6700 Rue Notre-Dame E, Montréal		MASSON GERARD
0451	ABRI OUVERT DU PARC ANGRIGNON	7050 Boulevard De La Vérendrye , Montréal		MASSON G.
0452	CHALET/CASSE-CROUTE DU PARC ANGRIGNON	3400 Boulevard des Trinitaires , Montréal		MASSON GÉRARD
0460	ABRI DU PARC LIÉBERT (PATAUGEOIRE)	8055 Avenue Pierre-De Coubertin , Montréal		MASSON G.
0462	CHALET DU PARC DE LA SAVANE (PATAUG.)	Rue Paré , Montréal		MASSON G.
0463	ABRI OUVERT, PARC PIERRE- BERNARD(PATAU.)	3170 Boulevard Pierre-Bernard , Montréal		MASSON GÉRARD
0465	CHALET DU PARC ST-CLÉMENT (PATAUG.)	1855 Rue de Ville-Marie , Montréal		G MASSON
0465	CHALET DU PARC ST-CLÉMENT (PATAUG.)	1855 Rue de Ville-Marie , Montréal		MASSON GÉRARD
0473	PAVILLON DES BAIGNEURS BALDWIN (PISC	2330 Rue Rachel E, Montréal		MASSON GÉRARD
0474	PAVILLON DES BAIGNEURS IGNACE- BOURGET	Avenue De Montmagny , Montréal		MASSON G.
0474	PAVILLON DES BAIGNEURS IGNACE- BOURGET	Avenue De Montmagny , Montréal		MASSON GERARD
0475	PAVILLON DES BAIGNEURS L.-O.-TAILLON	9200 Rue Notre-Dame E, Montréal		G MASSON
0475	PAVILLON DES BAIGNEURS L.-O.-TAILLON	9200 Rue Notre-Dame E, Montréal		MASSON G.
0476	PAVILLON BAIGNEURS DE LA CONFÉDÉRATION	6285 Avenue Blermans , Montréal		MASSON G.
0476	PAVILLON BAIGNEURS DE LA CONFÉDÉRATION	6285 Avenue Blermans , Montréal		MASSON GERARD
0484	CHALET DU PARC JOSEPH-PARÉ	6550 43e Avenue , Montréal		MASSON G.
0485	CHALET DU PARC DE GASPÉ (PATAUG.)	6655 Avenue De Gaspé , Montréal		MASSON G.

ouv_concept

Concepteur par ouvrage

Page : 3 de 5

Concepteur : %masson%

Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
0486	CHALET DU PARC SAINT-DONAT (PATAUG.)	6800 Rue de Marseille , Montréal	G MASSON
0486	CHALET DU PARC SAINT-DONAT (PATAUG.)	6800 Rue de Marseille , Montréal	MASSON G.
0490	ÉDIFICE DE LA COUR POINGARÉ	999 Boulevard Henri-Bourassa O, Montréal	MASSON G
0519	SOUS-STATION ÉLECTRIQUE PARC VAN HORNE	4900 Avenue Van Horne , Montréal	MASSON GÉRARD
0522	SOUS-STATION ÉLECTRIQUE DU PARC JARI	7850 Boulevard Saint-Laurent , Montréal	MASSON GÉRARD
0531	CHALET, ILE SAINTE-HÉLÈNE	80 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	MASSON G.
0532	GRADINS, PLAINE DES JEUX, ILE STE-HÉLÈNE	80 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	MASSON G.
0540	VESPASIENNE, ILE SAINTE-HÉLÈNE	230 Chemin du Tour-de-l'Isle , Montréal	MASSON G
0619	ENTREPÔT MATÉRIAUX (C.S.M. DIC	2060 Rue Dickson , Montréal	MASSON GÉRARD
0720	INFRASTRUCTURE, COUR DICKSON	2060 Rue Dickson , Montréal	MASSON GÉRARD
0723	INFRASTRUCTURE, COUR DES CARRIÈRES	Rue des Carrières , Montréal	MASSON GERARD
0723	INFRASTRUCTURE, COUR DES CARRIÈRES	Rue des Carrières , Montréal	MASSON GÉRARD
0724	INFRASTRUCTURE DU C.S.M. MADISON	2160 Avenue Madison , Montréal	MASSON GÉRARD
0724	INFRASTRUCTURE DU C.S.M. MADISON	2160 Avenue Madison , Montréal	MASSON GÉRARD
0743	INFRASTRUCTURE, COUR LAURENTIEN	6100 Rue De Pontgravé , Montréal	MASSON GÉRARD
0744	INFRASTRUCTURE, COUR POINGARÉ	999 Boulevard Henri-Bourassa O, Montréal	MASSON G.
0785	CHAMBRE A VANNES(PRISE URGENCE) C.VERDUN	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0787	CHAMBRE A VANNES #4, COMPLEXE VERDU	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0788	CHAMBRE A VANNES #5, COMPLEXE VERDU	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0789	CHAMBRE A VANNES #8, COMPLEXE VERDU	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0790	CHAMBRE A VANNES #7, COMPLEXE VERDU	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0791	TOUR D'EAU, COMPLEXE VERDUN	3161 Rue Joseph , Montréal	MASSON GERARD
0800	TOUR D'EXERCICE CENTRE DE FORM.POMPIERS	6700 Rue Notre-Dame E, Montréal	MASSON GERARD
0801	MAISON DE FUMÉE, CENTRE DE FORM.POMPIERS	6700 Rue Notre-Dame E, Montréal	MASSON GERARD
0802	TOUR DE CONTRÔLE,CENTRE DE FORM.POMPIERS	6700 Rue Notre-Dame E, Montréal	MASSON GERARD
0803	ENTREPÔT MAT.INFLAM., CENT.FOR	6700 Rue Notre-Dame E, Montréal	MASSON GERARD
2258	PISCINE EXT. DU PARC GABRIEL-LALEMANT	2350 Allée Sauvé E, Montréal	G MASSON
2260	PISCINE EXT.(50M) PARC MARCELIN-WILSON	1655 Rue Dudemaine , Montréal	G MASSON
2262	PATAUGEOIRE DU PARC HABITATIONS J.-MANCE	137 Boulevard de Maisonneuve E, Montréal	G MASSON
2263	PATAUGEOIRE DU PARC PIERRE-BÉDARD	5655 Rue Turenne , Montréal	G MASSON
2264	PATAUGEOIRES DU PARC LA FONTAINE (2)	1450 Rue Rachel E, Montréal	G MASSON
2265	PATAUGEOIRE DU PARC JEAN-BRILLANT	5252 Avenue Deceiles , Montréal	G MASSON
2267	PATAUGEOIRE DU PARC SAINT-VICTOR	9175 Rue Hochelaga , Montréal	MASSON GÉRARD
2270	PISCINE EXT. DU PARC KENT	6262 Chemin Hudson , Montréal	G MASSON
2270	PISCINE EXT. DU PARC KENT	6262 Chemin Hudson , Montréal	MASSON GÉRARD
2272	PATAUGEOIRE DU PARC VAN HORNE	4900 Avenue Van Horne , Montréal	MASSON GÉRARD
2277	PISCINE EXT. DU PARC BENNY	6445 Avenue de Monkland , Montréal	G MASSON
2277	PISCINE EXT. DU PARC BENNY	6445 Avenue de Monkland , Montréal	MASSON GÉRARD
2285	PATAUGEOIRE DU PARC CITÉ-JARDIN	5220 Boulevard Rosemont , Montréal	MASSON GÉRARD
2287	PATAUGEOIRE DU PARC LE PÉLICAN	2590 Rue Masson , Montréal	MASSON GÉRARD
2288	PISCINE EXT. DU PARC LE PÉLICAN	2560 Rue Masson , Montréal	G MASSON
2288	PISCINE EXT. DU PARC LE PÉLICAN	2560 Rue Masson , Montréal	MASSON GÉRARD
2289	PATAUGEOIRE DU PARC NICOLAS-TILLEMONT	7833 Avenue des Érables , Montréal	MASSON GÉRARD
2291	PISCINE EXT. DU PARC JOSEPH-PARÉ	6525 Rue 41e , Montréal	G MASSON
2291	PISCINE EXT. DU PARC JOSEPH-PARÉ	6525 Rue 41e , Montréal	MASSON GÉRARD
2292	PISCINE EXT. DU PARC SIR WILFRID-LAURIE	5200 Rue De Brébeuf , Montréal	G MASSON
2292	PISCINE EXT. DU PARC SIR WILFRID-LAURIE	5200 Rue De Brébeuf , Montréal	MASSON GÉRARD
2301	PATAUGEOIRE DU PARC LOUIS-CYR	205 Rue Saint-Ferdinand , Montréal	MASSON GÉRARD

ouv_concept		Concepteur par ouvrage		Page : 4 de 5
Concepteur : %masson%				
Ouvrage	Nom	Adresse principale		Concepteur
2302	PISCINE EXT. PARC SIR G.-É.-CARTIER	4550 Rue Sainte-Émilie, Montréal		G MASSON
2314	JEU D'EAU DU PARC ST-SIMON-APÔTRE	Rue Legendre O, Montréal		MASSON GÉRARD
2317	PISCINE EXT. DU PARC JARRY	205 Rue Fallon E, Montréal		MASSON GERARD
2318	PATAUGEOIRE DU PARC ST-ALPHONSE	8888 Avenue De Chateaubriand, Montréal		MASSON GÉRARD
2322	TENNIS DU PARC DE LA VÉRENDRYE	5968 Rue Drake, Montréal		MASSON GERARD
2326	PATAUGEOIRE DU PARC DE LA SAVANE	Rue Paré, Montréal		MASSON G.
2327	PATAUGEOIRE DU PARC PIERRE-BERNARD	3170 Boulevard Pierre-Bernard, Montréal		MASSON GÉRARD
2328	PATAUGEOIRE DU PARC ST-CLÉMENT	1855 Autoroute Ville-Marie, Montréal		MASSON GÉRARD
2329	PISCINE EXT. DU PARC BALDWIN	2330 Rue Rachel E, Montréal		MASSON GERARD
2330	PISCINE EXT. DU PARC IGNACE-BOURGET	Avenue De Montmagny, Montréal		MASSON G.
2330	PISCINE EXT. DU PARC IGNACE-BOURGET	Avenue De Montmagny, Montréal		MASSON GERARD
2331	PISCINE EXT. DU PARC L.-O.-TAILLON	9200 Rue Notre-Dame E, Montréal		G MASSON
2331	PISCINE EXT. DU PARC L.-O.-TAILLON	9200 Rue Notre-Dame E, Montréal		MASSON G.
2332	PISCINE EXT. DU PARC DE LA CONFÉDÉRATION	6255 Avenue Biermans, Montréal		MASSON G.
2332	PISCINE EXT. DU PARC DE LA CONFÉDÉRATION	6255 Avenue Biermans, Montréal		MASSON GERARD
2333	PATAUGEOIRE DU PARC DE GASPÉ	6655 Avenue De Gaspé, Montréal		MASSON G.
2368	PATAUGEOIRE DU PARC LIÉBERT	8055 Avenue Pierre-De Coubertin, Montréal		MASSON G.
3048	PAVILLON DES BAIGNEURS ANDRÉ-LAURENDEAU	8381 Avenue André-Laurendeau (ANJ), Montréal		MARIO MASSON
3941	PATAUGEOIRE DU PARC ANDRÉ-LAURENDEAU	Avenue André-Laurendeau (ANJ), Montréal		MARIO MASSON
6294	AUTOPARC DU CENTRE PÈRE-MARQUETTE	1800 Rue De Drucourt, Montréal		MASSON GERARD
9011	INFRASTRUCTURE, PARC SAINT-SIMON-APÔTRE	Rue Saint-Simon, Montréal		MASSON GÉRARD
9091	INFRASTRUCTURE DU PARC SAINT-CLÉMENT	Autoroute Ville-Marie, Montréal		MASSON GÉRARD
9101	INFRASTRUCTURE DU PARC SAINT-DONAT	, Montréal		MASSON G.
9105	INFRASTRUCTURE DU PARC LIÉBERT	Rue Liébert, Montréal		MASSON G.
9110	INFRASTRUCTURE DU PARC PIERRE-BERNARD	Rue Mousseau, Montréal		MASSON GÉRARD
9114	INFRASTRUCTURE DU PARC PIERRE-TÉTRAULT	Rue Baldwin, Montréal		MASSON G.
9115	INFRASTRUCTURE DU PARC SAINT-VICTOR	Rue Taillon, Montréal		MASSON GÉRARD
9126	INFRASTRUCTURE DU PARC PÈRE-MARQUETTE	Rue Marquette, Montréal		MASSON GERARD
9137	INFRASTRUCTURE DU PARC MAURICE-CULLEN	Place Circle, Montréal		MASSON GÉRARD
9139	INFRASTRUCTURE DU PARC VAN HORNE	Avenue Van Horne, Montréal		MASSON GÉRARD
9146	INFRASTRUCTURE DU PARC KENT	Avenue de Kent, Montréal		MASSON GÉRARD
9159	INFRASTRUCTURE DU PARC BENNY	Avenue Benny, Montréal		MASSON GÉRARD
9179	INFRASTRUCTURE DU PARC WILLIAM-BOWEN	Avenue Trenholme, Montréal		G MASSON
9196	INFRASTRUCTURE DU PARC ROSEMONT	Rue d' Iberville (MTL), Montréal		MASSON GÉRARD
9199	INFRASTRUCTURE DU PARC NICOLAS-TILLEMONT	Rue Tillemont, Montréal		MASSON GÉRARD
9210	INFRASTRUCTURE DU PARC CITÉ-JARDIN	Boulevard Rosemont, Montréal		MASSON GÉRARD
9211	INFRASTRUCTURE DU PARC JOSEPH-PARÉ	Place Beaubien, Montréal		MASSON G.
9211	INFRASTRUCTURE DU PARC JOSEPH-PARÉ	Place Beaubien, Montréal		MASSON GÉRARD
9212	INFRASTRUCTURE DU PARC LE PÉLICAN	Rue Molson, Montréal		MASSON GÉRARD
9236	INFRASTRUCTURE, PARC SIR WILFRID-LAURIER	Avenue Laurier, Montréal		MASSON GÉRARD
9259	INFRASTRUCTURE DE LA PLACE ROLAND-PROULX	Rue du Square-Sir-George-Étienne-Cartier (, Montréal		MASSON GÉRARD
9278	INFRASTRUCTURE DU PARC SIR G.-É.-CARTIER	Rue du Square-Sir-George-Étienne-Cartier (, Montréal		MASSON GÉRARD
9279	INFRASTRUCTURE DU PARC LOUIS-CYR	Rue Louis-Cyr, Montréal		MASSON GÉRARD
9291	INFRASTRUCTURE DU PARC DE GASPÉ	Avenue De Gaspé, Montréal		MASSON G.
9341	INFRASTRUCTURE DU PARC ANGRIGNON	Boulevard des Trinitaires, Montréal		MASSON GÉRARD

ouv_concept

Concepteur par ouvrage

Page : 5 de 5

Concepteur : %masson%

Ouvrage	Nom	Adresse principale	Concepteur
9341	INFRASTRUCTURE DU PARC ANGRIGNON	Boulevard des Trinitaires , Montréal	MASSON GÉRARD
9345	INFRASTRUCTURE DU PARC IGNACE- BOURGET	Avenue De Montmagny , Montréal	MASSON G.
9391	INFRASTRUCTURE DU PARC TERRE-DES- HOMMES	, Montréal	MASSON G.
9401	INFRASTRUCTURE DU PARC JARRY	Rue Jarry , Montréal	MASSON GERARD
9401	INFRASTRUCTURE DU PARC JARRY	Rue Jarry , Montréal	MASSON GÉRARD
9412	INFRASTRUCTURE DU PARC D'AUTEUIL	Rue Saint-Denis , Montréal	MASSON GÉRARD
9414	INFRASTRUCTURE DU PARC SAINT- ALPHONSE	, Montréal	MASSON GÉRARD
9510	INFRASTRUCTURE DU PARC DE LA SAVANE	Place de la Savane , Montréal	MASSON G.

**** Fin du rapport ****