1360-1420, rue William et 1457-1485, rue Ottawa à Montréal

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION
PATRIMONIALE DU BÂTI
25 septembre 2025
Version définitive

BRODEUR
CONSULTANTS

1360-1420, rue William et 1457-1485, rue Ottawa à Montréal

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION PATRIMONIALE DU BÂTI

Version définitive

PRÉSENTÉE À GROUPE TIDAN.

25 septembre 2025

1512-3600, avenue du Parc, Montréal (Québec) H2X 3R2
T 514 609-4913 brodeurconsultants.com

Ce rapport a été réalisé par BRODEUR CONSULTANTS à la suite d'une invitation de M. Roberto Nidelli, directeur de projets du Groupe Tidan. Nous le remercions pour sa confiance.

Un grand merci aux gens de chez sidlee architecture, dont M. Martin Leblanc, architecte, associé principal pour la référence, et à M^{me} Marjolaine Plasse, chargée de projet, Architecture pour sa collaboration diligente et sa patience.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

À la demande du Groupe Tidan, Brodeur Consultants a réalisé une étude de caractérisation patrimoniale de l'immeuble situé aux 1360-1420, rue William et 1457-1485, rue Ottawa, dans l'arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal. Ce mandat s'inscrit dans le contexte d'un projet de redéveloppement immobilier impliquant l'application du Règlement sur la démolition d'immeubles (RCA07 22014), lequel exige une évaluation patrimoniale rigoureuse selon une méthodologie prescrite.

Le site occupé par le garage de la Compagnie de transport provincial (aussi connue sous Autobus Voyageur) de 1941 à 1988, se situe dans l'unité de paysage 5.5 – rue William, au cœur de Griffintown. Cette aire témoigne d'une évolution marquée par l'industrialisation intense du XIX^{e} et XX^{e} siècle, suivie par un déclin des activités industrielles et un redéveloppement urbain à partir des années 1990. L'immeuble à l'étude ne détient pas de reconnaissance patrimoniale formelle. Il est toutefois identifié comme un « témoin architectural significatif », mais n'est pas un bâtiment d'intérêt patrimonial selon la carte du patrimoine bâti du PPU : Secteur Griffintown de 2024.

L'étude se divise en plusieurs volets : une documentation détaillée du contexte urbain et historique du site, une analyse technique des différentes composantes bâties, et une évaluation patrimoniale selon la grille des valeurs prescrite. L'immeuble est un témoin de l'architecture moderne de Montréal et présente un intérêt contextuel en raison de l'envergure de l'îlot qu'il occupe presque qu'entièrement et de son traitement architectural uniforme malgré les deux grandes phases de construction.

Prenant en compte l'ensemble des valeurs, l'étude établit l'intérêt patrimonial de l'immeuble principal à un grade modéré au niveau de l'Arrondissement.

En conclusion, il est proposé comme éléments de réflexion, la déconstruction de l'immeuble pour laisser place à un projet de qualité exceptionnelle qui s'inscrirait dans l'objectif d'intensification urbaine en continuité avec la requalification de Griffintown entreprise depuis déjà 30 ans.

La conservation de la rotonde intérieure et son intégration au projet pourrait être envisagée. Quant aux autres éléments caractéristiques qui incarnent les valeurs, certains pourraient être rappelés dans le traitement plastique du nouveau projet.

TABLE DES MATIÈRES

	CONTEXTE	11
	CONTENU DE L'ÉTUDE	11
	MÉTHODOLOGIE ET MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE	12
	MISE EN GARDE	12
	DROITS	12
	CONVENTION	12
	ÉQUIPE DE RECHERCHE	13
1.	SITUATION ACTUELLE DU LIEU	15
1.1	IDENTIFICATION DU LIEU	15
1.2	PHOTOGRAPHIES DU LIEU ET DE SON CONTEXTE	18
1.3	STATUT	21
2.	ÉVOLUTION DU CONTEXTE D'INSERTION	31
2.1	REPÉRAGE TERRITORIAL	31
2.2	JALONS HISTORIQUES	32
2.2.1	1645 - 1800 : Colonisation du territoire	32
2.2.2	1800 - 1845 : Mise en place du premier canal navigable	33
2.2.3	1845 - 1880 : Exploitation de l'énergie hydraulique et lotissement de la ferme Saint-Gabriel	35
2.2.4	1880 - 1915 : Industries et chemin de fer	43
2.2.5	1915 - 1960 : Apogée de la ville industrielle	52
2.2.6	1960 - 1990 : Déclin des industries et du quartier résidentiel	58
2.2.7	1990 - 2006 : Mise en valeur du canal et redéveloppement urbain	69
2.2.8	2006 à aujourd'hui : Mise en œuvre du redéveloppement urbain	71
2.3	TOPONYMIE	83
3.	FICHES TECHNIQUES	89
3.1	LE GARAGE - PARTIE 1941	90
3.2	LE GARAGE - PARTIE 1946	107
3.3	L'AILE DE 2013	132
3.4	LE PAYSAGE	137
3.5	ÉPHÉMÉRIDES DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL	142
3.6	LES CONCEPTEURS	144
3.7	DES COMPARABLES	149
4.	ANALYSE PAR LES VALEURS	159
4.1	VALEUR SOCIALE, SYMBOLIQUE	161
4.2	VALEUR HISTORIQUE	161
4.3	VALEUR ARTISTIQUE, ESTHÉTIQUE	162
4.4	VALEUR CONTEXTUELLE, URBAINE OU PAYSAGÈRE	164
4.5	VALEUR SPÉCIFIQUE	166
4.6	TABLEAU SYNTHÈSE DES VALEURS ET DES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES	169

5. ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION 171

6. BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DOCUMENTAIRES 173

ANNEXE 1 : CHAÎNE DES PROPRIÉTAIRES 179

ANNEXE 2 : FICHE SYNTHÈSE DES PERMIS 193

ANNEXE 3 : PLANS ASSOCIÉS AUX PERMIS 197

ANNEXE 4 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DE 2011 DU SITE À L'ÉTUDE ET DES PROPRIÉTÉS RIVERAINES 243

CONTEXTE

Un projet de redéveloppement de la propriété est en cours d'étude. Celui-ci prévoit une augmentation de la densité qui implique la déconstruction de l'immeuble existant. Dans ce contexte, l'arrondissement Le Sud-Ouest applique le Règlement régissant la démolition d'immeubles de l'arrondissement (RCA07 22014). Une étude patrimoniale est demandée et les attributions sont prescrites à l'annexe B_2018-08-16 du Règlement. L'Annexe contient deux sections, soit la première qui est une recherche documentaire préalable, et la seconde une grille d'analyse par les valeurs.

CONTENU DE L'ÉTUDE

Le contenu de l'étude est structuré de la manière suivante.

En première partie, nous décrivons la situation actuelle du lieu en l'identifiant, en le localisant et en recensant ses statuts patrimoniaux. Dans le second chapitre, l'évolution du contexte d'insertion est dressée en fonction des grandes phases de développement afin de cerner les conditions d'implantation qui prévalaient pour l'immeuble à l'étude. Une troisième partie décrit les grandes phases de constructions sous la forme de fiches techniques. La fiche relative au garage est enrichie de ses concepteurs, de comparables et des éphémérides concernant la Compagnie maître d'ouvrage. Le chapitre suivant établit l'analyse par les valeurs selon les prescriptions de l'Arrondissement à l'annexe B de son Règlement sur les démolitions.

Nous concluons avec des éléments de réflexion quant au devenir de l'immeuble principal. Enfin, une bibliographie et des annexes achèvent le rapport.

MÉTHODOLOGIE ET MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE

Nous nous inspirons du canevas de travail que l'on retrouve dans le *Guide d'application du processus d'évaluation menant à la formulation d'un énoncé d'intérêt patrimonial*, un document municipal qui a fait l'objet d'une ordonnance du comité exécutif de la Ville de Montréal en février 2012, mais qui n'est pas intégralement utilisé par l'Arrondissement. Notre recherche s'inscrit à l'intérieur des paramètres qui y sont décrits. Quant à l'analyse par les valeurs, nous appliquons les attributions prescrites à l'annexe B du Règlement régissant la démolition d'immeubles (RCA07 22014) tout en nous inspirant de la plus récente méthode nationale d'évaluation de l'intérêt patrimonial des immeubles et sites patrimoniaux que le ministère de la Culture et des Communications du Québec[1] a élaborée et publiée en 2023.

MISE EN GARDE

La présente étude ne vise d'aucune façon la réalisation d'un carnet de santé de l'immeuble. Il en est de même pour l'identification d'éventuelles études pouvant traiter le potentiel archéologique.

DROITS

Une licence non exclusive, irrévocable et non transférable permettant de reproduire, de traduire et de communiquer tout ou partie des travaux pour l'évaluation du lieu visé est accordée à Groupe Tidan, pourvu qu'il y ait mention de la référence suivant les normes reconnues. La reproduction à d'autres fins doit faire l'objet d'une autorisation des auteurs. Dans tous les cas, les documents graphiques inclus au rapport qui font l'objet d'un droit de reproduction spécifique ne peuvent être reproduits sans satisfaire les règles de l'organisme concerné.

CONVENTION

Le Nord

La trame urbaine de Montréal présentant une particularité quant à son orientation géographique, nous considérons dans le présent texte que les rues William et Ottawa sont d'orientation est-ouest.

[1] Ministère de la Culture et des Communications, Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale en collaboration avec la Direction des Communications et des affaires publiques, mars 2023, 43 p.

Source des photographies

Les photos dont la source n'est pas indiquée sont de BRODEUR CONSULTANTS et ont été prises en avril 2025.

ÉQUIPE DE RECHERCHE

Brodeur Consultants est une entreprise spécialisée dans la reconnaissance du patrimoine, aussi bien que dans sa gestion et sa diffusion. Pour cette étude, Mario Brodeur, architecte, est chargé de projet. Conrad Gallant a documenté l'immeuble et participé à la rédaction du rapport.

1. SITUATION ACTUELLE DU LIEU

1.1 IDENTIFICATION DU LIEU

Nom du lieu :

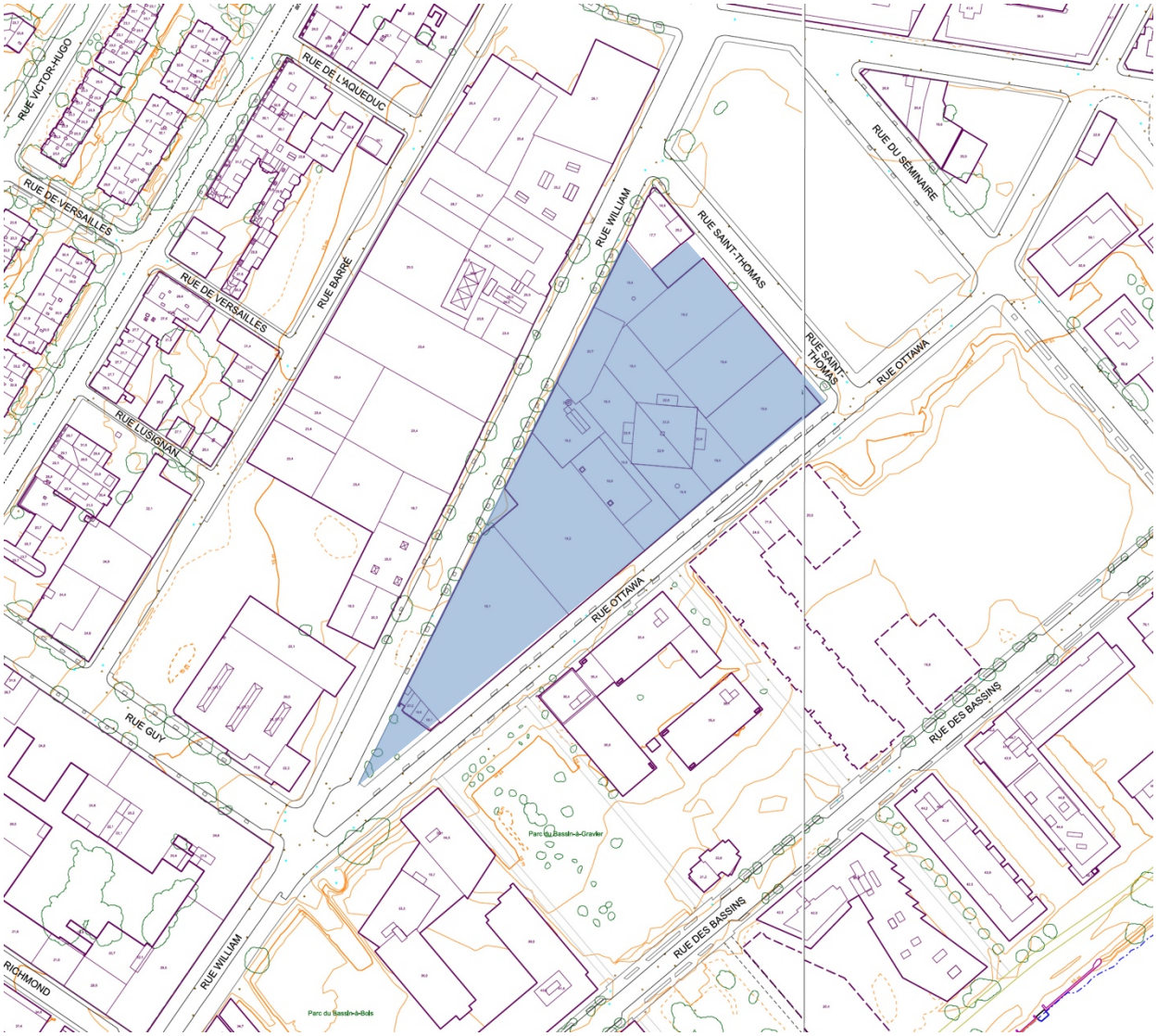
- Garage de la Compagnie de transport provincial (1941-1970)
- Garage de la Compagnie Bonaventure Enterprises Ltd (Voyageur Bus Line) et de Voyageur inc. (1970-1988)

Adresse ou emplacement du lieu : 1360-1420, rue William et 1457-1485, rue Ottawa, Arrondissement Le Sud-Ouest

Numéros du lot : 1 852 804, 2 924 971, 2 924 972, 2 924 973 et 2 924 974 (Date d'établissement : 20 février 2003) (anciens lots 1386, 1386A, 1387, 1387A, 1388, Cité de Montréal, Quartier Sainte-Anne)

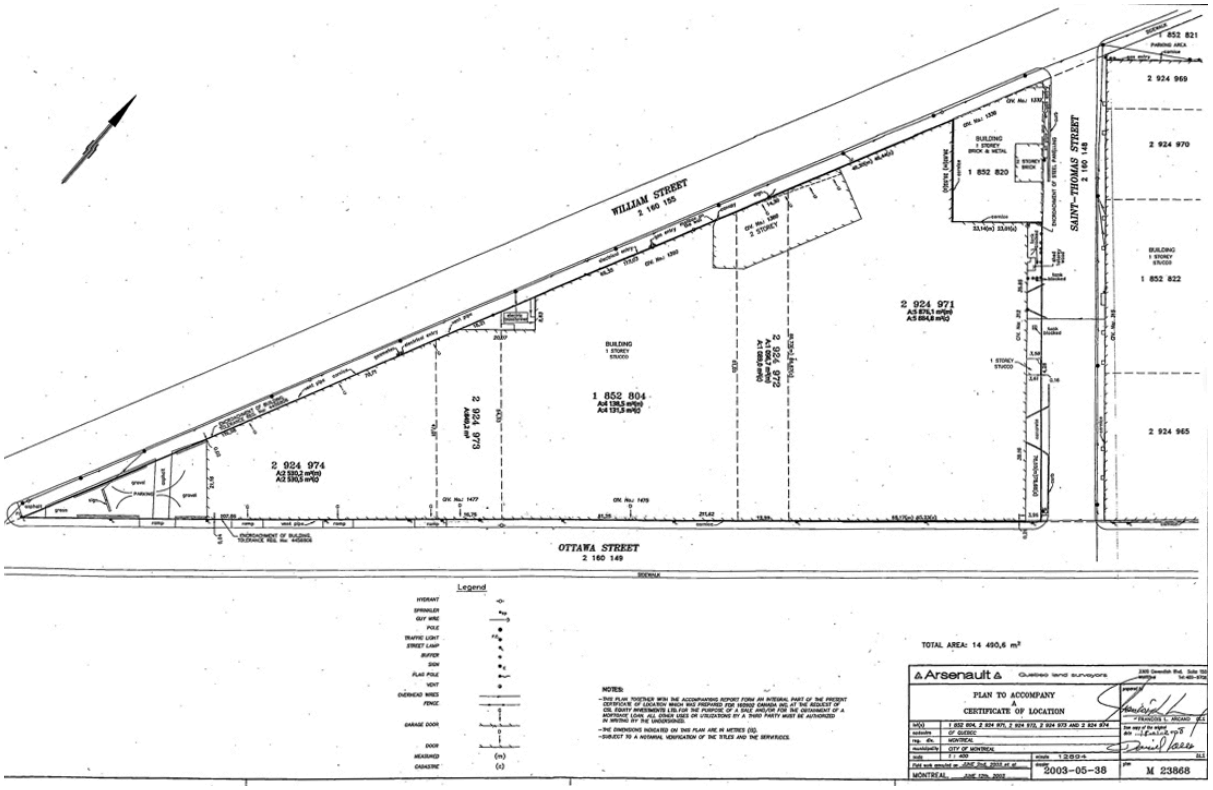
Propriétaire : Tidan inc.

Localisation du lieu



Plan de l'immeuble — en teinte bleue — (1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William) dans son contexte. Source : Cartographie de base, 2024, Portail données ouvertes, Ville de Montréal. Source : Cartographie de base, 2024, Portail données ouvertes, Ville de Montréal.

Certificat de localisation



Plan accompagnant le certificat de localisation — lots : 1 852 804, 2 924 971, 2 924 972, 2 924 973 et 2 924 974.
Source : François Arcand, arpenteur-géomètre Arsenault, 15 avril 2008.

1.2 PHOTOGRAPHIES DU LIEU ET DE SON CONTEXTE

Vue aérienne du site. Notre emplacement est encadré et bleuté.
Source : Google Maps, 2025.

Vue à vol d'oiseau du site et de son environnement.
Source : Google Maps, 2025.

Photographies de l'immeuble

Façades Sud et Est.

Façade Est.

Façade Nord.

Le site à partir de l'ouest.

Façade Ouest.

Une partie de la façade nord.

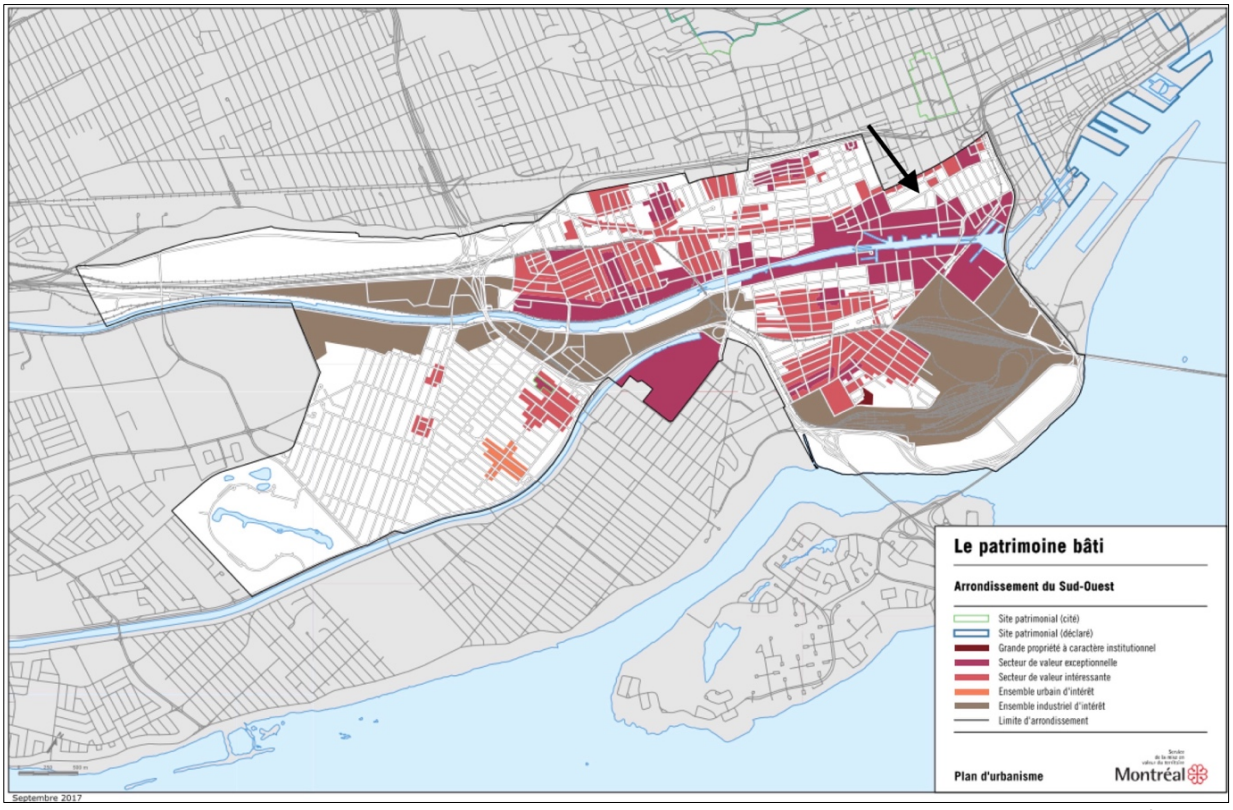
Une partie de la façade nord.

Une partie de la façade sud.

Une partie de la façade sud.

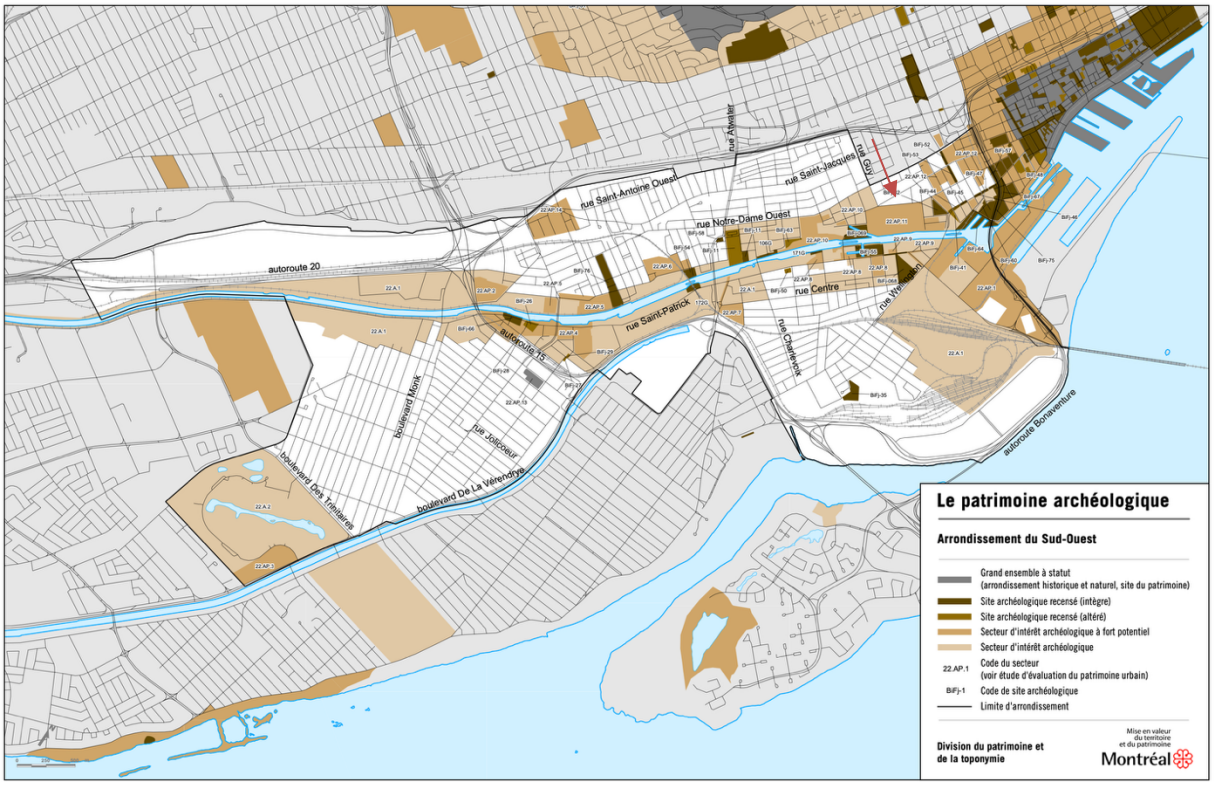
1.3 STATUT

- Désignation fédérale : Aucune. Toutefois, l'îlot est adjacent au *Lieu historique nation du Canal-de-Lachine*.
- Désignation nationale : Aucune.
- Désignation municipale : aucune en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.
- Désignation patrimoniale au Plan d'urbanisme :
    - L'édifice ne fait pas partie de la liste des immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante du Plan d'urbanisme. De plus, l'édifice ne fait partie d'aucun secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante de l'arrondissement du Sud-Ouest.



Carte du patrimoine bâti de l'arrondissement du Sud-Ouest, septembre 2017. L'immeuble à l'étude est indiqué par une flèche. Source : Site Internet Ville de Montréal [https://montreal.ca] (consulté le 25 mars 2025).

- Potentiel archéologique selon le Plan d'urbanisme : Aucun.



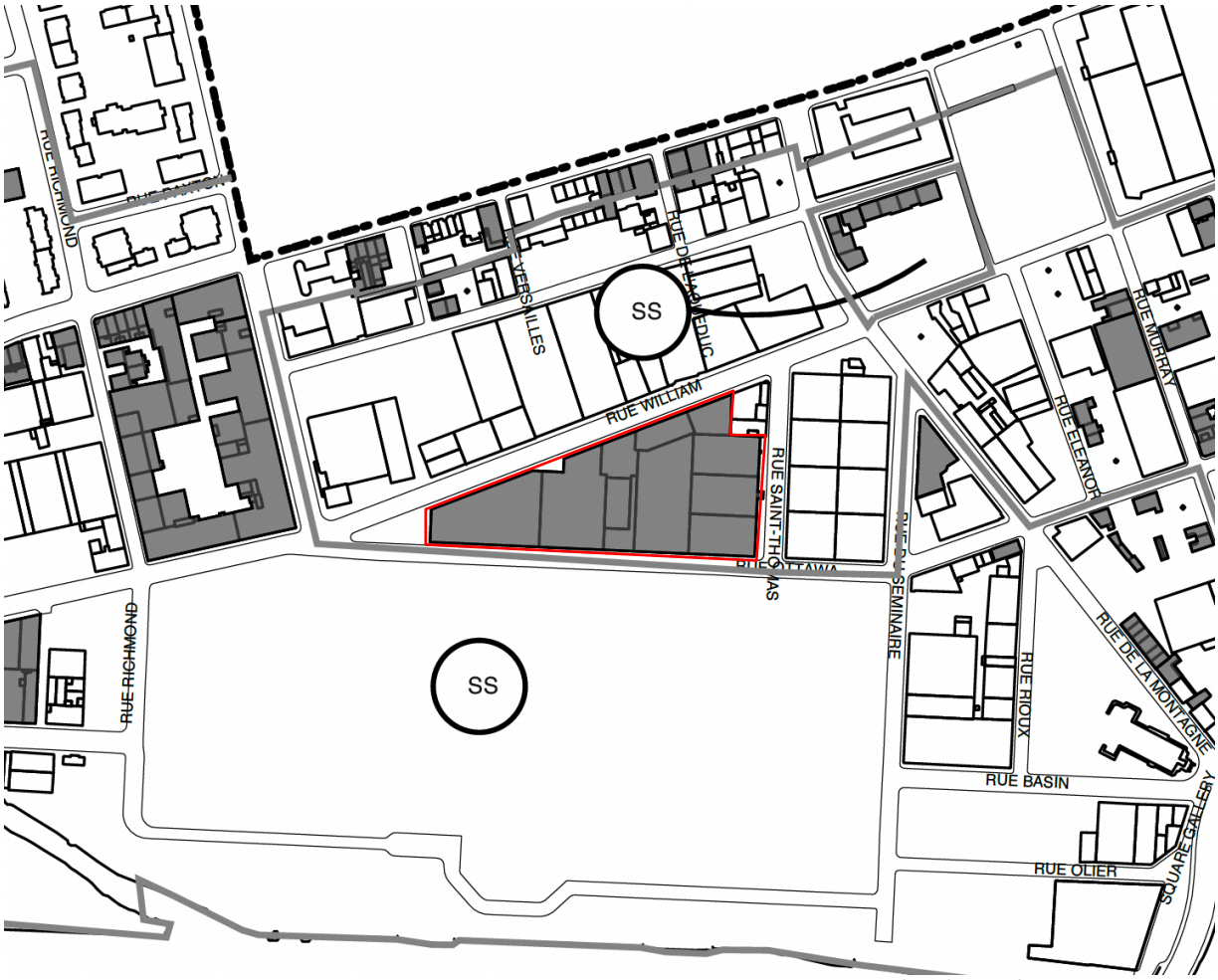
Carte du patrimoine archéologique de l'arrondissement du Sud-Ouest, mai 2004. L'îlot à l'étude est indiqué par une flèche.
Source : Site Internet Ville de Montréal [https://montreal.ca] (consulté le 14 mai 2025).

- Règlement d'urbanisme 01-280

  - L'édifice (1380, rue William) est maintenant identifié comme un témoin architectural significatif de cet arrondissement, c'est-à-dire :

    « un immeuble d'intérêt local, un immeuble visé par la Loi sur le patrimoine culturel et un lieu de culte […] du présent règlement. Il comprend aussi son terrain ;
    « terrain » : un lot, une partie de lot ou un ensemble de lots formant une seule propriété, à l'exception d'une partie de terrain qui fait l'objet d'une résolution ou d'un avis d'imposition de réserve en vertu de la loi ;[2] »[3]

[2] Arrondissement Le Sud-Ouest, *Règlement no 01-280 : Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest*, date de la codification : septembre 2024, p. 21.
[3] L'annexe B aux pp. 228-230 du règlement d'urbanisme 01-280 traite des caractéristiques de l'unité de paysage dans laquelle s'inscrit l'immeuble à l'étude. https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/60d7d1d9fd6531f67759daff https://www.studocu.com/fr-ca/document/ecole-de-technologie-superieure/elements-de-gestion-de-projets-de-construction/annexe-b-tableaux-des-caracteristiques-par-unite-de-paysage-2024/110477284



Règlement d'urbanisme 01-280, Détail de la carte de l'Annexe C : *Immeubles et secteurs significatifs.* L'édifice 1380, rue William, est un témoin architectural significatif. Il est cerné. Source : https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/60d7d1d9fd6531f67759daff

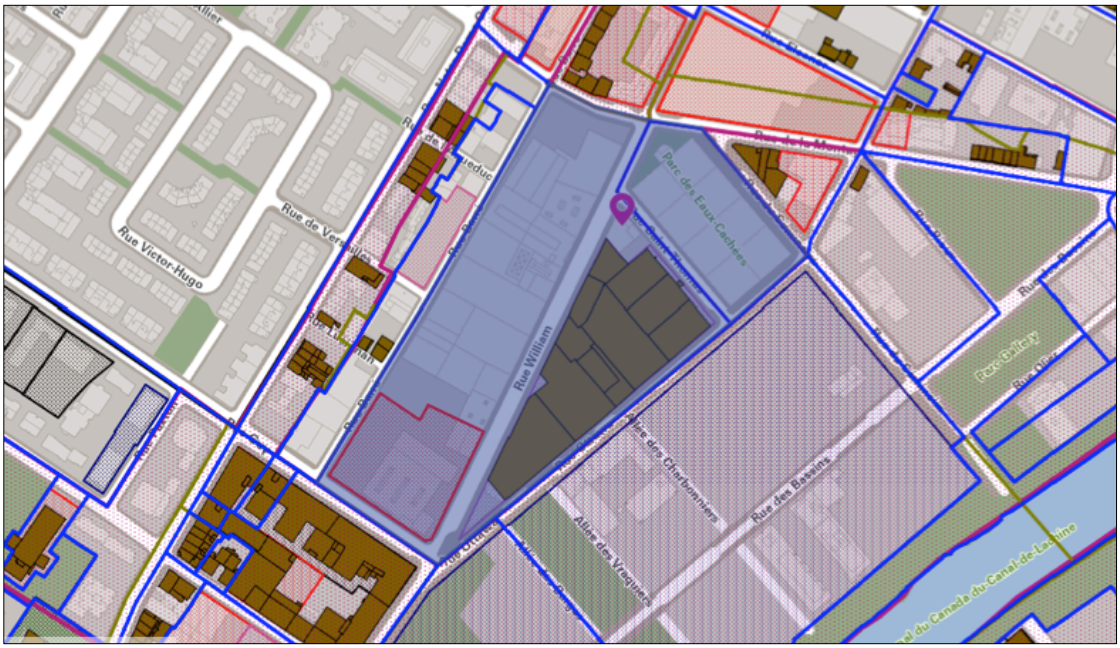
- Autres statuts pertinents :

PIIA — Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22 019) de l'arrondissement du Sud-Ouest, dont fait partie le territoire à l'étude, a été adopté le 4 décembre 2007.

> « Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) est un outil d'évaluation qualitative complémentaire aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement. Il vise à encadrer la construction de nouveaux bâtiments et les rénovations extérieures des immeubles existants, en tenant compte des particularités propres au bâtiment et au quartier dans lequel il s'insère. Son objectif : préserver et enrichir le cachet particulier des quartiers du Sud-Ouest, en favorisant des interventions bien intégrées.[4] »

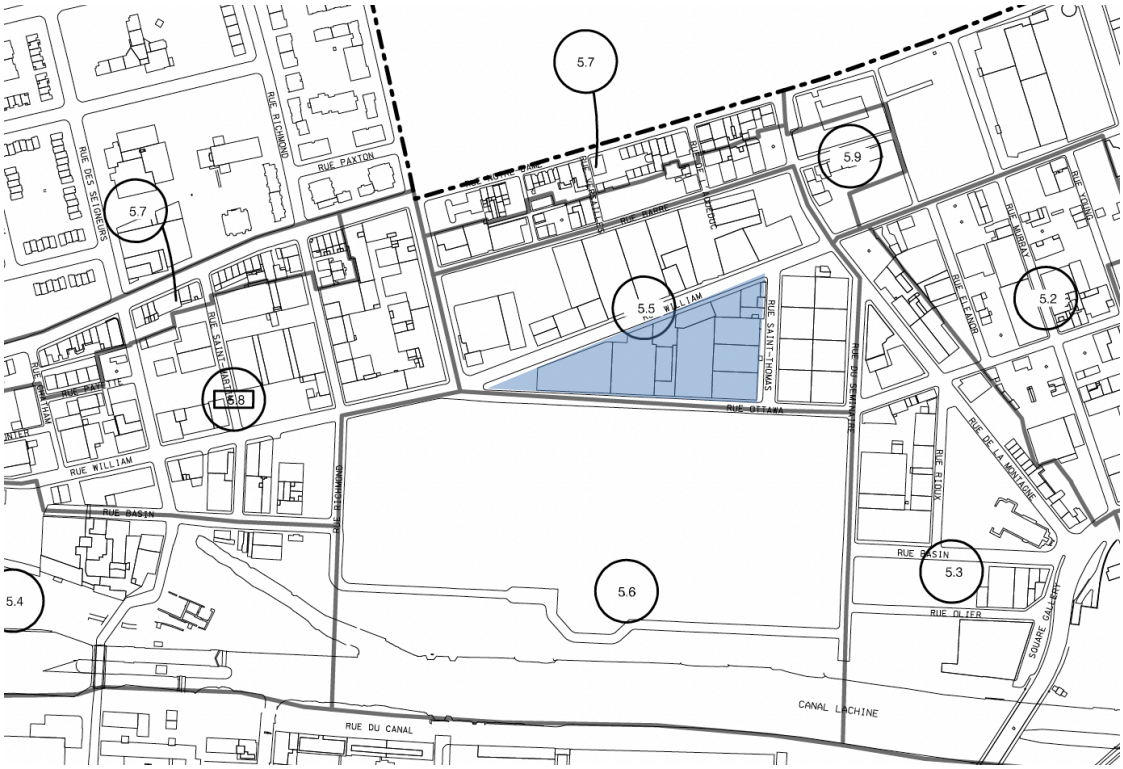
[4] Arrondissement Le Sud-Ouest, *Fiche d'urbanisme : Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)*, février 2014, p. 1.



Plan des aires et unités de paysage de l'arrondissement du Sud-Ouest. L'unité de paysage 5.5 : Rue William, de l'aire de paysage Griffintown, est en teinte bleue avec indication de l'emplacement de l'immeuble à l'étude.
Source : Site Internet : Ma carte interactive de la ville de Montréal [https://spectrum.montreal.ca] (consulté le 25 avril 2025).

Aires et unités de paysage

Le site (1380, rue William) est dans l'unité de paysage 5.5 : *Rue William* de l'aire de paysage 5 *Griffintown*.



Règlement d'urbanisme 01-280, détail de la carte de l'Annexe A : *Aires et unité de paysage*. Le territoire à l'étude est ombré.
Source : https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/60d7d1d9fd6531f67759daff

Selon l'arrondissement du Sud-Ouest, le contexte de développement de l'unité de paysage 5.5 : Rue William, de l'aire de paysage Griffintown, se décrit en ces termes :

> **« Contexte de développement**
>
> Au 17e siècle, la ferme Saint-Gabriel des sulpiciens occupe un vaste territoire dont fait partie cette unité de paysage et qui se termine à la rue de la Montagne. Cette voie permet de relier la ferme au fort de la Montagne, autre propriété des sulpiciens.
>
> Vers 1820, le premier canal de Lachine est creusé au cœur de la ferme Saint-Gabriel. Les travailleurs affectés à cette tâche viennent s'établir dans le nouveau quartier de Griffintown et forment un premier noyau de résidents.
>
> Vers 1845, un projet d'aménagement urbain et de lotissement présente des îlots orientés parallèlement au canal. De ce projet, seules les rues Basins, du Séminaire, Olier, Rioux et Saint-Thomas ainsi qu'une partie de la rue Ottawa semblent avoir survécu.
>
> Vers 1850, l'industrialisation du canal débute avec l'établissement de plusieurs industries sur ses abords. Berceau de l'industrialisation au Canada, ce secteur connaîtra un développement industriel considérable jusqu'en 1959, au moment de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent qui causera le lent déclin des industries établies le long du canal de Lachine.
>
> Selon les cartes historiques de 1907, une large part du parcellaire, qui était initialement voué à une occupation résidentielle, y a été fusionné et reconfiguré pour accueillir des fonctions industrielles. Ce phénomène s'étendra à l'ensemble de l'unité de paysage, jusqu'à y retrouver uniquement une fonction industrielle. Certains bâtiments occupent pratiquement un îlot en entier.[5] »

Les tableaux des caractéristiques par unité de paysage 2024, indiquent que les principaux éléments à retenir pour l'unité de paysage 5.5. : *Rue William* sont :

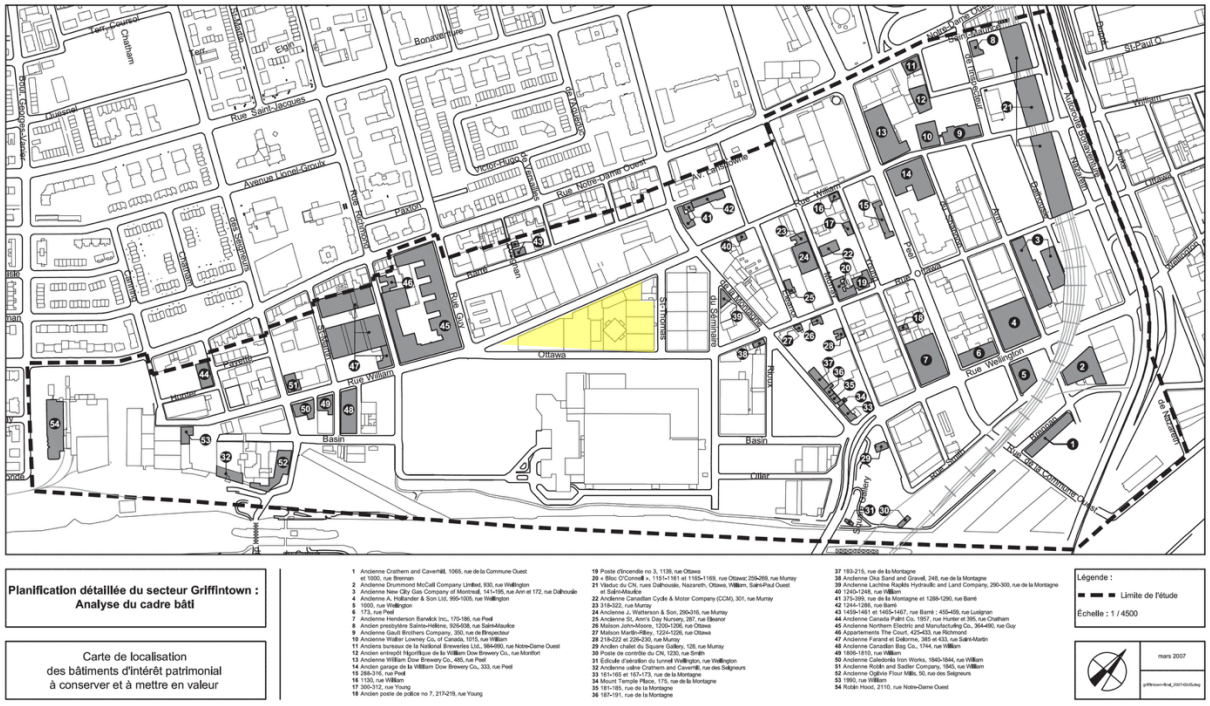
> « - Favoriser la conversation et le recyclage des immeubles significatifs et bâtiments d'intérêts.
>
> - Accroître l'Intelligibilité et la présence urbaine de la configuration en pointe de l'îlot de forme triangulaire (angles des rues Williams, Ottawa et Guy) ;
>
> - Porter une attention particulière à l'harmonisation d'éventuelles insertions architecturales sur le côté sud de la rue Barré avec les triplex anciens se trouvant sur le côté nord de la rue.[6] »

Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown

En préalable au PPU du secteur Griffintown, une étude réalisée en 2007 identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial à protéger et mettre en valeur. La carte qui suit en fait état. Nous constatons que la propriété à l'étude ne fait pas partie de cette catégorie de bâtiments.

[5] Arrondissement Le Sud-Ouest, *Fiche : Unité de paysage 5.5 : Rue William, Aire de paysage 5 Griffintown*, p. 228. Source : Site Internet : Ma carte interactive de la ville de Montréal [https://spectrum.montreal.ca] (consulté le 25 avril 2025).

[6] Règlement 01-280 – Annexe B *Tableaux des caractéristiques par unité de paysage*, p. 230.



Carte de localisation des bâtiments d'intérêt patrimonial à conserver et à mettre en valeur | *Planification détaillée du secteur Griffintown : Analyse du cadre bâti*. La propriété à l'étude est encerclée. Source : Patri-Arch pour Ville de Montréal Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Division patrimoine et toponymie Planification détaillée du secteur Griffintown : Analyse du cadre bâti - Synthèse, mars 2007, p. 245.

Le site Internet de la Ville de Montréal présente succinctement le Programme particulier d'urbanisme (PPU) — Secteur Griffintown en ces termes :

> « Adopté en 2013 et reflétant les aspirations des acteurs du milieu, le Programme particulier d'urbanisme (PPU) — Secteur Griffintown présente à la fois la vision du quartier et les interventions qui sont actuellement mises en œuvre par la Ville de Montréal pour requalifier un secteur industriel en un nouveau quartier innovant, habité, et durable.[7] »

Selon le document du PPU du secteur Griffintown, la

> « vision de mise en valeur […] préconise, à partir de la structure d'un quartier industriel hérité du 19e siècle et de l'importance conférée au domaine public, la fabrication d'un nouveau milieu de vie construit sur les valeurs du 21e siècle — un milieu de vie habité, durable et plus densément occupé.
>
> Dans cet esprit, Griffintown constitue un quartier innovant :
>
> • qui perpétue la tradition d'innovation particulière du quartier et du Sud-Ouest de Montréal — architecture, aménagement, culture, développement social et communautaire, commerce, enseignement, recherche ;

[7] Site Internet : Ville de Montréal, *Projet Griffintown*, [https://montreal.ca/sujets/projet-griffintown] (consulté le 25 avril 2025).

• composé d'activités génératrices d'emplois qui cohabitent harmonieusement avec le nouveau milieu de vie résidentiel ;

• qui comprend un campus universitaire urbain d'avant-garde et axé sur l'innovation.

Respectueuse de l'identité de Griffintown, cette vision vise également à faire du secteur :

• un quartier qui retrouve sa place dans la ville et ses liens avec les secteurs adjacents ;

• un quartier qui affirme, qui préserve et qui valorise son histoire et sa spécificité ;

• un nouveau milieu de vie qui s'ajoute aux autres quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest, en bordure du canal de Lachine et aux portes du centre-ville ;

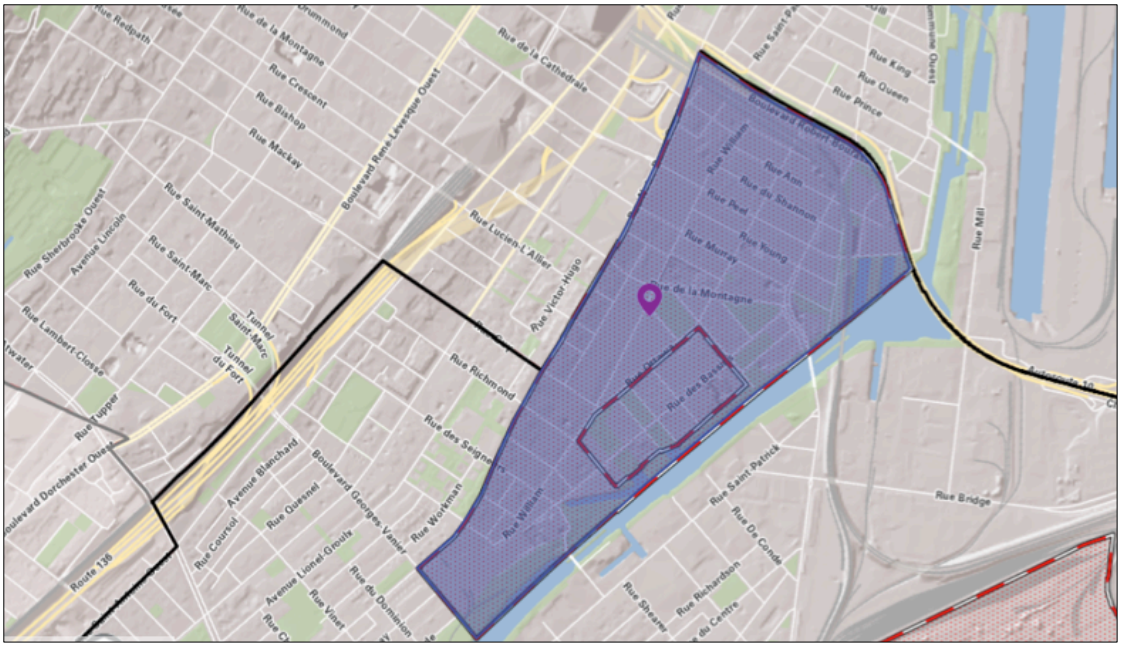
• un lieu qui contribue à la créativité et à la vitalité culturelle de Montréal.

Résolument ancrée dans le 21e siècle, la vision de mise en valeur préconisée par le PPU vise enfin à faire de Griffintown :

• un nouveau milieu de vie mixte offrant un cadre de vie durable — proximité, convivialité et sécurité pour tous les groupes d'âge ;

• un quartier aménagé pour reconnaître et encourager les nouveaux modèles de comportement urbain ;

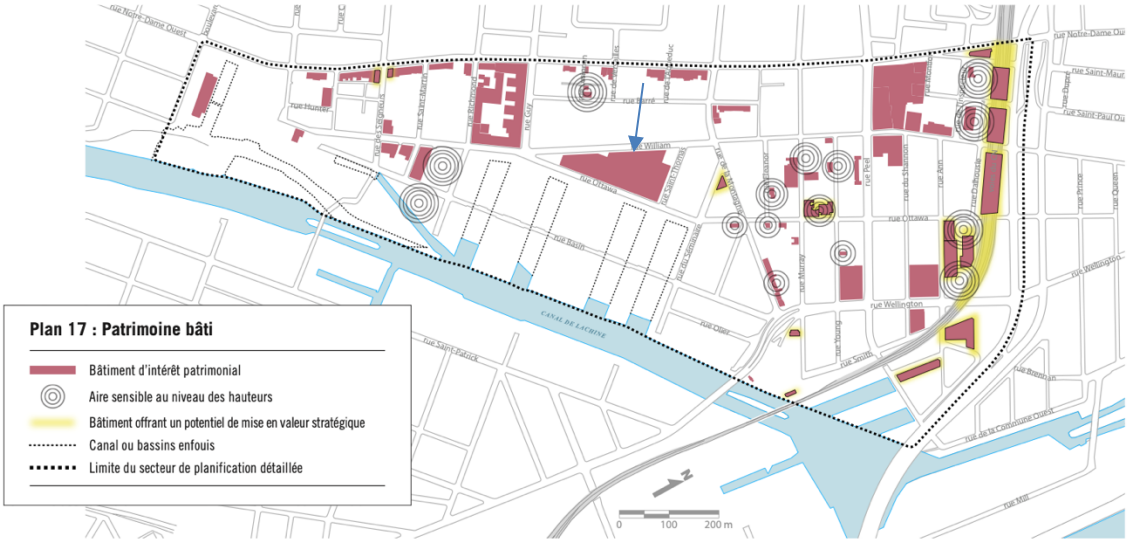
• un quartier aménagé pour favoriser les déplacements actifs et le transport collectif.[8] »



Plan du secteur du PPU du secteur Griffintown (en teinte bleue) avec indication de l'emplacement de l'immeuble à l'étude.
Source : Site Internet : Ma carte interactive de la ville de Montréal [https://spectrum.montreal.ca] (consulté le 25 avril 2025).

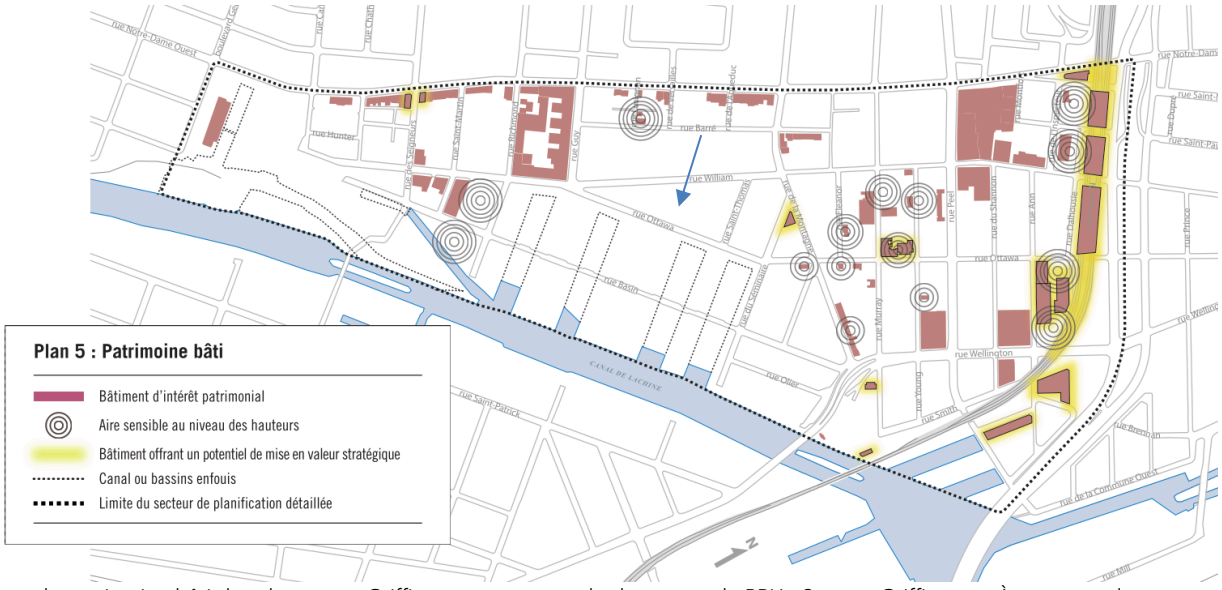
[8] Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme : Secteur Griffintown*, Montréal, mai 2013, p. 16.

Concernant le patrimoine, dans le document du PPU : Secteur Griffintown, il est mentionné que le patrimoine de ce secteur « se décline également à travers des ressources archéologiques et des singularités, telles que la présence de bâtiments dont la forme épouse la géométrie particulière de certains îlots en pointe ou de bâtiments emblématiques qui témoignent de façon unique de l'histoire sociale, culturelle et économique du quartier, voire de l'ensemble de la ville. La consolidation du tissu social et culturel de Griffintown passe nécessairement par une intégration de son histoire et de son patrimoine à la vie quotidienne du quartier, au bénéfice de ses résidants, de la mixité qui crée l'intérêt et l'animation de ses rues et de son potentiel d'attractivité touristique et économique.[9] »



Carte du patrimoine bâti dans le secteur Griffintown provenant du document du PPU : Secteur Griffintown. À noter que la propriété à l'étude, pointée en bleu, est incluse dans les bâtiments d'intérêt patrimonial.
Source : Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme : Secteur Griffintown*, Montréal, mai 2013, p. 31.

[9] Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme : Secteur Griffintown*, Montréal, mai 2013, p. 30.



Carte du patrimoine bâti dans le secteur Griffintown provenant du document du PPU : Secteur Griffintown. À noter que la propriété à l'étude, pointée en bleu, n'est plus incluse dans les bâtiments d'intérêt patrimonial.
Source : Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme : Secteur Griffintown*, Montréal, mai 2013 (dernière mise à jour, juin 2024), p. 31.
https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086766.

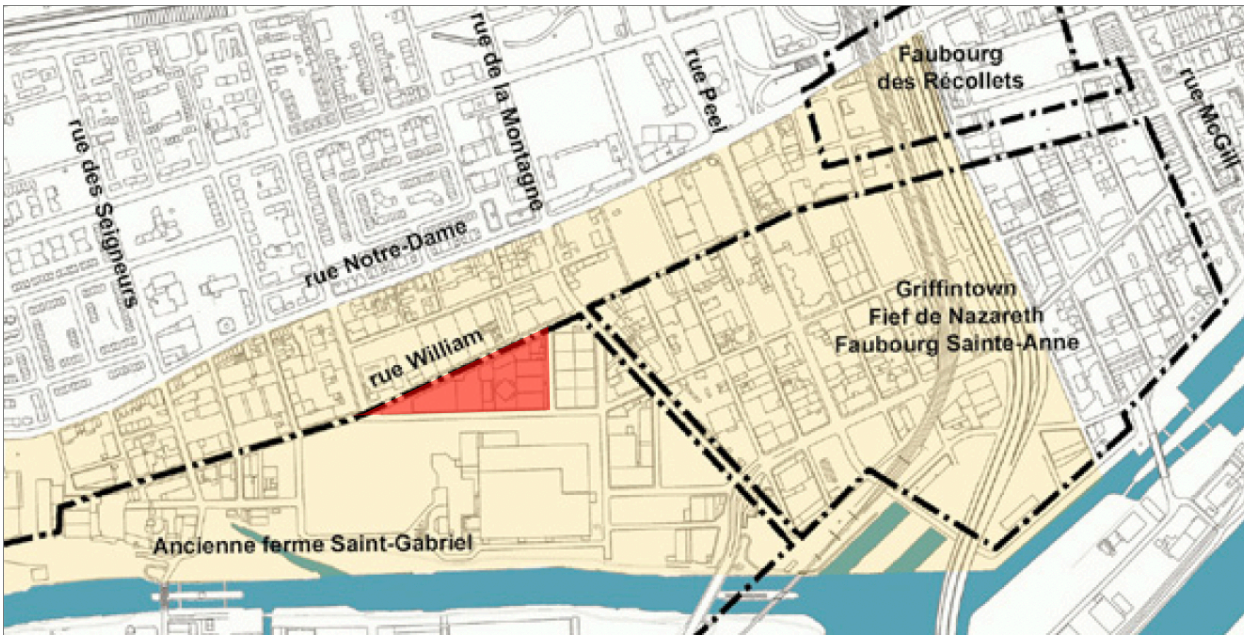
Selon le même document, on prévoit « la création de nouveaux accès publics lors du redéveloppement des îlots situés entre les rues Guy et de la Montagne, de manière à relier la rue Notre-Dame au canal de Lachine à travers la rue William, la rue Ottawa et les allées piétonnes du site des Bassins du Nouveau Havre, par le biais de paramètres réglementaires appropriés et dans le cadre d'une entente avec les propriétaires des sites visés.[10] »

Actuellement, divers travaux sont réalisés par la Ville de Montréal pour revitaliser ce secteur selon les recommandations du PPU-Secteur Griffintown.

[10] Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme : Secteur Griffintown*, Montréal, mai 2013, p. 30.

2. ÉVOLUTION DU CONTEXTE D'INSERTION

2.1 REPÉRAGE TERRITORIAL



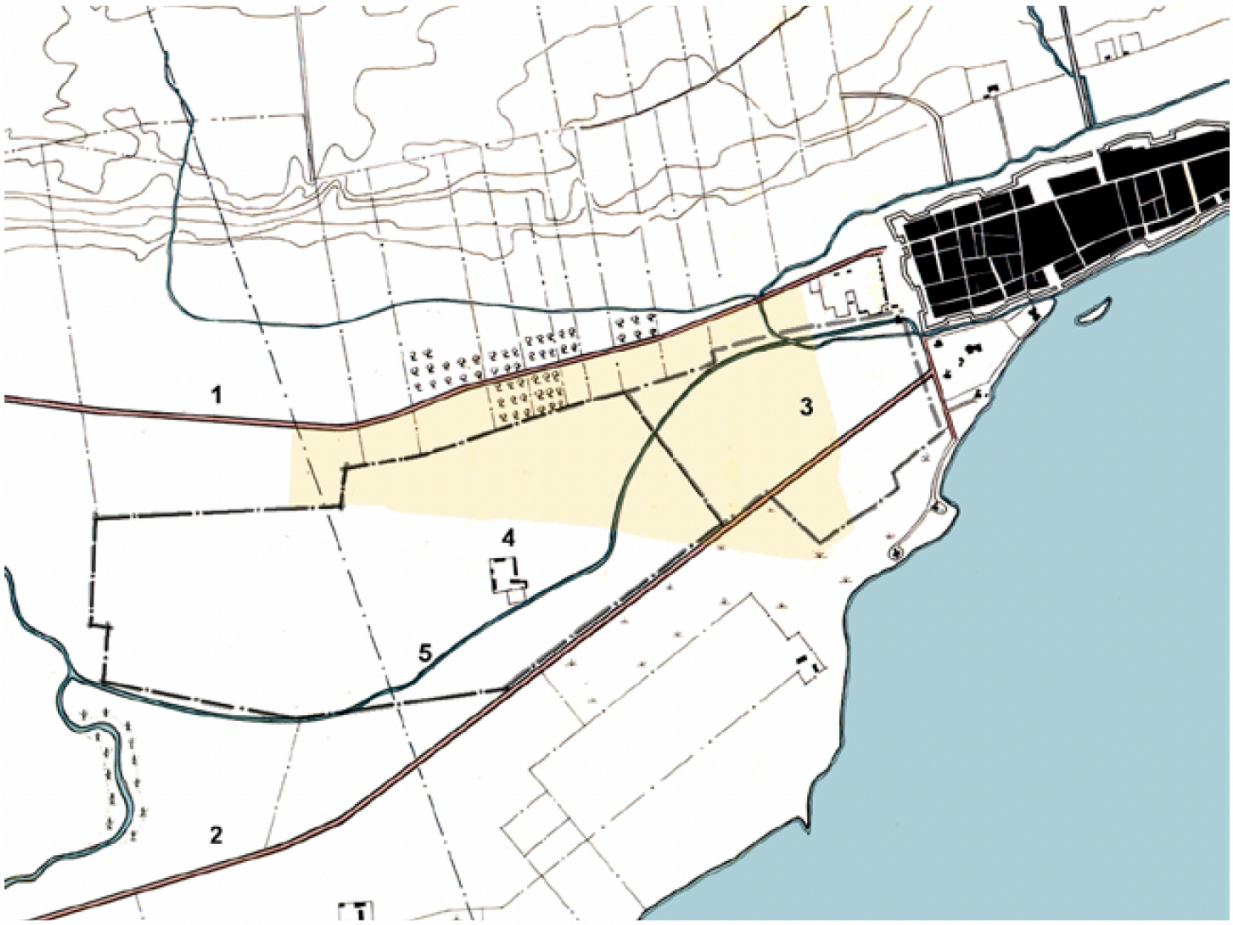
2012. Carte illustrant la subdivision historique de Griffintown. Source : *La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown*, p. 10.

Le site à l'étude est situé dans le secteur de Griffintown, qui comprend, historiquement, l'ancien faubourg des Récollets au nord-est, l'ancien quartier Griffintown aussi appelé faubourg Sainte-Anne ou le fief de Nazareth au sud-est et l'ancienne ferme Saint-Gabriel au sud-ouest.

2.2 JALONS HISTORIQUES

Nous reproduisons des cartes réalisées par la Direction de la culture et du patrimoine de Montréal en 2012, qui résument l'histoire du développement de Griffintown. Nous incluons aussi les cartes du professeur Hanna provenant de l'étude destinée à la Ville de Montréal de 2007 pour montrer l'évolution du bâti et identifier les entreprises présentes. Enfin, nous ajoutons des plans et des photos aériennes pour illustrer l'évolution du territoire.

2.2.1 1645 - 1800 : COLONISATION DU TERRITOIRE



La présence des rapides de Lachine rend nécessaire la construction de deux chemins de terre pour relier Ville-Marie à Lachine : le Upper Lachine Road **(1** La rue Notre-Dame**)** et le Lower Lachine Road **(2** La rue Wellington**)**.

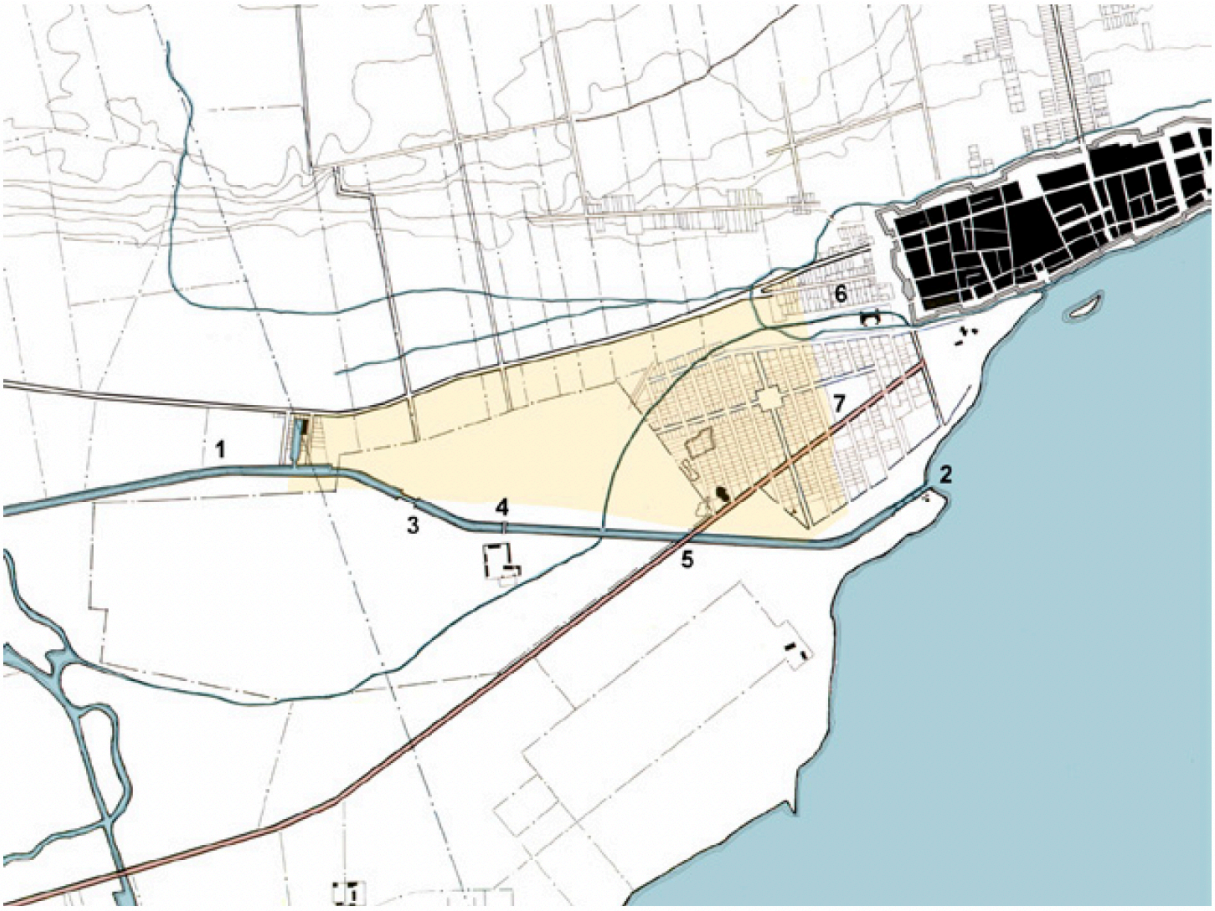
À partir de 1654, Jeanne Mance et ses futures Soeurs Hospitalières de l'Hôtel-Dieu sont propriétaires des terres du fief Nazareth **(3)**, situées entre Ville-Marie et les terres de la ferme Saint-Gabriel.

La ferme Saint-Gabriel **(4)**, dont on aperçoit les bâtiments en plan, occupe une grande partie des basses terres situées au sud de la rue Notre-Dame. Elle est exploitée au début des années 1660, par les sulpiciens, bientôt seigneurs de Montréal. Un chemin (la rue des Seigneurs) reliera plus tard cette ferme au domaine des sulpiciens, situé sur le flanc sud de la montagne.

La rivière Saint-Pierre **(5)** qui traverse ces terres est utilisée comme système de drainage des terres agricoles et comme source d'énergie pour les moulins. La topographie et le réseau hydrographique orientent en partie la configuration du tracé des voies et le mode de découpage des terres concédées.

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 12.

2.2.2 1800 - 1845 : MISE EN PLACE DU PREMIER CANAL NAVIGABLE



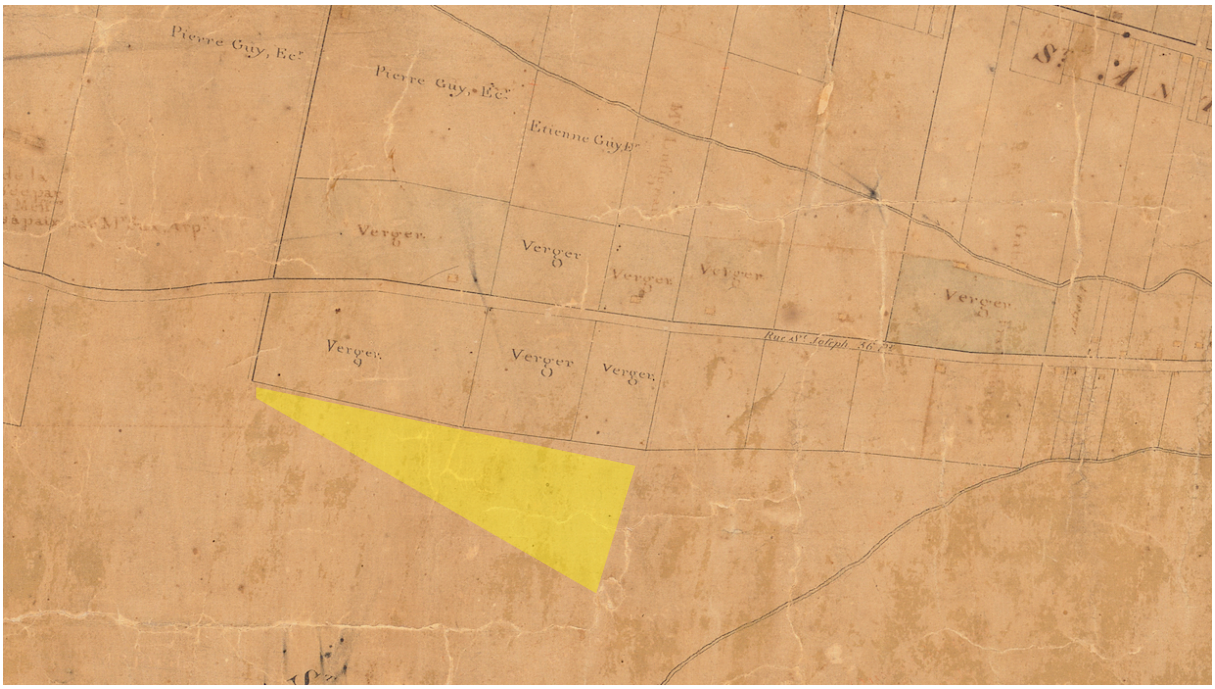
Le premier canal navigable est aménagé entre 1819 et 1826 **(1)**. Puisque les chemins de terre sont des voies de transport difficiles, le canal de Lachine est la voie de communication privilégiée vers l'intérieur du continent. Le canal emprunte le tracé de la rivière et du lac Saint-Pierre à l'exception du segment sur ce plan où, pour limiter les expropriations, le canal passe à travers les terres communales et celles de la ferme Saint-Gabriel.

Des écluses sont installées à l'embouchure du canal **(2)** et à proximité des bâtiments de la ferme Saint-Gabriel **(3)**.

Un pont relie les deux parties des terres de la ferme **(4)** et un autre s'inscrit dans la continuité du Lower Lachine Road **(5** La rue Wellington**)**.

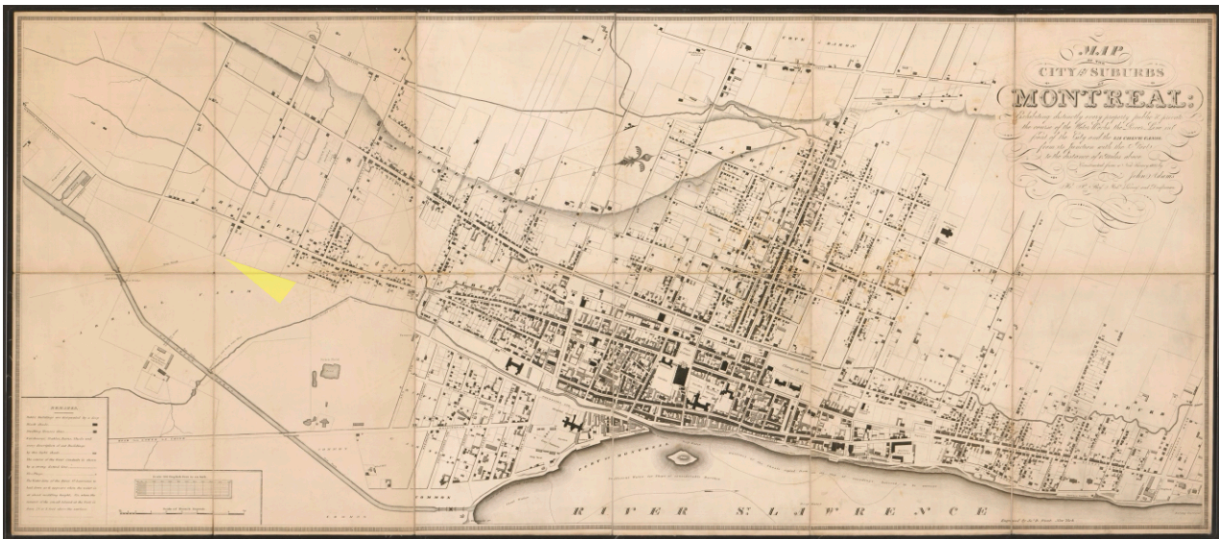
Le faubourg des Récollets se développe à l'ouest de la ville fortifiée **(6)**. Dès 1806, le lotissement de Griffintown est projeté au sud-ouest **(7)**. Ce lotissement sur une trame orthogonale est le tout premier modèle de la trame urbaine montréalaise.

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 14.



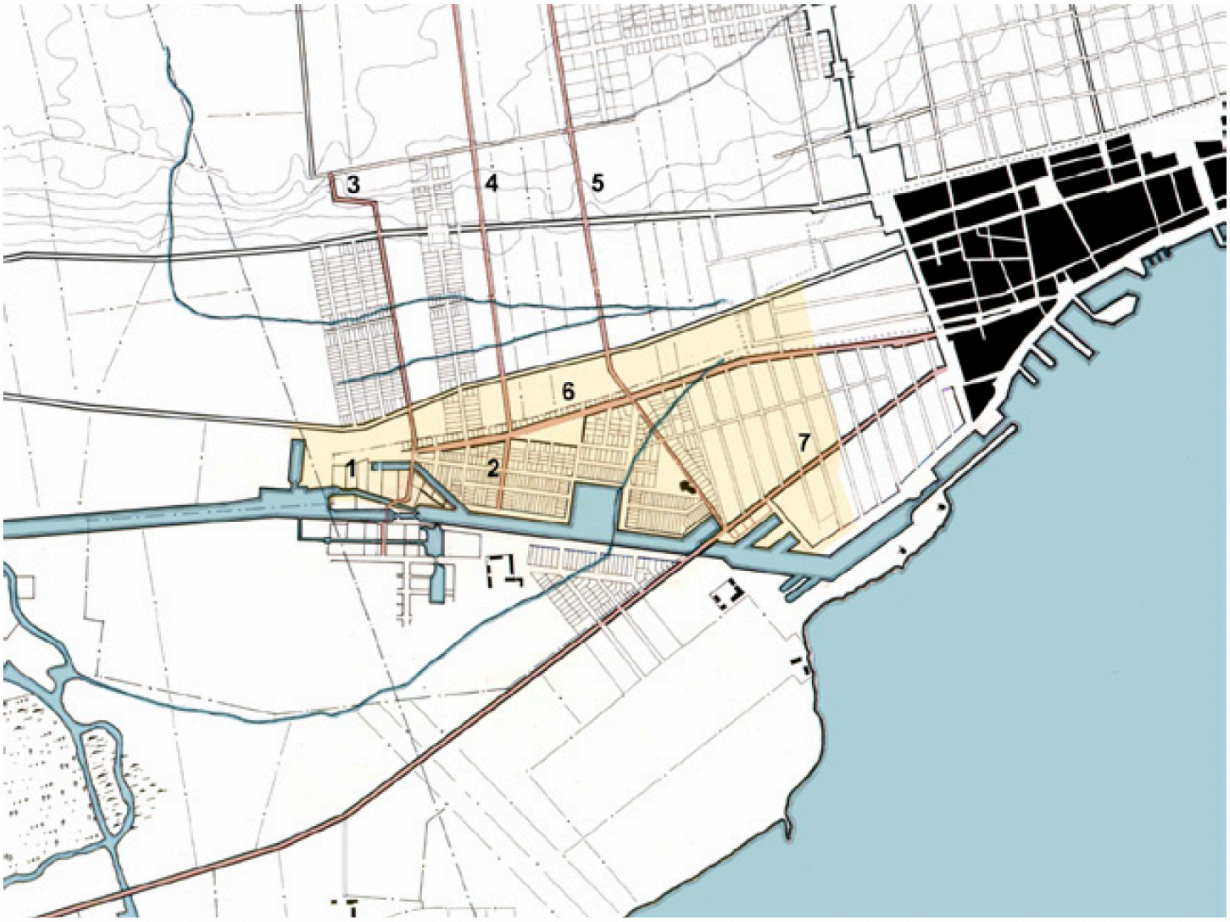
1801. Carte de Louis Charland. La localisation approximative du site à l'étude est ombrée en jaune. *Plan de la ville et Cité de Montréal, avec les projets d'accroissement dans l'étendue qui lui a été fixée par proclamation de Son Excellence Alured Clarke, Ecuier, alors Lieutenant Gouverneur de cette Province.* Source : BAnQ, CA601,S16,SS2,D1.

1819—1826 : L'aménagement du canal de Lachine présage l'établissement d'usines et d'entrepôts sur ses rives.



1825. La localisation approximative du site à l'étude est ombrée en jaune. *Map of the city and suburbs of Montreal; exhibiting distinctly every property public & private the course of the water works the river line in front of the city and the La Chine canal from its junction with the port to the distance of 1 1/2 miles above. Constructed from a new survey 1825 by John Adams. H.P. roy.l mil.y survey.r and draftsman.* Source : BAC, ID : 4170677.

2.2.3 1845 - 1880 : EXPLOITATION DE L'ÉNERGIE HYDRAULIQUE ET LOTISSEMENT DE LA FERME SAINT-GABRIEL



L'abolition du régime seigneurial par la Couronne britannique, en 1840, rend possible la libre tenure des terres et l'exploitation des moulins, jusqu'alors réservé aux seigneurs*. Le capitalisme industriel est amorcé : le canal est agrandi, entre 1843 et 1846, des bassins et des canaux d'alimentation et de fuite sont aménagés en amont des écluses Saint-Gabriel **(1)** afin de fournir de l'énergie hydraulique aux nouvelles installations industrielles.

Les sulpiciens lotissent les secteurs les plus lucratifs de la ferme Saint-Gabriel, soit les lieux privilégiés de développement situés à l'interface de la ville et du canal que sont les abords des ponts, des quais et des bassins **(2)**.

La rue des Seigneurs **(3)** relie la ferme des sulpiciens au fort de la Montagne. La rue Guy **(4)** relie le canal au chemin de la Côte-des-Neiges et le mont Royal. La rue de la Montagne **(5)**, dans l'axe du chalet de la Montagne, adopte l'angle du lotissement agricole des sulpiciens avant de buter sur la rue Wellington. La rue William **(6)**, relie le bassin hydraulique Saint-Gabriel à la place d'Youville.

Griffintown se développe et forme, avec l'ancien faubourg des Récollets et une partie de la pointe Saint-Charles, le quartier de Sainte-Anne **(7)** (St. Ann's Ward).

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 18.

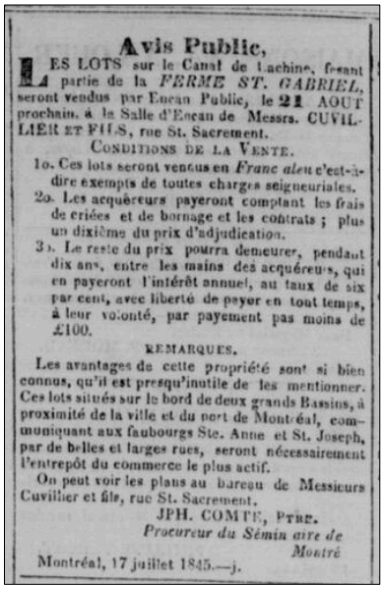
1843 - 1846 : Le canal de Lachine est élargi et approfondi afin d'accommoder le nombre important de navires qui l'utilise. Il passe alors 14,6 mètres de large à 36,6 mètres et une série d'écluses est ajoutée.

1845 : Les Sulpiciens amorcent le lotissement de la ferme Saint-Gabriel entre les rues de la Montagne et Canning et une partie sera convertie en aire de déchargement des navires.

Concernant la ferme Saint-Gabriel, il faut rappeler que les Sulpiciens de Montréal ont connu une longue période d'incertitude au sujet de leurs propriétés sur l'île de Montréal, de 1763 à 1840. En effet, pendant cette période, les marchands britanniques réclament au gouvernement la dépossession de la seigneurie

de Montréal aux Sulpiciens. « Au moment où les droits des sulpiciens sont définitivement reconnus par la couronne britannique (1840), le gouvernement exige qu'ils se départissent de cette propriété au cours des 20 années suivantes. La demande accrue de terrains le long du canal de Lachine semble d'ailleurs l'occasion de réaliser une bonne opération. En 1842, le séminaire charge l'arpenteur et architecte John Ostell (1813-1892) d'un projet de lotissement et, trois ans plus tard, la ferme est découpée en 501 lots qui sont mis à l'encan. Cependant, les terrains trouveront difficilement preneur une fois passée la fièvre spéculative des années 1843-1847.[11] » Justement, le mémorialiste, Romuald Trudeau, mentionne à ce sujet :

> « Les Seigneurs de Montréal, et Messieurs du Séminaire, après avoir fait arpenter et diviser par lots propres à bâtir, une petite partie de leur ferme de Saint-Gabriel, qui avoisine le canal de Lachine que l'on est en ce moment occupé à élargir et améliorer, en ont essayé la vente à l'encan jeudi le 21 d'août chez les Messieurs Cuvillier. Ils ont obtenu de tous ces lots des prix assez considérables et qui ont surpassé leur attente ; quelques heures leur ont suffi pour réaliser la jolie somme d'environ 70 000 £, qui va leur produire une rente de 4200 £ d'une propriété qui ne rapportait rien ou presque rien. Les termes de payement sont de 10 pour cent comptant, et le reste payable en dix ans avec intérêt de 6 pour cent. Toute la ferme, vendue sur le même pied, devra produire un capital d'au moins 200 000 £.
>
> Ceci est encore une nouvelle preuve bien évidente de la valeur énorme que la propriété a acquise dans Montréal depuis qu'elle est devenue la Capitale.[12] »



Avis Public,

LES LOTS sur le Canal de Lachine, formant partie de la *FERME ST. GABRIEL*, seront vendus par Encan Public, le **21** AOUT prochain, à la Salle d'Encan de Messrs. CUVILLIER ET FILS, rue St. Sacrement.

CONDITIONS DE LA VENTE.

1o. Ces lots seront vendus en *Franc aleu* c'est-à-dire exempts de toutes charges seigneuriales.

2o. Les acquéreurs payeront comptant les frais de criées et de bornage et les contrats ; plus un dixième du prix d'adjudication.

3o. Le reste du prix pourra demeurer, pendant dix ans, entre les mains des acquéreurs, qui en payeront l'intérêt annuel, au taux de six par cent, avec liberté de payer en tout temps, à leur volonté, par payement pas moins de £100.

REMARQUES.

Les avantages de cette propriété sont si bien connus, qu'il est presqu'inutile de les mentionner. Ces lots situés sur le bord de deux grands Bassins, à proximité de la ville et du port de Montréal, communiquant aux faubourgs Ste. Anne et St. Joseph, par de belles et larges rues, seront nécessairement l'entrepôt du commerce le plus actif.

On peut voir les plans au bureau de Messieurs Cuvillier et fils, rue St. Sacrement.

JPH. COMTE, PTRE.
Procureur du Séminaire de Montré

Montréal, 17 juillet 1845.—j.

Avis public concernant la vente des lots de la ferme Saint-Gabriel en 1845.
Source : *La Minerve*, 17 juillet 1845, p. 3.

[11] Jean-Claude Robert, « Le lotissement de la ferme Saint-Gabriel », *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global / Libre Expression, 1994, p. 105.
[12] Romuald Trudeau, *Mes Tablettes Journal d'un apothicaire montréalais, 1820-1850*, Montréal, Leméac Éditeur, 2016, p. 695-696.

1845. *Plan of part of St Gabriel Farm to the sold by Auction on the 21st August shewing lots as surveyed and declined July 19th, 1845*. John Ostell, Sworn Province Land survey. Le site à l'étude est ombré en jaune. Source : Espace culturel de Saint-Sulpice, P1:E.22/04.

1845. Détail de *Plan of part of St Gabriel Farm to the sold by Auction on the 21st August shewing lots as surveyed and declined July 19th, 1845*. John Ostell, Sworn Province Land survey. Le site à l'étude est ombré en jaune. Source : Espace culturel de Saint-Sulpice, P1:E.22/04.

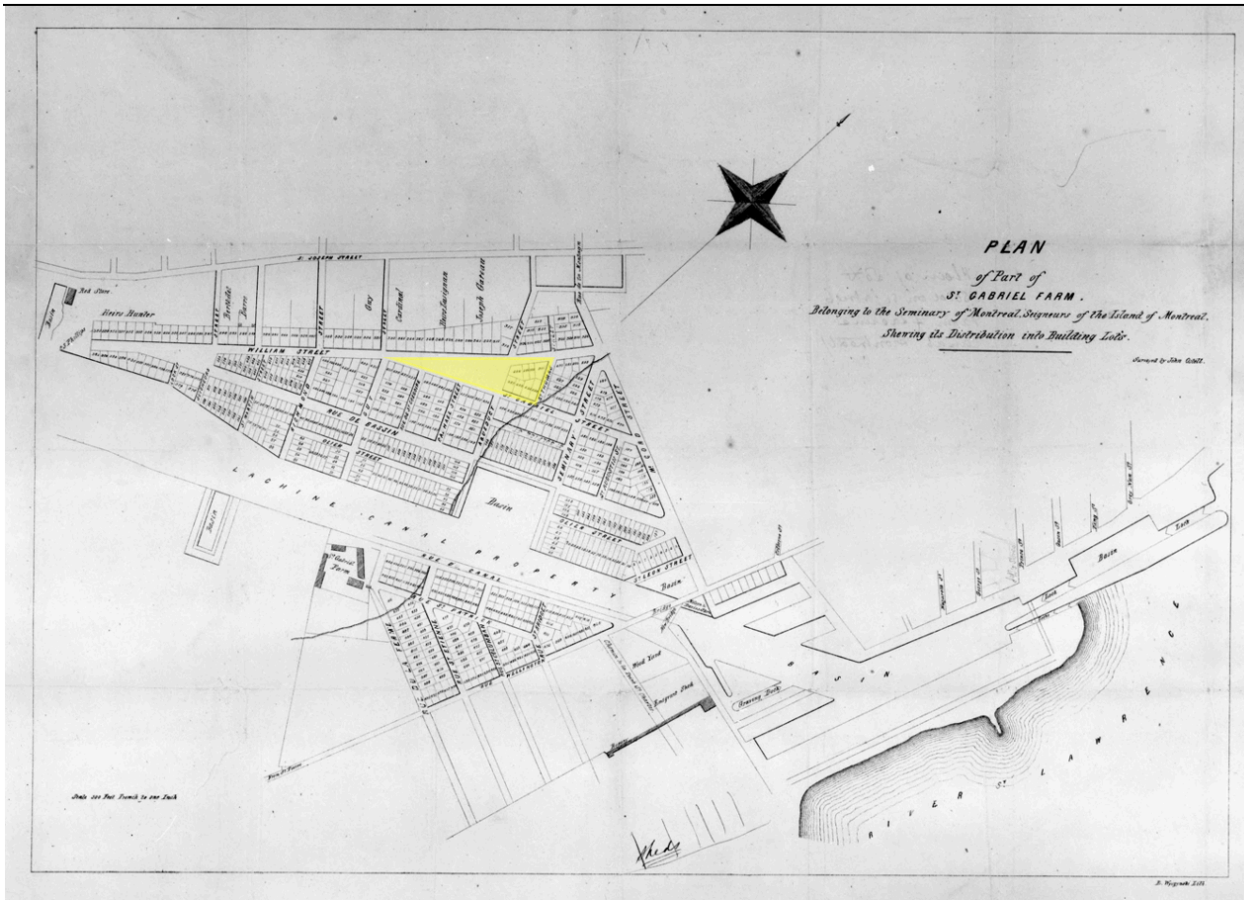
Note :

- Les rues Saint-Raphaël et Saint-Grégoire, dessinées au sud, apparaîtront sous une forme non formelle plus tard sur le site à l'étude.

1846. Détail du plan de Cane. La localisation approximative du site à l'étude est ombrée en jaune et le parcours de la rivière Saint-Pierre est pointé.
Notes :

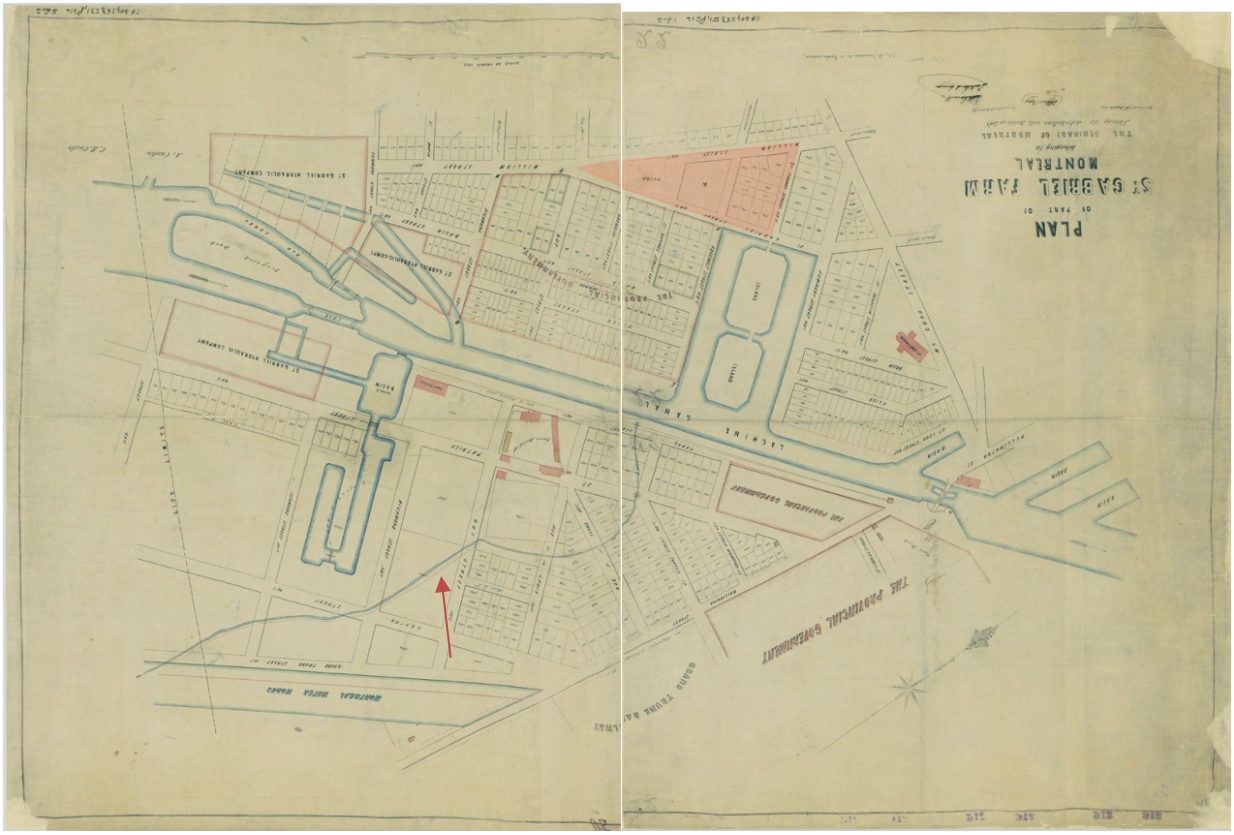
- Seule la partie Est de l'îlot à l'étude est lotie.
- Le parcours de la rivière Saint-Pierre à travers le lotissement.

1847 : Inauguration du chemin de fer Montréal & Lachine qui longe le square Chaboillez. Un double front de transport avec le canal de Lachine est alors créé.


PLAN
of Part of
St. GABRIEL FARM.
Belonging to the Seminary of Montreal, Seigneurs of the Island of Montreal.
Shewing its Distribution into Building Lots.
WILLIAM STREET
LACHINE CANAL PROPERTY
Basin
Basin
Basin

La partie au nord de la rue William, du côté sud de la rue Saint-Joseph, ne fait pas partie de la ferme Saint-Gabriel. À part le percement de certaines rues comme la rue des Seigneurs, les rues Saint-Martin, Richmond et Guy, rien n'est indiqué. Mais un examen de la carte Cane de 1846 révèle que cette frange est largement lotie et déjà occupée par un milieu résidentiel assez récent. Cette partie du secteur demeurera toujours plutôt distincte par rapport au reste. Les liens physiques avec le plan Ostell sont faibles car cette zone en frange dépend clairement de la rue Saint-Joseph.

Toute la zone à l'ouest de la rue McCord, du canal à la rue Saint-Joseph, est appelée à se développer dès les années 1850, notamment pour un parc industriel hydraulique où les industries prendront de l'eau du canal, par l'entremise d'une série de biefs d'alimentation, afin de mouvoir la machinerie industrielle à l'intérieur des usines.[13] »

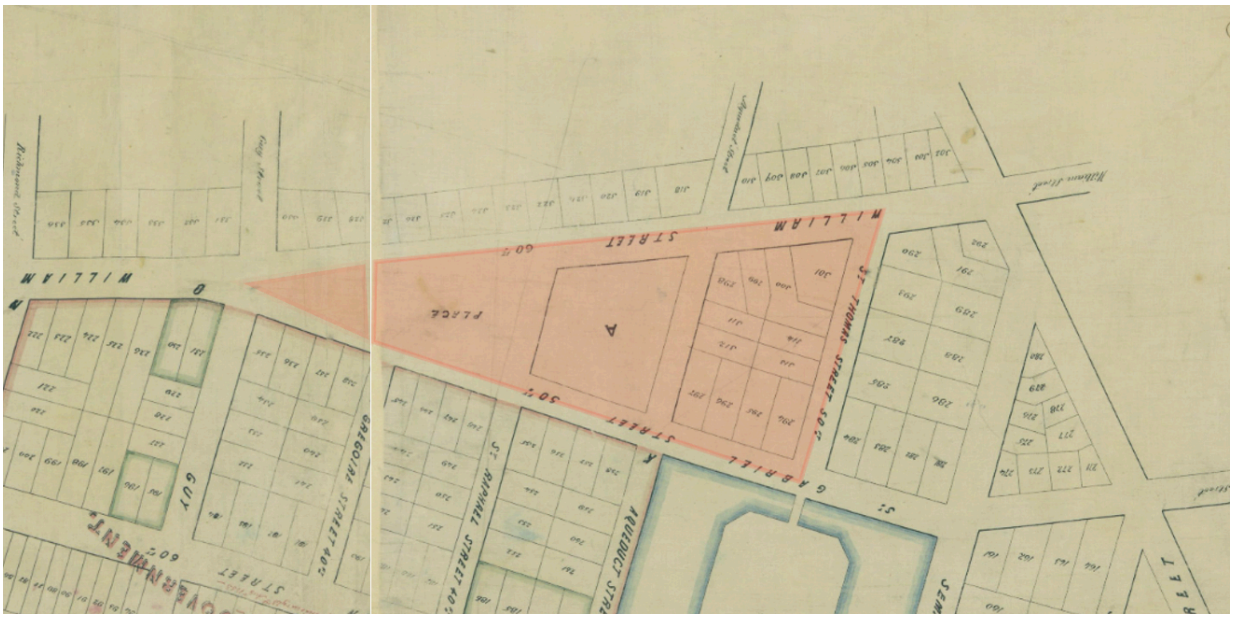


1855. Henri-Maurice Perrault, *Plan of Part of St. Gabriel Farm Montreal Belonging to the Seminary of Montreal Shewing its Distribution into Building Lots*, 2 août 1855. Le site à l'étude est ombré en rouge et l'emprise de la rivière Saint-Pierre est pointée. Source : BAnQ, cote : CA601,S53,SS1,P216.

Notes :

- La rivière Saint-Pierre semble être canalisée au nord du canal, ce qui n'est pas le cas sur l'autre versant.

[13] Hanna (2007), p. 46.



1855. Détail de *Plan of Part of St. Gabriel Farm Montreal Belonging to the Seminary of Montreal Shewing its Distribution into Building Lots.*

Notes :

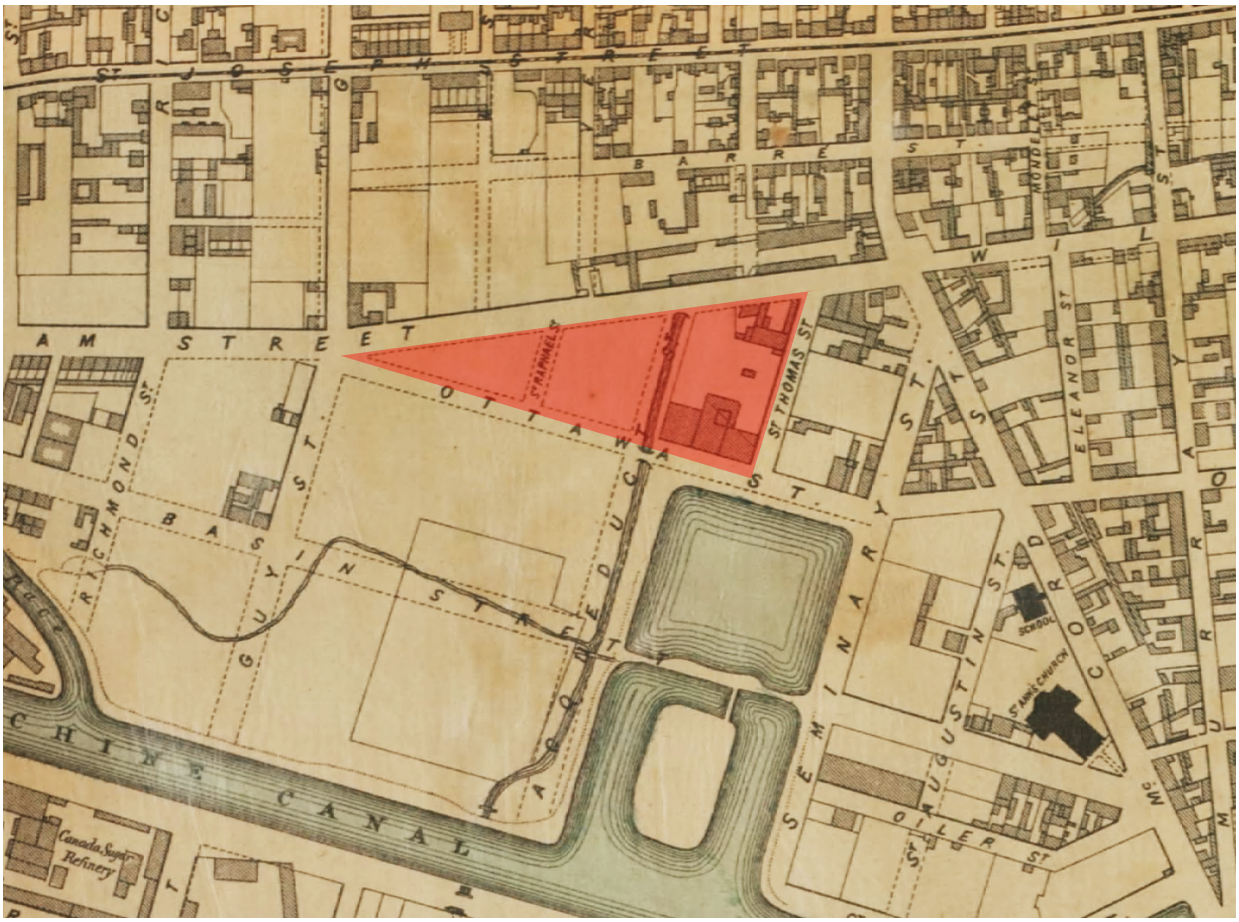
- Le lotissement n'est pas réalisé pour l'îlot A.
- La mention « place » pour l'extrémité ouest.

1867. Détail des planches III.XI et III.XV de *Contoured plan of Montreal & its environs : surveyed in 1868-9*, Jervois, Wm.F. Drummond, Sitwell, H. S. Le site à l'étude est ombré en gris. Source : BAnQ, https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244441.

Note :

- La présence d'un ruisseau (ou rivière…) canalisé sous l'emprise de la rue de l'Aqueduc.

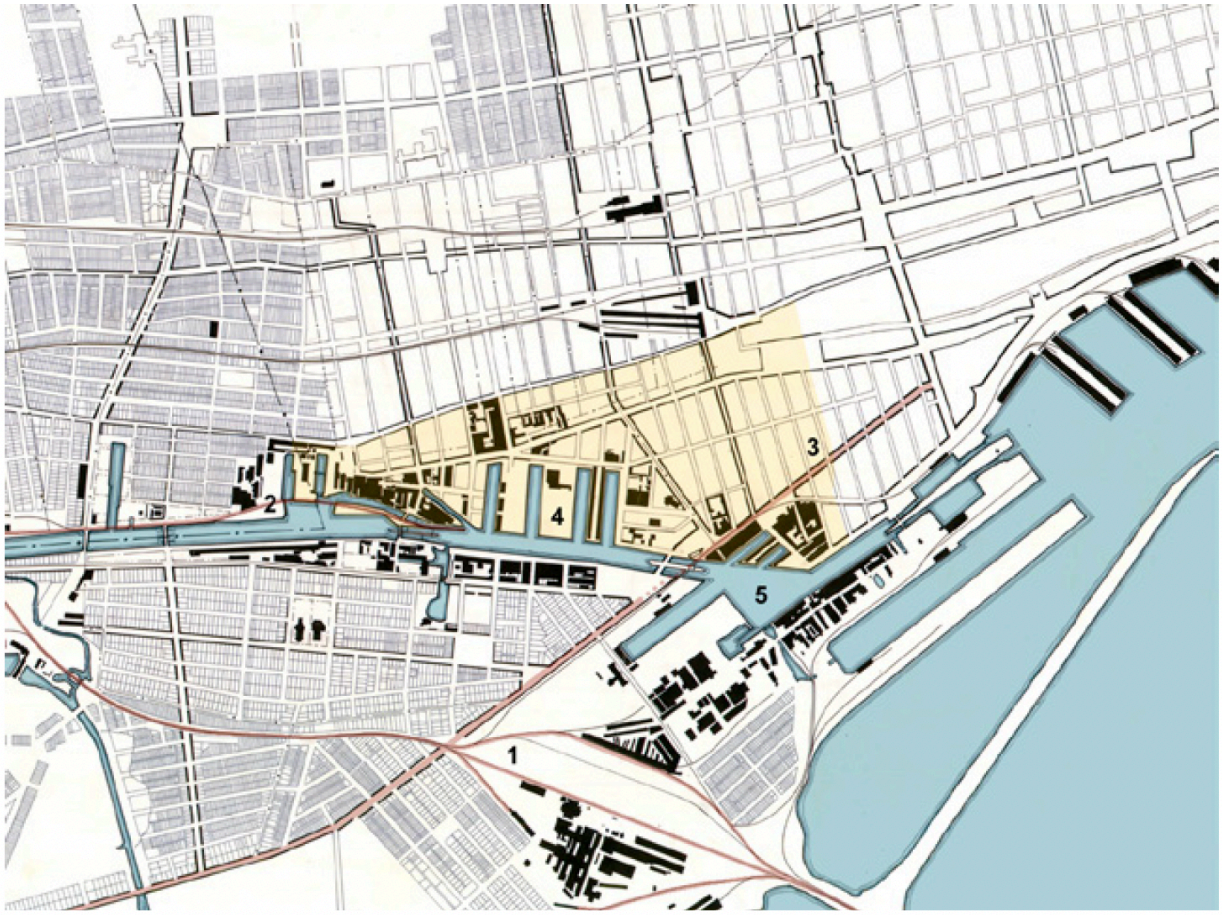
Les anciennes cartes (1800 à 1850) indiquent que la rivière Saint-Pierre passe à proximité du terrain à l'étude. L'acte de Cession des rues de la Ferme Saint-Gabriel par Les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal à la Corporation de la Cité de Montréal rédigé par le notaire Denis E. Papineau et daté du 7 juillet 1856, apporte un éclairage à l'égard de la présence de la rivière sur le territoire à l'étude. En effet, une note inscrite en surcharge se lit comme suit : « 2 à l'exception de telles parties des Rues Gabriel et Aqueduc, sous lesquelles parties la petite Rivière St-Pierre a maintenant son cours ; ». Les plans de Fortifications Survey de 1867 et de Plunkett & Brady de 1872 qui suivent confirment la canalisation de la petite Rivière Saint-Pierre à l'emplacement de la rue de l'Aqueduc.
Source : BAnQ, Papineau, Denis E. 1841-1892 Cn 601-312.



1872. Plunkett & Brady. Plan of the city of Montreal from a trigonometrical survey made by Plunkett & Brady, engineers, revised and corrected to Dec. 1872. Source : BAnQ, https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2246881.
Notes :

- La persistance du ruisseau (rivière…) canalisé dans l'emprise de la future rue de l'Aqueduc et la présence de ponceaux.
- Le tracé de la rue St Raphael à l'ouest de la rue de l'Aqueduc.

2.2.4 1880 - 1915 : INDUSTRIES ET CHEMIN DE FER



La compagnie de chemin de fer le Grand Tronc procède, entre 1854 et 1860, à la construction des ateliers de Pointe-Saint-Charles et du pont Victoria **(1)**.. Elle compte s'approprier le transport des marchandises en hiver, impossible par voies d'eau. À partir de 1880, le charbon supplante l'énergie hydraulique comme principale source d'énergie motrice de la machinerie.

Le chemin de fer s'intègre à la production industrielle qui borde le canal. Il induit la réorganisation de certains complexes industriels existants et influence la configuration des nouveaux bâtiments qu'il dessert **(2)**.

Des activités résidentielles et industrielles se mêlent de part et d'autre de la rue Wellington, dans le faubourg Saint-Anne, aussi appelé quartier Griffintown **(3)**.. D'autres lotissements se développement vers l'ouest et au sud du canal.

Plusieurs bassins et quais de transbordement et d'entreposage de marchandises sont aménagés de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel **(4)** et autour du bassin Peel **(5)**.

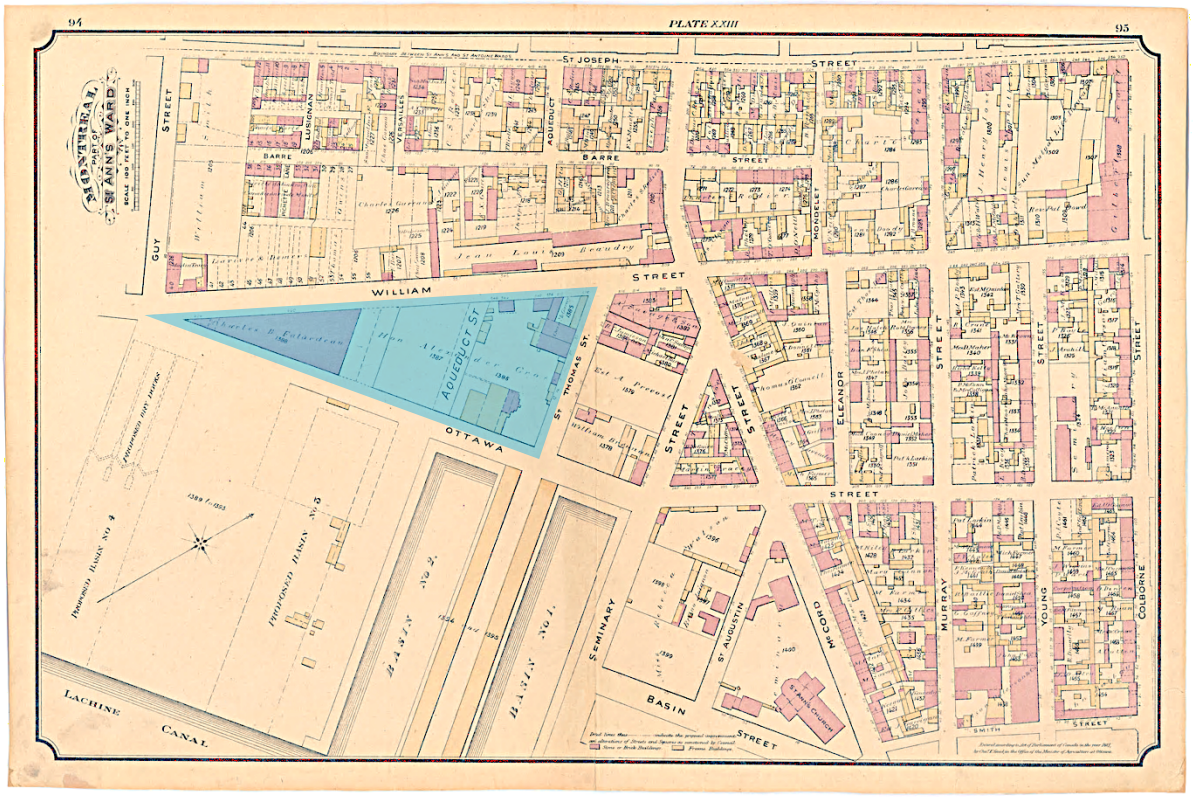
Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 22.

1880 à 1910 : Autour du site à l'étude, on note la présence de cours à bois, dont celle de Peter Donovan et Lumber Merchant et de William Brennan, Steam Saw & Planing Mill. Sur la rue William à l'ouest de la rue de la Montagne se trouve le Grand Trunk Railway Stables, la plus grosse compagnie de charretiers rattachée au terminus ferroviaire Bonaventure. Adjacent du côté ouest se trouve Dufresne & Jodoin, marchands de bois et la Owens Brothers & Co., Wood Merchants. À l'angle sud-est des rues Saint-Thomas et William est installé Alfred Savage & Son Oil Factory, un fabricant d'huile et de savon, et la Robert Jamieson & Co., British American Varnish Works, un fabricant de vernis et de laques.

Sur le site à l'étude, est établie une entreprise de bois, David H. Henderson Montreal City Steam Saw & Planing Mill, et un grand entrepôt pour expédition de marchandises Charles Falardeau Canada Warehousing and Forwarding Co. À l'ouest du site à l'étude sur la rue William, il y a encore des cours à bois, dont la Gale Lumber Yard et la Cléophas Chenette, marchand de bois.

Le secteur, situé à l'ouest de la rue de la Montagne qui s'étend autour de la zone des bassins du canal, est composé principalement de scieries, de cours à bois et d'étables, avec quelques poches de projets résidentiels pour les ouvriers les plus pauvres. Le milieu n'est pas encore à sa pleine capacité industrielle, deux des quatre bassins n'étant pas encore creusés. Il émerge en 1880.[14]

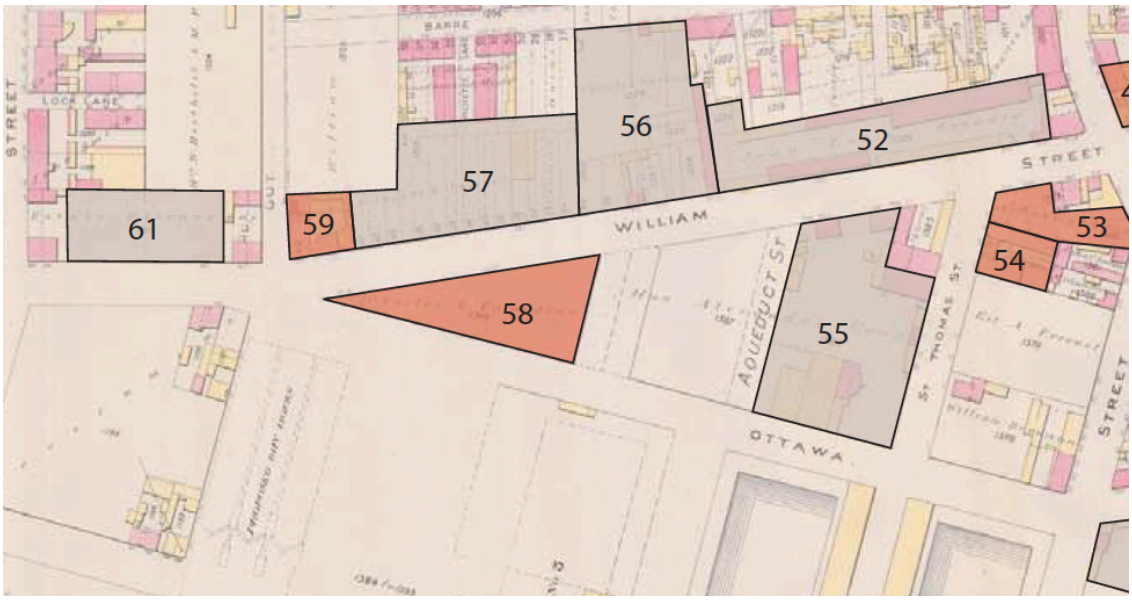
Vers 1880 : Réaménagement du grand bassin face au site à l'étude pour en faire deux distincts. Ces bassins génèrent d'importantes activités de transbordement, notamment pour le bois et le charbon.



1881 Goad, Plate XXIII. Source : Goad, Charles E., *Atlas of the city of Montreal,* Montréal, 1881, BAnQ, collection en ligne.
Notes :

- La pointe du site à l'étude est occupée par un bâtiment en briques ou en pierre identifié sous le nom de Charles B. Falardeau.
- Le projet de la rue Saint-Raphaël est toujours présent, mais selon une largeur deux plus grande que sur la carte de Plunkett & Brady de 1872.
- Vers 1880 : Réaménagement du grand bassin au sud du site à l'étude pour en faire deux distincts (bassin n° 1 et bassin n° 2).

[14] Hanna (2007), pp 66-67.

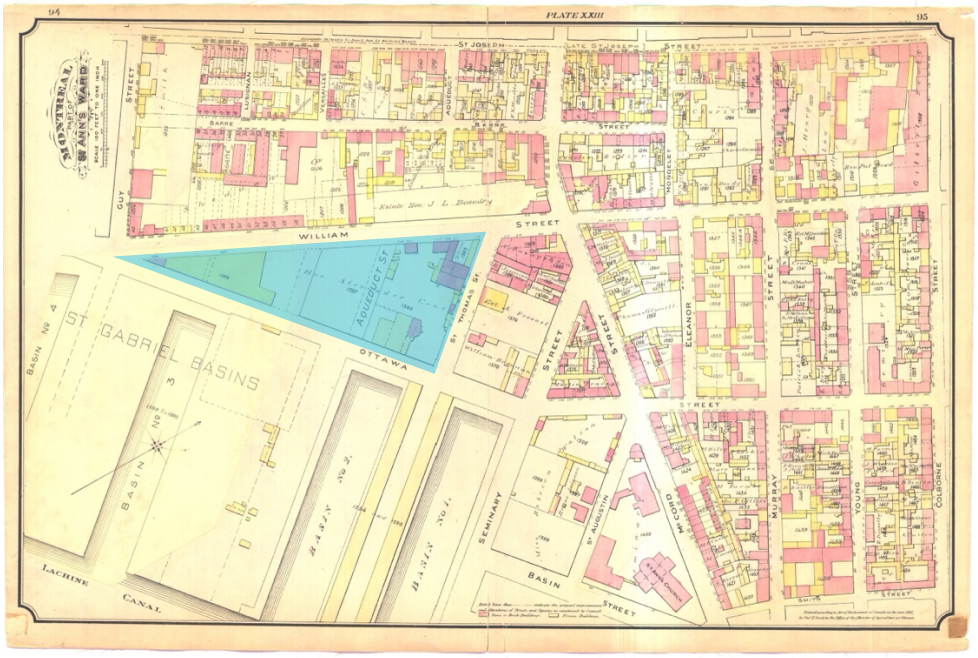


Détail de la « caractérisation détaillée de Griffintown en 1880 (d'après Goad 1881) » tiré de Hanna (2007), p. 75.
Les bâtiments industriels disparus (ombrés en orange) sont :

- 53 : *Alfred Savage & Son Oil Factory ;*
- 54 : *Robert Jamieson & Co., British American Varnish Works ;*
- 58 : *Charles Falardeau, Canada Warehousing and Forwarding Co.*, un gros entrepôt et expéditeur de marchandise ;
- 59 : *Magloire Lefebvre, concessionnaire de chevaux.*

Les cours industrielles pour bois, charbon, étables ou ateliers (ombrées en gris) sont :

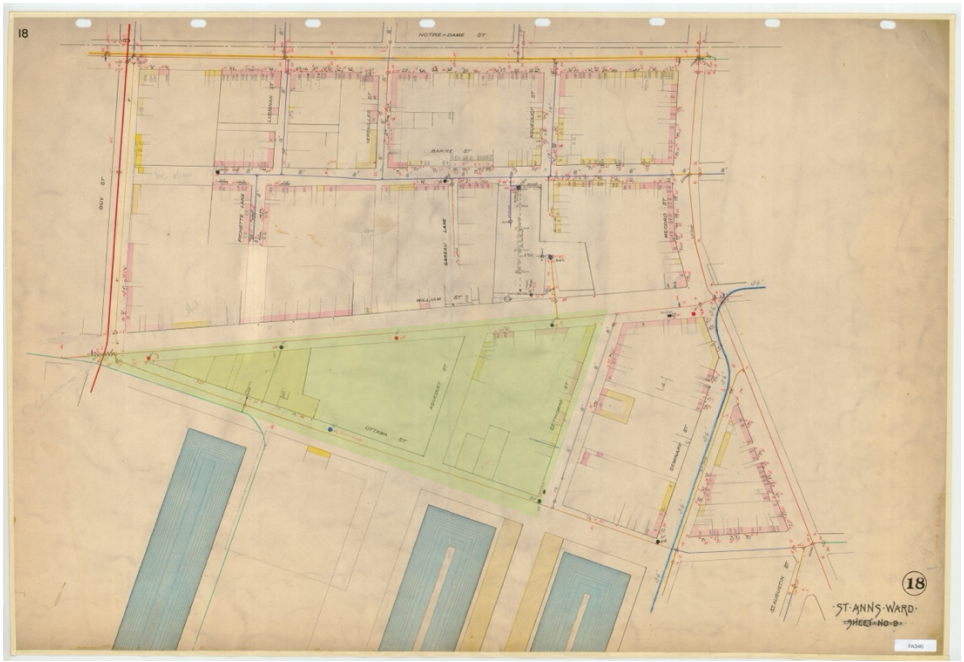
- 52 : *Grand Trunk Railway Stables, la plus grosse compagnie de charretiers, qui dessert la gare Bonaventure ;*
- 55 : *David H. Henderson, Montreal City Steam Saw & Planing Mil;*
- 56 : *Dufresne & Jodoin, marchands de bois ;*
- 57 : *Owens Brothers & Co., Wood Merchants;*
- 61 : *Gale Lumber Yard.*



1890. Goad 1890, Plate XXIII. Source :

Notes :

- Étonnamment, selon les plans de 1881 et de 1890 de Goad, le bâtiment de briques ou de pierre de la pointe du site à l'étude aurait été démoli en grande partie et remplacé par une bâtisse en bois.
- Une porte cochère permet de traverser cette bâtisse de bord en bord.
- Le projet de la rue Saint-Raphaël est toujours présent.
- Le bassin n° 3 est aménagé.



1892. Ville de Montréal. Source : AVM (Travaux publics).

Notes :

- Les bâtiments donnant sur la rue de l'Aqueduc ne sont pas en briques ou en pierre.
- La rue Saint-Raphaël n'est plus dessinée.

1894. *Centrale électrique, Montreal Street Railway, rue William, Montréal, QC, 1894,* Wm. Notman & Son, 1894-08. Source : Musée McCord, cote : II-106799 et II-106800.

Notes :

- La compagnie Montreal Street Railway[15] construit sur la rue William, en face de l'immeuble à l'étude, une centrale électrique pour subvenir aux besoins énergiques de son réseau de transport.[16]
- Sur la photo de gauche, l'immeuble à l'extrémité droite est situé à proximité de l'intersection sud-est des rues William et de l'Aqueduc (projetée).
- La clôture en bois nous informe que la rue de l'Aqueduc n'est toujours pas ouverte à la circulation véhiculaire.

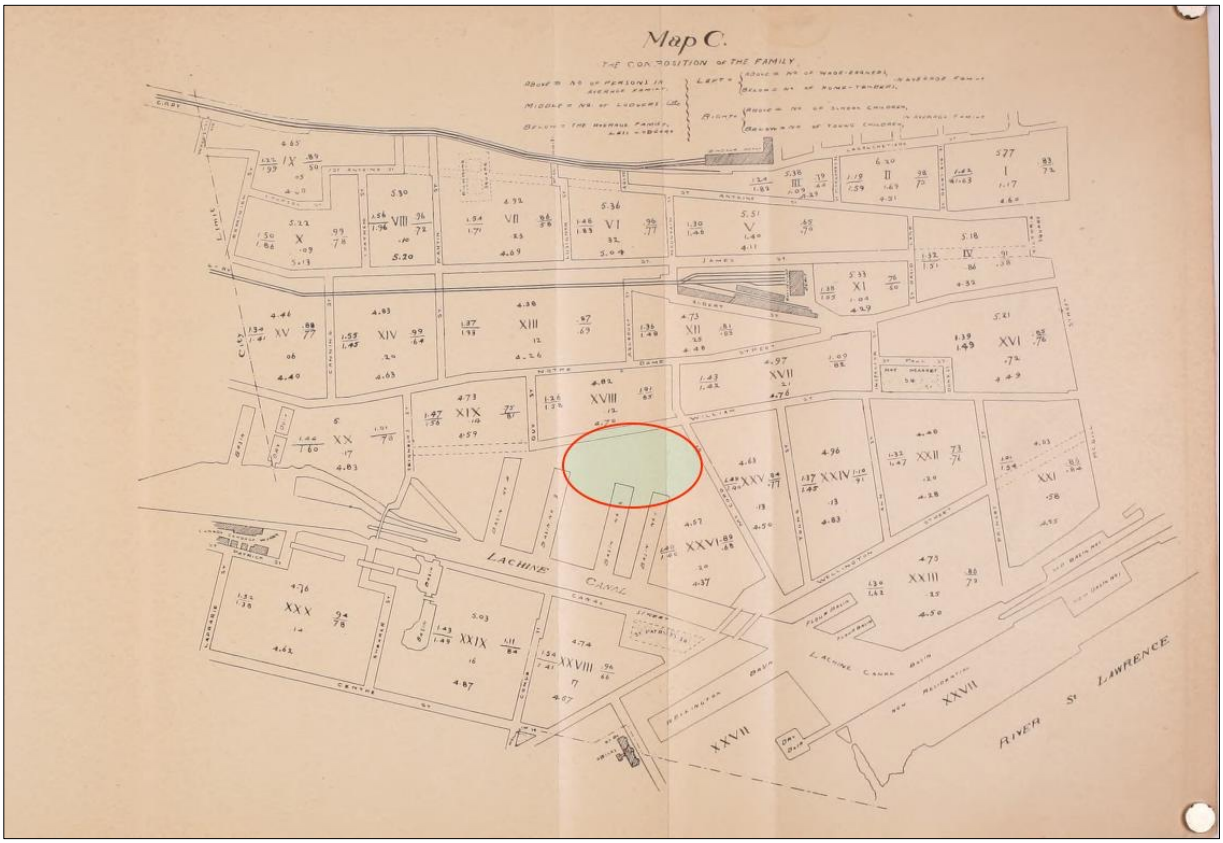
1896. *Vue de Montréal depuis la cheminée de la centrale de la Montreal Street Railway, QC, 1896,* Wm. Notman & Son, 1894-08. Source : Musée McCord, cote : VIEW-2944.

Note :

- L'immeuble à l'extrémité ouest du site à l'étude à l'intersection des rues William et Ottawa (pointé) semble compter deux étages.

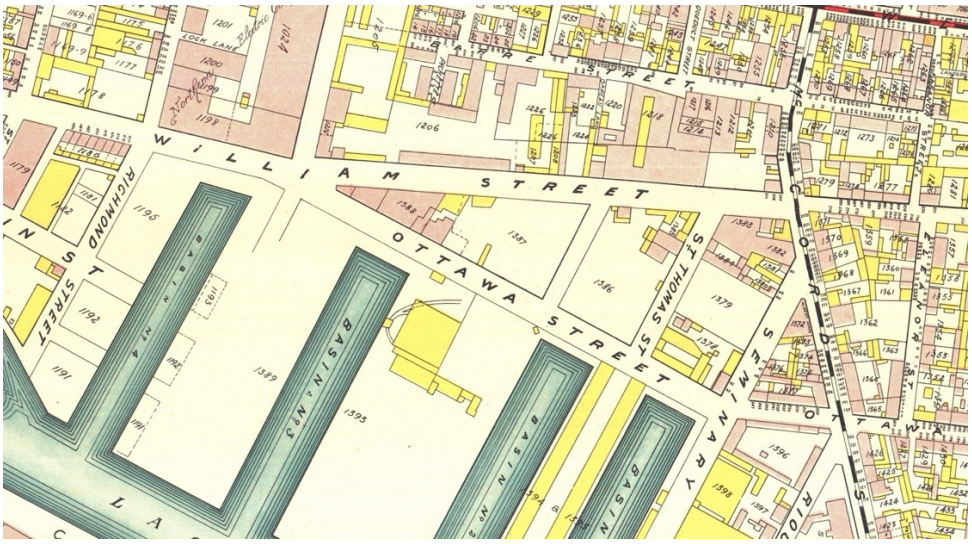
[15] Fondée en 1861, elle portait d'abord le nom de *Montreal City Passenger Railway Company*. En 1886, elle change sa raison sociale en *Montreal Street Railway Company* après avoir signée une entente de 25 ans avec la ville de Montréal. Elle est également nommée la Compagnie des chars urbains.

[16] Les concepteurs sont, l'architecte d'origine britannique, James R. Rhind (responsable local de la construction du l'hôpital Royal Victoria de 1890 à 1893) et l'architecte américain, George Francis Hammond.



1897. Carte provenant du livre, The City Below the Hill, montrant la densité et le surpeuplement du quartier Griffintown en 1897. La propriété à l'étude est mise en évidence.
Source : Herbert Brown Ames, *The City Below the Hill : A Sociological Study of a portion of the City of Montreal*, Canada, Montréal, The Bishop Engraving and Printing Company, 1897, s. p.
Notes :

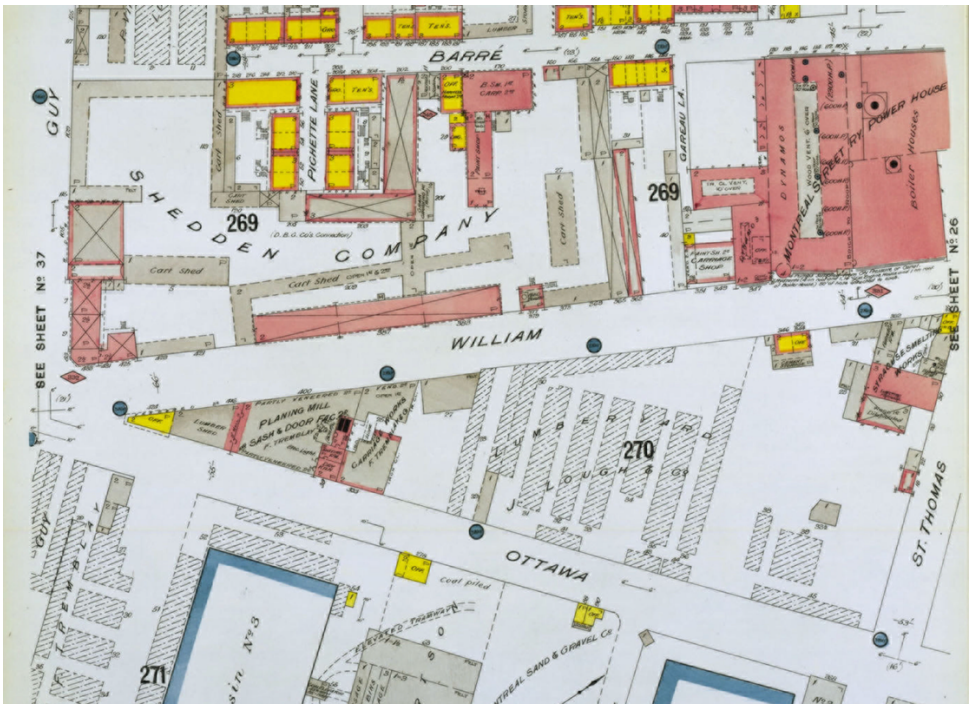
- À la fin du XIX[e] siècle, l'assise industrielle est consolidée, le nombre d'industries passe de 67 en 1890 à 73 à 1929.
- La prospérité industrielle est accompagnée d'une paupérisation de la population du quartier et à son surpeuplement.
- Le philanthrope et industriel, Herbert Brown Ames décrit les conditions de vie misérables des ouvriers dans son essai et il décide de construire aux coins des rues William et Shannon, un complexe résidentiel modèle destiné à cette classe sociale. Dénommé Diamond Court, l'ensemble de logements est érigé en 1897 selon les plans de l'architecte, Robert Findlay.



1907. *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference* / Pinsoneault, A. R. Plate 23. Source: https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244207.

Note :

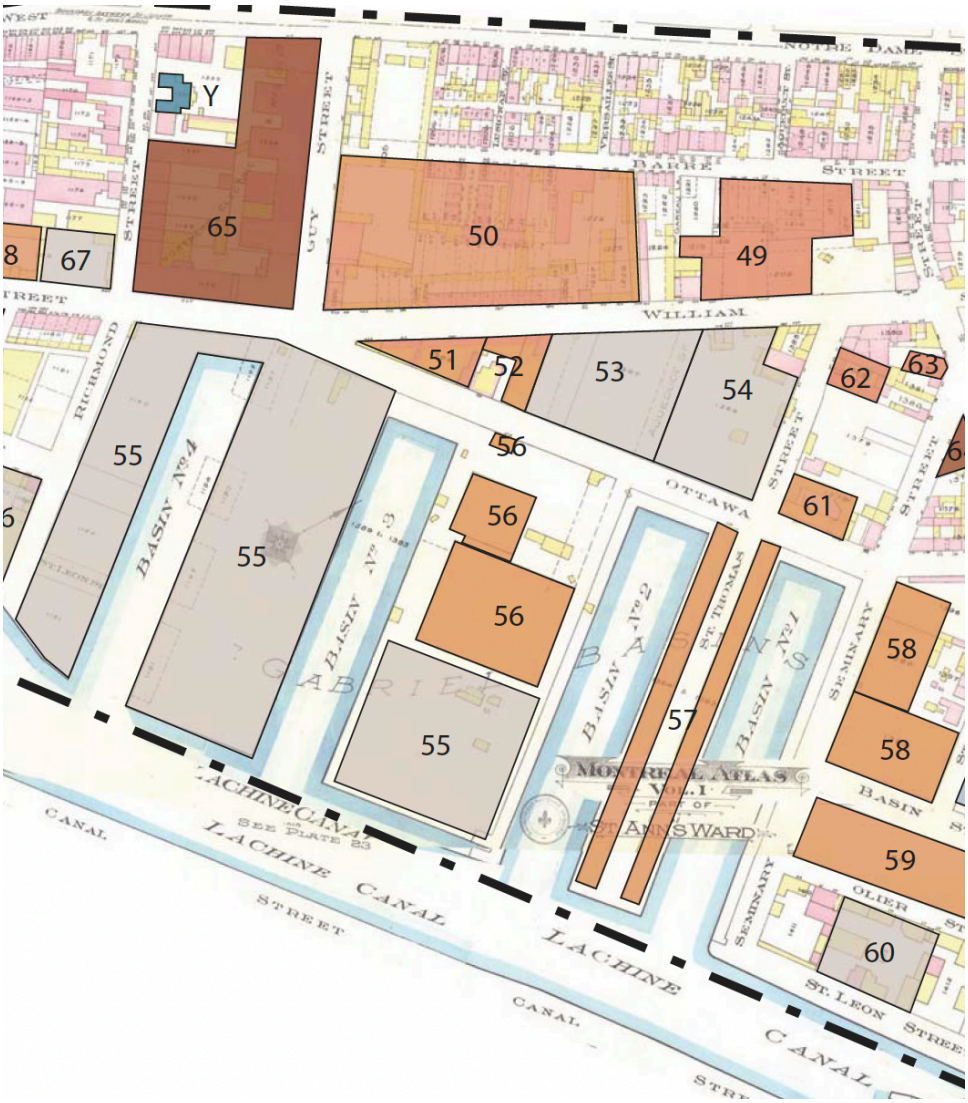
- Une grande partie de l'îlot Saint-Thomas, William, de l'Aqueduc et Ottawa est libre de construction.
- Le bassin n° 4 est aménagé au cours des années 1890.



1909. Goad. Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume I. Montreal ; Chas. E. Goad, April 1909. Source : https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2246708?docref=8kAm0je40GPgFHIFrnY6Nw

Note :

- Toute la partie centrale de l'îlot est utilisée comme cour à bois.
- La rue de l'Aqueduc n'apparaît pas.
- Le bâtiment à la pointe identifié sous (OFF.) est maintenant en bois.



Détail de la « caractérisation détaillée de Griffintown en 1912 (d'après Goad 1912) » tiré de Hanna (2007) p. 103.
Le bâtiment industriel toujours existant (ombré en brun) est :

- 65 : *Northern Electric & Manufacturing Co.*

Les bâtiments industriels disparus (ombrés en orange) sont :

- 49 : *Montreal Street Railway Power House*. La centrale du réseau de tramways électriques s'approvisionne en charbon aux bassins nos 1 et 2 à proximité ;
- 50 : *Shedden Forwarding Co. Ltd.* Le complexe d'écuries pour les chevaux et leurs charrettes dessert la gare Bonaventure, alors le plus gros terminus de marchandises à Montréal ;
- 51 : *F. Tremblay & Cie*. Un négociant de bois avec une scierie et une fabrique de portes et de châssis, moulures, persiennes en bois, bois tourné, planchers de bois franc ;
- 52 : *Montreal Carriage Works,* fabrique des chars lourds pour le transport de la marchandise, incluant des pneus solides de caoutchouc ;
- 56 : *Farquhar Robertson & Co.*, un énorme entrepôt pour le charbon bitumineux, le charbon anthracite et le coke pour les fonderies ;
- 57 : *Montreal Sand & Gravel Co. Ltd,* vend des produits granulaires, dont de la silice, du sable et du gravier de rivière ;
- 58 : *Evans Brothers Ltd*, un commerce de charbon et de bois ;
- 59 : *Ogdensburg Coal & Towing Co.* est l'agent pour la vente du charbon anthracite provenant de la Pennsylvanie ;

- 61 : *Victoria Marble Works,* fournisseur de marbre pour les maisons et bureaux ;
- 62 : *R.C. Robert Co. Ltd,* fabricant de vernis pour la finition du bois ;
- 63 : Albert Soaps Ltd. fabricant de savon pour la lessive et les besoins domiciliaires et industriels.

Les cours industrielles pour bois, charbon, étables ou ateliers (ombrées en gris) sont :

- 53 : *Cour à bois Tremblay* voisine de *F. Tremblay & Cie ;*
- 54 : *North American Scrap Iron & Metal Co.,* une cour à ferraille ;
- 55 : *Cours à bois des bassins no 3 et no 4*, qui occupent d'impressionnants emplacements entre les bassins ;
- 60 : *George Reed & Co., General Roofing Contractor,* entrepreneur de toitures et fabricant de l'asphalte pour les toits plats ;
- 67 : *St-Lawrence Lumber Co.*

Certains traits de 1880 se sont perpétués. Le développement peu dense de la zone des bassins persiste et les occupations du sol sont plutôt extensives. Il est intéressant de noter l'immense complexe d'écuries géré par la compagnie Shedden. Il est également remarquable de voir la taille imposante de la centrale électrique de la Montréal Tramways tout comme l'imposante manufacture de la compagnie Northern Electric Co. érigée en 1905 sur la rue Guy, entre les rues Notre-Dame et William sur des plans de l'architecte, William John Carmichael.

2.2.5 1915 - 1960 : APOGÉE DE LA VILLE INDUSTRIELLE

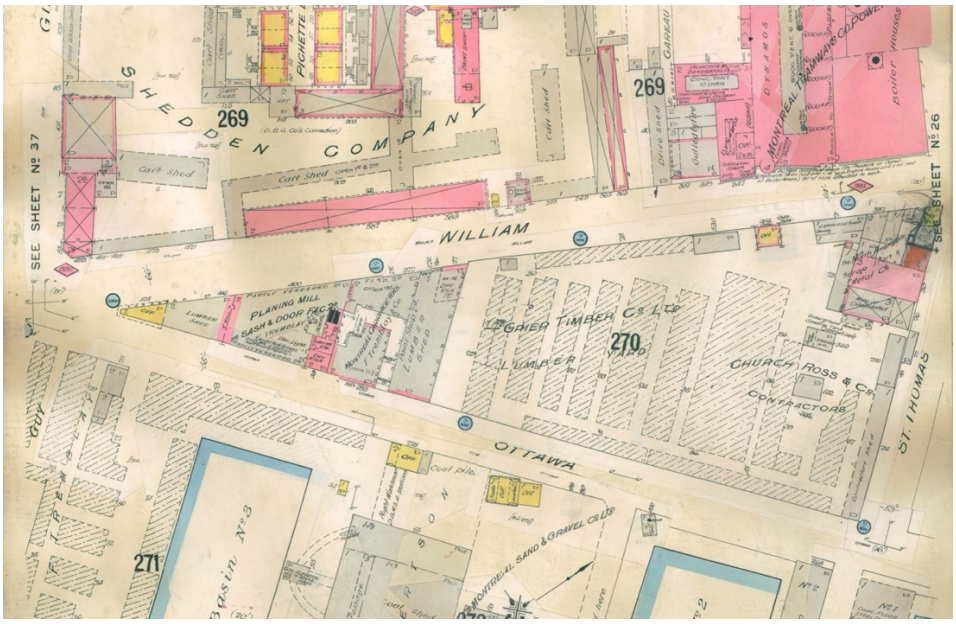
La multiplication des sources d'énergie (électricité et gaz) et des moyens de transport permet aux nouvelles industries de se localiser ailleurs qu'en bordure du canal. De grands ensembles industriels s'installent à proximité des gares et des chemins de fer.

Une voie ferrée surélevée traverse le faubourg Sainte-Anne **(1)** pour relier le pont Victoria à la nouvelle gare centrale **(2)**. La voie ferrée, aménagée dans l'axe de la rue Wellington, coupe le lien entre les rues Peel et de la Commune et sectionne le quartier de Griffintown en deux.

La tracé de la rue Wellington est dévié sur la rue Smith **(3)**. Le pont Wellington est remplacé par un tunnel creusé sous le canal de Lachine au début des années 1930.

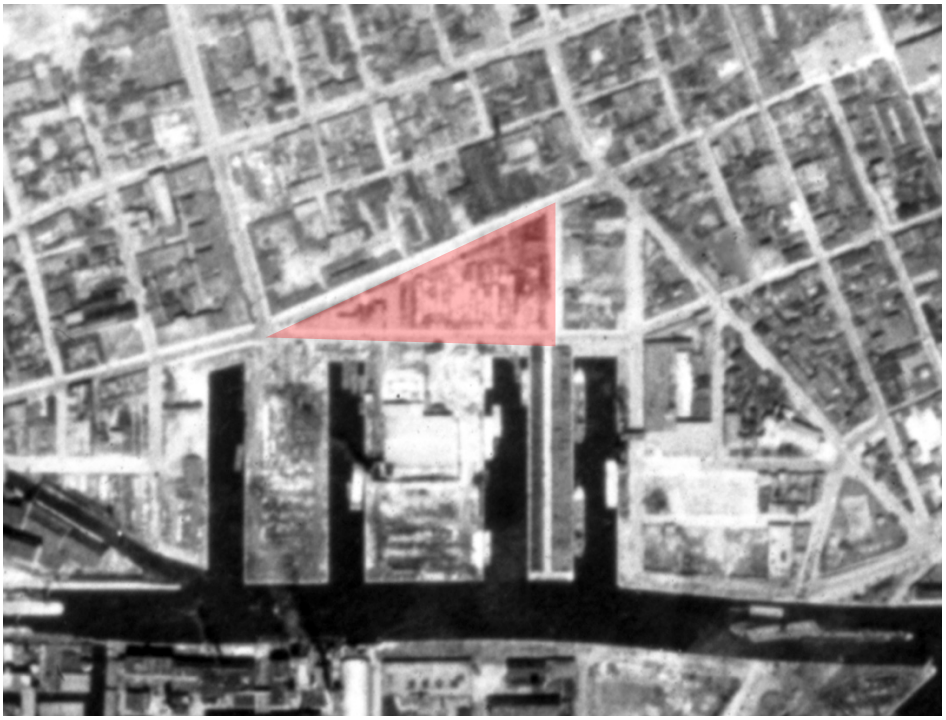
À part les emprises ferroviaires et les grandes aires d'entreposage **(4)**, le secteur Griffintown est densément construit. Des quartiers résidentiels entourent le secteur de planification Griffintown.

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 26.



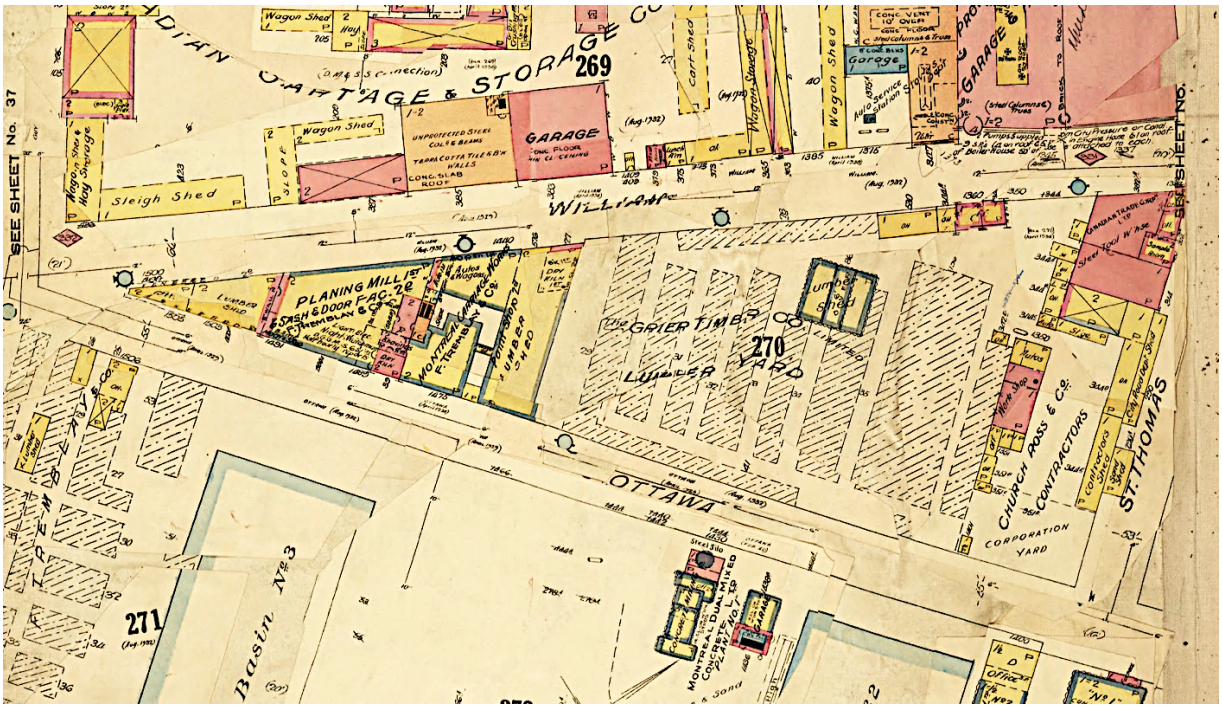
1916. Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume I. Montreal ; Chas. E. Goad, April 1909 révisé en Janvier 1916. https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244088.
https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2244088?docref=DrmeA-MJGaAtzUkk_ucvLg
Note:

- L'entreprise Church Ross & Co. Contractors s'ajoute dans la partie est de l'îlot à l'étude.



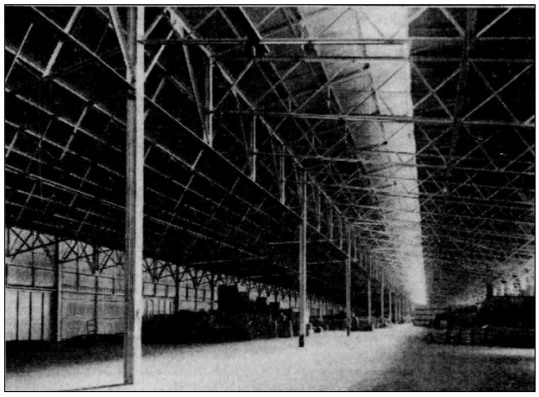
1925—1935. Source : AVM, VM97,S3,D01,P036.
Note :

- La bâtisse sur l'îlot ouest du site à l'étude (William, Ottawa et de l'Aqueduc) occupe pratiquement toute la surface.
- L'îlot est du site à l'étude (William, Ottawa et Saint-Thomas) est encore utilisée sur une grande surface à des fins d'entreposage.



1940. Underwriters' Survey Bureau Montreal vol. 1 Sheet 26, May, 1918, Revised to Feb 1940. Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : CA M001 P501-2-D018.

Photographie des entrepôts de la compagnie *Canada Steamship Lines* aux abords des bassins situés au sud de la rue Ottawa.
Source : « Canada Steamship Lines Opens New Freight Terminal », *The Gazette*, 16 novembre 1940, p. 24-25.



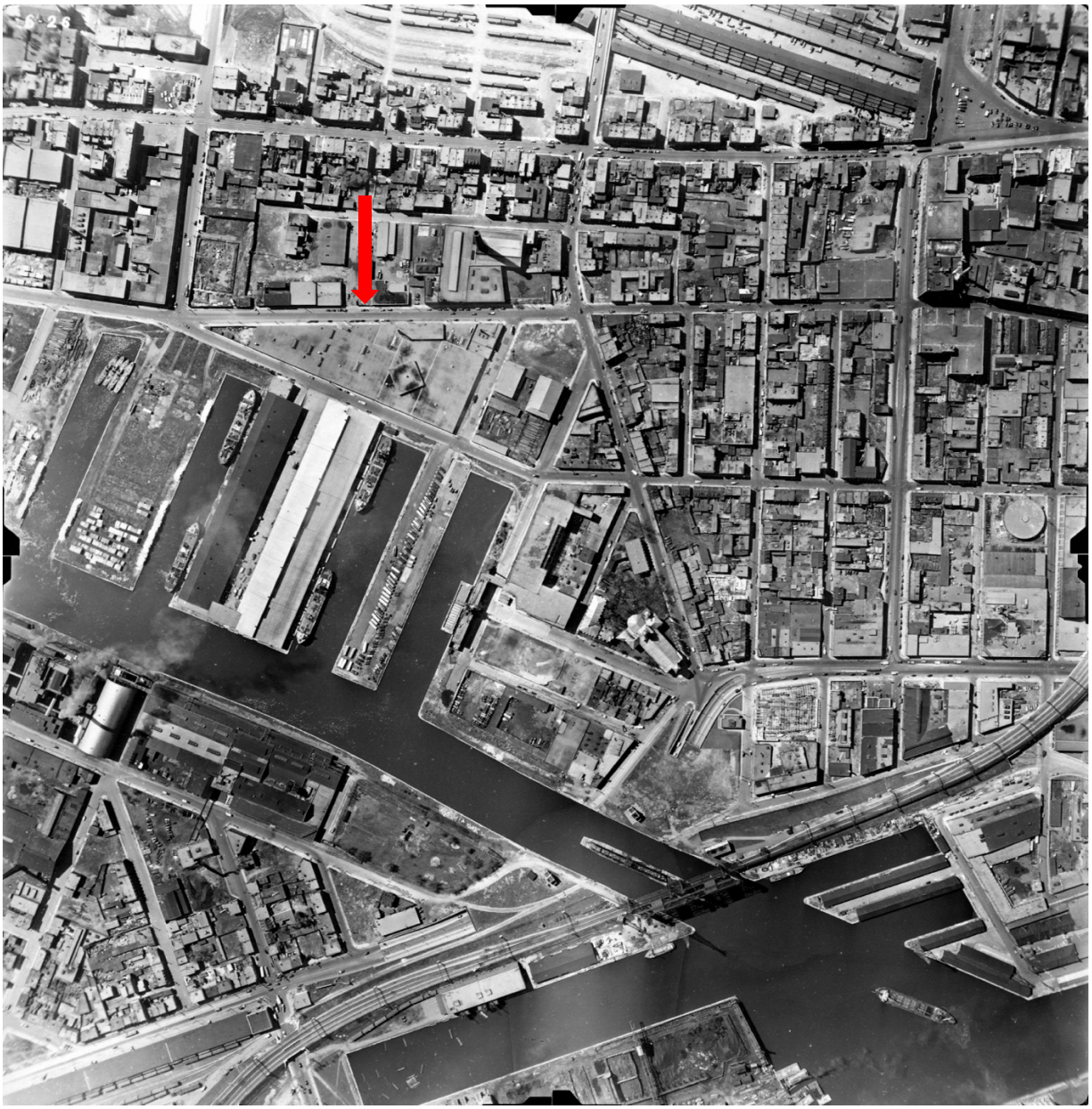
Photographie de l'intérieur d'un entrepôt de la compagnie *Canada Steamship Lines* aux abords des bassins situés au sud de la rue Ottawa.
Source : « Canada Steamship Lines Opens New Freight Terminal », *The Gazette*, 16 novembre 1940, p. 24-25.

L'activité des bassins vit un déclin à partir de 1939. Les bâtiments des compagnies de matières premières sont remplacés par les entrepôts de Canada Steamship Lines ltd[17] (construits en 1940, selon les plans de Brian R. Perry aux abords du bassin n° 3), de Eastern Canada Shipping ltd et de Poirier Transport ltée, toutes des compagnies de transport de marchandises par voie maritime. Les navires étant plus longs ne

[17] Selon l'article « Canada Steamship Lines Opens New Freight Terminal » dans *The Gazette*, paru le 16 novembre 1940, p. 24-25, ses constructeurs affirment qu'il s'agit du plus grand terminal de ce type sur le fleuve Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Construit en acier ignifuge, il peut accueillir trois navires et dispose d'une plateforme pouvant accueillir simultanément 100 camions.

correspondent plus au gabarit du canal et des bassins. Pour pallier la demande, on construit la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, ce qui annonce la fermeture du canal de Lachine[18].

Après la Seconde Guerre mondiale, le secteur connaît une longue stagnation, sauf pour l'industrie de la bière. La Brasserie Dow construit un énorme bâtiment en 1949 au coin des rues Peel et Notre-Dame (architectes : Fetherstonhaugh, Durnford, Bolton & Chadwick).



1947. Photo aérienne. Le site à étude est pointé. Source AVM, VM97-3_7P6-26.
Note :

- Le garage est totalement construit.

[18] Faille (2020), p. 15.

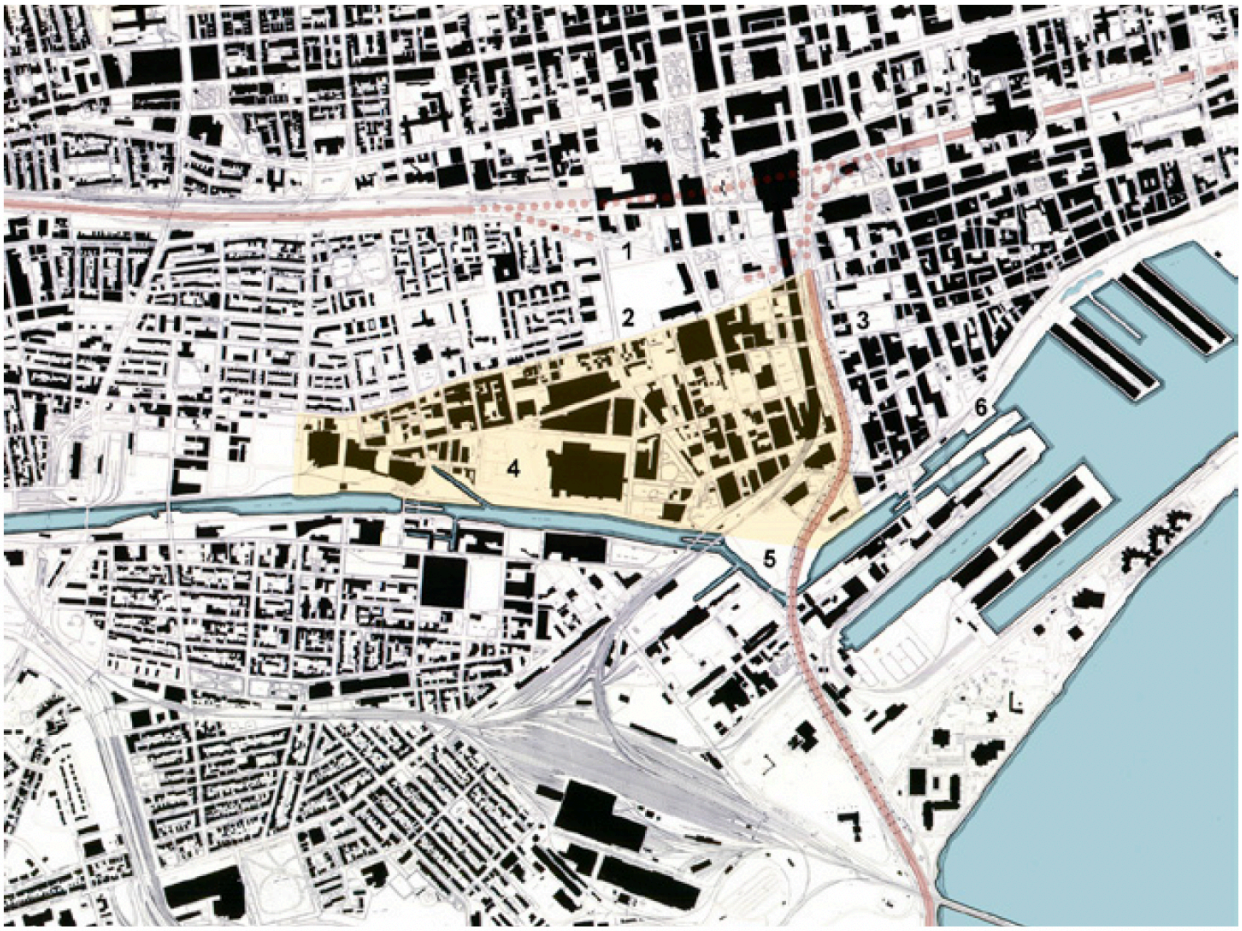
1949. Utilisation du sol détaillée. Source : AVM, https://depot.ville.montreal.qc.ca/plans-detailles-occupation-sol/tiff/VM165-1-2_50-70.TIF

Note :

- Déjà la Provincial Transport utilise une partie de l'îlot voisin du côté Est (encerclé en vert) pour le stationnement de ses autobus.
- Quant à la centrale électrique de la Montreal Tramways Co (encerclé en bleu), après avoir été possiblement utilisée par la Provincial Transport, elle est maintenant affectée à la RCASC (Royal Canadian Army Service Corps ou Corps royal d'intendance de l'Armée canadienne) comme dépôt militaire.

1950. Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume I. Montreal ; Chas. E. Goad, 1909, révisé en juin 1950. Source : https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244088

2.2.6 1960 - 1990 : DÉCLIN DES INDUSTRIES ET DU QUARTIER RÉSIDENTIEL



La construction de l'autoroute Ville-Marie et de ses bretelles d'accès, entraîne la démolition de plusieurs îlots au nord du secteur **(1)**.

Des ensembles résidentiels sont construits sur l'ancienne cour de triage située au nord de la rue Notre-Dame **(2)**.

L'autoroute Bonaventure est construite sur pilotis, du côté du viaduc ferroviaire et de ses voies ferrées surélevées. De nombreux îlots sont démolis. L'infrastructure forme une barrière entre les parties est et ouest du faubourg Sainte-Anne **(3)**.

Le bassin hydraulique Saint-Gabriel, les canaux de dérivation et les quatre bassins en aval des écluses sont remblayés. Un centre de tri postal de Postes Canada est installé à l'emplacement de ces bassins **(4)**.

Le bassin Peel est partiellement remblayé (5). Le canal est fermé à la circulation maritime en 1972.

Le parc des Écluses, situé à l'embouchure du canal (6), est aménagé en 1990, dans le cadre du projet de réaménagement du Vieux-Port.

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 34.

1961. Utilisation du sol, Montréal, échelle 1:2 400, Montréal (Québec). Service d'urbanisme, Montréal (Québec). Service des travaux publics. Source : BAnQ, https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2436797?docref=uXvJwve476nPnsW-QWJ_Dw

1962. Photo aérienne. Source : AVM, VM97-3_04_300.

1964. Underwriters'. Source : Underwriters' Montreal vol. 1 sheet 38 January 1964. Source : GDH (2019), Annexe B.

Détail de la « caractérisation détaillée de Griffintown en 1964 (d'après Underwriters' Survey Bureau 1964) » tiré de Hanna (2007) p. 126.

Les bâtiments industriels toujours existants en 2007 (ombrés en brun) sont :

- 98 : *Midtown Motors*, concessionnaire de voitures, aujourd'hui démoli ;
- 99 : *Central Truck Lines et McCrum Transport Ltd*, transport par camion, aujourd'hui démoli ;
- 100 : *Quinn Cartage*, transport par camion, aujourd'hui démoli ;
- 104 : *Provincial Transport Ltd*, **l'immeuble à l'étude** ;
- 107 : Barer Engineering & Machinery Co. Ltd, un entrepôt de machinerie aujourd'hui démoli ;

- 108 : Canadian Broadcasting Corp., entrepôts pour le matériel des émissions télévisées, aujourd'hui démolis ;
- 109 : International Paints Canada Ltd, entrepôt de peinture marine, aujourd'hui démoli ;
- 117 : Rosco Metal Roofing Products Ltd, aujourd'hui démoli ;
- 118 : Northern Electric.

Les bâtiments industriels disparus (ombrés en orange) sont :

- 103 : postes d'essence ;
- 104 : Hangar de stationnement d'autocars de la Provincial ;
- 105 : Garage d'entretien de la Murray Hill ;
- 112 : Canada Steamship Lines ;
- 113 : Eastern Canada Shipping Ltd ;
- 116 : Automotive Spring Co. ltd, fabricant de ressorts pour systèmes de suspension d'automobiles ;
- 117 : Rosco Metal Roofing Products Ltd ;
- 119 : Benjamin News Co. entrepôt de journaux ;
- 120 : Montreal Transport Terminal Ltd, entrepôt de marchandises livrées par camion ;

Les cours industrielles pour bois, charbon, étables ou ateliers (ombrées en gris) sont :

- 98 : Terrain de stationnement de *Midtown Motors*, un concessionnaire de voitures aujourd'hui disparu ;
- 99 : Terrain de stationnement de la *Central Truck Lines et McCrum Transport Ltd,* transport par camion, aujourd'hui disparu ;
- 102 : Stationnement de la Champlain Express inc. l'une des plus grosses entreprises de camionnage du pays aujourd'hui disparu ;
- 103 : Stationnement autour de la station d'essence aujourd'hui disparu ;
- 104 : Stationnement du surplus d'autobus de la Provincial ;
- 112 : Canada Steamship Lines aujourd'hui disparu ;
- 113 : Eastern Canada Shipping Ltd aujourd'hui disparu ;
- 114 : C. A. Spencer Ltd, marchands de bois aujourd'hui disparu.

Avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, le canal de Lachine perd sa raison d'être en une dizaine d'années et les industries sur ses rives tombent en déshérence. Le rezonage industriel de 1963 par la Ville provoque l'exode de la population et évidemment les installations religieuses, sociales et communautaires disparaissent. Le secteur des bassins est investi par les entreprises de transport véhiculaire.

Malgré le rezonage favorable, très peu de nouvelles industries s'y implantent en raison du manque d'espace nécessaire pour les grandes usines modernes. En fait, seulement quelques bâtiments industriels ou commerciaux sont érigés, dont le plus important est le centre de tri postal de Postes Canada en 1974-1976. Les propriétaires d'immeubles à logements qui, depuis des décennies avaient négligé l'entretien de leurs immeubles, les démolissent maintenant pour faire place aux stationnements en surface. Il faut toutefois signaler une exception, soit la restauration des immeubles à logements datant du XIX^{e} siècle menée par la compagnie Norton Steel sur une rangée de maisons aux 193-215, rue de la Montagne.

1964. Photo aérienne. Source : VM97,S3,D05,P074.

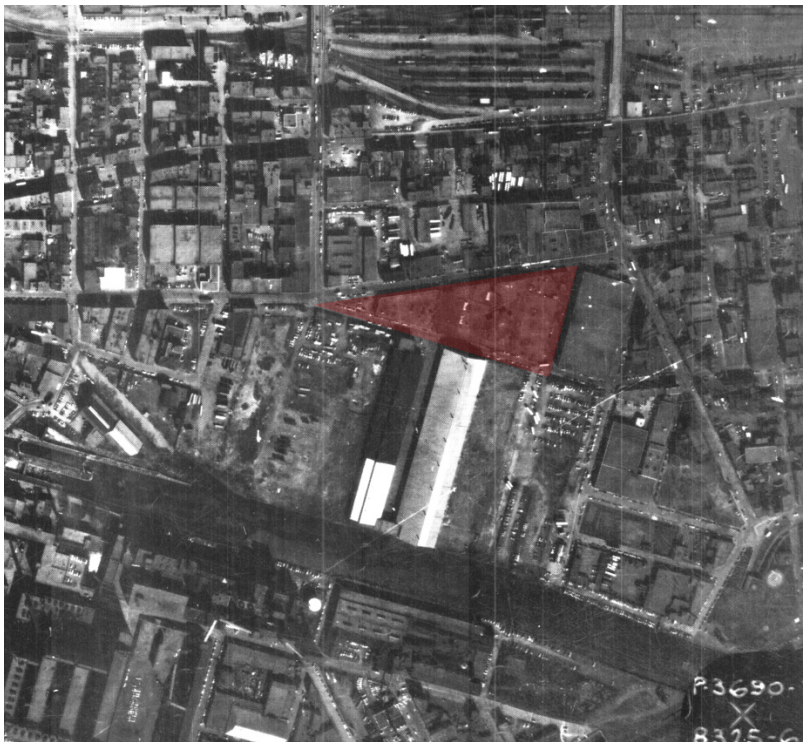
1964 : Fermeture des écluses du canal de Lachine du côté du port.

1969. Photo aérienne. Source : AVM, VM97,S3,D09,P042.

Note :

- Les bassins sont remblayés.

1970 : Fermeture de l'église Sainte-Anne et démolition l'année suivante, tout comme le presbytère.



1971. Photo aérienne. Source : AVM, VM97,S3,D10,P057.

1972 : Fermeture des écluses du canal de Lachine du côté de Lachine.

1975. Détail du plan d'utilisation du sol, planche 227-23 Utilisation du sol, Montréal, échelle 1:2 400, Montréal (Québec). Service de l'habitation et de l'urbanisme. Source : https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2436797

Notes :

- Le garage de la Compagnie de transport provincial est occupé par un fabricant de ressorts de véhicules, la Cie de transport Bonaventure Entreprises garage de réparations d'autobus, et au 2e étage par une caisse d'économies et un magasin d'uniformes.

- Au pourtour de l'îlot, on retrouve le garage de la cie d'autobus Voyageur occupant l'îlot voisin du côté Est et le garage de Murray Hill au nord de la rue William.

1975. Photo aérienne. Source : AVM, VM97,S3,D15,P081.
Note :

- L'aire des anciens bassins est complètement déblayée de construction.

1976. Photographie aérienne de l'immeuble à l'étude et de son contexte en 1976.
Photographe : Rhéal Benny, 9 juin 1976. Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : VM94-B190-004.
Note :

- La plus importante construction de cette période est le centre de tri de Postes Canada face au site à l'étude.

1976. Photographie aérienne de l'immeuble à l'étude et de son contexte en 1976.
Photographe : Rhéal Benny, 9 juin 1976. Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : VM94-B190-006.
Note :

- Le centre de tri de Postes Canada est en construction face au site à l'étude.

1978 : Le canal de Lachine est désormais de la responsabilité du Parcs Canada.

1981. Détail Planche 227-24 Utilisation du sol, Ville de Montréal, échelle 1:1 000, Montréal (Québec). Service de l'habitation et de l'urbanisme. Source : https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2243892
Note :

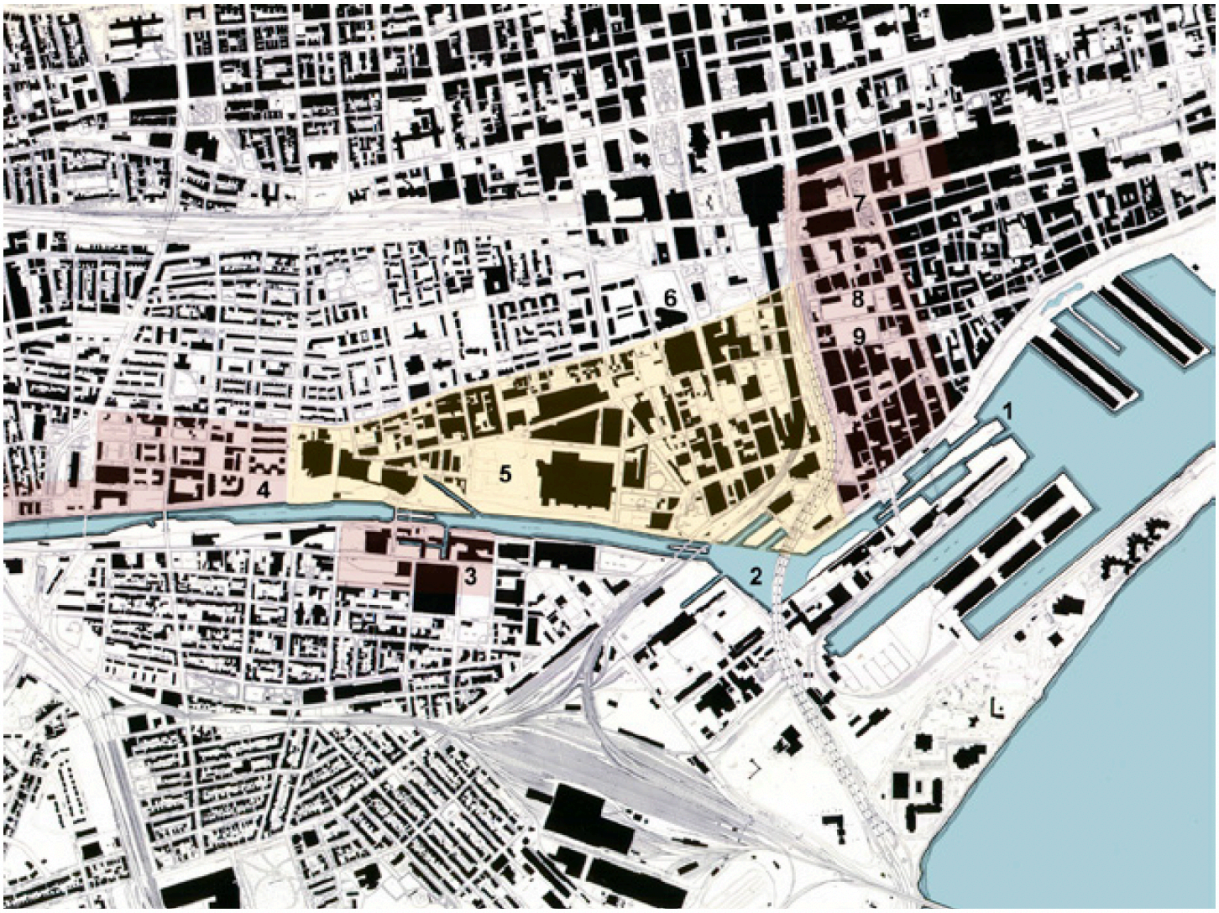
- Le centre de tri de Postes Canada est construit sur l'emplacement des bassins Saint-Gabriel.

1981. Photo aérienne. Source : AVM, VM97-3_19_P11-017.

Note :

- Le centre de tri de Postes Canada est construit sur l'emplacement des bassins et quais.

2.2.7 1990 - 2006 : MISE EN VALEUR DU CANAL ET REDÉVELOPPEMENT URBAIN



Entre 1997 et 2002, le lieu historique national du canal de Lachine, long de 14 km, est aménagé entre le Vieux-Port et Lachine **(1)**. Le bassin Peel est en grande partie déblayé **(2)**. Le canal est ouvert à la circulation maritime récréative.

Plusieurs anciens ensembles industriels qui bordent le canal, tels les édifices Redpath et Belding-Corticelli, sont convertis en habitations **(3)**. De nouveaux ensembles résidentiels sont construits le long du canal (**4**).

Le terrain appartenant à Postes Canada ainsi que plusieurs autres terrains de plus petite taille, sont vacants et disponibles au développement immobilier. **(5)**.

En 1996, l'École de technologie supérieure (ÉTS) recycle l'édifice de l'ancienne brasserie O'Keefe, située à l'angle des rues Notre-Dame Ouest et Peel, pour y installer ses locaux **(6)**. Au cours des années suivantes, l'institution construit à proximité de nouveaux pavillons.

Trois importants projets de redéveloppement sont en cours de réalisation à l'est du secteur : le Quartier International **(7)**, le faubourg des Récollets **(8)** et la Cité Multimédia **(9)**.

Figure et texte tirés de Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012), p. 36.

Photo aérienne 1998. Source : GDH (2019), Annexe B.

2002 : Ouverture du canal à la navigation de plaisance.

2002. Photo aérienne. Source : Google Earth.

2003 : le centre de tri postal de Postes Canada (1500 rue William) ferme ses portes.

2004 : la Société du Havre de Montréal (SHM) présente une version préliminaire du redéveloppement de la zone portuaire de Montréal intitulée Le Havre de Montréal : Vision 2025. La SHM sera démantelée en 2007.

2.2.8 2006 - AUJOURD'HUI : MISE EN ŒUVRE DU REDÉVELOPPEMENT URBAIN

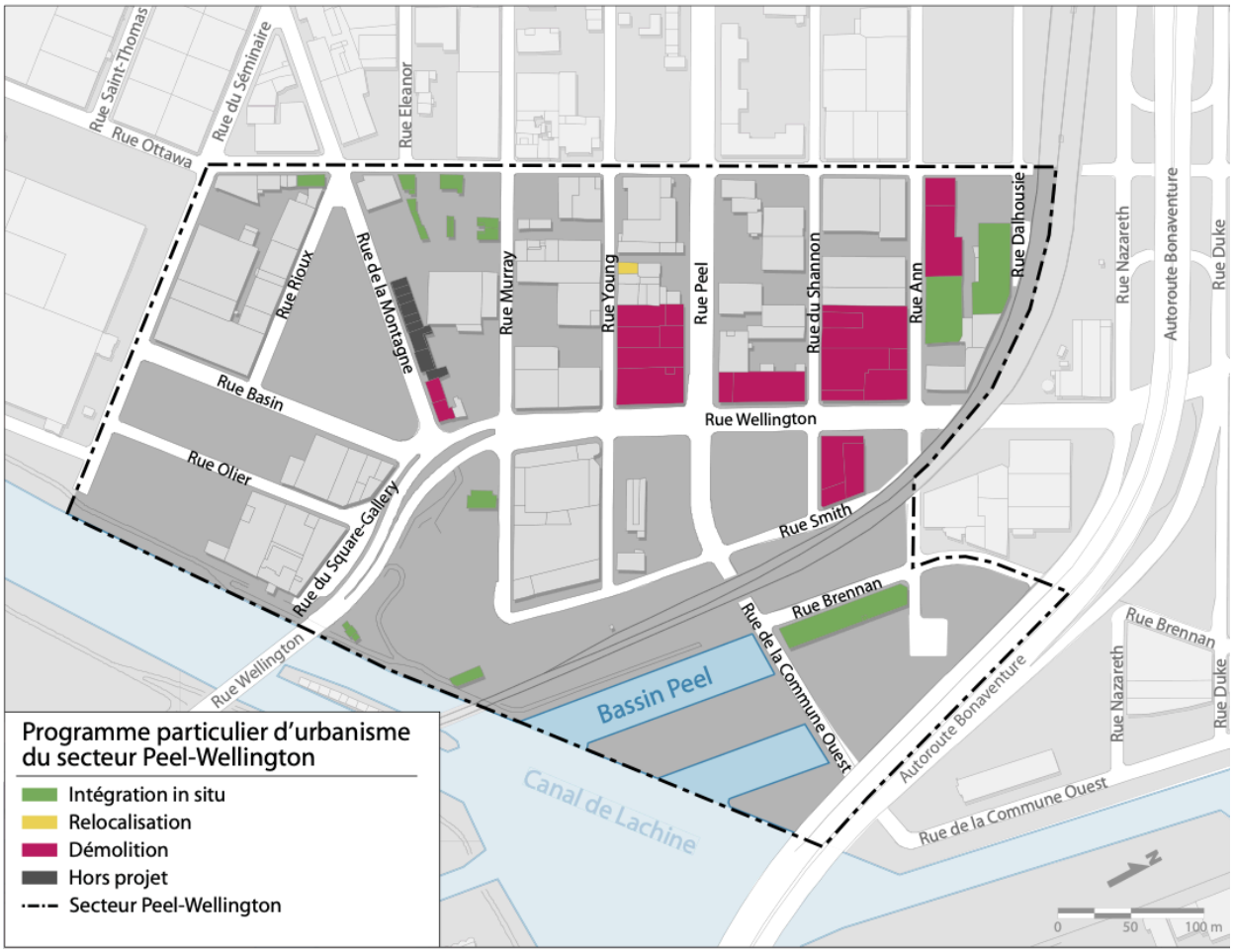
2006 : Annonce d'un vaste projet immobilier *Village Griffintown* par le promoteur Devimco. L'attention est portée sur la partie est de Griffintown et mènera à l'adoption d'un PPU pour le secteur compris entre la rue Ottawa, le canal de Lachine et la rue du Séminaire (secteur Peel-Wellington).

2006. Projet Village Griffintown de Devimco élaboré par Daniel Arbour & Associés. Source : https://griffintown.org/projects/projetgriffintown/

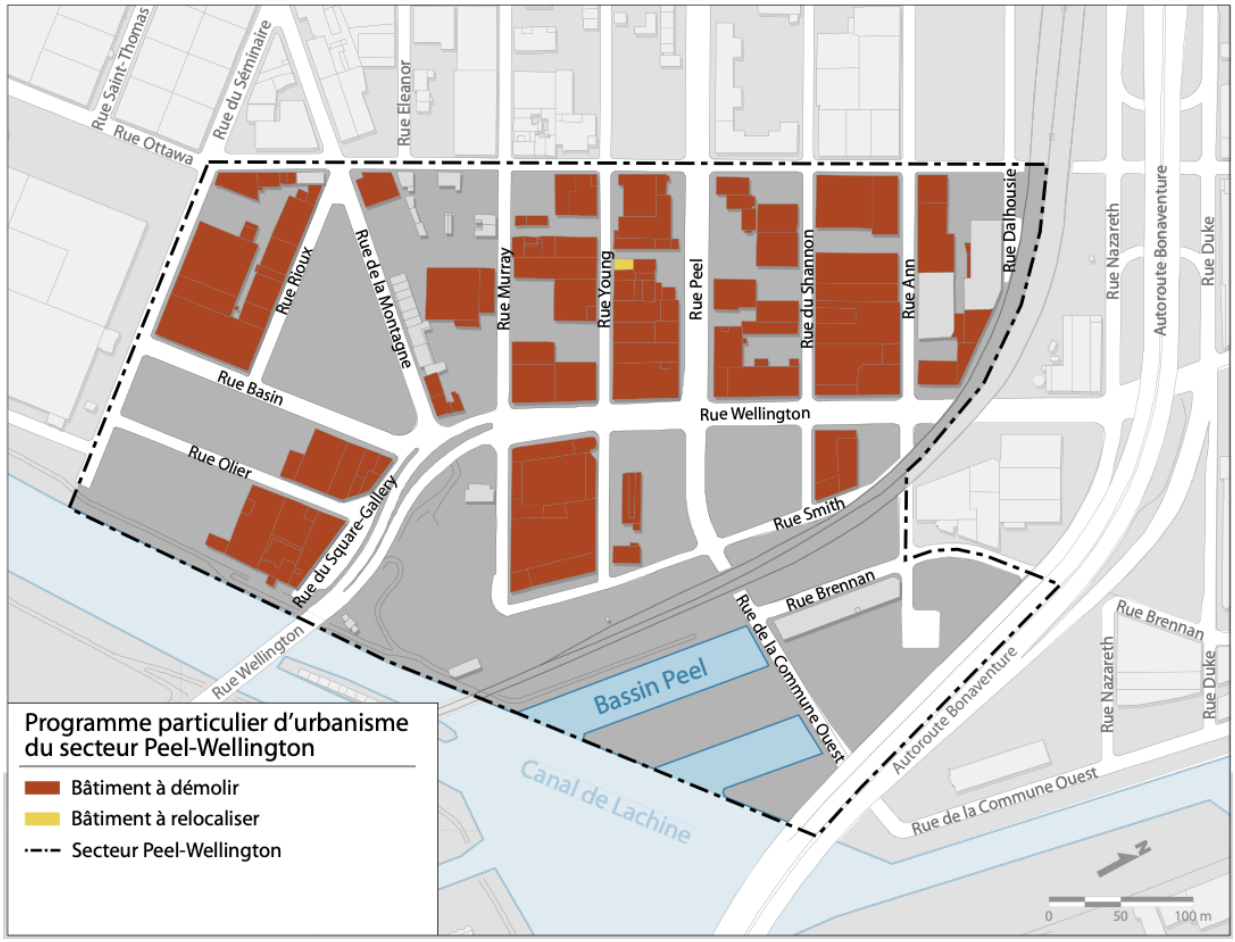
2007 : Des démarches sont entreprises par l'Arrondissement pour l'élaboration d'un PPU portant sur le secteur Griffintown à la suite de celles déjà engagées par le promoteur Devimco.

2007 : la Société immobilière du Canada (SIC) acquiert le terrain de l'ancien centre de tri postal et présente un projet de reconversion du site à des fins résidentielles.

2008 mai : Adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour y introduire le PPU Griffintown — Secteur Peel-Wellington révisé à la suite de l'assemblée publique de consultation tenue sous la gouverne de l'Arrondissement Le Sud-Ouest.



2008. Le patrimoine bâti figure 9 du *Programme particulier d'urbanisme Griffintown secteur Peel-Wellington*, Montréal, avril 2008, p. 44. Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P64/4a1.pdf



2008. Immeubles visés par le programme de démolition figure 11 du *Programme particulier d'urbanisme Griffintown secteur Peel-Wellington*, Montréal, avril 2008, p. 47. Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P64/4a1.pdf

2009, mai : Dépôt du rapport de consultation publique de l'OCPM sur le projet de réaménagement du 1500, rue Ottawa — Les Bassins du Nouveau Havre.

2009, juillet : « Les travaux de déconstruction de l'ancien centre de tri postal, situé au 1500, rue Ottawa, viennent d'ailleurs de commencer, dans le cadre du projet Les Bassins du Nouveau Havre, piloté par la Société Immobilière du Canada (SIC). Le plan directeur du projet, qui a fait l'objet d'une consultation publique, prévoit notamment la construction d'environ 2000 unités résidentielles de divers types, l'implantation de commerces et de bureaux, l'aménagement d'espaces verts et récréatifs, de même que la mise en valeur des vestiges de quatre anciens bassins remblayés dans les années 70. Le projet prévoit, au total, un investissement de 750 millions provenant des secteurs public et privé.[19] »

[19] « Deux quartiers en pleine transformation », *La Presse*, 4 juillet 2009, p. J10.

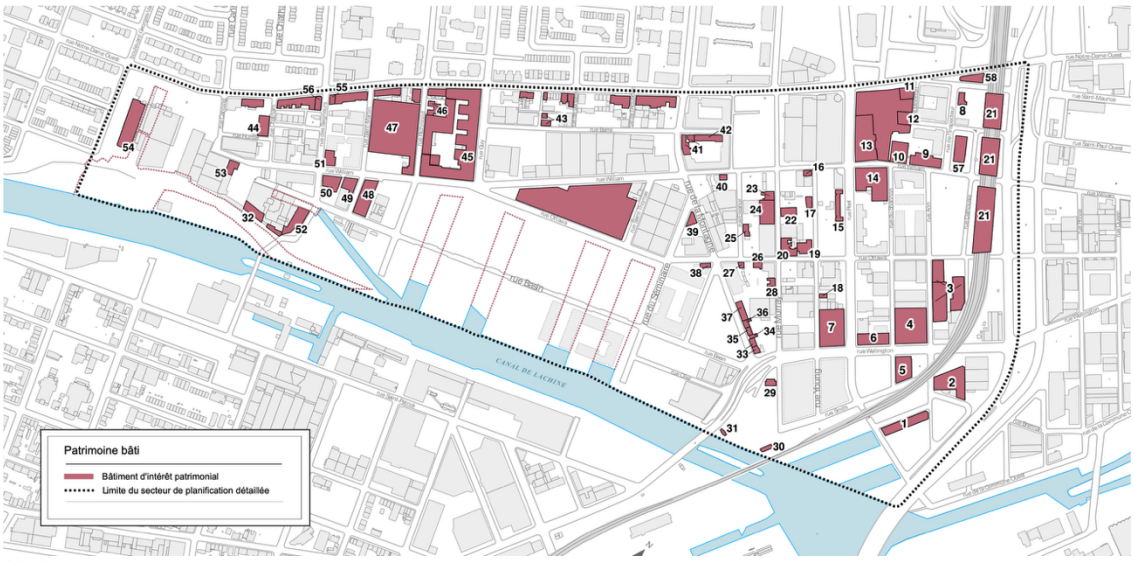
2009, août : Adoption, avec changements, du règlement intitulé « Règlement autorisant la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales […] » visant le site du 1500, rue Ottawa, projet intitulé *Les Bassins du Nouveau Havre* face au site à l'étude.

2009 : Plan directeur *Les Bassins du Nouveau Havre version finale à l'arrondissement Sud-Ouest dans le cadre du processus par article 89*. 12 janvier 2009. Groupe Cardinal Hardy, L'œuf, Société immobilière du Canada. Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P110/4-6_sic_-_plan_directeur_-_les_bassins_du_nouveau_havre_-_2009.pdf, consulté le 6 mai 2025.

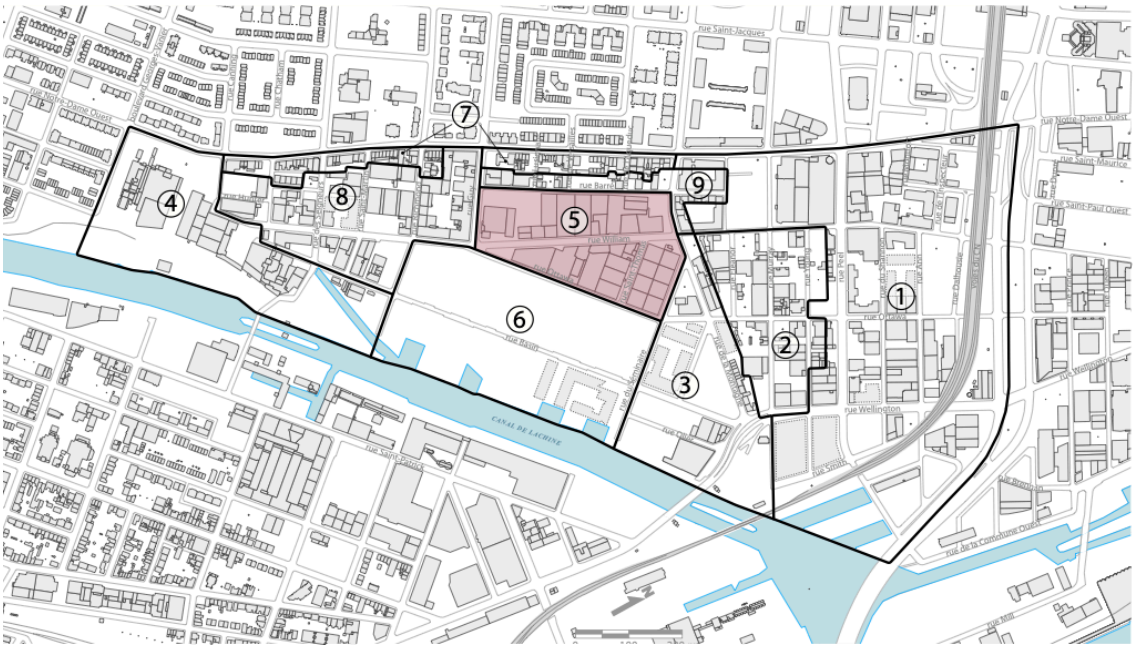
2010, mai : Approbation d'un projet d'accord entre la Ville et DEVIMCO inc. pour le développement du projet Griffintown II — phase 1 (Intervention de l'Arrondissement demandant spécifiquement de finaliser la planification détaillée du secteur Griffintown).

2010 : La déconstruction du centre de tri postal est complétée.

2011 : OCPM est mandaté pour assurer la tenue d'activités d'interaction avec le public visant à dresser un état de situation du secteur Griffintown, à préciser les enjeux relatifs à sa mise en valeur et à formuler des orientations préliminaires répondant à un énoncé de vision, et ce, dans le respect des décisions déjà prises par la Ville pour le secteur du PPU Griffintown — Secteur Peel-Wellington, pour le site des Bassins du Nouveau Havre et pour le projet Quartier Bonaventure.



2012. Carte des bâtiments d'intérêt patrimonial. Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine, *La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown*, octobre 2012, p. 53. Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P64/1d4a.pdf



2012. Carte illustrant les limites du sous-secteur 5. *La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown* (2012), p. 78. Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P64/1d4a.pdf

Note :

- Principales orientations de mise en valeur du patrimoine
  . Renforcer la lisibilité des formes architecturales et urbaines en pointe, caractéristiques de Griffintown.
  . Favoriser une meilleure accessibilité aux bassins Saint-Gabriel et au canal depuis la rue Notre-Dame.
  . Harmoniser les interventions projetées dans ce sous-secteur avec le gabarit et le caractère faubourien de la rue Barré.
  . Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.[20]

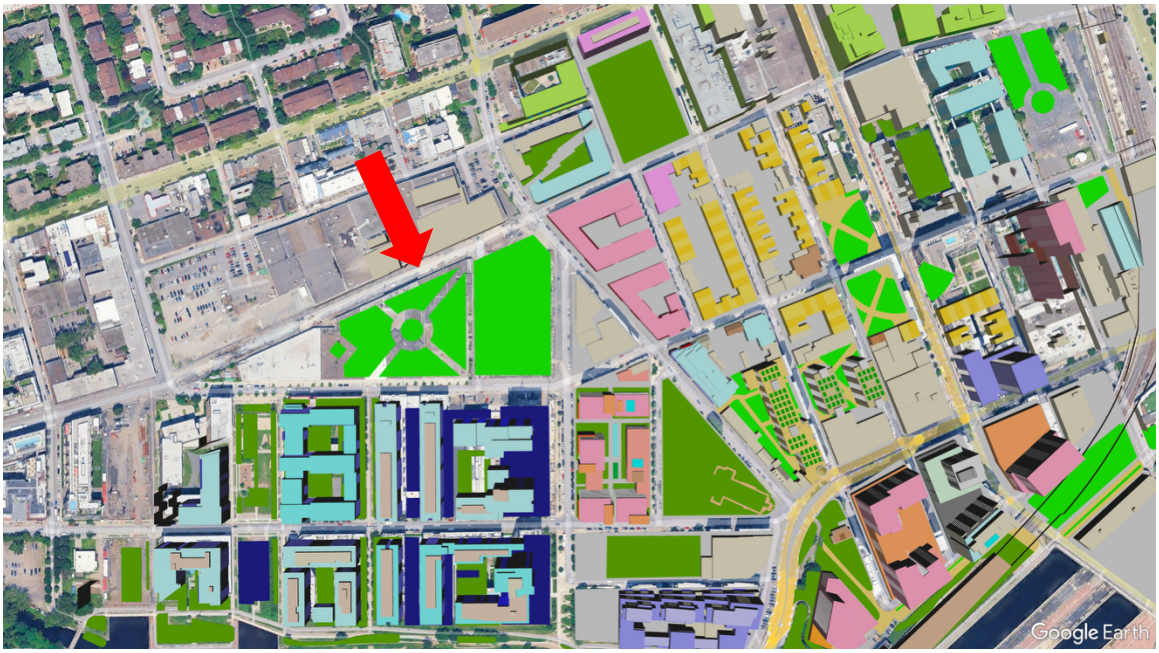
[20] *La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown* (2012), p. 78.

2012, avril : Dépôt du rapport de l'OCPM.

2012. Photo aérienne. Source : Google Earth.

Notes :

- L'ancien centre de tri de Postes Canada est complètement déconstruit.
- Le premier immeuble résidentiel est en construction.



2012. Proposition de redéveloppement de Griffintown vers 2012, le site à l'étude est pointé. Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown. PM_GriffinTown_0453-KML.kml

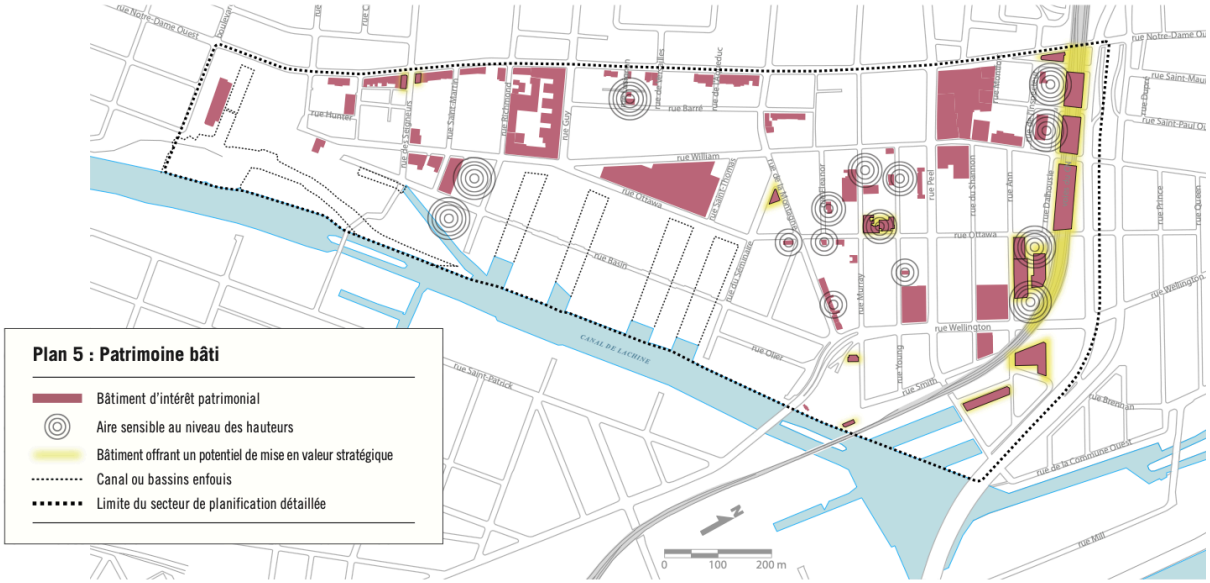
Note :

- Une partie du site à l'étude semble être destinée à un usage collectif de type place ?

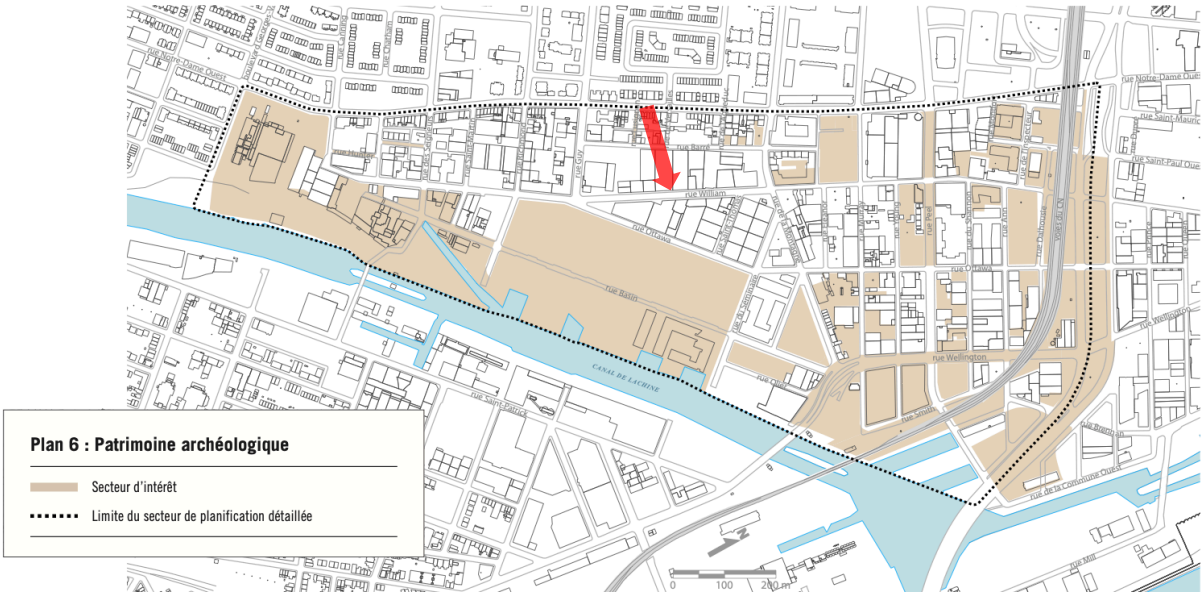
2012, 23 octobre : L'OCPM est mandaté pour entreprendre une consultation publique sur le projet de PPU de Griffintown, elle remet son rapport le 19 mars 2013.

2012 : Mandat conjoint à la Direction du développement économique et urbain, la Direction de la culture et du patrimoine et l'arrondissement du Sud-Ouest pour examiner les mesures à mettre en place pour préserver la valeur patrimoniale du site du Horse Palace et pour poursuivre cette démarche à propos des aspects patrimoniaux du rapport de l'OCPM concernant la planification détaillée de Griffintown.

2013, mai : Adoption par le conseil municipal du Programme particulier d'urbanisme — Secteur Griffintown (PPU).



2013. Plan 5 : Patrimoine bâti au PPU. Source : Programme particulier d'urbanisme Secteur Griffintown, mai 2013. p. 31. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/PPU_Secteur_Griffintown.pdf
Actions :
13. Assujettir toute intervention réalisée sur les bâtiments d'intérêt patrimonial identifiés au plan 5 à une évaluation dans le cadre du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou lorsque le contexte le requiert, à la préparation d'un énoncé d'intérêt patrimonial ;
14. Soutenir la protection et la valorisation des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique identifié au plan 5, notamment par des interventions sur le domaine public ;
19. Stimuler la mise en valeur du patrimoine bâti du secteur en excluant du calcul de la densité de construction d'un projet immobilier les superficies de plancher associées à la protection, au recyclage ou à la restauration d'un bâtiment d'intérêt patrimonial compris dans ce projet, dans le respect des paramètres de densité de construction maximale établis par le Plan d'urbanisme.



2013. Plan 6 : Patrimoine archéologique au PPU. Source : Programme particulier d'urbanisme Secteur Griffintown, mai 2013. p. 32. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/PPU_Secteur_Griffintown.pdf

Note :

- Le site à l'étude n'est pas identifié au titre de secteur d'intérêt en matière d'archéologie.

2018. Photo aérienne. Source : Google Earth.

2020, octobre : Adoption du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal relativement au secteur Griffintown — square Gallery.

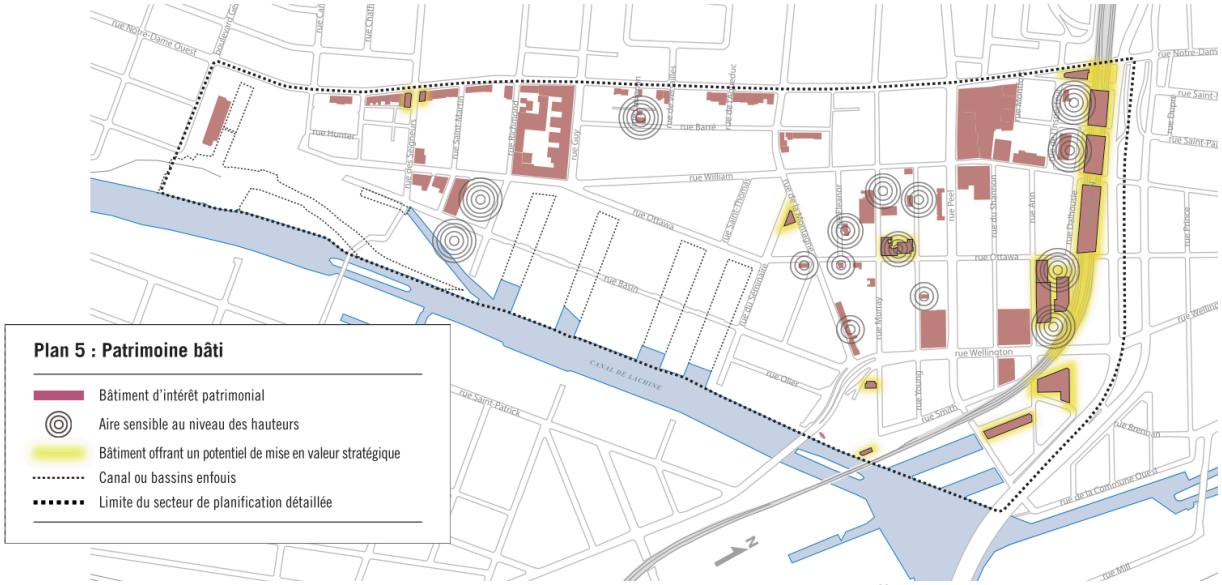
2021 : Règlement modifiant le Règlement autorisant la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales sur le terrain portant le numéro de lot 1 852 819 du cadastre du Québec et bordé des rues Richmond, Ottawa, du Séminaire et du parc linéaire du canal de Lachine (09-004) et le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) relativement au secteur Griffintown — Bassins du Nouveau Havre.

Source :ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P122/31_20230317_Document%20de%20presentation_Bilan%20PPU%20Griffintown_R1.pdf

2021. Photo aérienne. Source : Google Earth.

2023. Bilan du PPU Griffintown. En bleu pâle : projet en chantier ou à l'étude en 2023 ; en gris foncé : Projet réalisé (2016-2023) ; en vert foncé : Espace vert réalisé (2016-2023) ; en vert pâle : Espace vert en chantier ou à l'étude en 2023. Le site à l'étude est pointé. Source https://arrso-vm.maps.arcgis.com/apps/instant/3dviewer/index.html?appid=79826ab8f9fe4d0e834691214da55926&locale=fr&viewpoint=cam:-73.56158152,45.47542077,1343.544 ; 354.801,50.131&hiddenLayers=15cea30157e-layer-0

2024. Photo aérienne. Source : Google Earth.



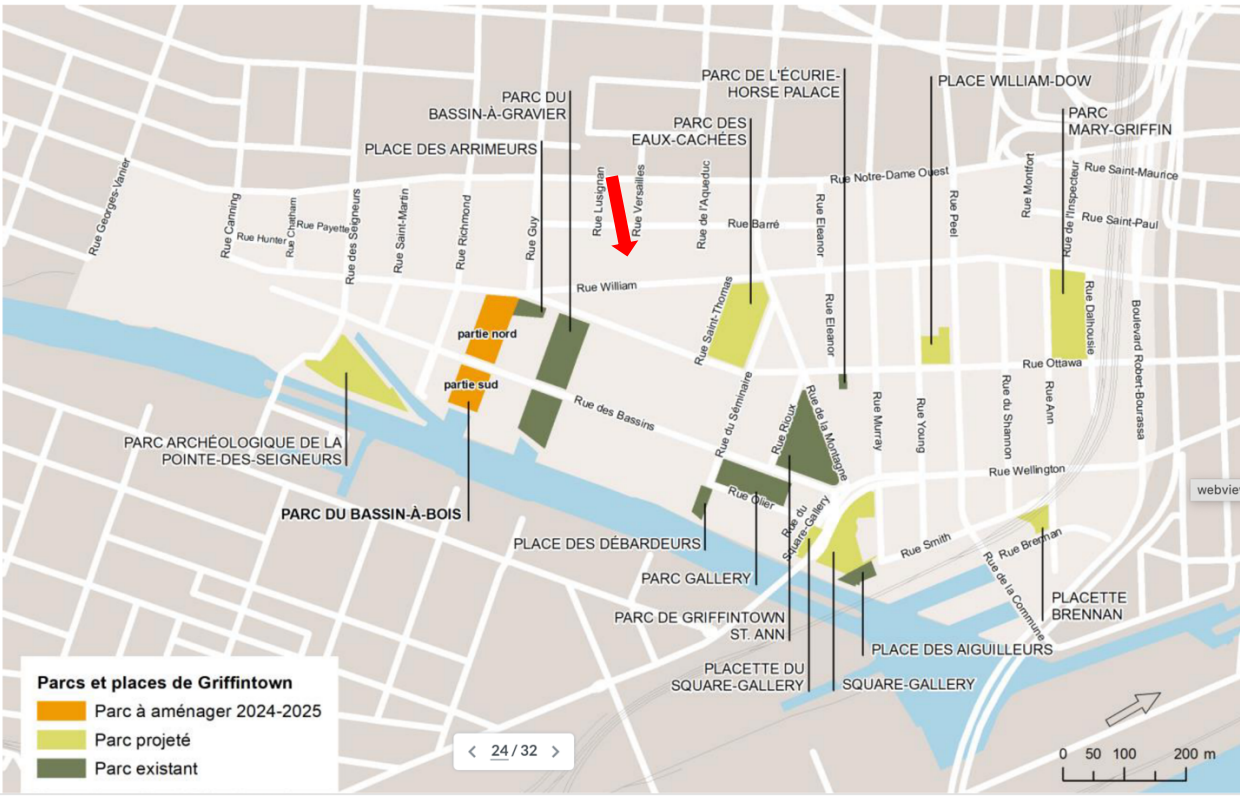
2024. Plan 5 : Patrimoine bâti au PPU. Source : Programme particulier d'urbanisme Secteur Griffintown, mai 2013 (dernière mise à jour juin 2024) p. 31. Source : mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086766

Actions :

13. Assujettir toute intervention réalisée sur les bâtiments d'intérêt patrimonial identifiés au plan 5 à une évaluation dans le cadre du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou lorsque le contexte le requiert, à la préparation d'un énoncé d'intérêt patrimonial ;

14. Soutenir la protection et la valorisation des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique identifiés au plan 5, notamment par des interventions sur le domaine public ;

19. Stimuler la mise en valeur du patrimoine bâti du secteur en excluant du calcul de la densité de construction d'un projet immobilier les superficies de plancher associées à la protection, au recyclage ou à la restauration d'un bâtiment d'intérêt patrimonial compris dans ce projet, dans le respect des paramètres de densité de construction maximale établis par le Plan d'urbanisme.



2024. Parcs et places de Griffintown, le site à l'étude est pointé. *Présentation projets Griffintown*, décembre 2024, p. 24. Source https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000104234

2.3 TOPONYMIE

Le lot triangulaire est bordé au nord par la rue William, à l'est par la rue Saint-Thomas et à l'ouest, par la rue Ottawa. Le site présente la particularité d'avoir été coupé par une rue qui n'a jamais été fonctionnelle. Enfin la présence des anciens bassins et quais intimement liés au cours de la première moitié du XX^{e} siècle à l'îlot a donné des toponymes évocateurs.

Rue William

Date de désignation : vers 1805.

« Ouverte vers 1805, la rue William suivait la limite nord du fief Nazareth en partant de la rue des Soeurs-Grises pour aller vers l'ouest. Bien que le bien-fonds de la propriété restait à l'Hôtel-Dieu, le fief avait été cédé par bail emphytéotique à Thomas McCord. Pendant un séjour de ce dernier en Europe, le bail était cédé par un représentant à Mary Griffin, épouse d'un important producteur-marchand. Il y avait alors entente avec les religieuses, et un vaste plan de développement était mis en œuvre en 1804-1805. La grille de rues ainsi créée comprenait la rue William. De retour d'Europe, McCord contestait les transactions ayant eu lieu. Après une longue saga judiciaire, il reprenait le bail emphytéotique en 1814 et poursuivait la vente des lots. Il cédait les rues à la Ville en 1817. Le nom de la rue William honorait le troisième fils de George III, devenu par la suite le roi William IV.[21] »

Rue Ottawa

Date de désignation : 14 septembre 1863.

Sur les premiers plans de lotissement de la Ferme Saint-Gabriel, la voie était dénommée Saint-Gabriel.

« Ville d'Ottawa, capitale du Canada choisie par la reine Victoria le 31 décembre 1857. Ancien Bytown, nom donné parce que le colonel By est chargé, en 1825, de percer le canal Rideau et qu'il y fait les premiers lotissements. Quant au nom Ottawa, il vient des Ottawas (ou Outaouais), appelés les Cheveux-Relevés par les Français. Cette nation indienne appartient à la famille algonquine, et son territoire est situé en bordure de la rivière de ce nom. Quant au choix de cet ancien bourg comme capitale du Canada, c'est qu'il est situé sur la frontière du Bas et du Haut-Canada. Notons que Montréal est la capitale du pays de 1844 à 1849, année où l'édifice du Parlement est incendié au cours d'une émeute. L'aménagement d'une place

[21] Le site officiel du Vieux-Montréal http://www.vieux.montreal.qc.ca/accueil.htm, consulté le 8 mai 2025.

publique dans l'emprise de la rue Ottawa, à son extrémité est, a été nommé "place du Sable-Gris" le 19 septembre 2022.[22] »

Rue Saint-Thomas

Date de désignation : Après 1855.

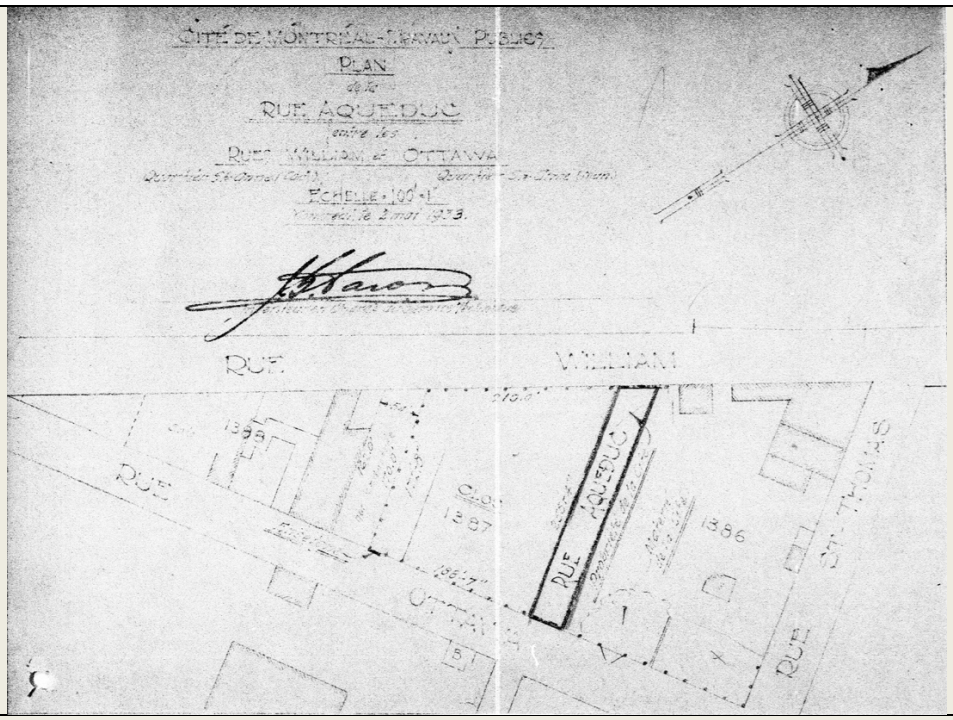
« En 1855, le Séminaire de Saint-Sulpice cède à la Ville plusieurs voies ouvertes sur le terrain de l'ancienne ferme Saint-Gabriel, dont la rue Thomas. En 1874, de petites industries manufacturières y sont installées. Elles fabriquent des meubles et réalisent des travaux de vernissage.[23] »

Rue de l'Aqueduc

Date de désignation : Après 1801.

« Le 8 avril 1801, une société privée forme le projet de construire un aqueduc et de fournir la ville en eau potable : parmi les actionnaires figurent les Joseph Frobisher, John Gray, Daniel Sutherland, Thomas Schieffelin et Thomas Sewell. La compagnie doit installer un système de captation de l'eau à partir d'une source dans la montagne et un système de distribution dans chaque maison au moyen de tuyaux de bois. C'est à compter de 1805 que la Compagnie des eaux commence à alimenter ses clients (au nombre de 56) habitant presque tous le Vieux-Montréal d'aujourd'hui. Malgré l'attrait du projet, plusieurs difficultés, comme le tarissement occasionnel de la source et les bris fréquents de tuyaux, amènent la fermeture de l'aqueduc en 1816, au moment où nombre de citoyens aménagent leur propre puits ou achètent l'eau aux vendeurs ambulants. Cette dénomination rappelle cet aspect pittoresque de la vie montréalaise du début du XIX^{e} siècle ; elle n'a plus de lien avec l'aqueduc auquel elle menait alors puisque depuis le 18 décembre 1978, la partie de cette rue au nord de la rue Notre-Dame se nomme maintenant Lucien-l'Allier.[24] »

[22] Ville de Montréal. Les rues de Montréal. Répertoire historique. Montréal: Méridien, 1995.
[23] Ville de Montréal. Les rues de Montréal. Répertoire historique. Montréal: Méridien, 1995.
[24] Ville de Montréal. Les rues de Montréal. Répertoire historique. Montréal: Méridien, 1995.



1933. *Cité de Montréal — travaux publics Plan de rue Aqueduc entre les rues William et Ottawa*, 2 mai 1933. Source : AVM. cote : VM001-3-2_065658.

Grier Timber Company Limited, locataire, occupe une bonne partie du terrain de la succession d'Alexander Cross ainsi que l'emprise de la rue de l'Aqueduc. Vers 1930, la Ville a voulu utiliser l'emprise de la rue de l'Aqueduc comme cour de voirie (matériel roulant). Grier Timber Company Limited aurait convenu avec le contremaître municipal de lui céder un emplacement alternatif donnant sur la rue Saint-Thomas à l'intersection de la rue Ottawa. Cet arrangement a manifestement satisfait la Ville, puisqu'elle y a érigé une cabane et on y trouve maintenant un tas de pierres concassées et plusieurs pièces de matériel routier.

Une correspondance du 26 avril 1933 mentionne que « la rue de l'Aqueduc, dans la partie qui s'étend de la rue Ottawa à la rue William, est fermée à la circulation publique parce que les propriétaires en bordure de cette rue l'occupent pour leur usage et profit personnel.[25] » Aucune entente, bail ou accorde justifie cet empiétement et la Ville aurait déjà intenté un procès en 1893 aux propriétaires d'alors, « pour faire reconnaître ses droits, et aurait obtenu gain de cause ; la Cour supérieure condamnant les défendeurs à déguerpir des lieux et à payer une somme de 1 000,00 $ à la demanderesse (Cause 2619, Cour Supérieure, jugement rendu le 27 novembre 1916).[26] » L'ingénieur municipal a la certitude que les lieux n'ont jamais été évacués.

À l'été 1933, Grier Timber Company Limited occupant toujours l'emprise de la rue de l'Aqueduc demande que cette dernière trouve une superficie équivalente à celle de la rue pour l'entreposage de son matériel roulant.

Le 7 février 1941, la rue de l'Aqueduc est vendue de gré à gré par la Ville à Provincial Transport Company Limited au montant de 3 565,20 $ soit 1 184 pi car à 0,30 $ le pi car. Cette vente a été rendue possible en vertu d'une loi spéciale de la Législature du Québec sanctionnée le 29 avril 1941. Enfin, le 15 mai 1941, la fermeture officielle de la rue de l'Aqueduc entre les rues Ottawa et William est autorisée par le Comité exécutif.

[25] Lettre de J. G. Caron, ingénieur en charge du Service technique à J. E. Blanchard, directeur des Tavaux publics datée du 26 avril 1933.

[26] Lettre de J. G. Caron, ingénieur en charge du Service technique à J. E. Blanchard, directeur des Tavaux publics datée du 26 avril 1933.

Parc des Eaux-Cachées

Date de désignation : 17 juin 2019.

Il s'agit du quadrilatère voisin du côté est délimité par les rues William, Saint-Thomas, Ottawa et du Séminaire.

« Ce toponyme, suggéré par les collaborateurs de la Ville à la Commission de toponymie du Québec, fait référence au fait qu'un cours d'eau coulait autrefois sur le lot aujourd'hui aménagé en parc. À la fin du XVII^{e} siècle, les Sulpiciens, alors seigneurs de l'île de Montréal, font creuser un canal qu'ils nomment Saint-Gabriel. Ce canal reliait, d'une part, la rivière Saint-Pierre située à l'ouest, qui allait du petit lac Saint-Pierre jusqu'au fleuve, en face de l'île des Sœurs, et, d'autre part, la Petite Rivière située à l'est, qui se déversait à la pointe à Callière. C'est cette dernière qui a été canalisée en 1832 pour devenir le collecteur William. Ce canal visait à alimenter en eau de manière plus régulière le moulin seigneurial des sulpiciens qui se trouvait en aval, en direction de la pointe à Callière, au croisement des rues Saint-Henri et Saint-Paul actuelles. Quoiqu'on ne connaisse pas les dates de construction et de démolition de ce moulin, on sait qu'il existait déjà en 1697 et qu'il était encore en activité en 1788. Ce toponyme évoque aussi l'aménagement proposé du parc où un bassin de rétention laissera voir de l'eau ou non, selon les conditions climatiques.[27] »

Parc du Bassin-à-Gravier

Date de désignation : 20 juin 2016.

« Ce nom identifie l'emplacement de l'ancien bassin numéro 3 où du gravier a déjà été transbordé. Les noms des deux parcs, de la place et des cinq allées piétonnes du secteur des bassins du Nouveau-Havre ont été sélectionnés selon deux thématiques principales liées aux activités portuaires du canal. Pour les allées piétonnes, les noms de types d'embarcations utilisées pour les opérations de transbordement au canal de Lachine ont été privilégiés. Pour les parcs, les noms choisis rappellent plutôt des fonctions associées aux anciens bassins numéros 3 et 4. La place rappelle enfin un métier exercé sur les rives du canal.[28] »

[27] Ville de Montréal. Division du patrimoine. TREMBLAY, Roland; POTHIER, Louise. « Un havre préhistorique ». Dans : Gilles LAUZON et Madeleine FORGET, dir., L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine (Québec, Publications du Québec, 2004). VILLE DE MONTRÉAL. « L'ancienne rivière Saint-Pierre et le collecteur William », La Promenade Fleuve-Montagne, [En ligne], (Consulté le 4 avril 2018).

[28] Ville de Montréal. Division du patrimoine.

Parc du Bassin-à-Bois

Date de désignation : 20 juin 2016.

« Ce nom identifie l'emplacement de l'ancien bassin numéro 4 où du bois d'œuvre a déjà été transbordé. Les noms des deux parcs, de la place et des cinq allées piétonnes du secteur des bassins du Nouveau-Havre ont été sélectionnés selon deux thématiques principales liées aux activités portuaires du canal. Pour les allées piétonnes, les noms de types d'embarcations utilisées pour les opérations de transbordement au canal de Lachine ont été privilégiés. Pour les parcs, les noms choisis rappellent plutôt des fonctions associées aux anciens bassins numéros 3 et 4. La place rappelle enfin un métier exercé sur les rives du canal.[29] »

[29] Ville de Montréal. Division du patrimoine.

3. FICHES TECHNIQUES

LES GRANDES PHASES DE CONSTRUCTION

Permis nº 3072, 18 octobre 1941 – 298 x 256 pieds, 2 étages – Un garage — coût : 243 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport
Architectes : Shorey & Ritchie
Ingénieur : James-A. Kearns
Entrepreneurs : A.-F. Byers & Company, Limited

Permis nº 3602, 19 décembre 1941 – 135 x 226 pieds, 2 étages — Agrandissement du garage — coût : 135 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport
Architectes : Shorey & Ritchie
Ingénieur : James-A. Kearns
Entrepreneurs : A.-F. Byers & Company, Limited

Permis nº 2121, 7 juin 1946 – 252 x 162 x 67 pieds – Agrandir garage — coût : 119 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport
Architectes : Shorey & Ritchie

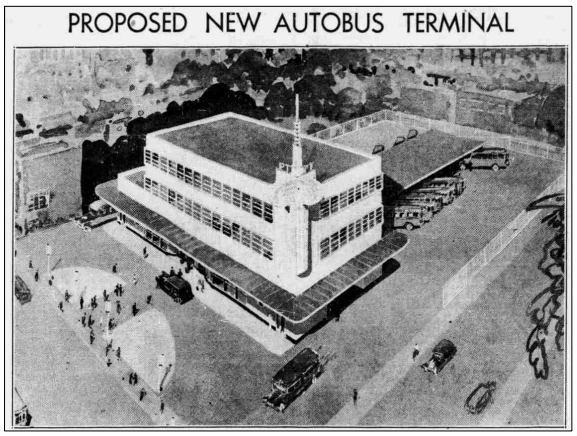
Permis nº 30003231090, 1er janvier 2013 — construction d'une terrasse couverte (Les Brasseurs)

1941—2013. Phases de la construction de l'immeuble. 1941 en ombré jaune, 1946 en ombré bleu et 2013 en ombré jaune.

3.1. LE GARAGE - PARTIE 1941

Au moment de sa création, en 1928, la Compagnie de transport provincial avait l'intention de construire trois gares routières dans Montréal, l'une dans la partie est, aux environs du grand magasin Dupuis, un autre dans la partie ouest, et la dernière dans la partie nord, à l'emplacement de la gare ferroviaire du Mile-End (avenue Bernard et rue Clark). Celle de la partie ouest se trouvait au square Phillips et abritait les bureaux centraux de la nouvelle compagnie. En 1937, la compagnie décide d'abandonner le site du square Phillips pour s'établir sur le boulevard Dorchester (maintenant boulevard René-Lévesque), au coin de la rue Drummond, dans un nouvel édifice. Selon le secrétaire de la compagnie, H. J. Curtis, « ce changement est rendu nécessaire par l'expansion rapide des activités et est également dû à la congestion actuelle au terminus actuel de Phillips Square. Les nouveaux locaux, a-t-il ajouté, sont considérés comme aussi centraux que tout autre emplacement possible, compte tenu du prix d'acquisition et de l'absence de congestion. Il a été souligné que le site constitue en réalité le centre touristique de la ville, adjacent aux gares ferroviaires, aux grands hôtels et à proximité immédiat de la principale artère commerçante.[30] »

Photographie de la gare routière de la Compagnie transport provincial au square Phillips, sans date.
Source : Site Internet : Société d'histoire d'autobus du Québec [https://www.histoireautobusquebec.com/] (consulté le 18 avril 2025).

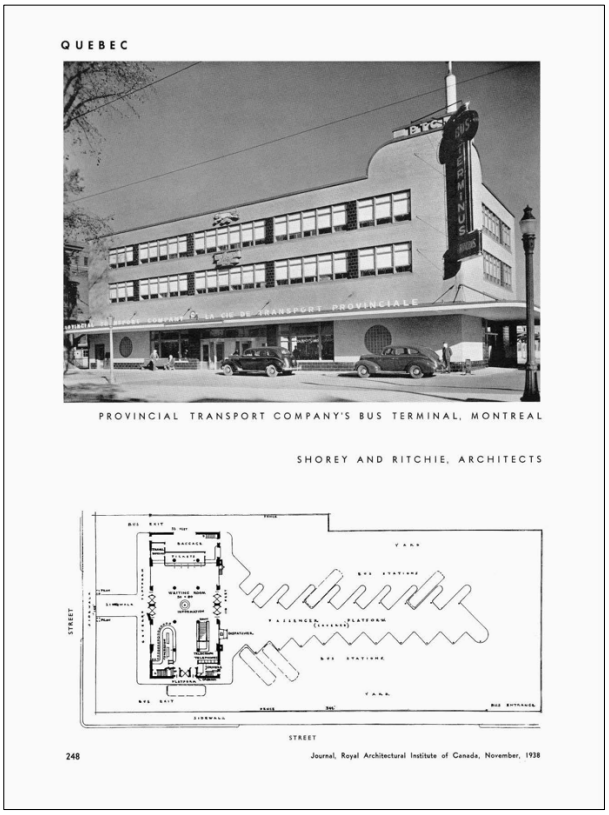


Représentation graphique de la gare routière projetée de la Compagnie transport provincial sur la rue Dorchester en 1937.
Architectes : Shorey & Ritchie.
Source : « Proposed New Autobus Terminal », *The Gazette*, 15 octobre 1937, p. 13.

Les architectes Shorey & Ritchie conçoivent les plans du nouvel édifice de trois étages de la rue Dorchester avec la participation de l'ingénieur James A. Kearns. L'entrepreneur général est A. F. Byers Construction Company Limited. C'est une structure à ossature d'acier et de béton, aux murs extérieurs en briques et au

[30] [traduction libre] « Bus Terminal is Planned on Historic Church Site », *The Gazette*, 15 octobre 1937, p. 13.

fini ciment blanc lisse à l'image des bâtiments modernistes de l'entre-deux-guerres. La disposition en longueur des fenêtres est un attribut architectural marquant de cette période. Elle abrite une salle d'attente centrale pour les passagers, des guichets, une agence de voyages et des consignes à bagages. Les étages supérieurs sont occupés par des bureaux. Les dessins de cet édifice, influencé par le modernisme architectural de l'époque, ont été exposés à la 58e exposition de l'Académie Royale des Arts du Canada en 1937.



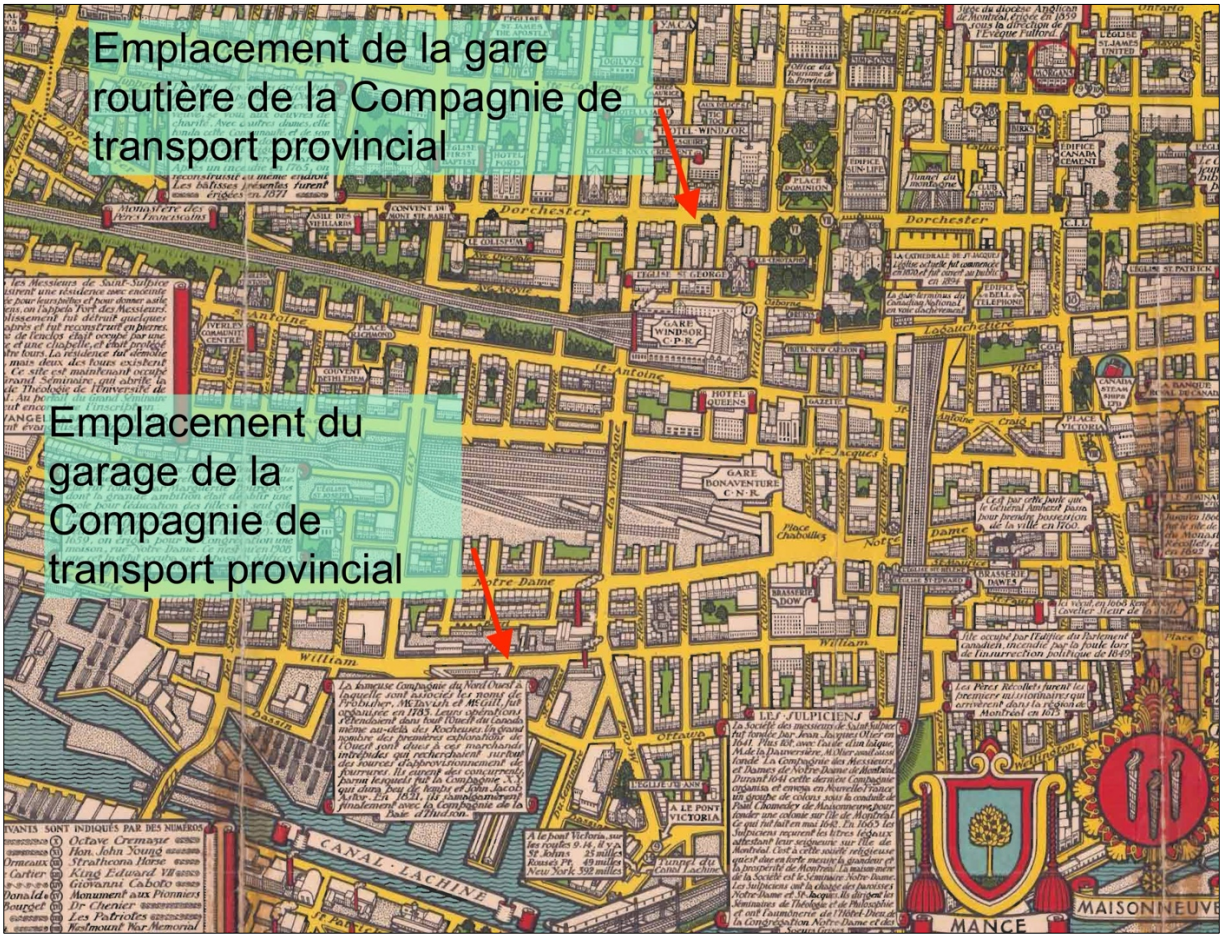
Gare routière de la rue Dorchester Ouest (maintenant boulevard René-Lévesque Ouest), au coin de la rue Drummond, construite en 1938.
Architectes : Shorey & Ritchie.
Source : *Journal Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 15, no 11, novembre 1938, p. 248-249.

Gare routière de la rue Dorchester Ouest (maintenant boulevard René-Lévesque Ouest), au coin de la rue Drummond, construite en 1938.
Architectes : Shorey & Ritchie.
Source : *Journal Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 15, no 11, novembre 1938, p. 248-249.

En 1941, la Compagnie de transport provincial désire construire un bâtiment afin d'abriter et d'assurer l'entretien d'une flotte d'autobus. Nous posons l'hypothèse que la proximité du nouveau terminus central de la compagnie de la rue Dorchester a joué un rôle déterminant dans le choix de l'emplacement de la rue William. Selon le rapport du président, W. S. Hart[31], pour l'année 1941, il indique que : « pendant de

[31] William Stephen Hart (1878-1961) était le vice-président et trésorier de la *Shawinigan Water and Power Company* jusqu'à sa retraite en décembre 1947. Il a été également le président et directeur général de la Compagnie de transport provincial jusqu'en 1948. Voir : « Obituaries », *The Westmount Examiner*, 21 avril 1961, p. 2.

nombreuses années, les installations de garage de la compagnie ont été très inadéquates. Avant le déclenchement de la guerre, l'augmentation générale du trafic sur les lignes de la compagnie et le nombre croissant de véhicules nécessaires à son transport ont démontré la nécessité de trouver de nouveaux locaux plus adaptés pour loger et entretenir la flotte. Un terrain approprié a été acquis à Montréal, et un nouveau garage est en cours de construction. Il abritera tout le matériel roulant de la compagnie et offrira des installations d'entretien et de service adéquates. Le coût de la construction est financé par les liquidités de la compagnie, complétées par un emprunt de 150 000 $ garanti par une hypothèque sur les nouveaux locaux [… il déclare également que] les services interurbains ont été largement utilisés pour le transport des troupes vers les centres d'entraînement et des employés vers les usines de munitions, ainsi que pour faire face à l'augmentation du trafic en général.[32] »

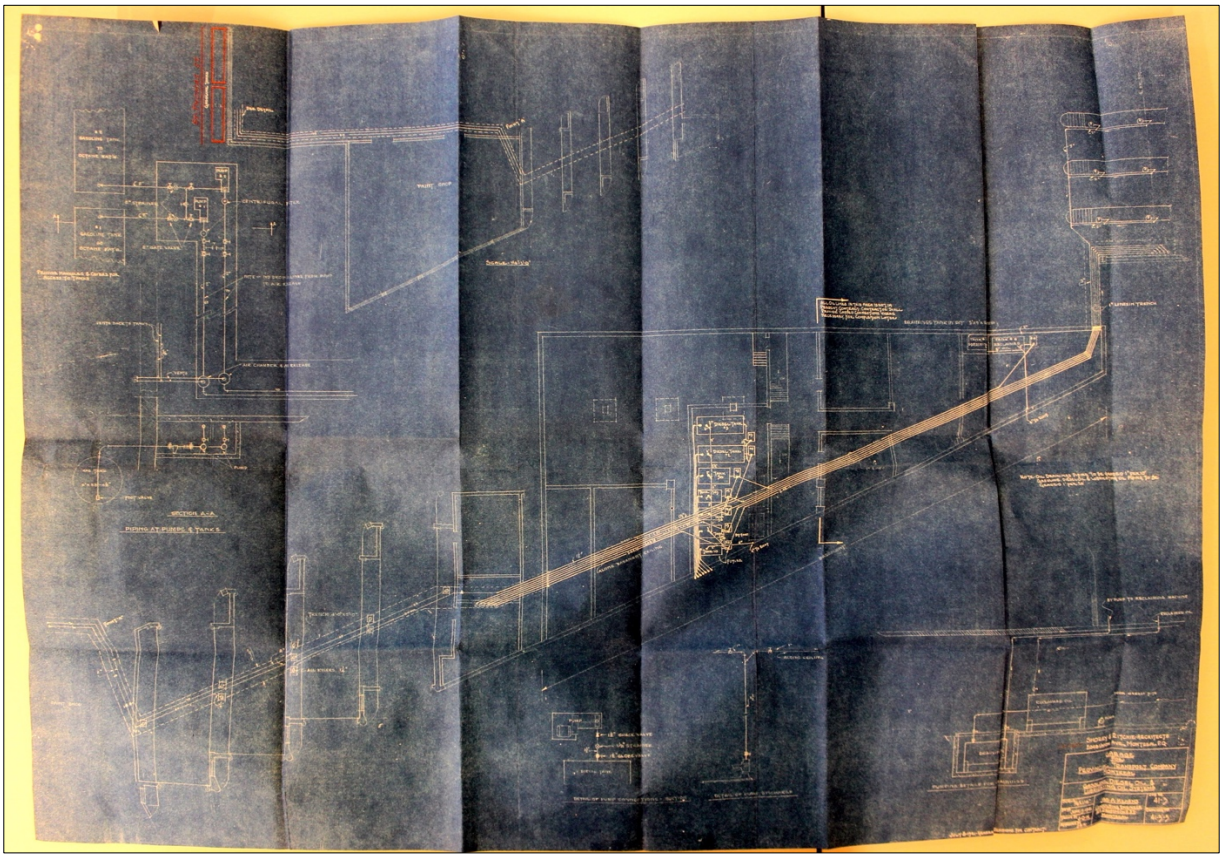


Carte de la cité de Montréal : cette carte avec ses notes historiques est publiée dans le but de commémorer le tricentenaire de la fondation de la cité de Montréal par M. de Maisonneuve, 1942. Les emplacements du garage et de la gare routière de la Compagnie de transport provincial sont indiqués par une flèche.
Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : CA M001 VM066-6-P062.

[32] [Traduction libre] « Provincial Transport Year Much Better », *The Gazette*, 16 février 1942, p. 26.

En mai 1941, la Compagnie de transport provincial (CTP) achète les lots 1386 et 1387 de la succession Alexander Cross. Dès le 29 août 1941, une demande est faite à la Ville de Montréal pour obtenir l'autorisation d'y construire un atelier de réparation et un vaste stationnement intérieur d'autobus, d'y installer 3 moteurs de 5 c.v. et d'emmagasiner de l'essence et de mazout dans différents réservoirs dans ce bâtiment. Selon le rapport du surintendant du Service des travaux publics, Jacques E. Laliberté, en date du 2 octobre 1941, « l'entrepôt d'autos, l'atelier de réparations et tous les autres items de cette demande seront à l'usage exclusif de la requérante, pour l'exploitation de son réseau de transport par autobus. Le bâtiment qu'elle doit utiliser pour les fins susdites est construit dans une zone industrielle ; il a deux étages et est entièrement à l'épreuve du feu […] les deux réservoirs à gazoline seront enfouis sous terre, à l'extérieur, sur terrain privé, dans un espace réservé à cette fin en bordure de la rue Saint-Thomas. Les réservoirs à l'huile seront tous installés au sous-sol, dans une pièce entièrement construite en béton armé. Quant aux moteurs, il y en aura un pour l'opération d'un compresseur à air, un autre pour opérer l'appareil à charger les batteries et le troisième pour actionner la machinerie d'un atelier de menuiserie pour la réparation de carrosseries d'autobus. L'emmagasinage de gazoline pour usage particulier n'est pas affecté par l'ordonnance du contrôleur fédéral de l'huile, sauf en ce qui concerne l'équipement nécessaire à cette fin.[33] » Le 7 octobre, le directeur du Service d'urbanisme, Henri-Auguste Terreault, recommande au Comité exécutif de permettre à la Compagnie transport provincial d'autoriser la construction de cet édifice. La décision est prise le 10 octobre 1941 par le Comité exécutif de la Cité de la Montréal. Le permis est délivré le 18 octobre de la même année pour un bâtiment de 298 par 256 pieds au coût estimé de 243 000 $. Un deuxième permis est encore délivré le 19 décembre pour un ajout de 135 par 226 pieds au coût estimé de 135 000 $.

[33] *Lettre du surintendant du Service des travaux publics de la Ville de Montréal, Jacques E. Laliberté, à H. A. Terreault, directeur du Service d'urbanisme*, 2 octobre 1941, dossier no 66780 - 10 octobre 1941 - Provincial Transport Co., Archives de la Ville de Montréal, fonds Décisions du conseil de ville et du comité exécutif : 3e série (1914-1961), cote : CA M001 VM001-03-1-D226.



Shorey & Ritchie, architects (James A. Kearns, consulting Engineer), *Garage for Provincial Transport Company : Gasoline, Diesel Oil & Lubricating Oil Systems*, 5 juin 1941. Plan indiquant l'emplacement des différents réservoirs et conduites dans l'édifice projeté.
Source : Dossier no 66780 - 10 octobre 1941 - Provincial Transport Co., Archives de la Ville de Montréal, fonds Décisions du conseil de ville et du comité exécutif : 3e série (1914-1961), cote : CA M001 VM001-03-1-D226.

Soulignons que le site sur lequel est érigée la première phase du garage de la Compagnie de transport provincial abritait autrefois un moulin à bois, autour duquel se trouvait un vaste terrain sans construction, et il était en grande partie constitué de terrains remblayés. Des pieux en béton ont donc été utilisés pour assurer une fondation stable à l'édifice. Un petit sous-sol est aménagé pour la chaufferie et pour les différents réservoirs. Les murs du sous-sol sont en béton coulé de 35 cm (14 po). Les cloisons séparant les différentes zones du sous-sol sont en blocs de béton. Le plancher du sous-sol est constitué d'une dalle de béton.[34]

[34] Informations provenant de : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

Salle des réservoirs de diesel située au sous-sol de l'édifice.

Salle située au sous-sol de l'édifice.

Fidèle, la compagnie engage de nouveau les professionnels et entrepreneurs qui avaient réalisé sa gare routière de la rue Dorchester pour la conception du nouveau bâtiment : Shorey et Ritchie étant les architectes du bâtiment ; A. F. Byers Construction Company Limited, l'entrepreneur général et James A. Kearns, l'ingénieur-conseil. Les architectes ont utilisé les mêmes caractéristiques architecturales de la gare routière, c'est-à-dire un style moderne épuré combinant des fenêtres à bandes horizontales de style international, une surface murale lisse, une utilisation parcimonieuse des matériaux avec des formes droites et courbes. Une publicité de l'époque mentionne que ce « nouveau garage est permanent et à l'épreuve du feu. Il constitue un atout majeur pour le maintien de la circulation vitale en temps de guerre.[35] »

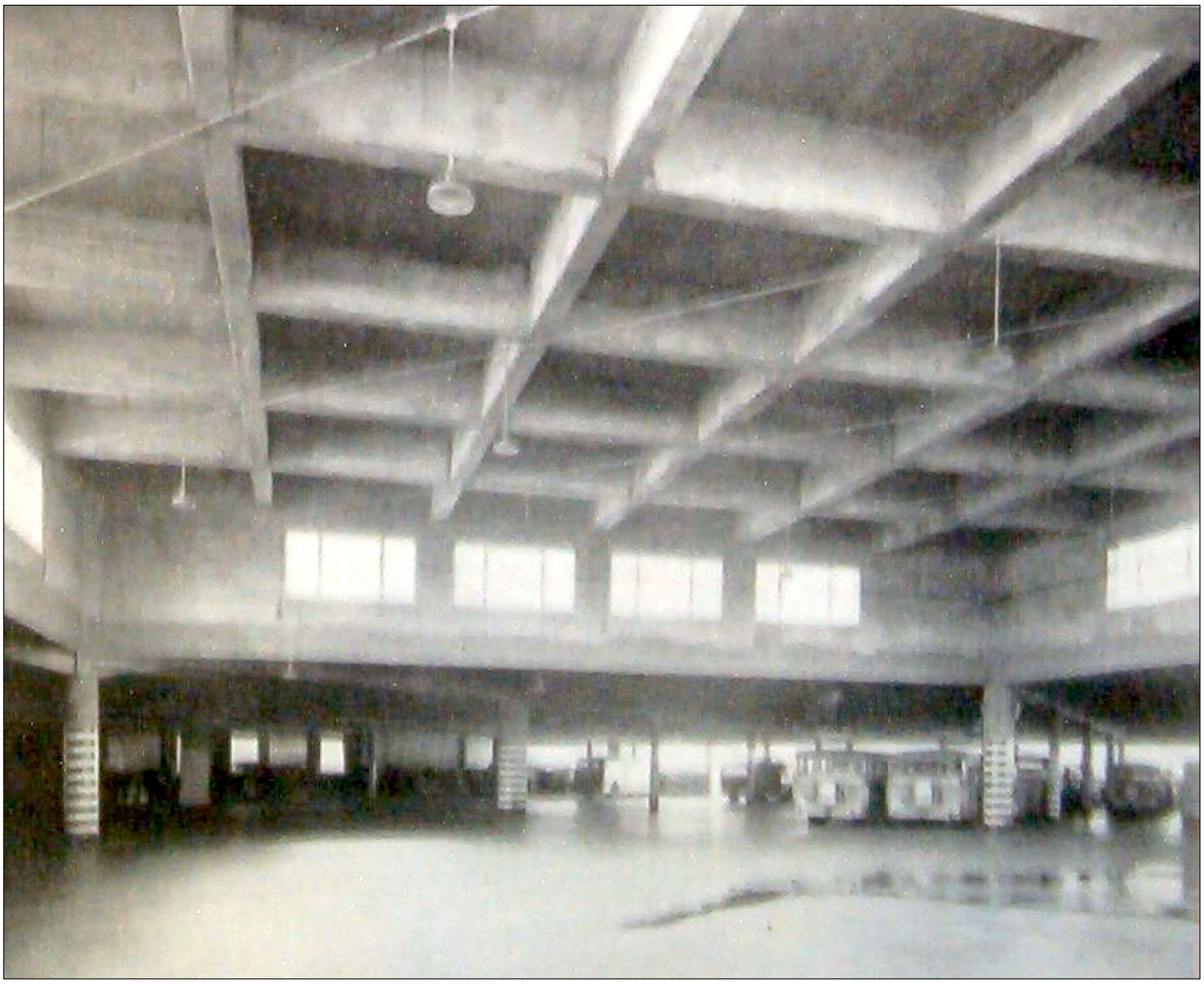
[35] « Housed in Concrete », *Engineering and Contract Record*, vol. 56, no 33, 18 août 1943, page couverture.

Publicité de la compagnie de ciment et de béton, Canada Cement Company Limited, qui utilise l'édifice à l'étude pour ses propres fins publicitaires.
Source : « Housed in Concrete », *Engineering and Contract Record*, vol. 56, no 33, 18 août 1943, page couverture.

Publicité de la Compagnie de transport provincial en 1945.
Source : *Le Bien Public*, 8 novembre 1945, p. 8.

Entièrement construit en béton armé, le bâtiment est conçu de façon conventionnelle, à l'exception d'un grand comble à lanterneau situé au centre de l'édifice, à proximité de l'entrée centrale des autobus. Ce comble à lanterneau est doté d'une toiture en poutres en béton de profondeur uniforme, espacées d'environ 6 m dans les deux sens, formant ainsi des caissons et surmontée d'une toiture en dalles plates également en béton. Ce comble à lanterneau offre un large espace dégagé sans poteaux de 35 m x 34 m. Il est principalement utilisé comme espace de manœuvre des autobus. Il permettait aux autobus de se rendre directement aux différentes zones de l'édifice : aux espaces de lavage et de graissage, à l'aire de stockage ou à l'atelier de réparation. L'espacement des colonnes est de 17 m x 12 m.[36]

[36] Informations provenant de : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.



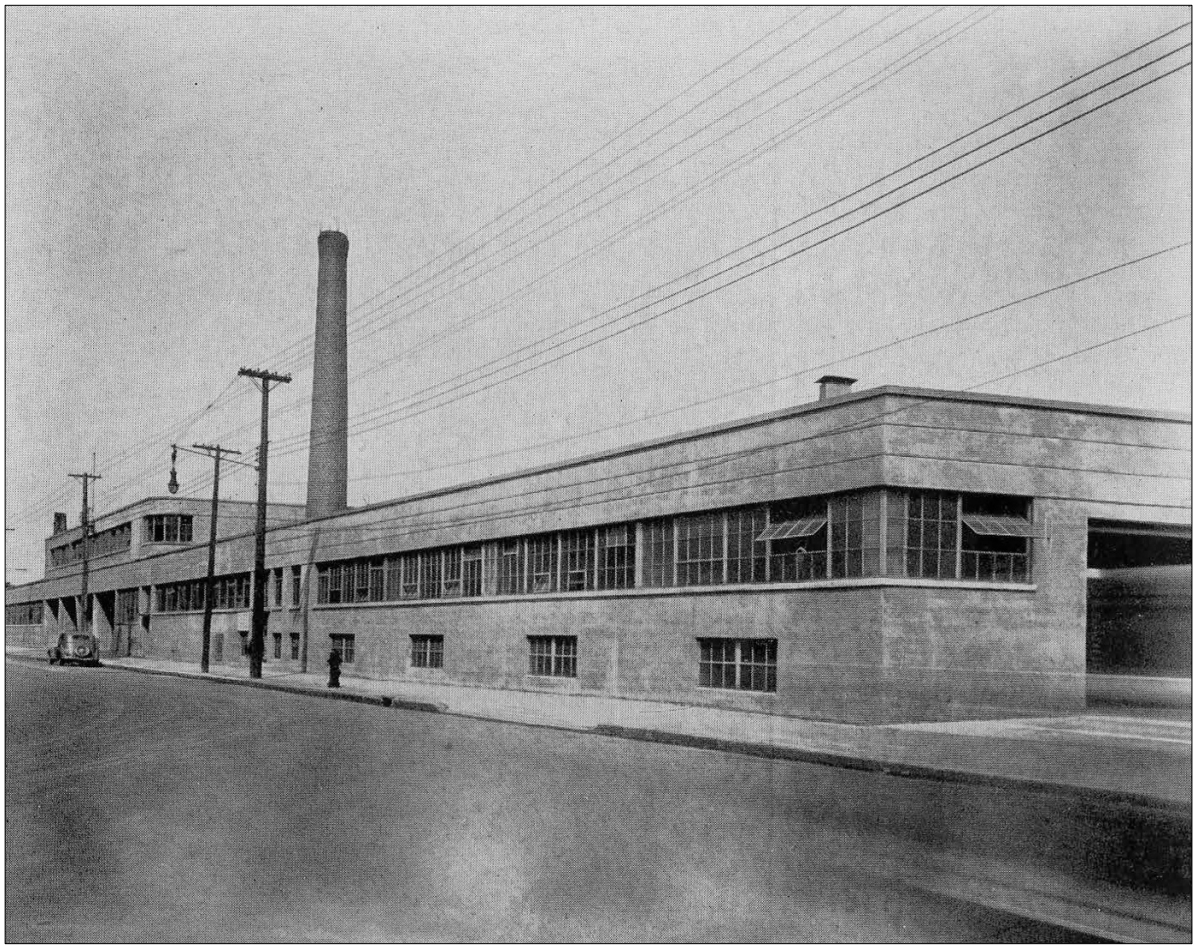
Espace central de manœuvre au moment de sa construction.
Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

Photographie actuelle de l'espace central de manœuvre.

La longue façade de la rue William est constituée de trois ailes, dont celle du milieu a deux étages et les autres, un seul étage. Les ailes latérales sont animées par de longues fenêtres en bandeau constituées d'un réseau de meneaux et traverses métalliques d'usage industriel avec des ouvertures basculantes. Les façades du rez-de-chaussée et du premier étage sont en brique et en béton lisses avec des insertions de rainures horizontales. Le sol du garage est en béton armé avec treillis.

Photographie de la façade donnant sur la rue William, vers l'ouest, 1942.
Source : *Société d'histoire d'autobus du Québec* [https://www.histoireautobusquebec.com/] (consulté le 18 avril 2025).

Photographie de 2025 de la façade donnant sur la rue William, vers l'ouest.



Photographie de la façade donnant sur la rue William, vers l'est, 1942.
Source : *Journal Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 19, nº 8, août 1942, p. 165.

Photographie de 2025 de la façade donnant sur la rue William vers l'ouest.

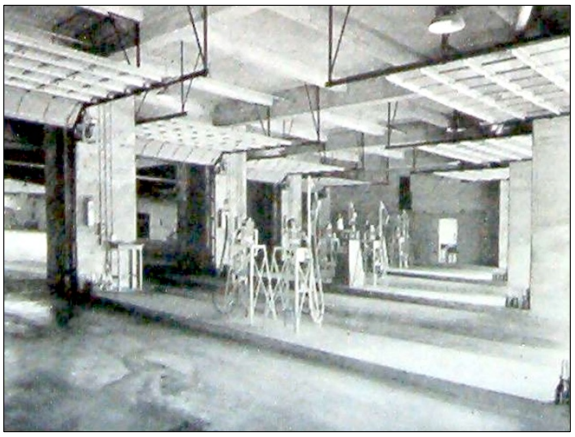
Vue rapprochée d'une partie de l'aile centrale et l'aile latérale ouest.

Vue rapprochée d'une partie de l'aile centrale avec l'arrondi à l'étage et des rainures en façade.

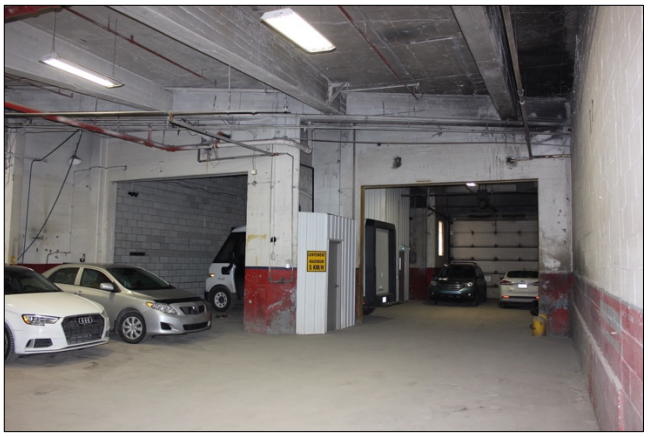
Au rez-de-chaussée de l'aile centrale du bâtiment, donnant sur la rue William, quatre portes d'entrée pour les autobus de 4,2 m de large ouvrent sur un vestibule suffisamment profond pour permettre le ravitaillement en carburant des autobus. Ce vestibule est doté de deux portes basculantes, l'une au niveau de la rue et l'autre à 12,5 m à l'intérieur, formant ainsi comme un sas d'entrée du garage. Quatre autres sorties sont situées côté rue Saint-Thomas, toutes équipées de portes basculantes.

Les portes d'entrée des autobus donnant sur la rue William en 1942.
Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

Photographie de 2025 des portes d'entrée des autobus donnant sur la rue William.



Vestibules des portes d'entrée des autobus donnant sur la rue William en 1942.
Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

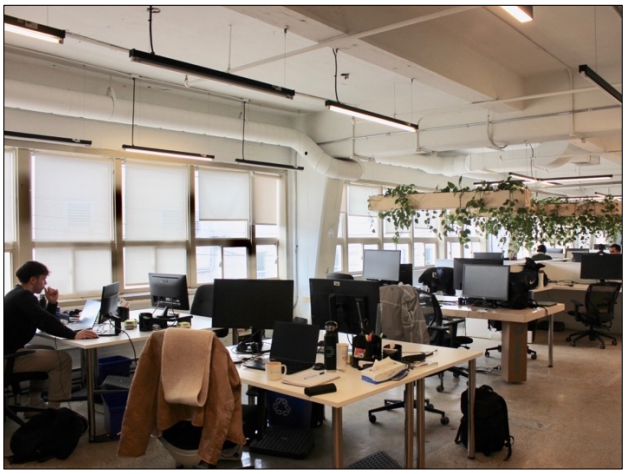


Photographie de 2025 des vestibules des portes d'entrée des autobus donnant sur la rue William.

Un petit étage est situé au-dessus des vestibules d'entrée des autobus. À l'époque, cet espace comprenait un vestiaire pour 200 chauffeurs, « des toilettes avec douche, un salon, une salle de conférence, un stand de restauration et dix chambres. Des casiers individuels en acier sont prévus pour les hommes et les toilettes sont accessibles depuis le vestiaire. Une caractéristique plutôt inhabituelle de ces toilettes est leur lavabo rotatif d'environ 1,20 m de diamètre, avec fontaine centrale. Bien que courant dans les usines américaines, ce type de lavabo est peu répandu au Canada. Le salon est équipé de fauteuils confortables, ainsi que de tables de ping-pong et de billard pour les chauffeurs en repos. Un hall séparé dessert dix chambres individuelles, confortablement meublées, pour les chauffeurs des zones extérieures en attente de nuit.[37] »

[37] [Traduction libre] « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », Engineering and Contract Record, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

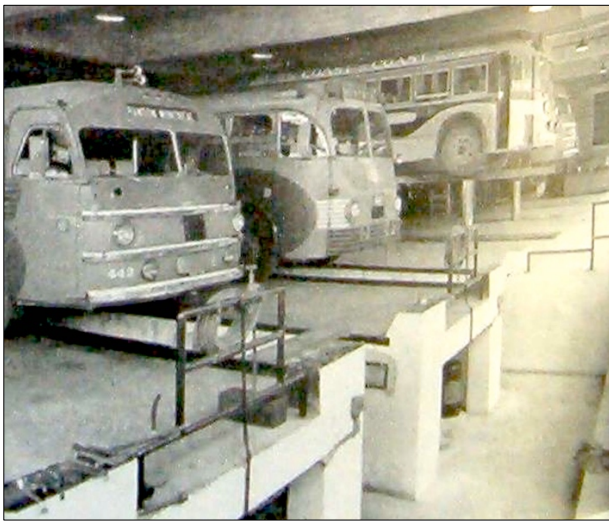
Salle de repos des chauffeurs de la Compagnie du transport provincial située au deuxième étage de l'entrée principale des autobus donnant sur la rue William.
Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.



Vue en 2025 du même étage que la photographie précédente.

Selon un descriptif du garage datant de 1942, à l'arrière de l'espace central du garage « se trouve l'endroit pour le lavage et le nettoyage, et à gauche, l'espace de stockage des bus non utilisés. À droite de l'entrée principale se trouvent les bureaux du garage et à gauche, l'atelier de peinture. Au rez-de-chaussée, on retrouve un atelier de menuiserie et un local de stockage. Une petite mezzanine au-dessus du sous-sol abrite des bureaux, un espace de stockage de pneus, un vestiaire, un local technique et des toilettes. Les ateliers de réparation occupent toute l'extrémité sud du rez-de-chaussée, avec une sortie séparée sur la rue William. Cet espace est séparé du reste de l'étage par des portes métalliques pliantes vitrées de quatre mètres de haut. […] Au rez-de-chaussée, à droite de l'entrée principale, on retrouve un atelier de peinture, séparé de l'entrepôt par un mur en carrelage ignifuge de 15 cm (6 po) et une porte coupe-feu métallique. Une petite pièce, entourée d'un mur en maçonnerie de 20 cm (8 po), est réservée au stockage de la peinture. […][38] »

[38] [Traduction libre] Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.



Zone de réparation des autobus du garage de la Compagnie du transport provincial située au rez-de-chaussée.
Source : « Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, n° 32, 12 août 1942, p. 10-13.

Le plancher du garage de la Compagnie du transport provincial située au rez-de-chaussée.

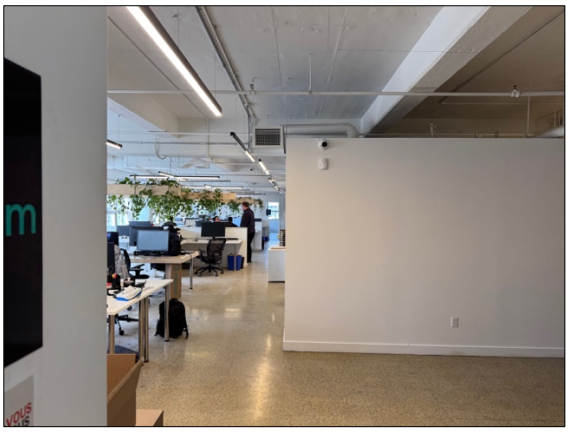


Photo du deuxième étage de l'entrée principale des autobus donnant sur la rue William.

Photo du deuxième étage de l'entrée principale des autobus donnant sur la rue William. Emplacement probable du lavabo rotatif.

Photographie actuelle de l'espace central de manœuvre.

Photographie actuelle de l'espace central de manœuvre.

Photo publicitaire d'un autobus devant l'entrée centrale du garage, vers 1942.
Source : Société d'histoire d'autobus du Québec [https://www.histoireautobusquebec.com/] (consulté le 18 avril 2025).

Photo de la façade donnant sur la rue Ottawa.
Photographe : Jean Breton, 23 janvier 1962.
Source : Société d'histoire d'autobus du Québec [https://www.histoireautobusquebec.com/] (consulté le 18 avril 2025).

David B. Hanna, dans son étude réalisée en 2007 pour la Ville de Montréal, décrit le fonctionnement du nouveau garage de la Compagnie du transport provincial et ses alentours en ces termes :

> « Le complexe en question sert d'atelier de réparation et d'entretien de leurs autocars, ainsi que ceux de plusieurs autres sociétés sous contrat (comme Autobus Champlain vers New York, le Vermont Transit vers Boston, et la Greyhound Bus Lines, entre autres). Ce vaste complexe fort intéressant représente pour Montréal un nouveau type de bâtiment. À l'intérieur, l'édifice est divisé en trois grandes parties. Celle à l'ouest sert d'atelier de réparation de la carrosserie. Celle du centre renferme le bureau, un atelier d'usinage pour la fabrication et ré-usinage des pièces, ainsi qu'un entrepôt de pièces de rechange. Cette partie alimente les deux autres. La partie à l'est renferme un énorme hall dans lequel les bus se promènent afin de recevoir les réparations légères. On y retrouve aussi un atelier de peinture (la couleur orange était celle préférée historiquement par la "Provincial"). Finalement, il y avait un poste à l'intérieur du hall avec des chambres à coucher à l'étage pour les chauffeurs longue distance (une telle juxtaposition de chambres à coucher, de peinture aérosol et de gaz nocifs n'éveillait aucun soucis [sic] de santé à l'époque).

De l'autre côté de la rue St-Thomas, on trouve le gros (104) hangar de stationnement d'autocars de la Provincial (315 rue St-Thomas), aujourd'hui un édifice très banal de stuc. La Provincial louait aussi l'espace entre les bassins #1 et 2 sur le canal afin d'y stationner son surplus d'autobus. La Murray Hill, au 1325-87 rue William, avait un complexe semblable, mais plus petit, pour l'entretien de ses autocars touristiques et limousines. Ce complexe aurait été rénové, toutefois, vers 1970. [39]»

[39] Hanna (2007), p. 120.

3.2 LE GARAGE - PARTIE 1946

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la Compagnie de transport provincial dessert, outre les principales villes de l'Est du Canada, « certaines industries de guerre essentielles telles que, dans la province de Québec, les usines de Defence Industries Limited [D.I.L.], à Cherrier, Saint-Paul-l'Ermite, Nitro, Bouchard, Brownsburg ; la Dufresne Construction Company à Sainte-Rose ; la Division du Transport, à Dorval ; et dans l'Ontario, le transport des ouvriers entre Pembroke et l'usine D.I.L. à Chalk River, qui a joué un si grand rôle dans la fabrication de la bombe atomique.[40] » Certains services réguliers de la compagnie ont dû être diminués pendant cette période. Par contre, depuis 1939, « le nombre des passagers transportés par cette compagnie a augmenté d'environ 304 p.c., passant de 4,760,330 en 1939 à 19,234,144 [en 1945][41] ». De plus, « les autobus affectés aux services interurbains ont parcouru, en 1945, 9 050,175 milles, soit 2 269,939 milles de plus que l'année précédente. […] On peut affirmer que la Compagnie de transport provincial a tout à gagner à liquider sa clientèle de guerre pour la remplacer par une clientèle de paix.[42] »

LE TRANSPORT ROUTIER AIDE AU PROGRÈS DES CITÉS

Le développement des cités et des villes dépend toujours des moyens de transport dont elles peuvent disposer ... et partout où un système de transport par autobus a été établi, des centres progressifs desservis par des grandes routes ont pu connaître un essor continu vers le progrès.

La commodité et le confort de ce système de transport en a fait le choix de milliers de personnes.

Aucun autre moyen de transport par terre n'offre à ses passagers le panorama que l'on peut contempler en voyageant en autobus, et les nouveaux autobus du modèle wagon-salon, déjà en circulation, sont d'un luxe amélioré qui augmente encore le plaisir des voyageurs.

Sur les nouveaux autobus, les passagers sont assis plus haut et les fenêtres sont plus grandes et permettent une meilleure vue des endroits intéressants. Les sièges moelleux dont les dossiers s'inclinent à l'angle désiré sont munis de serviettes blanches à la partie supérieure du dossier sur lesquelles la tête s'appuie. La ventilation est améliorée, et l'espace réservé aux bagages est à l'épreuve de la poussière et de l'eau.

La Compagnie de Transport Provincial rétablit progressivement ses services sur les routes qu'elle desservait avant la guerre. Le progrès ne dépend que de la facilité avec laquelle les nouveaux autobus peuvent être obtenus, et de la libération des autobus actuellement affectés au service des usines de guerre essentielles.

Pour tout renseignement au sujet d'un voyage d'affaires ou d'agrément, veuillez communiquer avec notre agent de voyage local ou

Compagnie de Transport Provincial Ltée TRANSPORT Provincial Ltd

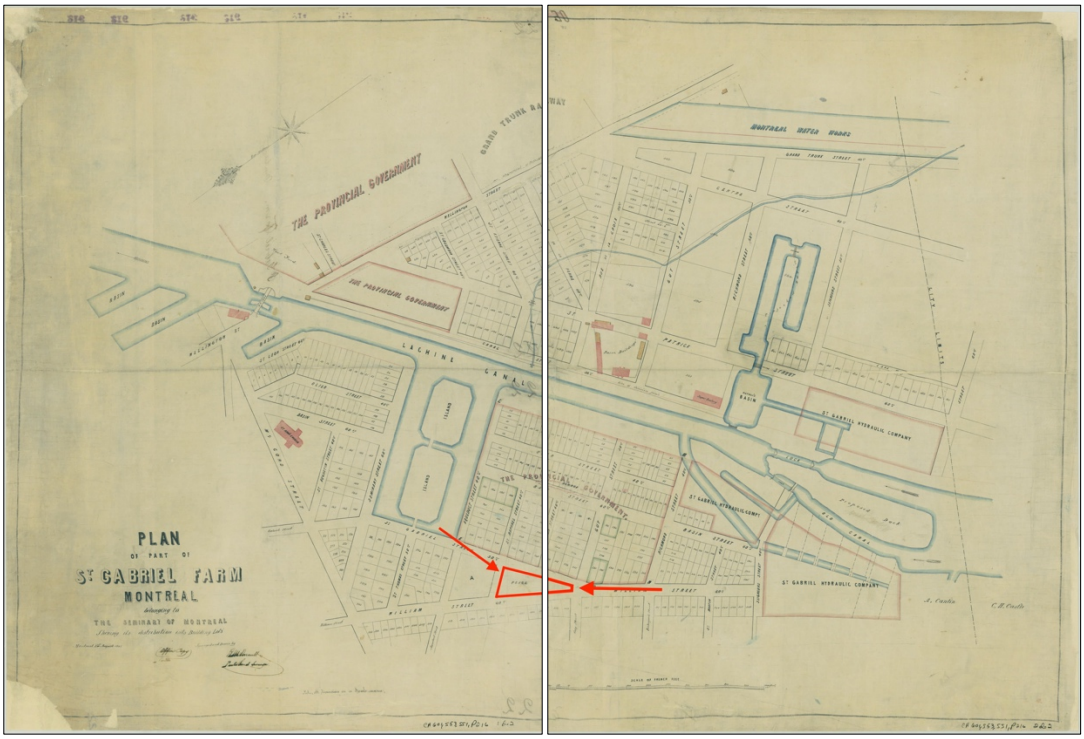
1188 OUEST, RUE DORCHESTER, MONTREAL

Publicité de la Compagnie de transport provincial en 1945.
Source : « Compagnie de transport provincial », *Le Bien Public*, 18 octobre 1945, p. 5.

La gare routière de la Compagnie de transport provinciale à l'intersection des rues Drummond et Dorchester (devenu boulevard René-Lévesque).
Photographe : Armour Landry, vers 1951
Source : BAnQ Vieux-Montréal, cote : P97,S1,D15496-15496.

[40] « Compagnie de transport provincial », *Le Bien Public*, 8 novembre 1945, p. 8.
[41] Roger Vézina, « L'actualité économique et financière », *L'Action catholique*, 20 février 1946, p. 10.
[42] Roger Vézina, « L'actualité économique et financière », *L'Action catholique*, 20 février 1946, p. 10.

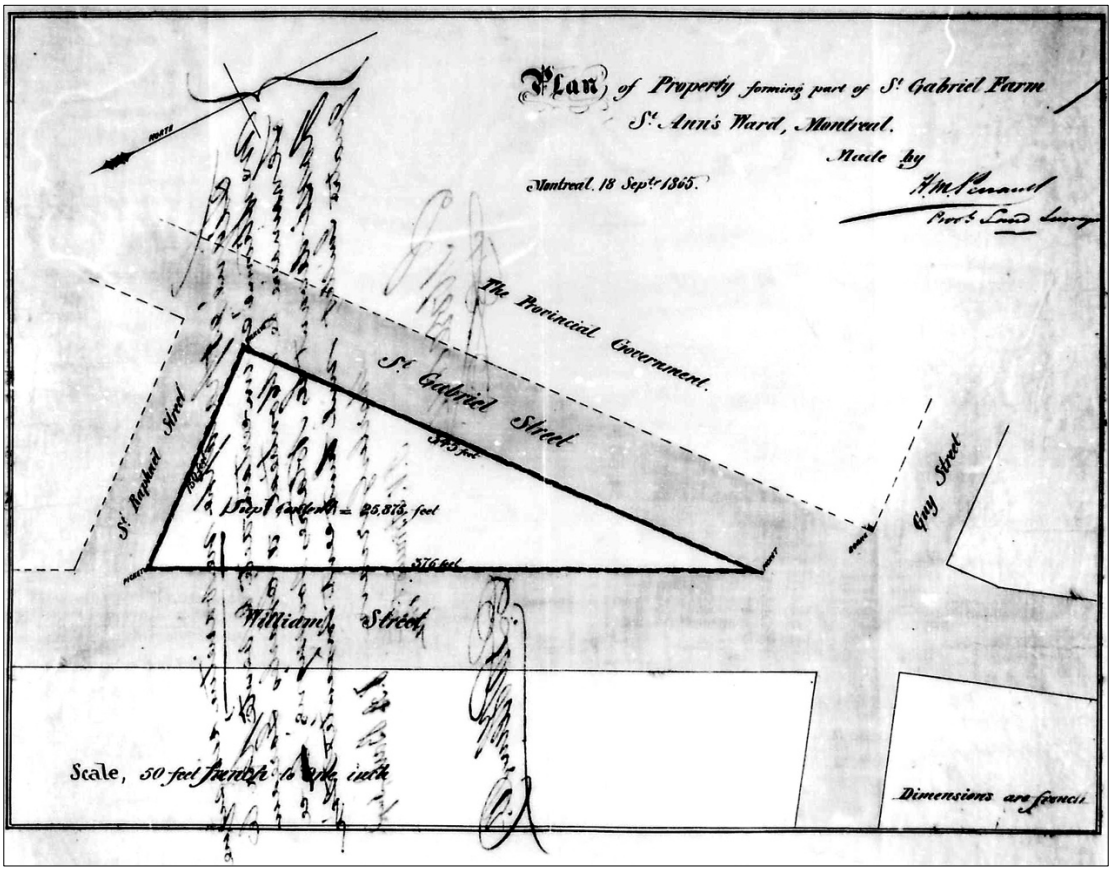
Selon une publicité de la compagnie, l'après-guerre a permis à celle-ci de rétablir « ses services sur les routes qu'elle desservait avant la guerre. Le progrès ne dépend que de la facilité avec laquelle les nouveaux autobus peuvent être obtenus, et de la libération des autobus actuellement affectés au service des usines de guerre essentielles.[43] » Notons que « les emprunts hypothécaires sur le terminus et le garage ont été réduits de 22 500 $[44] » pour l'exercice de l'année 1944. Cela a permis à la compagnie de consacrer une plus grande somme à l'achat d'autobus et de matériel. Très vite, le besoin d'agrandir le garage de la rue William se fait sentir.



[43] « Compagnie de transport provincial », *Le Bien Public*, 18 octobre 1945, p. 5.
[44] « La Compagnie de Transport Provincial », *La Patrie*, 18 février 1945, p. 73.

En haut : Plan du parcellaire de la ferme Saint-Gabriel en 1855. Ci-contre, agrandissement de la même carte et encadrement en rouge de la parcelle. Le mot place est inscrit à l'intérieur de cette parcelle.
Source : Henri-Maurice Perrault, *Plan of Part of St. Gabriel Farm Montreal Belonging to the Seminary of Montreal Shewing its Distribution into Building Lots*, 2 août 1855, BAnQ, cote : CA601,S53,SS1,P216.

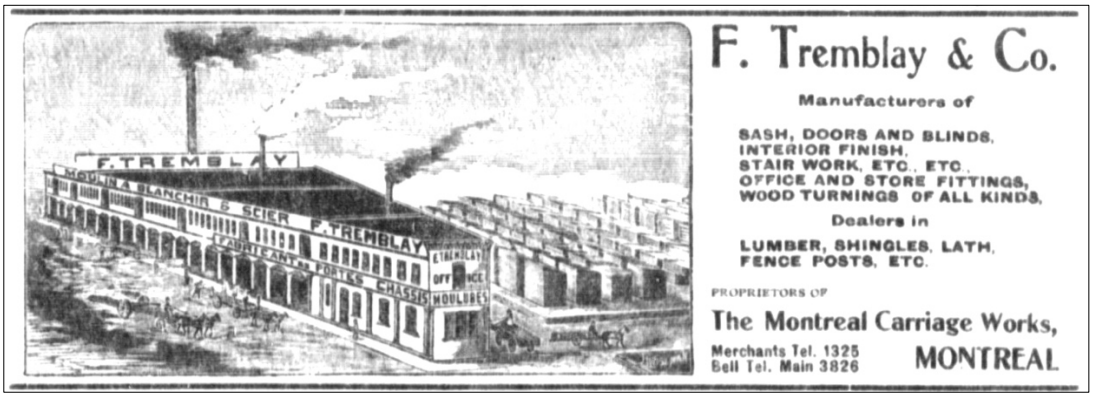
Au mois d'avril 1946, la Compagnie de transport provincial demande à la Ville de Montréal la permission d'agrandir son garage actuel de la rue William vers l'ouest sur le lot 1388 du quartier Sainte-Anne. Ce dernier lot a été acheté par la Compagnie de transport provincial en janvier 1946 de la Succession Reuben Dennis Saunder, époux de feue Marie-Louise Falardeau. Cette dernière était la fille de l'homme d'affaires, Charles Bourgeau-Falardeau, qui avait acquis cette propriété en 1876 de Charles Gareau. Ce dernier l'avait acquise en 1866 des Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal. Au moment du lotissement de la Ferme Saint-Gabriel en 1845, on avait destiné cette parcelle triangulaire à une place publique.



Plan inséré dans l'acte de vente à Charles Gareau de la propriété vendue à ce dernier, 1866.
Source : *Vente par les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal à Charles Gareau*, Greffe : Édouard Lafleur, minute n° 2011, 4 juillet 1866, cote : CN601,S227.

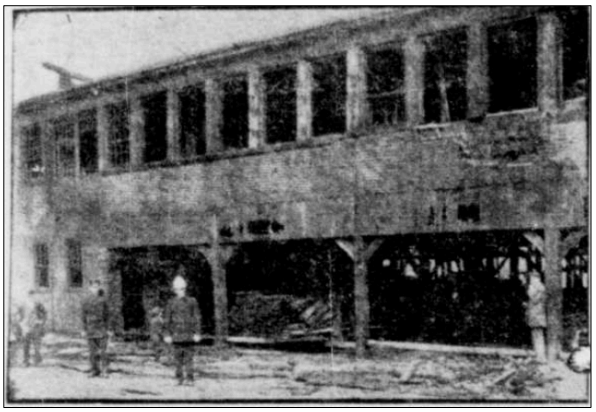
Au début des années 1870, cette parcelle est occupée par une cour à bois, mais, dès l'arrivée de Charles Bourgeau-Falardeau comme propriétaire, elle connaît des vagues successives de construction pour abriter les entreprises dans lesquelles ce dernier avait des intérêts : la *Canada Industrial Company Limited* et la *Canada Warehousing & Forwarding Company*. Nous savons qu'il entreprend la construction d'entrepôts, notamment en 1884, où l'on a lambrissé en brique « un hangar en bois couvrant presque tout ledit lot de terre plus le solage de la bâtisse dont M. Isidore Morache a entrepris l'ouvrage en brique ayant soixante pieds de front par cent pieds de profondeur estime l'ouvrage à environ 800 dollars.[45] »

[45] *Privilège de Isidore Morache, entrepreneur sur The Canada Industrial Company (Limited)*, numéro d'enregistrement : 110377, date de la présentation : 6 décembre 1884, Registre foncier du Québec.

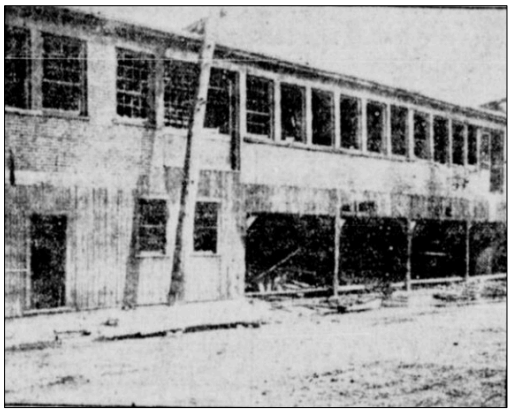


Publicité de la compagnie F. Tremblay & Co. en 1904. Cette dernière occupe le lot 1388. L'illustration nous montre le bâtiment érigé sur ce lot.
Source : *Canadian industrial blue book : the manufacturers' list buyers' guide of Canada*, Montréal, Manufacturers' List Company, 1904, page 174.

De 1897 au début des années 1940, ce sont les entreprises de Ferdinand Tremblay (F. Tremblay & Cie et *Montreal Carriage Works*) qui occupent le site à l'étude. Bien qu'il ne soit pas le propriétaire de la parcelle, il apporte des modifications aux bâtiments existants et il construit de nouvelles structures, notamment en 1913, au lendemain d'un incendie qui a ravagé le site à l'étude[46]. À cette occasion, l'entreprise F. Tremblay & Cie construit une nouvelle scierie de deux étages au coût de 25 000 $[47].



Les bâtiments de la compagnie F. Tremblay et Cie de la rue William au lendemain de l'incendie d'août 1913.
Source : « Un coûteux incendie fait courir les pompiers rue William, cette nuit », La Presse, 15 août 1913, p. 14.



Les bâtiments de la compagnie F. Tremblay et Cie de la rue William au lendemain de l'incendie d'août 1913.
Source : « Les flammes détruisent une manufacture durant la nuit », La Patrie, 15 août 1913, p. 1.

[46] « Un coûteux incendie fait courir les pompiers rue William, cette nuit », *La Presse*, 15 août 1913, p. 14.
[47] « Contracts Department », *Contract Record and Engineering Review*, vol. 27, no 35, 27 août 1913, p. 72.

Ferdinand Tremblay (1855-1926)

Ferdinand Tremblay, homme d'affaires et entrepreneur en construction, est à la tête de nombreuses entreprises, dont celles de F. Tremblay & Cie et *The Montreal Carriage Works*, qui occupaient le site à l'étude (lot 1388) durant une bonne partie de la première moitié du XX^{e} siècle, mais sans qu'il soit le propriétaire du terrain. La première entreprise est une manufacture de portes et de châssis ainsi qu'un commerce de bois de construction de toutes sortes. La seconde est une manufacture de voiture.

Photographie de Ferdinand Tremblay.
Source : « M. F. Tremblay meurt à l'âge de 72 ans », *La Presse*, 25 janvier 1928, p. 21.

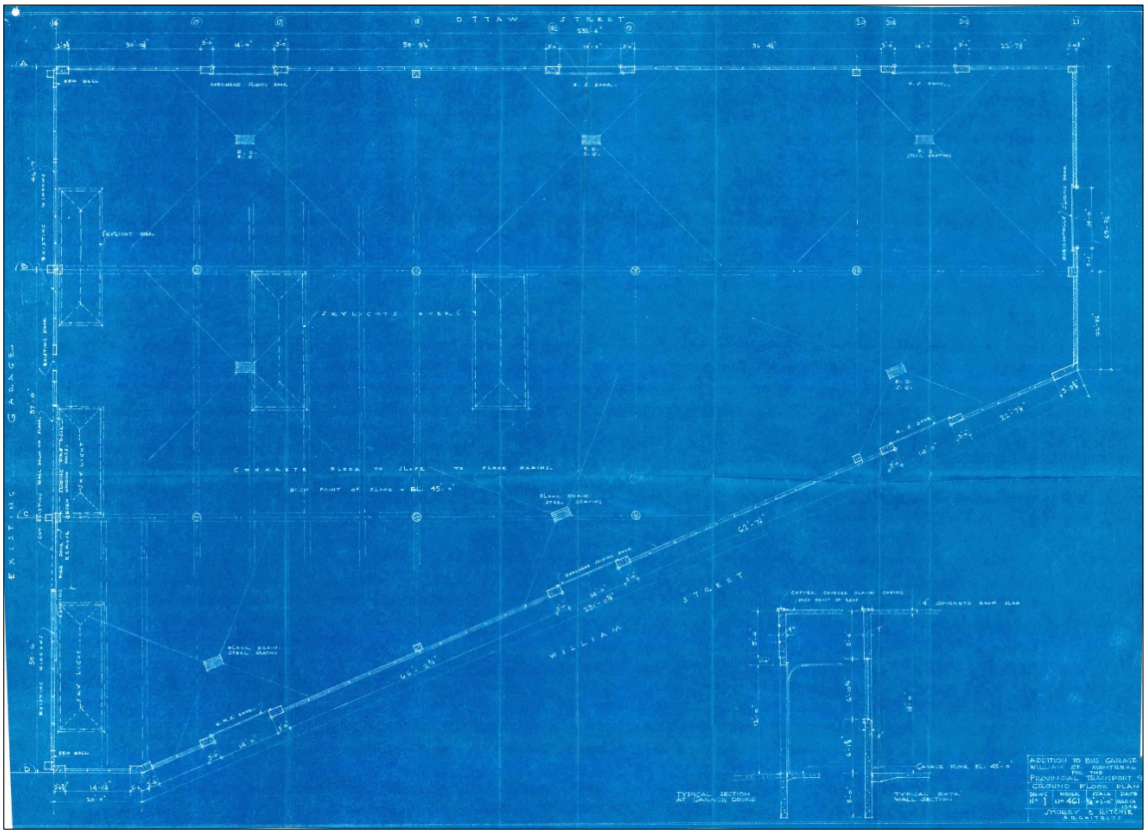
Publicité de l'entreprise, F. Tremblay & Co. et de quelques travaux exécutés par celle-ci, 1926.
Source : *La Presse*, 18 octobre 1926, p. 19.

Ferdinand Tremblay naît à Saint-Hubert, en mars 1855. Il travaille d'abord dans la fabrique (châssis et portes) de John Ostell, puis il débute comme entrepreneur en 1873. En 1885, il établit son commerce de bois, qui devient la maison F. Tremblay et Cie, marchands de bois et manufacturiers. Au cours de la première moitié du XX^{e} siècle, il est président de la *Northmount Land Company* et vice-président de la *P. Vincent Lumber Company*. Outre ces entreprises, il est un important propriétaire terrien sur toute l'île de Montréal. En tant qu'entrepreneur en construction et promoteur immobilier, il construit un grand nombre d'habitations à Montréal, notamment dans l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Il décède en 1928 à Montréal.

Informations venant de : *Canadian industrial blue book : the manufacturers' list buyers' guide of Canada*, Montréal, Manufacturers' List Company, 1904, page 174. / « M. F. Tremblay meurt à l'âge de 72 ans », *La Presse*, 25 janvier 1928, p. 21.

Deux autres incendies affecteront les entreprises de Ferdinand Tremblay de la rue William. L'un, au mois de 1924, qui cause des pertes matérielles d'environ 30 000 $. L'incendie, qui éclate dans l'atelier de menuiserie, détruit plusieurs voitures de la *Montreal Carriage Works* et se propage dans le hangar et la cour à bois de F. Tremblay & Cie.[48] Un second incendie, le 16 juillet 1939, survient dans la fabrique de la *Montreal Carriage Works*. Selon un article d'un quotidien montréalais, « les flammes ont été pendant quelque temps des plus menaçantes et des dégâts ont aussi été causés à l'établissement "F. Tremblay et Compagnie", marchands de bois de construction[49] ».

L'entreprise de porte et châssis, F. Tremblay & Cie, déménage en 1944 sur l'avenue Beaumont.



Shorey & Ritchie, architects, *Addition to Bus Garage for the Provincial Transport Company*, mars 1946.
Source : Dossier n° 83034 - 1946 — Provincial Transport Co., Archives de la Ville de Montréal, fonds Décisions du conseil de ville et du comité exécutif : 3e série (1914-1961), cote : CA M001 VM001-03-1-D226.

En 1946, la Compagnie de transport provincial commence les travaux d'agrandissement qui consistent en un ajout d'un bâtiment d'un seul niveau ayant une longueur de 258 pieds sur la rue William et de 232 pieds

[48] Informations : « Les alarmes de fin de semaine », *La Presse*, 3 mars 1924, p. 4.
[49] « Des dommages attribuables à deux incendies », *La Presse*, 17 juillet 1939, p. 7.

6 pouces sur la rue Ottawa. Du côté est, l'édifice se greffe sur le garage existant de la compagnie pour se poursuivre jusqu'à la rue Guy en épousant le contour triangulaire du terrain. Construit en béton, le bâtiment possède des murs dont l'épaisseur est de 9 pouces avec une toiture également en béton d'une épaisseur de 4 pouces. Des lanterneaux parsèment la toiture.

Vue vers l'ouest de l'agrandissement du garage de la Compagnie de transport provincial de 1946. Rue William.

Vue vers l'est de l'agrandissement du garage de la Compagnie de transport provincial de 1946. Rue William.
Source : Google Maps, 2025.

L'extension reprend le même langage architectural que celui de l'édifice de 1941. Les façades sont animées par de longues ouvertures en bandeau qui étaient alors constituées d'un réseau de fenêtres métalliques d'usage industriel. Les murs sont en béton lisses avec des insertions de rainures horizontales. Du côté de la rue Ottawa, on a inséré trois portes de garage entre les fenêtres en bandeau. Aujourd'hui, l'intérieur est grandement modifié et l'édifice accueille actuellement des bureaux et commerces.

Au premier plan, l'extension de 1946 du côté de la rue Ottawa. En arrière-plan, l'édifice de 1941.

Exemple d'une porte de garage de l'extension de 1946 du côté de la rue Ottawa.

Toujours en expansion, la Compagnie de transport provincial a, en 1949, 481 autobus en service. Dès l'année suivante, elle acquiert « 62 nouveaux véhicules et 15 véhicules usagés. Au cours du même exercice, elle disposa de 37 véhicules, de sorte que le 31 décembre 1950, lui restait 521 autobus en service. Elle en

a commandé 50 additionnels pour livraison en 1951.[50] » Une deuxième gare routière est construite en 1951 dans la partie est de la ville, au coin de la rue Berri et du boulevard De Maisonneuve Est, sur des plans de l'architecte, David Shennan.

Publicité pour le nouveau terminus de l'Est à Montréal, de la Compagnie de transport provincial sur la rue Berri, 1951.
Source : « Compagnie de Transport Provincial », *Le Devoir*, 21 septembre 1951, p. 7.

Charles Mills Drury, président de Provincial Transport en 1955.
Source : BAnQ Vieux-Montréal, cote : P795,S1,D3770.

À partir de 1955, la Compagnie de transport provincial entreprend un vaste programme d'expansion, sous la nouvelle présidence de Charles Mills Drury[51], qui prévoit l'achat de 253 nouveaux autobus avant 1962. En 1959, elle avait « dépassé la moitié de son objectif, puisque 130 de ces nouveaux autobus sont entrés en service. […] [Pour l'année 1958], la Compagnie de Transport Provincial a transporté 17 724 414 voyageurs, desservi plus de 750 localités et parcouru 187 250 128 milles-voyageur. [52] »

[50] « Compagnie dont le bilan s'avère très satisfaisant », *Le Clairon*, 4 mai 1951, p. 12.
[51] Homme d'affaires et politicien, Charles Mills Drury devient le président de la Compagnie de transport provincial en 1955 après avoir été sous-ministre de la Défense nationale du Canada (1948-1955). Après la vente de la Compagnie de transport provincial en 1960, il se lance de nouveau en politique fédérale en 1962 et devient membre du Cabinet Pearson en 1963.
[52] « Programme d'expansion à la Provincial Transport », *L'Action populaire*, 15 avril 1959, p. 12.

253

RAISONS DE PLUS
DE VOYAGER EN AUTOBUS

Depuis 1955, la Compagnie de Transport Provincial a mis en service 130 nouveaux autobus et, à la fin de 1962, elle en aura ajouté 123 autres. Nombre total des nouveaux autobus: 253

...DONT 55 NOUVEAUX "HIGHWAY TRAVELLERS" ...ET 198 NOUVEAUX "SUBURBANITES"

Déjà en service: 34 — A venir: 21 Déjà en service: 96 — A venir: 102

Il s'agit là des autobus routiers les plus modernes au monde. Principaux avantages:

TOILETTES
SUSPENSION PNEUMATIQUE
CLIMATISATION
GLACES TEINTÉES
FAUTEUILS INCLINABLES

Il s'agit là des meilleurs autobus qui soient pour les transports suburbains. Principaux avantages:

SUSPENSION PNEUMATIQUE
GLACES TEINTÉES NON RÉVERBÉRANTES
LAMPES INDIVIDUELLES PERFECTIONNÉES
SIÈGES REPOSANTS EN CAOUTCHOUC MOUSSE
INTÉRIEUR DÉCORÉ AVEC GOÛT

Ces 253 nouveaux véhicules — à venir ou déjà en service — représentent une mise de fonds de 59,053,042.00

Il ressort de ces chiffres qu'à la fin de 1962, la Cie de Transport Provincial aura remplacé 62% de sa flotte par les autobus les plus modernes qui soient. Avantages pour le public voyageur: service plus fréquent . . . commodité accrue . . . et plus de confort.

Voici d'autres chiffres intéressants: En 1958, la CTP a transporté 17,724,414 voyageurs, desservi plus de 750 localités et a parcouru 187,250,128 milles-voyageur*.

Pour la sécurité, la CTP se classe au premier rang parmi les organismes de transports publics du monde entier.

La CTP emploie plus de 600 chauffeurs et, avant qu'elle leur confie votre sécurité, chacun de ceux-ci doit suivre un cours d'entraînement de 6 semaines portant sur la conduite routière, la courtoisie et le service. De plus, chaque chauffeur de la CTP subit tous les ans, un examen médical et suit fréquemment des cours de perfectionnement.

*L'expression "mille-voyageur" signifie: 1 voyageur transporté sur une distance de 1 mille.

LA COMPAGNIE
DE TRANSPORT
PROVINCIAL

Publicité de la Compagnie de Transport provincial en 1959.
Source : « Programme d'expansion à la Provincial Transport », *L'Action populaire*, 15 avril 1959, p. 12.

Le nouvel autobus "Suburbanite" de la Compagnie de Transport Provincial possède, entre autres caractéristiques, des glaces teintées et des sièges rembourrés de caoutchouc mousse. La Compagnie a déjà effectué la moitié de son programme d'expansion à long terme.

Photographie d'un nouvel autobus de la Compagnie de transport provincial en 1959. Le modèle « Suburbanite ».
Source : « Programme d'expansion à la Provincial Transport », *L'Action populaire*, 15 avril 1959, p. 12.

Au début de l'année 1960, la Compagnie de transport provincial (CTP) possède plusieurs filiales, dont « *Autobus Saguenay Inc.*, *Colonial Coach Lines Ltd.*, et *Kingston City Coach*. Elle a actuellement en opération environ 630 véhicules qui desservent plusieurs régions de la province de Québec et de celle de l'Ontario. Les bénéfices nets de la compagnie, l'an dernier, s'étaient élevés à près de 600 000 $.[53] » Au mois de septembre de cette même année, elle est vendue à un groupe dirigé par l'homme d'affaires, Paul Desmarais. Ce dernier avait acquis l'entreprise d'autobus de son père, *Sudbury Bus Lines*, au début des années 1950. Au moment de la transaction de septembre 1960, il possède également les compagnies *Gatineau Bus Lines* et Québec Autobus.

[53] « La Cie de Transport provincial : Le contrat de vente au groupe Desmarais signé », *La Presse*, 21 septembre 1960, p. 47.

Paul Desmarais devant un autobus de Voyageur situé dans un garage, s.d.
Source : Archives La Presse

Photographie d'un autobus Voyageur, 11 juin 1969.
Photographe : Paul-Henri Talbot
Source : BAnQ Vieux-Montréal, cote : P833,S5,D1969-0410.

Dès lors, le groupe mené par Paul Desmarais entame une « politique de rationalisation et de décentralisation des services.[54] » D'abord, il crée, en 1960, une nouvelle entreprise, Immeubles Transport Provincial inc., issue de la fusion de deux entreprises, Went Realty Inc. et Chok Realty Inc., pour la gestion des terminus de l'entreprise. En 1964, la nouvelle compagnie, Entreprises Transport Provincial Limitée, est constituée pour chapeauter les différentes entreprises et filiales du groupe. Bref, en 1965, la « Compagnie de transport provincial, recouvre en fait […] quatre sociétés : Métropolitain Provincial, Voyageur Provincial[55], Les Entreprises Bonaventure[56], ainsi que Les Immeubles Transport Provincial ; toutes quatre relevant d'une société mère, Les Entreprises Transport Provincial, dont M Paul Desmarais est le président, laquelle il faudrait ensuite rattacher à la société de gestion Gelco. »[57] En 1965, on acquiert Autobus Lemelin Limitée et Quebec Central Transportation Company. En 1968, ces deux dernières entreprises sont fusionnées avec une troisième, Saguenay Provincial inc., pour former Voyageur Québec inc.

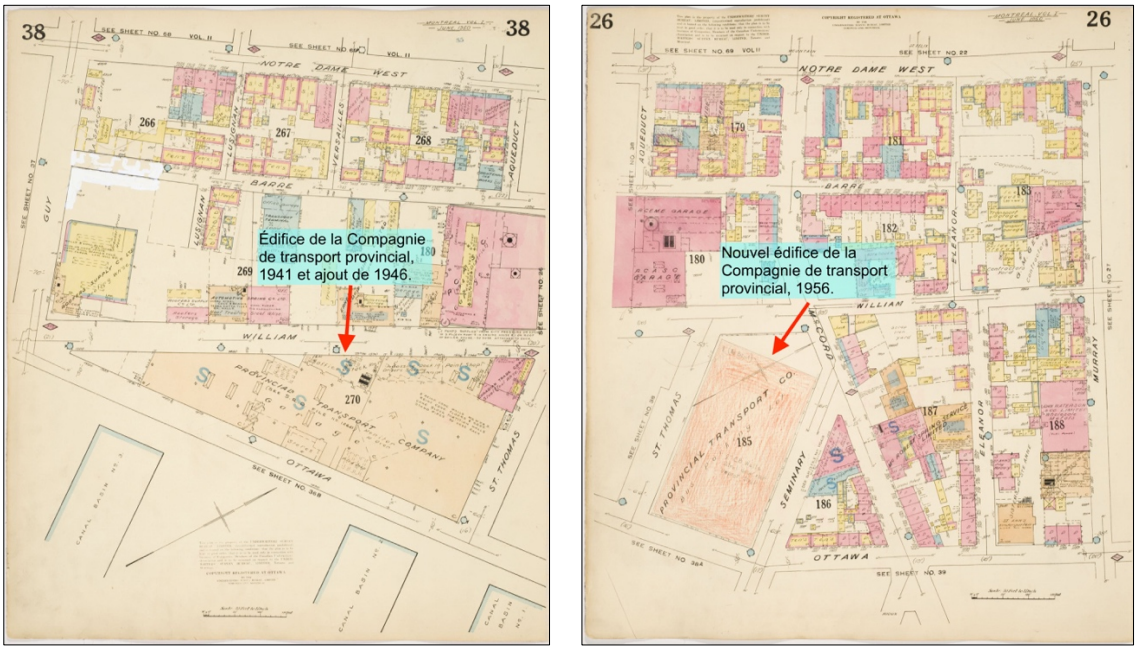
[54] « Les Entreprises Transport Provincial Limitée ont des ramifications dans 3 provinces », *Dimanche-Matin*, 21 juin 1970, p. supplément 5A.
[55] L'entreprise Voyageur Provincial Inc. est créée en 1964.
[56] Entreprise créée pour la gestion des garages de la Compagnie de transport provincial.
[57] Jean Francœur, « Pour régler la grève, la CTP souhaite qu'un organisme vienne à sa rescousse », *Le Devoir*, 16 juin 1965, p. 1, 2.

Publicité de la compagnie, Voyageur provincial inc. en 1964.
Source : « Voyageur Provincial inc. », *Le Petit Journal*, 29 mars 1964, p. A-32.

Photographie publicitaire d'un autobus Voyageur, 1967.
Source : *Montréal » 67*, vol. 4, no 10, p. 23.

Au même moment, le morcellement des services urbains et interurbains s'opère. En 1967, les Entreprises Transport Provincial ltée se départissent de leurs « services d'autobus de banlieue pour se consacrer entièrement au transport long-courrier. Les trois compagnies […] desservent les rives nord et sud ainsi que les villes de la banlieue est et ouest de Montréal sont : Autobus Mille-Îles ltée (Laval et rive nord), Métropolitain Provincial inc. (banlieue) et Métropolitain Sud inc. (rive sud).[58] » Le service long courrier de Voyageur Provincial, propriété des Entreprises Transport Provincial Ltée, continue « de desservir le Québec, et une partie de l'Ontario et des Maritimes. D'autre part, la compagnie mère [Entreprises Transport Provincial Ltée] continue de détenir le contrôle de Colonial Coach Lines Ltd., Abitibi Provincial Inc., Voyageurs Provincial inc., Saguenay Provincial Ltd, les Autobus Lemelin ltée, Quebec Central Transportation Company, la Cie de Transport Provincial. Les Entreprises Transport Provincial ltée sont également propriétaires des Immeubles Transport Provincial.[59] »

[58] Claude Masson, « Les Entreprises Transport Provincial Ltée vendent leurs services de banlieue », La Presse, 24 novembre 1967, p. 5.
[59] Claude Masson, « Les Entreprises Transport Provincial Ltée […]



Situation du garage de la Compagnie de transport provincial durant les années 1950. À droite, l'ajout de 1956 sur le terrain voisin du garage.
Source : Underwriters' Survey Bureau Insurance plan of the city of Montréal, volume 1, 1950, BAnQ, notice détaillée : 0003699649.

Entretemps, en 1956, la Compagnie de transport provincial construit, au coût de 300 000 $, un autre bâtiment de 208 pieds sur 395, d'un seul niveau, dans le quadrilatère des rues William, Saint-Thomas, Ottawa et du Séminaire. L'édifice possède une charpente métallique, des murs en maçonnerie et une toiture en goudron et gravier. L'entreprise générale a été confiée à la compagnie *Foundation Company of Canada Limited*.[60] Il sert essentiellement de stationnement pour les autobus de la compagnie.

Soulignons qu'entre les années 1946 et 1981, l'immeuble à l'étude fait l'objet de très peu de modifications et elles sont mineures.

Liste des permis de modifications concernant l'édifice à l'étude entre les années 1946 et 1981 :

- Permis nos 393, 394, 395, 396, 397, 10 février 1955 — Enseignes – coût : 200 $ - Propriétaire : La compagnie Provincial Transport
- Permis no 3796, 4 juillet 1957 — Allonge avant, 14 x 12 pieds — coût : 2 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport
- Permis no 2118, 7 juillet 1966 — Make inside partition (bloc a) for an office — coût : 5 000 $ — Propriétaire : Garage Comm. Transport Provincial

[60] Informations provenant de : « Real Estate in the News », *The Montreal Gazette*, 10 août 1956, p. 10.

- Permis no 1253, 2 juin 1969 — Remove a 5000 gls tank and replace a leaking 5000 Diesel fuel tank by a new 10000 gls tank — coût : 3 000 $ — Propriétaire : Bonaventure Enterprises Ltd/Tex. Co. Canada Ltd
- Permis no 3060, 29 septembre 1970 — Ajouter division à l'intérieur — coût : 5 000 $ — Propriétaire : Les Entreprises Provincial Transport
- Permis no 4370, 22 décembre 1970 — Aménager des divisions à l'intérieur pour faire un nouveau bureau de contrôle — coût : 2 500 $ — Propriétaire : Entreprises Bonaventure ltée
- Permis no 3996, 26 juin 1981 — Boucher les ouvertures sur le toit – coût : 75 000 $ — Propriétaire : Entreprises Bonaventure Ltée
- Entrepreneurs : RA Germano Construction ltée

Source : Archives de la Ville de Montréal

À partir du début des années 1960, le garage de la CTP est administré par les Entreprises Bonaventure, une filiale de la Compagnie de transport provincial.

Déroulement d'une journée de travail au garage de la Compagnie de transport provincial en 1951 :

M. Lionel Chartrand et trois mécaniciens réparent le moteur défectueux d'un autobus. Les mécaniciens sont nombreux au garage de la Compagnie et, en cas d'urgence, huit travaillent souvent sur le même véhicule.

Photographie de mécaniciens au garage de la Compagnie de transport provincial, 1951.
Source : « Il faut une armée d'hommes pour s'occuper d'une flotte d'autobus », *Photo-Journal*, 19 avril 1951, p. 4.

« Au garage proprement dit, un surintendant ; quatre contremaîtres ; un machiniste ; quarante-deux mécaniciens ; trente-trois laveurs ; six commis pour le magasin ; huit spécialistes à la réparation des pneus plus seize à la réparation des ressorts et des freins, forment l'équipe qui travaille la nuit afin que les 485 autobus puissent prendre la route en toute sécurité. Ces autobus dépensent plus de 8 000 gallons d'essence, par jour. C'est une preuve qu'ils parcourent de très longues distances et que leur moteur doit être toujours en bon état. Pour qu'un autobus puisse prendre le départ à l'heure prévue, on demandera à quatre et parfois à six mécaniciens de travailler sur son moteur défectueux.

Lorsqu'un autobus a été inspecté, lavé intérieurement et extérieurement, on le conduit au terminus où son chauffeur tombe sous la juridiction du régulateur des départs et arrivées de la gare. Ils sont trois hommes qui s'occupent de ce travail des plus importants. Ils sont reliés par télétype avec tous les principaux terminus d'autobus, non seulement de la province mais du Canada. Voici un exemple de leur travail : le coordinateur de St-Jean, Nouveau Brunswick, envoie un télétype à Montréal avertissant que 200 milles

de route sont en mauvais état. Immédiatement, celui de Montréal avertira le chauffeur, qui doit partir dans quelques minutes, qu'il devra changer de route à tel endroit à cause de l'état précaire des 200 prochains milles. Il lui expliquera, sur la carte, l'itinéraire qu'il devra suivre.

Environ 450 personnes sont à votre service, pendant la nuit, à la Compagnie de transport provincial, pour que vous puissiez voyager en toute sécurité, que ce soit de Montréal à Terrebonne, de Montréal à Toronto ou encore de Montréal à Winnipeg. »

Source : « Il faut une armée d'hommes pour s'occuper d'une flotte d'autobus », *Photo-Journal*, 19 avril 1951, p. 4.

Visite du garage de la Compagnie de transport provincial par le cardinal Paul-Émile Léger en mars 1966.
Photographe : Michel Gravel
Source : Fonds La Presse, BAnQ, cote : P833,S5,D1966-0062.

Visite du garage de la Compagnie de transport provincial par le cardinal Paul-Émile Léger en mars 1966.
Photographe : Michel Gravel
Source : Fonds La Presse, BAnQ, cote : P833,S5,D1966-0062.

Puis, en janvier 1970, « Voyageur Québec inc., Immeubles Transport Provincial inc., Abitibi Provincial inc., et Voyageur Provincial inc., fusionnent pour former Voyageur (1969) inc. D'ici peu, une nouvelle entreprise viendra se greffer à ce complexe. Il s'agit des Autobus Carrier & Frères, de Shawinigan, dont les Entreprises Transport Provincial viennent de se porter acquéreurs. C'est M. Louis-R. Desmarais qui est le président des Entreprises Transport Provincial.[61] » Soulignons qu'en 1969, Entreprises Transport Provincial Ltée avait déjà unifié l'identification visuelle des autobus de ses quatre filiales : Colonial Coach Lines, Voyageur Provincial, Abitibi Provincial et Voyageur Québec. « Le symbole d'identification est composé de deux bandes parallèles, l'une bleue et l'autre verte, […]. Le bleu représente le ciel clément et le vert rappelle la couleur des champs, et des bois.[62] »

[61] « Les Entreprises Transport Provincial Limitée ont des ramifications dans 3 provinces », *Dimanche-Matin*, 21 juin 1970, p. supplément 5A.
[62] « Transport Provincial adopte un sigle pour ses quatre filiales », *La Presse*, 12 juin 1969, p. 66.

Extrait d'un cahier spécial sur l'inauguration du nouveau terminus Voyageur en juin 1970. Intersection de la rue Berri et du boulevard De Maisonneuve Est.
Source : « Le nouveau terminus Voyageur », *Dimanche-Matin*, 21 juin 1970, p. supplément 1.

Nouvelle identification visuelle des autobus Voyageur.
Source : « Transport Provincial adopte un sigle pour ses quatre filiales », *La Presse*, 12 juin 1969, p. 66.

Au mois de juin 1970, les nouvelles installations du terminus Voyageur sont inaugurées au coin de la rue Berri et du boulevard De Maisonneuve Est. Ces derniers travaux modernisent l'ancien terminus de la CTP et ajoutent deux ailes dans lesquelles on retrouve les quais des autobus disposés en croissant, « le premier du genre en Amérique du Nord. [Les ailes] sont munies de larges fenêtres permettant de voir, à l'abri des intempéries, les arrivées et départs des autobus.[63] » Il devient le terminus central pour la compagnie. Les plans ont été dessinés par les architectes, Longpré, Marchand, Goudreau, Dobush, Stewart & Bourque. Quant aux terrains de l'ancien terminus du boulevard René-Lévesque, ils sont vendus à une filiale du Pacifique Canadien, Marathon Realty Company.

[63] « Le nouveau terminus Voyageur », *Dimanche-Matin*, 21 juin 1970, p. supplément 3A.

Intérieur du garage des autobus Voyageur (l'immeuble à l'étude).
Photographe : Pierre McCann, 4 avril 1979.
Source : Fonds La Presse, BAnQ Vieux-Montréal, cote : P833,S5,D1979-0138.

Intérieur du garage des autobus Voyageur (l'immeuble à l'étude).
Photographe : Pierre McCann, 4 avril 1979.
Source : Fonds La Presse, BAnQ Vieux-Montréal, cote : P833,S5,D1979-0138.

Depuis les années 1970, le garage de la Compagnie de transport provincial, maintenant celui des autobus Voyageur, est toujours géré par les Entreprises Bonaventure ltée. En 1988, l'édifice est vendu à une compagnie à numéro, 160902 Canada inc., qui est une filiale de Canada Steamship Lines (Groupe CSL inc.). Les mêmes activités se poursuivent à l'intérieur. En 2003, l'immeuble est revendu à une autre compagnie à numéro, 4158008 Canada inc., puis il est cédé, en 2024, à la compagnie Tidan inc. Depuis 2003, l'édifice accueille des bureaux ou de petites entreprises.

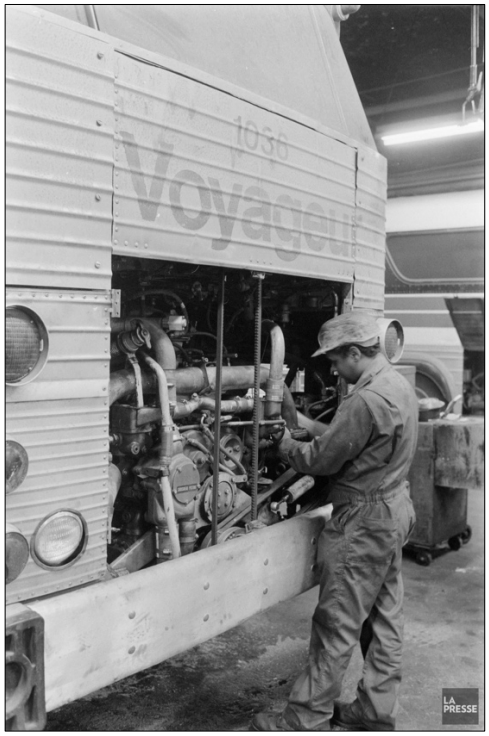
Photographie aérienne de l'immeuble à l'étude et de son contexte en 1976.
Photographe : Rhéal Benny, 9 juin 1976.
Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : VM94-B190-004.

Photographie aérienne de l'immeuble à l'étude et de son contexte en 1976.
Photographe : Rhéal Benny, 9 juin 1976.
Source : Archives de la Ville de Montréal, cote : VM94-B190-010.

2003-aujourd'hui

Soulignons que durant les années 1980 et 1990, les Entreprises Voyageurs appartiennent au Groupe CSL (Canada Steamship Lines, dont le président et chef de la direction est Paul Martin), une filiale à part entière de Power Corporation de Paul Desmarais. En 1989, « les Entreprises Voyageur ont un chiffre d'affaires d'environ 50 $ millions par an ; sa filiale québécoise, Voyageur inc., transporte 2,3 millions de passagers par an, contre 2 millions annuellement pour Colonial Voyageur, la filiale ontarienne.[64] » Toutefois, à la fin de l'année 1989, les Entreprises Voyageur mettent en vente l'ensemble de son réseau au Québec. À ce moment, la compagnie négociait la vente de ses lignes au Québec. Cinq groupes québécois avaient manifesté leur intérêt pour certaines lignes. Selon un article d'un quotidien montréalais, « Voyageur s'attend à conserver son centre d'entretien des véhicules et certains terminus, dont celui de Montréal. Il n'est pas question, pour l'instant, de vendre la filiale ontarienne, Colonial Voyageur, dont la rentabilité s'est améliorée grandement depuis deux ans.[65] »

Liste des entreprises du Groupe CSL liées au transport dans une publicité de ce Groupe, 1980.
Source : Le Devoir, 22 mai 1980, p. 16.



Intérieur du garage des autobus Voyageur (l'immeuble à l'étude). Photographe : Pierre McCann, 4 avril 1979.
Source : Fonds La Presse, BAnQ Vieux-Montréal, cote : P833,S5,D1979-0138.

[64] Richard Dupaul, « Voyageur négocie la vente du tiers de son réseau ... mais nie être en pourparlers avec des acheteurs américains », *La Presse*, 14 juillet 1989, p. A9.
[65] Richard Dupaul, « Voyageur met en vente l'ensemble de son réseau au Québec : Le conflit qui se termine aurait coûté des millions à la compagnie », *La Presse*, 12 décembre 1989, p. D1.

Dès décembre 1989, les liaisons interurbaines dans les régions de l'Abitibi et de l'Estrie sont vendues à la société Lovec, propriétaire du groupe Auger. En avril 1990, la très lucrative liaison Montréal-Québec, sur les deux rives du Saint-Laurent, ainsi que celles desservant les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, sont vendues à Autocars Orléans Express, une nouvelle société formée par six cadres supérieurs de Voyageur inc. Dès lors, Autocars Voyageur inc. ne conserve plus au Québec que les liaisons reliant Montréal à des destinations ontariennes.[66] Ces liaisons seront transférées à Voyageur Colonial Ltd en 1991. Cette dernière devient, en 1996, Voyageur Corporation (Greyhound Canada).

Vue aérienne du secteur avec l'immeuble à l'étude indiqué par une flèche en 1998.
Source : Données ouvertes de la Ville de Montréal, cote : 1998-98102-06-150-e5000.

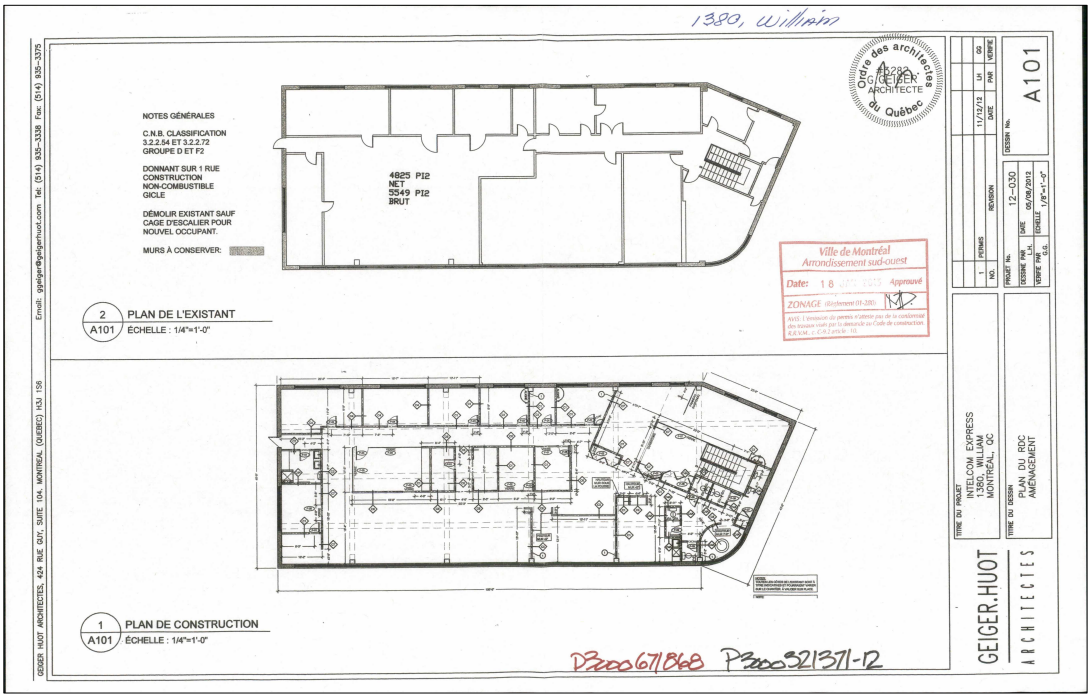
[66] Informations venant de : « Voyageur cède ses liaisons Montréal-Québec », *Le Devoir*, 3 avril 1990, p. 1, 14.

Toutefois, le centre d'entretien des véhicules de Voyageur (l'ancien garage de la Compagnie de transport provincial) appartient toujours au Groupe CSL. Dans les années 1990, les activités d'entretien des autocars Voyageur s'arrêtent. L'immeuble est alors loué à différentes sociétés, notamment de transports. Par exemple, on y retrouve, en 2000, les sociétés suivantes : Autobus Alma ; Autocar Préférence Coaches Ltée ; Brenka Limousines et l'entreprise d'enseignes et de bannières, Stanway Signs Ltd.

La vente de l'immeuble, en 2003, à la compagnie 4158008 Canada inc. appartenant aux hommes d'affaires, Jacob Sofer et Meir Yuval (Tidan), accélère ce changement de vocation de l'immeuble. L'édifice se modifie de l'intérieur, par l'aménagement de divers bureaux ou locaux, vers l'extérieur, c'est-à-dire par la réfection des murs extérieurs et par de nouveaux percements pour l'aménagement de nouveaux accès ou par l'ajout de nouvelles structures.

Bureaux de l'entreprise Intelcom

Aujourd'hui, l'immeuble abrite plusieurs entreprises. Parmi les plus importantes, on peut nommer le siège social d'Intelcom, une importante entreprise de service de livraison. Fondée en 1986, cette entreprise, nommée Intelcom Express à ce moment, installe en 2013 des bureaux dans l'ancienne salle des chauffeurs de la Compagnie de transport provincial. Ces bureaux sont situés juste au-dessus des portes d'entrée des autobus donnant sur la rue William. C'est la firme, Geiger-Huot Architectes, qui conçoit les plans de ces aménagements intérieurs.



Geiger-Huot Architectes, *Projet : Intelcom Express (1380, rue William — Plan du rez-de-chaussée Aménagement — A101*, 5 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

Photographie des bureaux de l'entreprise Intelcom.

Photographie des bureaux de l'entreprise Intelcom.

Photographie des bureaux de l'entreprise Intelcom.

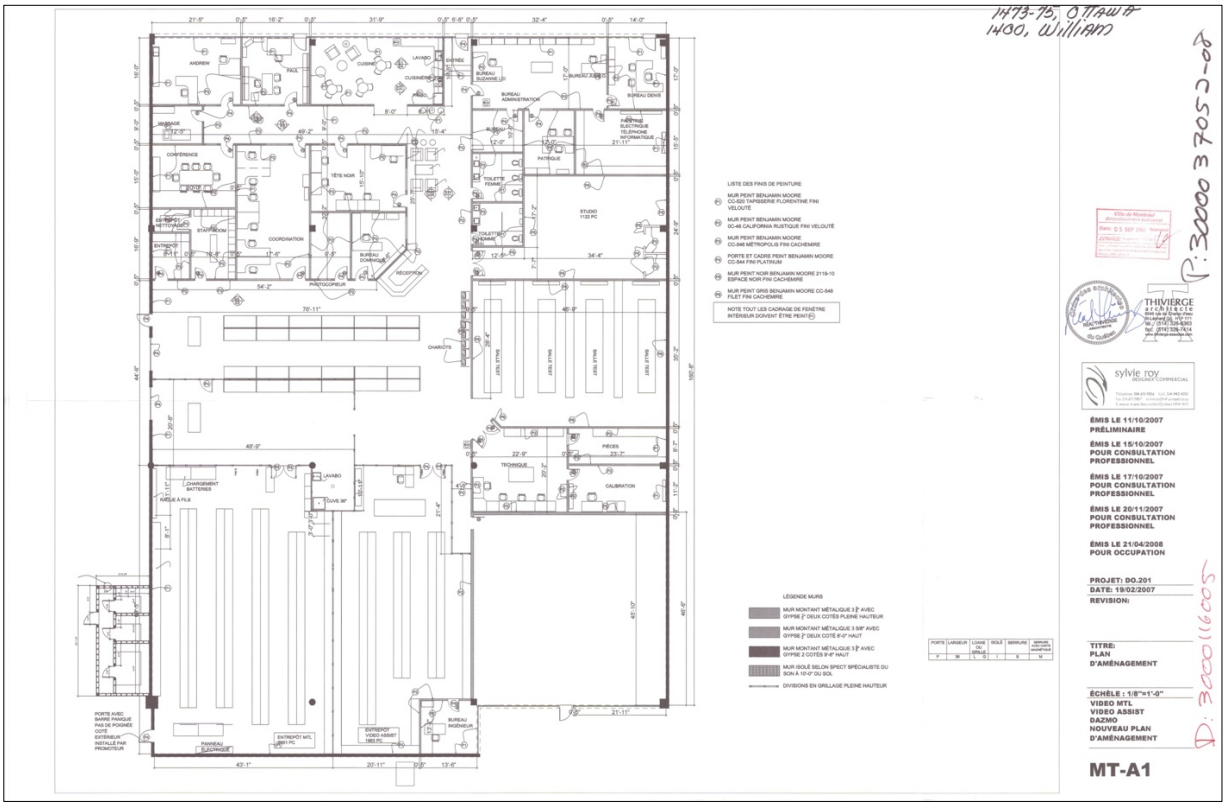
Photographie des bureaux de l'entreprise Intelcom.

Locaux de Studios Grandé [Vidéo MTL, Vidéo Assist, Dazmo]

En 2008, les entreprises, Vidéo MTL, Vidéo Assist, Dazmo, mènent des travaux d'aménagement intérieur pour y installer un entrepôt et un studio d'enregistrement. Dazmo et Vidéo Assist ont été fondées en 1997 par les « jeunes entrepreneurs Iohann Martin [29 ans], Mitsou Gélinas [27 ans] et Andrew Lapierre [32 ans].[67] » Dazmo est une entreprise qui se spécialise dans la « création, la composition musicale et l'écriture de musiques pour la synchronisation : télévision, film et publicité.[68] » Vidéo Assist a également été créée en 1997 et offrait des services innovateurs d'assistance vidéo. « En 2000, inspirés par l'arrivée de la technologie haute définition, les entrepreneurs se lancent dans la location d'équipement caméra avec Vidéo MTL.[69] » Les travaux sont menés selon les plans de l'architecte, Réal Thivierge et de la designer, Sylvie Roy.

Selon le site Internet de Grande studios, « en janvier 2012, on change de vitesse. Vidéo MTL acquiert deux entreprises reconnues, Département Caméra et Cinépool. En ajoutant à son offre des studios et de l'éclairage, elle s'inscrit ainsi comme un joueur incontournable pour servir l'industrie du contenu et du divertissement. » En 2016, plusieurs de ses activités sont regroupées, notamment celles de locations de studios, de caméras et d'éclairage, sous une même bannière, Grandé Studios.

[67] Site Internet : Grande studios [https://grandestudios.com] (consulté le 2 juillet 2025).
[68] Site Internet : Dazmo [https://www.dazmo.com] (consulté le 2 juillet 2025).
[69] Site Internet : Grande studios [https://grandestudios.com] (consulté le 2 juillet 2025).



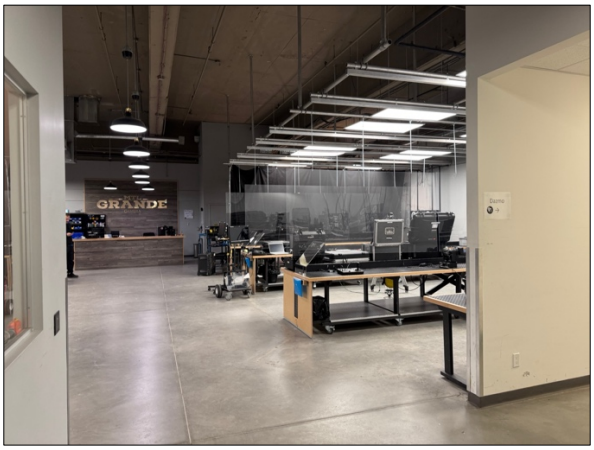
Réal Thivierge architecte/Sylvie Roy, designer commercial, *Projet : DO. 201 [Vidéo MTL, Vidéo Assist, Dazmo] : Plan d'aménagement – MT-A1*, 19 février 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

Photographie des trois associés, Andrew Lapierre, Mitsou Gélinas et Iohann Martin.
Source : Site Internet : Grande studios [https://grandestudios.com] [consulté le 2 juillet 2025].

Photographie des trois associés, Andrew Lapierre, Iohann Martin et Mitsou Gélinas.
Source : Site Internet : Grande studios [https://grandestudios.com] [consulté le 2 juillet 2025].

Photographie des bureaux de Grandé caméra.

Photographie des bureaux de Grandé caméra.



Photographie des bureaux de Grandé caméra.

Photographie des bureaux de Grandé caméra.

Brasseur de l'entreprise, Brasseur de Montréal

Fondée en 2008 par Marc-André Gauvreau et Denise Mérineau dans Griffintown, Brasseur de Montréal a ouvert son établissement de pub et de brasseur de bière la même année dans des locaux situés à la pointe de l'édifice à l'étude. Selon un article du quotidien, *La Presse*, « l'établissement est un amalgame entre *Les 3 Brasseurs* et *Frite Alors !*. Son menu tient sur une page recto-verso et propose un menu du midi pour 15 $, quelques dollars de plus au souper. L'intérieur, qui compte environ 80 places assises, a gardé des témoins de son passé industriel. L'usine brassicole se situe dans l'arrière-boutique.[70] »

PHOTO H.-SÉBASTIEN AUBERT, LA PRESSE
Marc-André Gauvreau

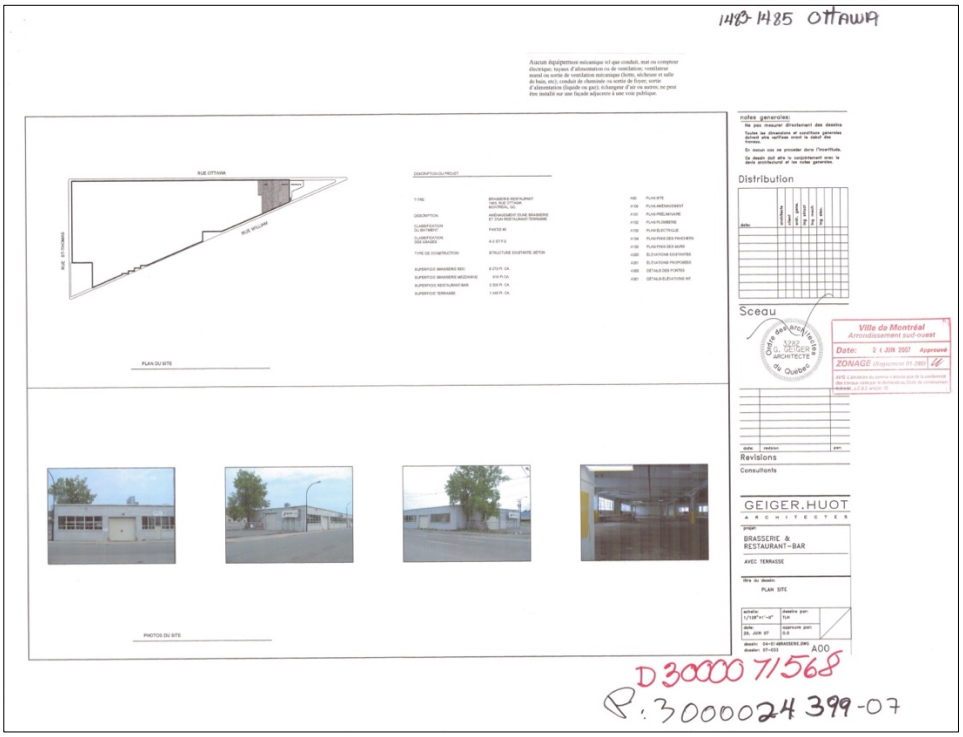
Photographie de l'un des fondateurs de Brasseur de Montréal, Marc-André Gauvreau.
Source : « Zoom sur cinq microbrasseries », *La Presse*, 22 août 2015, page Affaires 3.

PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE
Marc-André Gauvreau et Denise Mérineau ont vendu leur chalet, leur condo et leur Porsche pour lancer les Brasseurs de Montréal.

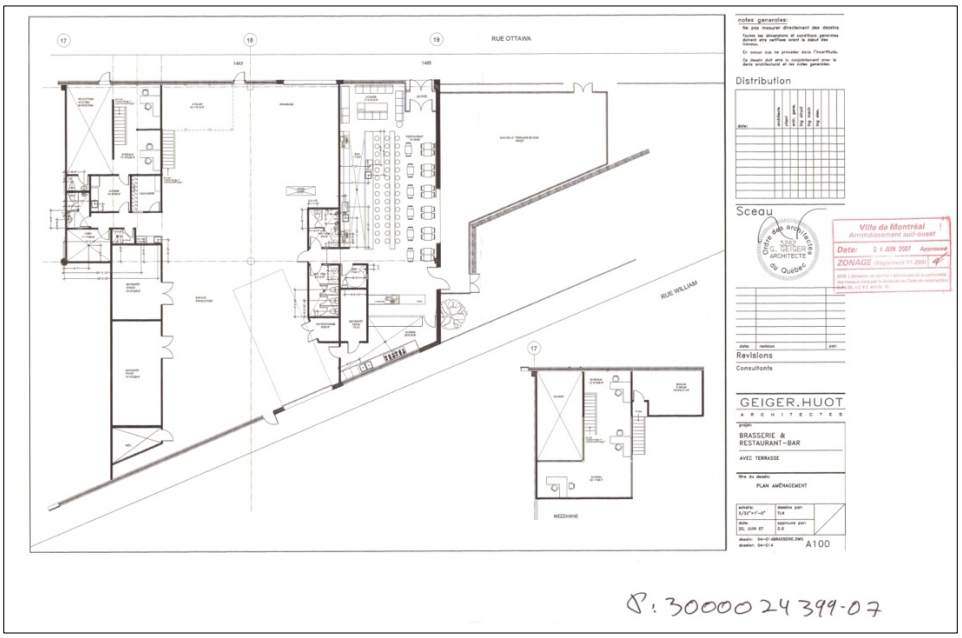
Photographie des fondateurs de Brasseur de Montréal, Marc-André Gauvreau et Denise Mérineau.
Source : André Dubuc, « Entrepreneurs à plus de 50 ans : Plutôt que de partir à la retraite, un couple dynamique a fondé les Brasseurs de Montréal », La Presse, 26 mars 2012, page Affaires 3.

Les travaux menés en 2007 et 2008, sont réalisés selon les plans de la firme, Geiger-Huot Architectes. Un agrandissement de l'établissement est réalisé en 2012 par l'ajout d'un bâtiment-solarium et un nouvel aménagement paysager de la pointe. C'est l'agence d'architecture, Catalyse Urbaine qui conçoit les plans.

[70] André Dubuc, « Entrepreneurs à plus de 50 ans: Plutôt que de partir à la retraite, un couple dynamique a fondé les Brasseurs de Montréal », *La Presse*, 26 mars 2012, page Affaires 3.



Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar [avec terrasse] : Plan site – A00*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

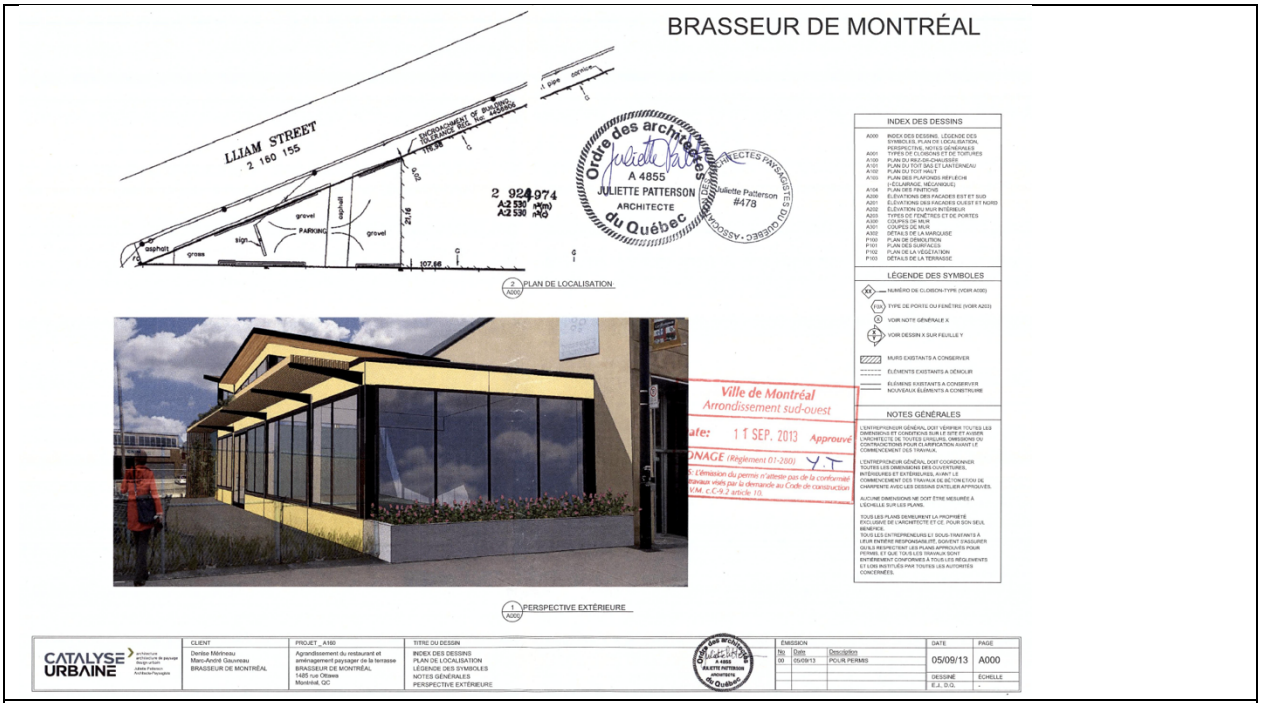


Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar [avec terrasse] : Plan d'aménagement – A100*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

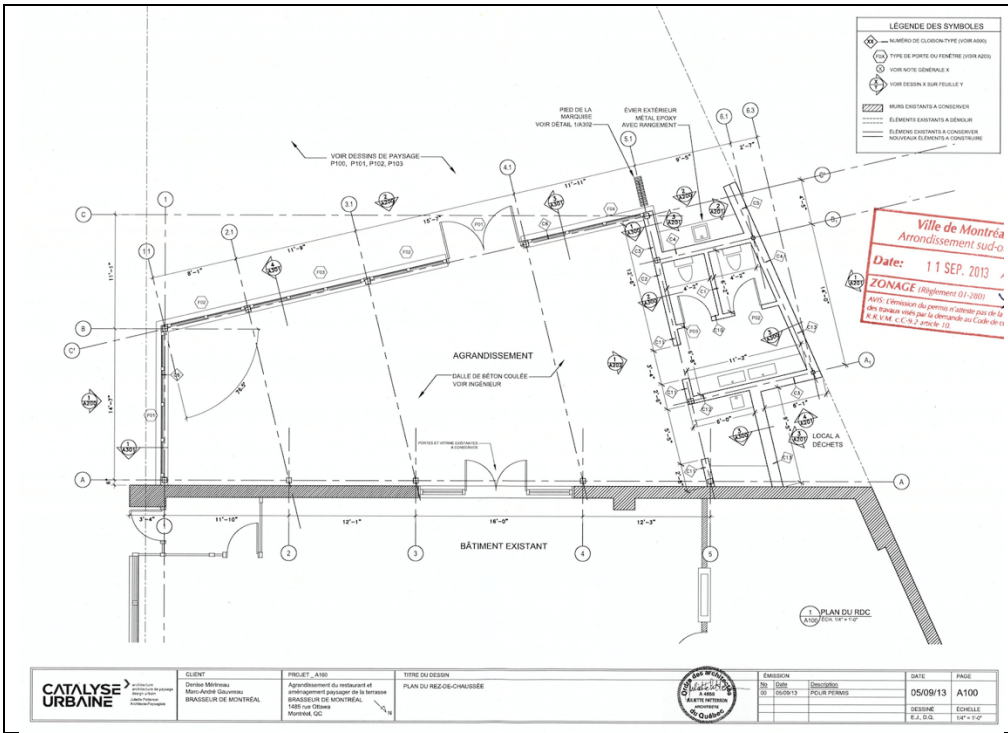
3.3 L'AILE DE 2013

La micro-brasserie Les Brasseurs de Montréal, installée en 2008 dans la pointe de l'immeuble, connaît une croissance importante et, de ce fait, a rapidement souhaité agrandir son resto-pub. Elle fait alors appel à l'agence Catalyse urbaine reconnue en architecture, architecture de paysage et design urbain.

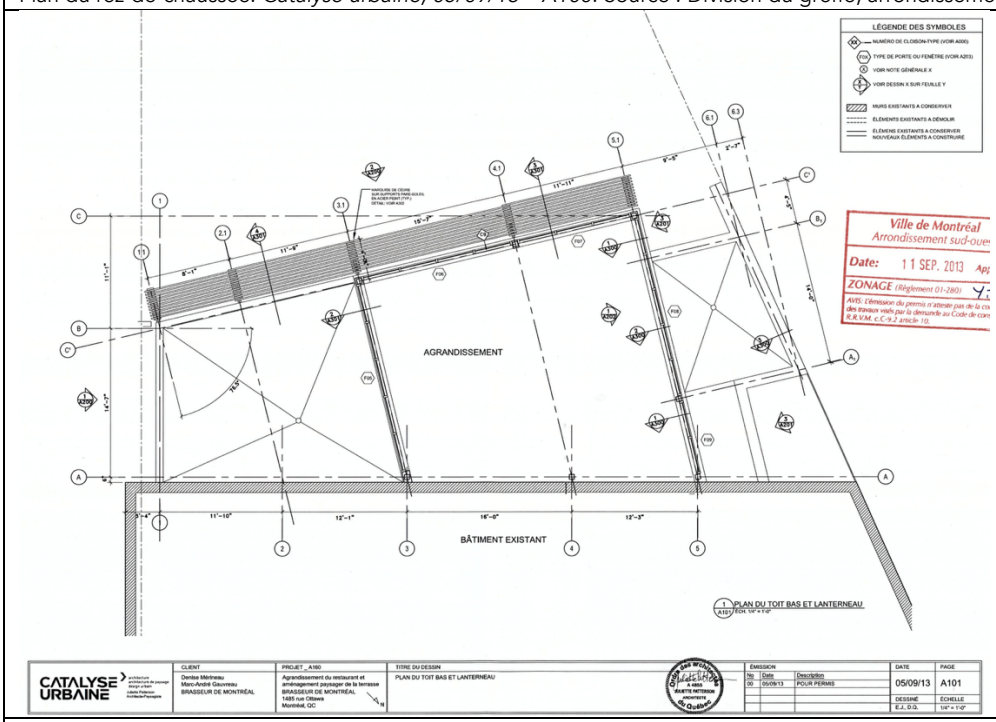
En 2012, Catalyse Urbaine conçoit un agrandissement pour la clientèle ainsi qu'un aménagement de la terrasse en prolongement de l'aile. Le nouveau volume présente des façades sud et ouest largement vitrées et un décroché verticale aussi vitré. La structure métallique est préfabriquée et montée en quelques jours. Quant aux aménagements de la terrasse, on se réfère au point qui suit et qui traite du paysage.



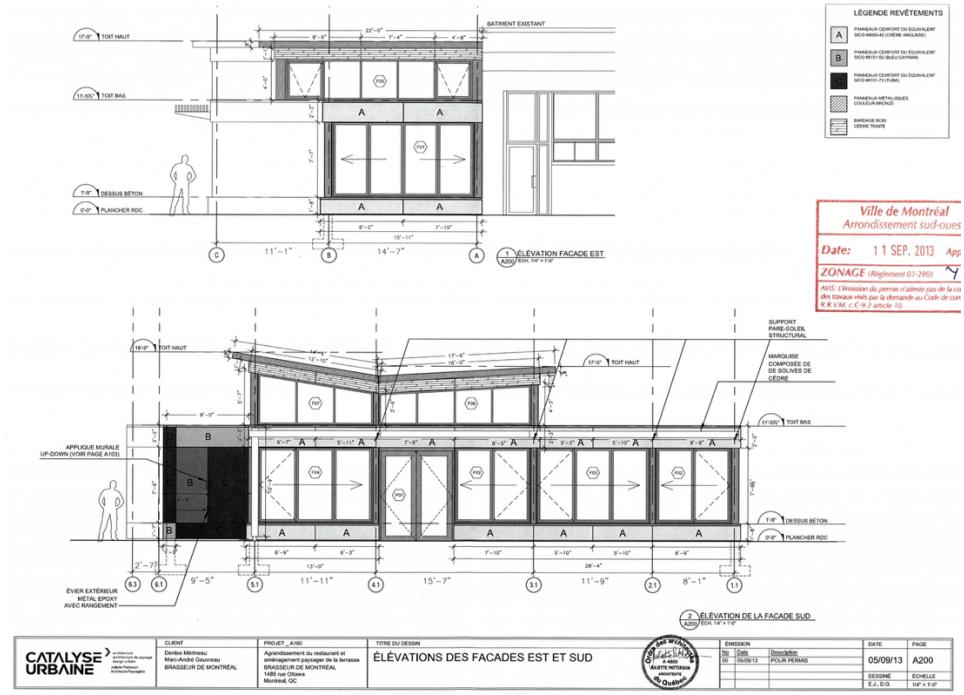
Plan de localisation perspective extérieure. *Catalyse urbaine, 05/09/13 – A100.* Source : Division du greffe, arrondissement du Sud-Ouest.



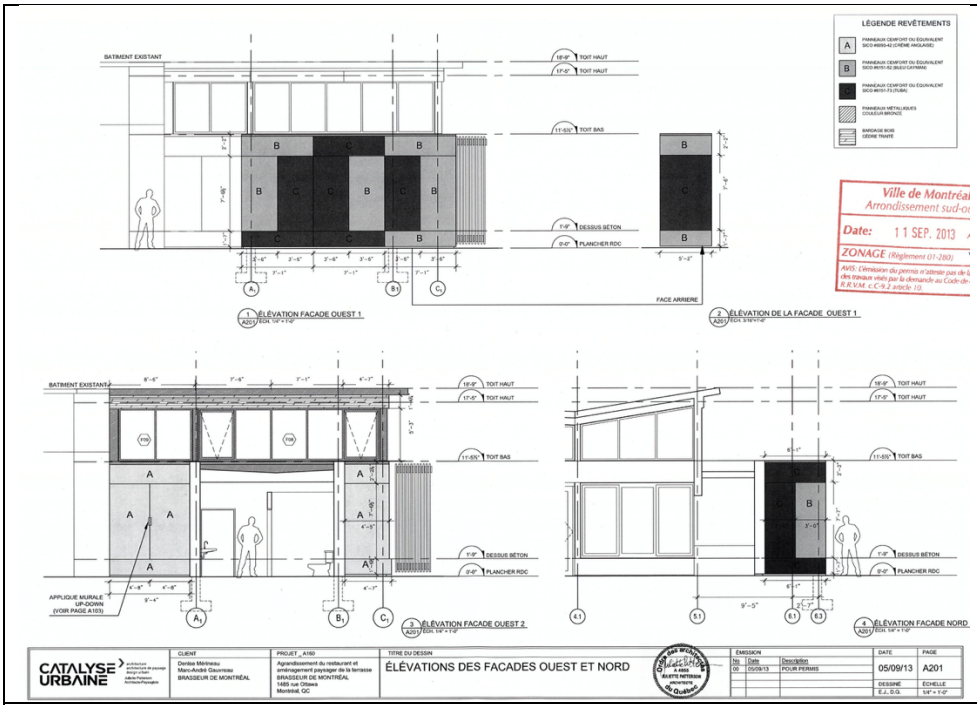
Plan du rez-de-chaussée. *Catalyse urbaine, 05/09/13 – A100*. Source : Division du greffe, arrondissement du Sud-Ouest.



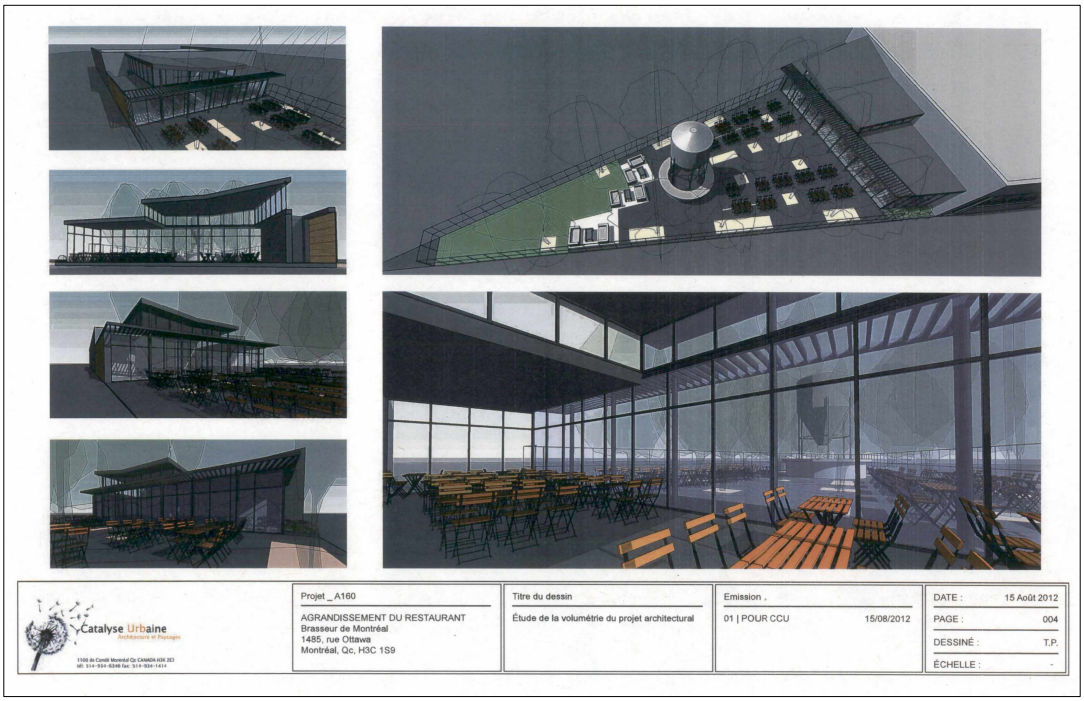
Plan du toit bas et lanterneau. *Catalyse urbaine, 05/09/13 – A101*. Source : Division du greffe, arrondissement du Sud-Ouest.



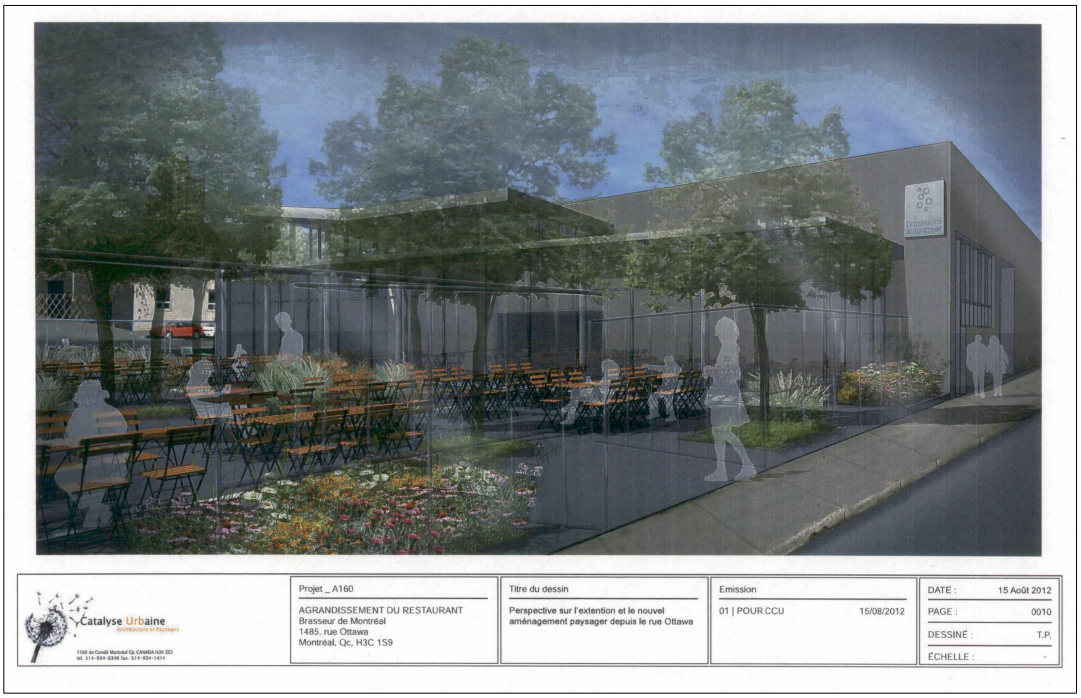
Élévations des façades Est et Sud. *Catalyse urbaine, 05/09/13 – A200*. Source : Division du greffe, arrondissement du Sud-Ouest.



Élévations des façades Ouest et Nord. *Catalyse urbaine, 05/09/13 – A201*. Source : Division du greffe, arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal — Agrandissement du restaurant [1485, rue Ottawa] : Étude de la volumétrie du projet architectural — page 004*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal — Agrandissement du restaurant [1485, rue Ottawa] : Perspective sur l'extension et le nouvel aménagement paysager depuis la rue Ottawa — page 010*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

Photographie vers le solarium de Brasseur de Montréal.

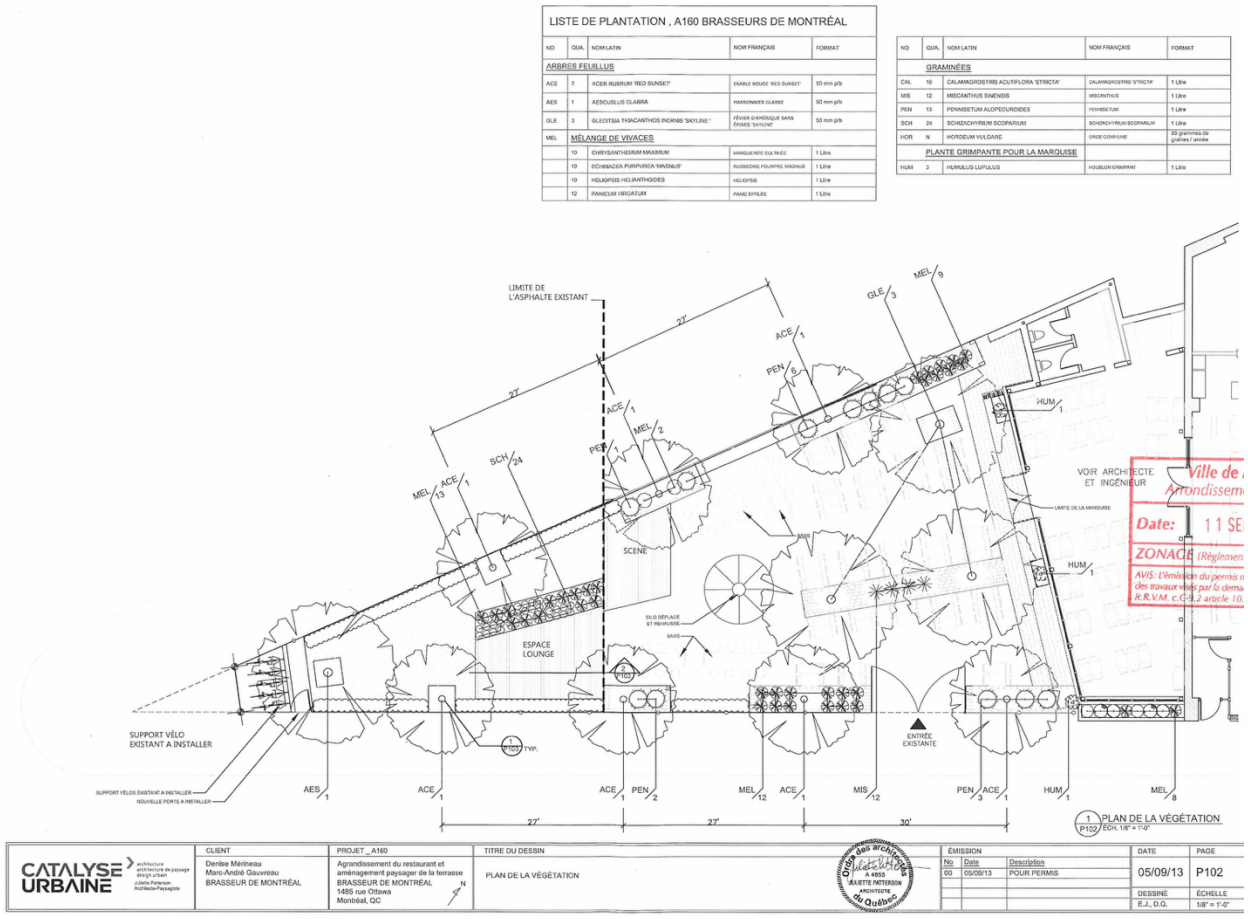
Photographie vers l'unité de production brassicole de Brasseur de Montréal.

Photographie de la cour avant de Brasseur de Montréal.

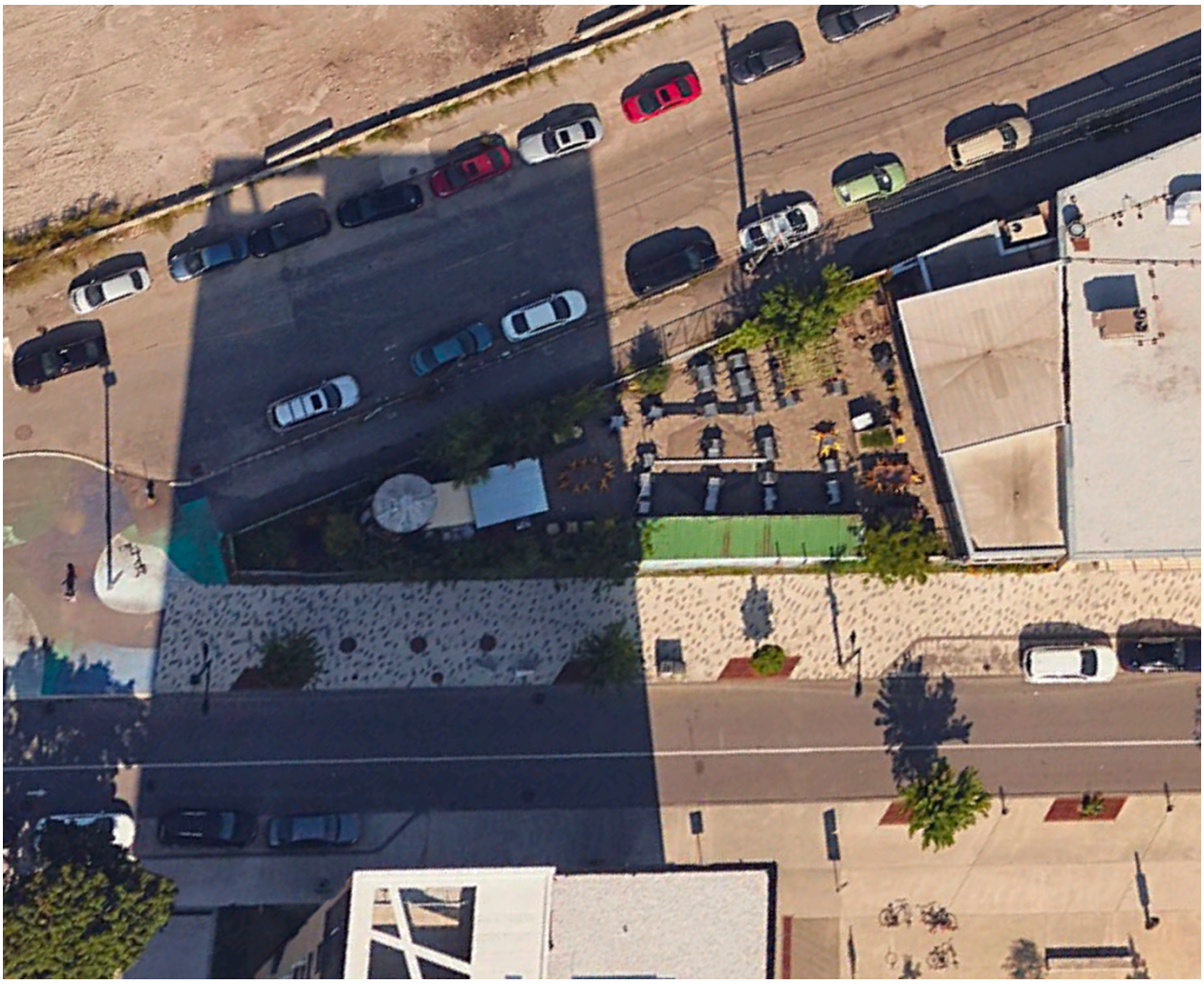
Photographie de l'intérieur du pub de Brasseur de Montréal.

3.4 LE PAYSAGE

Le paysage de la propriété à l'étude se limite à la pointe de l'extrémité ouest. Ce territoire est actuellement occupé par une terrasse extérieure au commerce qui lui est adjacent, soit *Les Brasseurs de Montréal*. Sa surface est pavée en bloc de béton et un arbre croît dans un bac tandis qu'une friche arbustive longe les clôtures de maille plus particulièrement du côté de la rue Ottawa. On trouve aussi à l'extrémité un silo à grains conique en métal qui identifie le commerce. Des conteneurs sont disposés le long de la clôture et au pied du silo. Un abri fabriqué de bois et de tôle est accroché à l'un d'eux, tandis que l'autre est muni de toiles amovibles. Malheureusement, les récents aménagements de la chaussée qui incorporent une imposante saillie de trottoir du côté de la rue William, diminuant ainsi l'effet du silo conique iconique.



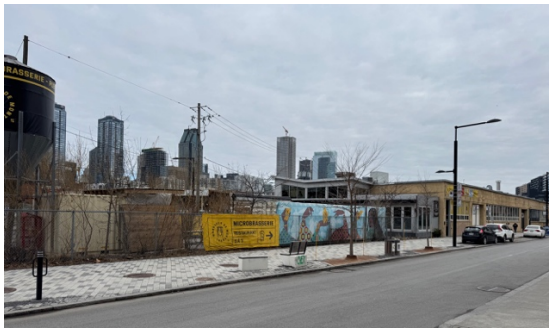
Plan de la végétation pour la terrasse. Le concept bien qu'autorisé par l'Arrondissement n'a pas été mis en œuvre.
Source : Greffe de l'Arrondissement Le Sud-Ouest. Catalyse urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste) P102 daté du 05-09-2013 – pour permis.



Vue aérienne du territoire paysagé du site à l'étude. Source : Google Earth, août 2023.

Vue aérienne du territoire paysagé du site à l'étude. Source : Google Earth, 31 mai 2024.

Vue sur la terrasse du côté de la rue William, avril 2025.



Vue sur la terrasse du côté de la rue Ottawa, avril 2025.

Aménagement d'un conteneur et de la terrasse. © fr.yelp.ca/biz_photos/brasseur-de-montréal-montréal-3

Vue sur la terrasse paysagée, février 2025.
Source : © Brasseurs de Montréal.

2011. Vue sur la terrasse paysagée.
Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6748_large.html.

2024. Vue sur la terrasse paysagée.
Source : Google Earth, mai 2024.

3.5 ÉPHÉMÉRIDES DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL

Quelques éphémérides sur la Compagnie de transport provincial[71]

1928, novembre : Incorporation de la compagnie et achat de 31 compagnies d'autobus donnant le service dans la grande région de Montréal en partance du centre-ville de Montréal.

1929, janvier : Début des opérations et affiliation avec la Montreal Tramways Company

1930 : Affiliation de la Colonial Coach Lines ce qui ouvre le marché ontarien.

1941 : Construction du garage d'entretien et de réparations de la rue William.

1946 : Agrandissement du garage d'entretien et de réparations de la rue William.

1948 : fin de l'affiliation avec la Montreal Tramways Company.

1952 : Inauguration du Terminus de l'Est, « East End Terminal », situé au coin des rues Berri et De Montigny (De Maisonneuve). Un garage pour l'entretien des autobus se trouve à l'arrière du stationnement, ce qui permet d'une part d'économiser de nombreux kilomètres pour les routes de l'Est, du Nord et de la Rive-Sud de Montréal et d'autre part, d'absorber un peu les besoins en matière d'espace pour l'entretien des autobus en cette période de forte croissance de la compagnie.

1956 : Construction d'un garage de remisage sur le terrain voisin du garage de la rue William (William, Saint-Thomas, Ottawa et du Séminaire).

1961 : Déjà propriétaire de la Sudbury Bus Lines, de la Gatineau Bus Lines et de Québec Autobus, Paul Desmarais acquiert la Compagnie de Transport Provincial. Il constitue ainsi la plus importante compagnie d'autobus au Canada. Avec ses filiales, la Colonial Coach Lines, la Kingston City Coach Company, la Sudbury Transit Co et la Autobus Saguenay inc., l'entreprise possède environ 500 autobus qui circulent entre Toronto et Chicoutimi.

1964, janvier : Fin de la Compagnie de transport provincial. Elle est scindée en deux et change de nom : *Voyageur Provincial inc.* pour le transport interrégional et *Métropolitain Provincial inc.* pour la desserte des banlieues. Les Entreprises Transport Provincial possèdent 100 % des actions de la Compagnie de Transport

[71] Les informations sont essentiellement tirées du site www.histoireautobusquebec.com/la-cie-de-transport-provincial-provincial-transport-company-permis-no-231-a/

Provincial qui possède 100 % des actions de Voyageur Provincial inc., Métropolitain Provincial inc., Métropolitain Sud inc. et Autobus Mille-Îles inc.

1967 : Power Corporation possède 70.8 % des actions de Canada Steamships Lines, qui possède 100 % des actions des Entreprises Transport Provincial.

1988 : Vente de l'immeuble par Voyageur inc. à une filiale du Groupe CSL (Canada Steamships Lines).

1992 : Abandon de l'usage d'entretien et de réparations des autobus.

1993 : Début de la location d'espace à différentes entreprises par le Groupe CSL (Canada Steamships Lines), propriétaire de l'immeuble.

2003 : Vente de l'immeuble à une compagnie (4158008 Canada inc.) appartenant aux hommes d'affaires, Jacob Sofer et Meir Yuval.

2024 : Cession de l'immeuble à la compagnie Tidan inc. appartenant aux hommes d'affaires, Jacob Sofer et Meir Yuval.

3.6 LES CONCEPTEURS

Shorey & Ritchie (architectes)

Samuel Douglas Ritchie (1887-1959)

Harold Edgar Shorey (1886-1971)

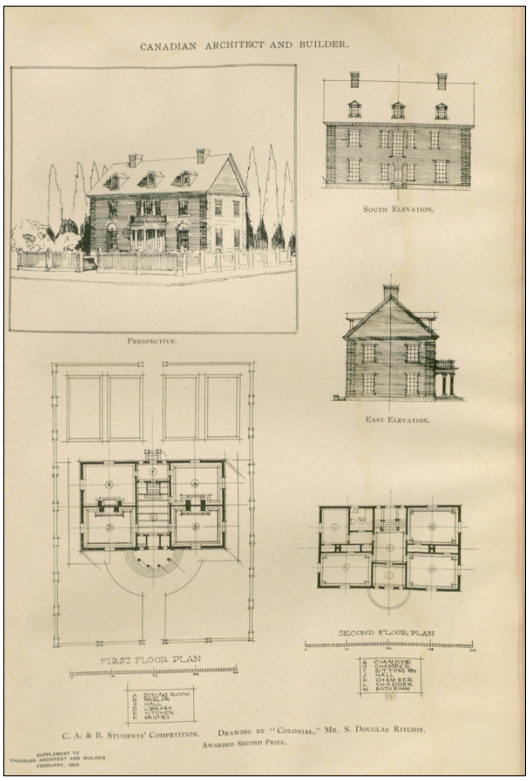
Formée par les architectes, Harold Edgar Shorey et Samuel Douglas Ritchie, l'agence d'architecture, Shorey & Ritchie, est créée en 1922. En 1948, l'architecte Chrystie Ludlow Douglas se joint à l'agence qui sera dorénavant dénommée, Shorey, Ritchie & Douglas. Elle sera active jusqu'au début des années 1960, date à laquelle on déplore le décès coup sur coup de Samuel Douglas Ritchie (novembre 1959) et de Chrystie Ludlow Douglas (juin 1960). C'est à ce moment que Harold Edgar Shorey décide de prendre sa retraite.[72]

Né à Montréal en 1886, Harold Edgar Shorey obtient un baccalauréat en architecture de l'Université McGill en 1907[73]. Peu après, il se rend à New York pour parfaire son apprentissage dans les cabinets d'architectes, Warren & Wetmore et de George B. Post & Sons, pendant trois ans.[74] Il voyage ensuite en Europe où il étudie l'architecture du passé. De retour à Montréal, en 1911, il ouvre un cabinet sur la côte du Beaver Hall. Lorsque la guerre éclate, il rejoint l'armée canadienne, puis il est blessé sur la ligne de feu en 1916.[75] En 1912, il conçoit les plans de la manufacture de la compagnie *Diamond Flint Glass Company* située sur l'avenue De Lorimier et, en 1914, le bâtiment de la *Indoor Tennis Court* du chemin de la Côte-des-Neiges.

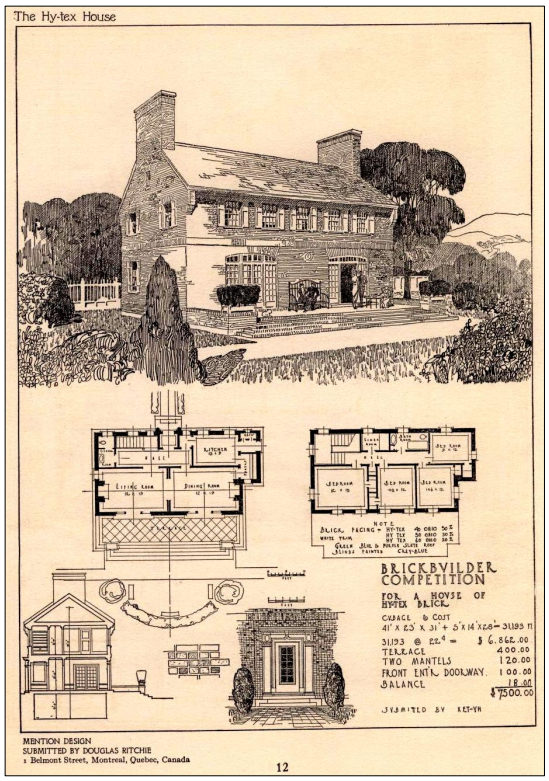
Samuel Douglas Ritchie est né à Trois-Rivières le 26 janvier 1887. Selon le site Internet, *Biographical Dictionary of Architects in Canada 1800-1950*, il fait ses études architecturales, c'est-à-dire selon la formule de la formation en atelier, dans le cabinet d'architectes, Finley & Spence, puis à New York[76]. De 1912 à 1921, il travaille à Shawinigan pour la *Shawinigan Water & Power Company* dans la conception architecturale. Durant toute cette période, il participe à de nombreux concours architecturaux. En effet, il concourt à ceux organisés par le magazine, *The Canadian Architect and Builder*, notamment en 1905

[72] « L'Association des architectes de la province de Québec : Membres retraités », *Architectural Directory Annual : L'Institut Royal d'Architecture du Canada*, Toronto, The Publications Board Royal Architectural Institute of Canada, 1967, p. 39.
[73] « McGill Examinations », *The Daily Witness*, 25 avril 1907, p. 16.
[74] Informations provenant de : « Shorey & Ritchie », Site Internet : *Grand répertoire du patrimoine bâti* [http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca].
[75] Informations provenant de : « Gunner H. E. Shorey Has Been Wounded », *The Gazette*, 9 août 1916, 5.
[76] Voir : « Fine Arts, Crafts and Decoration », *The Gazette*, 20 novembre 1937, p. 11.

(*Canadian Architect and Builder Students' Competition*) et 1906 (*Design of a Small Suburban House*), ainsi qu'au concours organisé en 1914 par la compagnie américaine, *Hydraulic Press Brick Company*, pour une maison à moindre coût. En 1921, il soumet une proposition pour les monuments commémoratifs des champs de bataille canadiens en Europe organisée par la Commission canadienne des monuments commémoratifs des champs de bataille, dont le jury reconnaît l'excellence de son projet.[77] Il devient membre de l'Association des architectes de la Province de Québec en 1921.



Projet de Samuel Douglas Ritchie pour le concours organisé en 1905 par le magazine, The Canadian architect and builder.
Source : « C. A. & B. Students' Competition », *The Canadian architect and builder*, vol. 18, n° 2, février 1905, s.p.

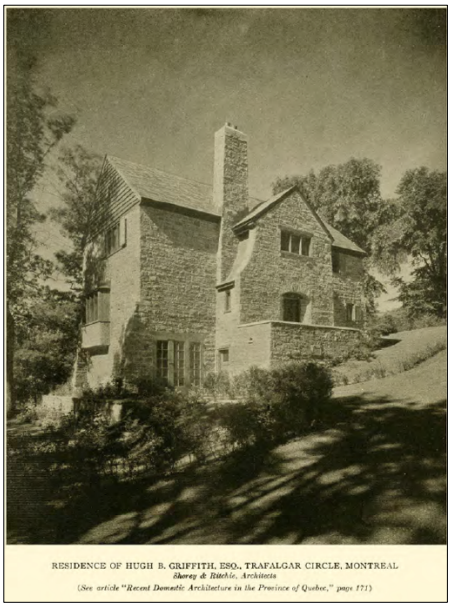


Projet de Samuel Douglas Ritchie pour le concours organisé en 1914 par la compagnie américaine, Hydraulic Press Brick Company.
Source : Hydraulic Press Brick Co., *The Hy-tex House of Moderate Cost*, Saint-Louis, Hydraulic-Press Brick Company, 1914, p. 12.

Dès 1922, la nouvelle agence d'architecture, Shorey & Ritchie, dont les bureaux donnent sur le square Beaver Hall, obtient des commandes pour des résidences bourgeoises dans la région de Montréal. Parmi celles-ci, on peut nommer les résidences opulentes construites à Westmount et qui sont fortement marquées par le courant *Arts and Crafts* : Hugh B. Griffith (1926) ; Fred Peverly (1928) ; E. A. Whitley (1928)

[77] Les gagnants de ce concours sont Walter S. Allward, de Toronto et F. Chapman Clemesha, de Régina. Voir également : « War Memorial Designs », *The Gazette*, 26 octobre 1921, p. 1.

et de A. J. Nesbitt (1926). Dans cette dernière résidence, Shorey & Ritchie se sont fortement inspirés des bâtiments vernaculaires québécois, notamment ceux du Régime français avec ses murs pignons coupe-feu, soulignés par des corbeaux, et de ses vastes souches de cheminée.


RESIDENCE OF HUGH B. GRIFFITH, ESQ., TRAFALGAR CIRCLE, MONTREAL
Shorey & Ritchie, Architects
(See article "Recent Domestic Architecture in the Province of Quebec," page 171)

Résidence de Hugh B. Griffith,
Belvedere Circle (anciennement Trafalgar Circle),
Westmount.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1926.
Source : FETHERSTONHAUGH, H. L., « Recent Domestic in the Province of Quebec », The Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. V, no 5, mai 1928, p. 167, 171-183.

RESIDENCE OF FRED PEVERLY, ESQ., CLARK PLACE, WESTMOUNT, P.Q.
Shorey & Ritchie, Architects

Résidence de Fred Peverly, Clarke Place, Westmount.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1928.
Source : FETHERSTONHAUGH, H. L., « Recent Domestic in the Province of Quebec », The Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. V, no 5, mai 1928, p. 171-183.

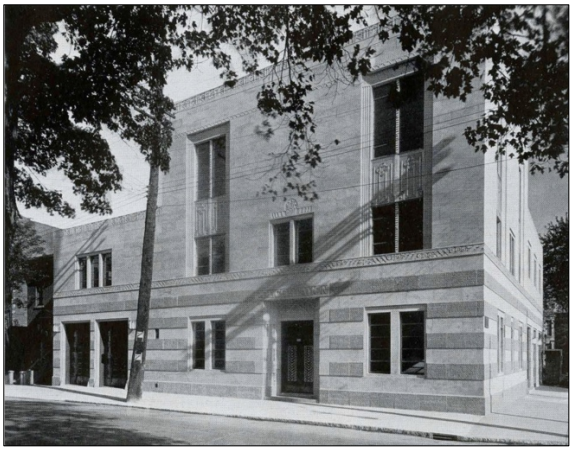
RESIDENCE OF A. J. NESBITT, FORDEN CRESCENT, WESTMOUNT, P.Q.
Shorey & Ritchie, Architects

Résidence de A. J. Nesbitt, avenue Forden, Westmount.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1926.
Source : FETHERSTONHAUGH, H. L., « Recent Domestic in the Province of Quebec », The Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. V, no 5, mai 1928, p. 171-183.

RESIDENCE OF E. A. WHITLEY, ESQ., WESTMOUNT, P.Q.
Shorey & Ritchie, Architects

Résidence de E. A. Whitley, Westmount.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1928.
FETHERSTONHAUGH, H. L., « Recent Domestic in the Province of Quebec », The Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. V, no 5, mai 1928, p. 171-183.

À partir des années trente, l'agence s'oriente vers une architecture plus marquée par les nouveaux courants architecturaux, Art déco et moderniste, pour certains de leurs projets. Notons l'édifice du poste de police et de la caserne de pompiers n° 10 érigé en 1931 sur la rue Saint-Mathieu au coin de l'actuel boulevard De Maisonneuve Ouest et dans lequel on y remarque la finesse de l'architecture Art déco. Quant à la résidence de Simon Kirsh, érigée en 1934 à Outremont, les architectes utilisent un langage cubiste et puriste pour sa conception.

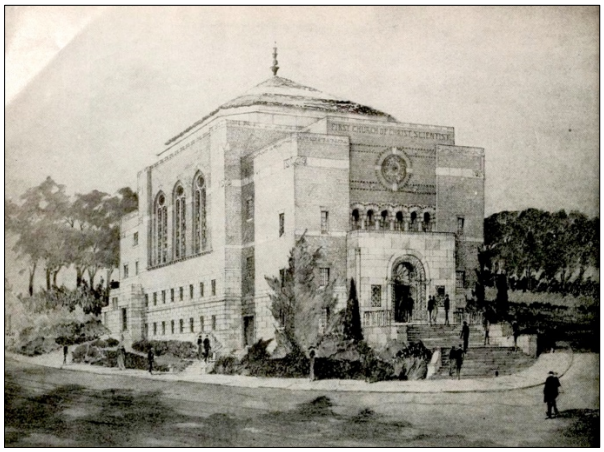


L'édifice du poste de police et de la caserne de pompiers no 10.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1931.
Source : « R. A. I. C. Architectural Exhibition and Awards », The Journal, Royal Architectural Institute of Canada, vol. 8, no 12, décembre 1931, p. 412.

Maison Simon Kirsh, 12, avenue Pagnuelo, Outremont.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1934.
Photographe : Pierre-Richard Bisson
Source : Collection Images d'aménagement © 2004 Direction des bibliothèques, Université de Montréal.

Durant cette même période, l'agence réalise un nombre important d'édifices publics et institutionnels, dont l'école protestante Iona en 1931, la *Thetford Mines High School* (1936) et la *Shawinigan High School* (1926), sans parler des agrandissements de l'Académie Strathcona (1931, 520 chemin de la Côte-Sainte-Catherine) et de l'école Guy Drummond (1931, Outremont). Soulignons la construction de l'église *First Church of Christ Scientist* en 1939 sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

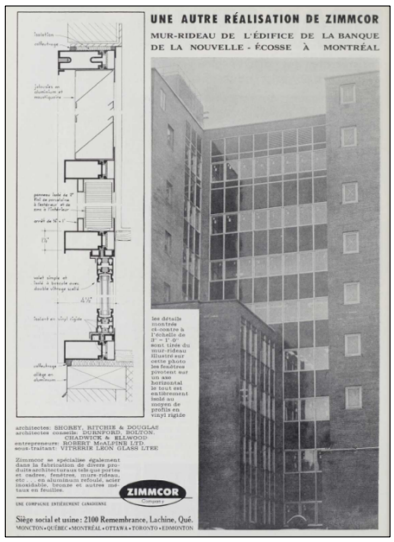
École Shawinigan High School, avenue des Cèdres, Shawinigan.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1926.
Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec [www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca] (consulté le 27 mai 2025).



Église First Church of Christ Scientist, chemin de la Côte-des-Neiges. Démolie.
Architectes : Shorey & Ritchie, 1940.
Source : William Arthur Newman, « Architects In Montreal », Architect and Engineer, vol. 173, no 1, avenue 1948, p. 16-25.

Avec la venue de l'architecte Chrystie Ludlow Douglas en 1949, l'agence d'architecte poursuit son activité dans la conception d'édifices publics et institutionnels avec la construction, en 1950, d'une école protestante située sur l'avenue Van Horne (*Coronation Elementary School*). Signalons leur dernier projet en commun, qui était la rénovation et d'une addition à l'édifice de la Banque de la Nouvelle-Écosse au coin des rues Saint-Jacques et du Square-Victoria en 1959-1960.

École protestante Van Horne (Coronation Elementary School)
Architectes : Shorey, Ritchie & Douglas, 1949.
Source : « École élémentaire "Van Horne", Montréal », Architecture-Bâtiment-Construction, Vol. 5, no 45, janvier 1950, p. 23.



Publicité sur l'addition d'un mur rideau à l'édifice de la Banque de la Nouvelle-Écosse.
Architectes : Shorey, Ritchie & Douglas, 1959-1960.
Source : Architecte-Bâtiment-Construction, vol. XVII, no 192, avril 1962, p. 18.

3.7 DES COMPARABLES

À Montréal, plusieurs garages d'autobus et de tramways ont été construits avant 1950 pour répondre aux besoins croissants en transport public. Voici une liste des garages d'importance construits à cette époque, principalement par la Montreal Tramways Company (MTC), puis gérés ou remplacés par la Commission de transport de Montréal (CTM), ancêtre de la Société de transports de Montréal (STM).

Les comparables qui suivent sont des garages (ou dépôts) importants construits avant 1950 à Montréal.

Côté Street Barn

Le Côté Street Barn construit en 1893 était un dépôt de tramways utilisé par la MTC. Il servait principalement à l'entretien et au remisage des tramways électriques qui circulaient dans la ville avant l'avènement des autobus.

Le dépôt se trouvait sur la rue Côté, à proximité de la rue Craig (Saint-Antoine). À l'époque, cette installation jouait un rôle essentiel dans le fonctionnement du réseau de tramways, en assurant la maintenance et le stationnement des véhicules.

Avec la transition progressive du réseau de transport en commun de Montréal des tramways vers les autobus dans les années 1950, plusieurs dépôts, dont le Côté Street Barn, ont été désaffectés ou reconvertis. Le bâtiment du dépôt a été démoli, et le site a été réaménagé pour d'autres usages urbains.

Titre : *Cote St. Car Barn, May 1911*. Creator: Unknown.
Source : Thomas Fisher Rare Book Library, University of Toronto, Part of: MS. Coll. 00490 Montreal Tramways Company photographs.
Source : https://www.flickr.com/photos/thomasfisherlibrary/6282748887/in/album-72157627858167727

Garage Mont-Royal

Le garage de la rue Mont-Royal est construit en 1924 pour les tramways et converti pour autobus ensuite. Il est situé sur la rue Fullum, près de la rue Mont-Royal Est. Aujourd'hui fermé, sa structure en partie réutilisée pour d'autres fins.

Garage Saint-Denis

Construit en 1927 au 965 rue Saint-Denis (au sud de Jean-Talon), il est utilisé pour les tramways, puis converti aux autobus dans les années 1950.

Longtemps utilisé comme garage d'autobus par la STM, il ferme temporairement en 2018, pour rouvrir après une coûteuse modernisation progressivement à partir de l'automne 2025.

Centre de transport Saint-Denis-STM, en mai 2007.
Source : © Images Montréal IMTL.org

Garage Saint-Henri

Situé près des rues Notre-Dame Ouest et Saint-Ferdinand, il servait aux tramways, puis aux autobus. Le bâtiment a été depuis réaffecté à des usages communautaires/industriels.

Garage Saint-Henri, 1926. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb1_1926_2-926-001_garage_saint-henri.jpg

Garage Saint-Henri, 1926. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb1_1926_2-926-002_garage_saint-henri.jpg

Garage Papineau

Un garage construit spécifiquement pour les autobus dans les années 1940 au 2920 rue Masson, il ferme dans les années 1980.

Garage-terminus Georges-V

Le garage-terminus Georges-V était situé au 505, rue d'Orléans, entre les rues Sherbrooke Est et Hochelaga. Construit dans les années 1940, ce garage a été l'un des premiers conçus spécifiquement pour les autobus plutôt que pour les tramways.

Il a servi pendant plusieurs décennies comme un important point de départ pour les lignes de l'est de la ville. Il a été fermé et démoli depuis, mais son emplacement a marqué un point central pour le développement du réseau d'autobus de l'est.

Titre : *Le garage-terminus Georges-V au tout début des années 1950, avant son agrandissement.* Photo : Archives de la STM.
Source : www.facebook.com/photo.php?fbid=10156063372839797&id=191905614796&set=a.191918904796&utm

Les Ateliers Youville

Les Ateliers Youville (ou *Youville Shops*) sont un site emblématique du réseau de transport en commun de Montréal, situé dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville au 8845, boulevard Saint-Laurent. Construits au début du XXe siècle, les Ateliers Youville ont été utilisés par la MTC pour l'entretien des tramways électriques.

Avec la transition vers les autobus dans les années 1950, les installations ont été adaptées pour l'entretien des nouveaux véhicules. Aujourd'hui, le site est toujours en activité et sert principalement à l'entretien du matériel roulant du métro de Montréal.

Les Ateliers Youville, 1912. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/ht3_1912_2-912-001_ateliers_youville.jpg

Construction du garage Bellechasse, 1941. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb2_1941_2-941-059_garage_bellechasse.jpg

1947, construction de l'usine Crémazie. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb2_1947_2-947-006_usine_cremazie.jpg

Garage Villeray 1947. Photo : Archives de la STM.
Source : https://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb2_1947_2-947-001_garage_villeray.jpg

4. ANALYSE PAR LES VALEURS

Une mise en garde s'impose avant l'identification des valeurs. Tout d'abord, « le fait d'attribuer une valeur à un site est en fait un acte éminemment subjectif[78]». Depuis plus d'un quart de siècle, l'intérêt patrimonial d'un lieu se détermine par la valeur patrimoniale que la collectivité lui reconnaît et qui se définit ainsi :

> *Importance ou signification esthétique, historique, scientifique, culturelle, sociale ou spirituelle pour les générations passées, actuelles ou futures. La valeur patrimoniale d'un lieu repose sur ses éléments caractéristiques, tels que les matériaux, la forme, l'emplacement, les configurations spatiales, les usages, ainsi que les connotations et les significations culturelles.*[79]

La Commission des biens culturels proposait en 2004 la définition suivant :

> *Ensemble de caractéristiques ou de qualités positives perçues dans des objets ou sites culturels par des individus ou groupes d'individus.* [80]

Avec cette façon d'évaluer, les valeurs n'émanent pas du bien en lui-même. Elles sont plutôt déterminées en fonction des représentations que s'en font les communautés et les individus. Le jugement que l'on porte sur un bien relève donc d'une interprétation rarement consensuelle au présent et potentiellement changeante dans l'avenir. Il s'agit dès lors d'élaborer un contrat social sur la reconnaissance et le futur d'un bien patrimonial, ce qui soulève différentes questions quant à la procédure, la collectivité concernée, etc. Dans cette grande agora de la consultation, il est possible de régénérer des valeurs perdues, d'en créer ou même d'en effacer. Ce relativisme est inévitable et les théoriciens du patrimoine en conviennent : la patrimonialisation d'un artefact est donc un acte sociétal, mais surtout politisé.[81]

De plus, la Déclaration de Deschambault de 1982 affirme le droit légitime du public de participer à toute décision concernant les interventions sur le patrimoine.[82]

Toutefois, on peut aussi prendre en considération la plus récente méthode nationale d'évaluation de l'intérêt patrimonial des immeubles et sites patrimoniaux que le ministère de la Culture et des Communications du Québec[83] a mis en vigueur en mars 2023. En effet, il est pertinent de noter que cette

[78] Commission des biens culturels du Québec (2004), p. 6.
[79] Parcs Canada (2010), p. 256.
[80] Commission des biens culturels du Québec (2004), p. 4.
[81] AVRAMI, Erica; MASON, Randall; de la TORRE, Marta (2000), p. 6.
[82] Déclaration de Deschambault, art. VII.
[83] Ministère de la Culture et des Communications (mars 2023), 43 p.

méthode reconnaît qu'une évaluation de l'intérêt patrimonial peut être réalisée par des experts disciplinaires en patrimoine culturel.[84]

Pour l'analyse, nous croisons les valeurs convenues à l'annexe B du Règlement régissant la démolition d'immeubles de l'arrondissement (RCA-6), aux onze valeurs identifiées dans la Méthode d'évaluation du MCCQ.

Étape 1 : identifier les valeurs et les éléments caractéristiques. Après avoir rappelé la définition de la valeur traitée, trois facteurs sont utilisés pour en établir la pertinence :

1. Le bien présente la valeur patrimoniale concernée.
2. Le lien entre la valeur et le lieu est évident.
3. Le bien présente des caractéristiques matérielles supportant la valeur.

Étape 2 : qualifier les valeurs à l'aide des indicateurs ou des critères d'intérêt mentionnés à l'annexe B et à la Méthode d'évaluation du MCCQ.

Étape 3 : déterminer l'importance des valeurs selon le barème pour la gradation qualitative qui suit :

Nulle : intérêt non identifiable ou non applicable.

Faible : intérêt très limité ou marginal. Importance mineure, souvent anecdotique.

Modérée : présente certaines qualités dignes d'intérêt, mais sans se distinguer de manière significative.

Élevée : témoigne de qualités notables au niveau local (Arrondissement) ou au niveau montréalais.

Très élevée : Valeur importante avec potentiel de reconnaissance au niveau local (Arrondissement) ou au niveau montréalais.

Exceptionnelle : Valeur unique ou emblématique avec potentiel de reconnaissance au niveau national.

[84] Ministère de la Culture et des Communications (mars 2023), p. 3.

4.1 VALEUR SOCIALE, SYMBOLIQUE

« La valeur sociale fait appel à la résonance d'un bien dans le temps présent, à la mémoire affective et aux souvenirs partagés, au bien-être ou au sentiment d'identité qu'il suscite, et dont la disparition entraînerait un sentiment de perte dans la communauté.[85] »

La valeur symbolique peut-être associée à la valeur emblématique du MCCQ définie comme suit : « La valeur emblématique d'un bien réside dans sa force d'évocation, par sa seule image, d'un lieu, d'un phénomène, d'une idée, d'un concept ou d'une période historique.[86] »

Les indicateurs de la Ville pour la valeur sociale, symbolique :

- Signification identitaire ou spirituelle ;
- Esprit du lieu.

Les critères du MCCQ pour la valeur emblématique :

- Le bien, ou son image, est associée spontanément à un lieu, une idée, un concept ou une période historique qui s'inscrit dans le territoire [montréalais].

Le lieu ne présente pas de qualités emblématiques aux niveaux spirituel, politique, social ou culturel.

Selon l'état de nos recherches à ce jour, nous n'avons pas décelé pour le garage de liens entre les éléments matériels et immatériels.

Le lieu ne présente pas de valeur sociale ou symbolique.

4.2 VALEUR HISTORIQUE

« La valeur historique découle de la capacité d'un bien à contribuer à la remémoration du passé en rappelant, par exemple, un événement, une période, un phénomène historique, la vie ou l'œuvre d'une personne ou encore l'histoire d'un groupe marquant dans un territoire donné.[87] »

Les indicateurs de la Ville pour la valeur historique :

- Évolution urbaine du lieu ;
- Phénomène de société ;
- Événement ou personnage associé ;
- Âge comparatif du lieu.

Les critères du MCCQ pour la valeur historique :

[85] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 28.
[86] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 22.
[87] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 24.

- Le bien représente un témoin significatif de l'histoire du territoire [montréalais] ;
- Le bien rappelle une personne ou un groupe ayant contribué à une facette de l'histoire du territoire [montréalais].

Le garage n'est pas un élément fondateur ni un jalon ou catalyseur de l'histoire du développement urbain. Il constitue la deuxième époque d'occupation de l'îlot après celle liée principalement au bois.

L'immeuble n'est pas une représentation d'un phénomène économique ou politique significatif. Il peut toutefois être considéré comme un témoin du développement du transport collectif périurbain ou interurbain.

Le site n'est pas l'emplacement d'un événement historique, un lieu d'activité d'un personnage ou d'un groupe.

L'ancienneté du garage par rapport au milieu est faible, d'autres immeubles d'envergure à proximité, tels Montreal Street Railway Power House (1892) et Northern Electric (1906), sont plus anciens. En ce qui concerne son ancienneté comparée à d'autres garages de véhicules de transport collectif, il fait partie du parc immobilier destiné au remisage et à l'entretien spécifique des autobus qui s'est constitué dans les années 1940. Il ne revêt donc pas une ancienneté particulière à cet égard.

Le lieu présente une valeur historique faible pour le contexte montréalais.

4.3 VALEUR ARTISTIQUE, ESTHÉTIQUE

« La valeur artistique découle de la qualité du travail d'un artiste, d'un artisan ou d'une autre personne exerçant sa créativité et son savoir-faire dans la production d'un bien.[88] »

Nous incluons dans cet item la valeur architecturale qui « repose sur la qualité ou l'originalité conceptuelle, esthétique, fonctionnelle ou matérielle d'un bien construit.[89] »

Les indicateurs de la Ville pour la valeur artistique, esthétique :

- Qualité de la conception ;
- Importances des concepteurs ;
- Importance du lieu dans l'œuvre des concepteurs ;
- Importance artistique comparée ;
- Perception du lieu.

[88] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 21.
[89] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p.18.

Les critères du MCCQ pour la valeur artistique :

- Le bien possède des qualités esthétiques reconnues ;
- Le bien possède un caractère original ou avant-gardiste.

Les critères du MCCQ pour la valeur architecturale :

- Le bien témoigne de la maîtrise d'un concept esthétique reconnu ;
- Le bien constitue une réponse architecturale éloquente à des besoins à une période donnée ;
- Le bien possède un caractère original ou avant-gardiste.

L'architecture de l'immeuble montre une maîtrise du langage de l'architecture moderne. Parmi les éléments typiques de celui-ci, on peut nommer les fenêtres en bande, la surface lisse des murs extérieurs, les parties courbes des piliers des portes d'entrée des autobus. Notons également l'utilisation audacieuse du béton armé, notamment dans la partie centrale de l'édifice.

L'influence et la notoriété des architectes Shorey & Ritchie et de l'ingénieur James-A. Kearns ont été considérables pour une réception positive de l'architecture moderne à Montréal. Ce tandem est impliqué dans la conception du terminus moderne de la Compagnie de transport provincial en 1938 et qui a eu une résonance importante dans la presse architecturale canadienne (coin de l'actuel boulevard René-Lévesque et Drummond / édifice démoli). Poursuivant leur collaboration dans l'immeuble à l'étude en 1941, ils approfondissent ce langage architectural dans l'élaboration des plans.

Le garage représente un maillon important dans le corpus architectural des concepteurs. Bien que l'agence d'architecture, Shorey & Ritchie, ait entamé un virage conceptuel plus moderne de l'architecture au début des années 1930, l'immeuble à l'étude représente une certaine maturité dans la maîtrise de ce langage architectural. Il est la suite logique de l'édifice Art déco du poste de police et de la caserne de pompiers n° 10 (1931) et de la maison cubique de Simon Kirsh (1934). Cela aboutira à la conception fonctionnaliste de l'école protestante Van Horne (Coronation Elementary School) en 1949 et qui sera l'aboutissement de cette démarche.

En ce qui concerne l'importance artistique [architecturale] comparée du lieu, il faut reconnaître qu'au moment de la conception du garage de la Compagnie de transport provincial en 1941, Montréal connaît une vague de construction moderne. On peut autant nommer la conception de la manufacture O'Neil European Machine Company des architectes, Archibald & Illsley que de l'école Louis-Hébert de l'architecte, Charles David.

Enfin, l'expérience sensorielle (perception du lieu) à retenir est générée par les deux longues façades, tout particulièrement celle donnant sur la rue Ottawa, qui mesure quelque 210 m et qui montre une modénature monotone de fenêtres interrompues par des portes toutes traitées uniformément.

Le lieu présente une valeur artistique, esthétique, puisqu'il est représentatif du courant de l'architecture moderne à Montréal. Par ces nombreux éléments architecturaux typiques de ce courant, l'immeuble est, en fait, un témoin important de cette période architecturale. L'édifice a, par conséquent, une valeur architecturale élevée au niveau local (Montréal).

Les éléments caractéristiques matériels supportant la valeur architecturale sont :

- les fenêtres traitées en bande
- les surfaces lisses des façades
- les parties courbes des piliers des portes d'entrée des autobus
- la partie centrale de l'édifice correspondant à la rotonde.

4.4 VALEUR CONTEXTUELLE, URBAINE OU PAYSAGÈRE

Nous associons la valeur urbaine de l'Arrondissement à la valeur urbanistique du MCCQ qui se définit comme suit : La valeur urbanistique découle de la qualité des rapports entre les composantes bâties et non bâties en milieu urbain, périurbain ou villageois. Elle concerne la manière d'occuper le sol et d'organiser l'espace.[90] »

Quant à la valeur contextuelle, nous osons la mettre en parallèle avec la valeur ethnologique du MCCQ : « La valeur ethnologique repose sur la capacité d'un bien à témoigner de manières d'être, d'agir ou de penser de même que sur le témoignage de savoir-faire traditionnel.[91] »

« La valeur paysagère découle de l'interrelation de facteurs humains et naturels dans un bien, qui génèrent des effets visuels dont l'appréciation est largement partagée. Ces effets reposent sur la qualité esthétique des composantes du bien (naturelles et bâties) de même que sur leur mise en relation.[92] »

Les indicateurs de la Ville pour la valeur contextuelle, urbaine ou paysagère :

- Qualités du paysage culturel ;
- Contribution du milieu d'insertion du lieu ;

[90] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p.30.
[91] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p.23.
92 Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 26.

- Contribution du lieu au contexte urbain ;
- Appartenance à un système ;
- Qualité de repère visuel ;
- Vues significatives.

Les critères du MCCQ pour la valeur urbanistique :

- Le bien résulte d'une intervention urbanistique planifiée ;
- Le bien présente des qualités morphologiques et formelles qui expriment de manière éloquente un mode d'aménagement traditionnel ou vernaculaire du territoire
- Le bien témoigne du processus dynamique d'urbanisation d'un milieu.

Les critères du MCCQ pour la valeur paysagère :

- Le bien constitue une expression éloquente d'un concept paysager reconnu ;
- Le bien comprend des éléments composant un effet paysager apprécié depuis de nombreuses années ;
- Le bien constitue un repère géographique reconnu dans la population.

Les critères du MCCQ pour la valeur ethnologique :

- Le bien possède des caractéristiques révélatrices d'un aspect du mode de vie d'un groupe à une période donnée ;
- Le bien est le résultat d'un travail manuel, exercé par des personnes qui maîtrisent un savoir-faire transmis de génération en génération.

L'îlot sur lequel est implanté l'immeuble résulte d'une organisation cadastrale très originale. Créé en 1845 par l'architecte Ostell pour les Sulpiciens, alors propriétaire de la ferme Saint-Gabriel, le maillage des voies avec le canal de Lachine et la rue Saint-Joseph [Notre-Dame] a généré quelques îlots triangulaires, dont le plus important est celui à l'étude. Sa forme particulière, qualifiée d'éperon ou de presqu'île par l'Arrondissement, est mise en valeur par l'immeuble qui épouse ses contours, ainsi que par la terrasse de la micro-brasserie bien délimitée par des clôtures à mailles. Notons aussi que cet espace libre de construction correspond à une intention conceptuelle de « parc » qui apparaît sur un plan réalisé en 1855 par Henri-Maurice Perrault.

L'abandon des deux rues traversantes prévues au plan cadastral original explique l'envergure exceptionnelle de l'îlot dans le secteur et son impact urbanistique.

La valeur urbanistique de l'îlot, de son bâti continu à pratiquement la limite 0 de l'emprise publique et de son espace libre à la pointe, est donc exceptionnelle.

Le silo conique constitue un repère géographique tout en étant un instrument publicitaire pertinent du commerce *Brasseurs de Montréal*. Cette situation est toutefois circonstancielle, la pérennité du commerce et son association au lieu n'étant pas encore établies.

La valeur paysagère est donc, pour le moment, anecdotique.

Le milieu d'insertion étant en transformation, il ne contribue pas à renforcer les qualités de l'immeuble à l'étude ou de son espace libre de construction. Quant à la contribution de l'immeuble à son contexte, il faut reconnaître qu'il participe peu aux qualités urbaines en raison de la paroi urbaine qu'il crée, et ceci malgré sa particularité d'occupation à pratiquement 100 % du terrain. Toutefois, l'espace libre de construction à la pointe de l'îlot offre un espace public potentiel susceptible d'aider au rehaussement des qualités urbaines.

Le lieu ne fait pas partie d'un réseau. Il ne représente pas un mode de vie ni un savoir-faire à transmettre.

La forme de pointe du terrain du côté ouest constitue un repère urbain. Il est actuellement amplifié par le silo conique. De plus, la vue sur la pointe constitue une expérience sensorielle positive.

Le lieu présente une valeur contextuelle et urbanistique élevée au niveau local (Arrondissement) par le regroupement des îlots originaux qui a résulté sur un méga îlot de forme triangulaire. Sa pointe à l'extrémité ouest constitue un point de repère visuel, ce qui participe aussi à cette catégorie de valeur.

Les éléments caractéristiques matériels supportant la valeur contextuelle et urbanistique sont :

- la forme triangulaire du lieu
- l'envergure du terrain et de son bâtiment principal
- l'occupation à pratiquement 100 % du terrain
- l'implantation sur pratiquement tout le site à la limite 0 de l'emprise publique
- la pointe libre de construction.

4.5 VALEUR SPÉCIFIQUE

Dans les valeurs spécifiques sont intégrées la valeur scientifique ou technique, la valeur archéologique, la valeur d'usage ainsi que la valeur écologique selon l'annexe B du Règlement de l'Arrondissement.

« La valeur archéologique repose sur l'importance d'un bien comme témoin d'une activité ou d'une occupation humaine passée et comme source de nouvelles connaissances sur celle-ci.[93] »

[93] Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 17.

« La valeur scientifique s'applique à un bien ayant la capacité, s'il est étudié, de livrer de nouvelles connaissances dans le domaine des sciences humaines, sociales et naturelles. La valeur scientifique est liée à la réserve de données que constitue le bien pour de futures recherches.[94] »

À la valeur technique de l'Arrondissement, nous associons la valeur technologique du MCCQ définie comme suit : « La valeur technologique découle de la matérialisation d'une innovation technologique ou d'un accomplissement significatif dans un bien. Elle concerne les résultats de l'application de connaissances scientifiques et de raisonnements mathématiques, et est souvent liée au travail de l'ingénieur.[95] »

Le sens que la Ville de Montréal donne à la valeur écologique se lit comme suit. « Un site naturel est considéré à haute valeur écologique s'il présente une biodiversité significative, des habitats rares.[96] »

Le lieu ne présente pas de valeur scientifique.

La valeur d'usage : « L'usage qu'on peut faire d'un lieu ou les activités qui peuvent s'y tenir influencent grandement sa valeur et déterminent l'essentiel de sa valeur marchande en termes de coûts du terrain, d'emplois générés ou de frais d'admission, le cas échéant.[97] » Il est important de souligner que le MCCQ n'inclut pas dans les valeurs celle de l'usage. Il en est de même pour les instances fédérales qui considèrent l'usage plutôt à titre d'élément caractéristique : « Éléments caractéristiques : matériaux, formes, emplacement, configurations spatiales, usages et connotations ou significations culturelles qui contribuent à la valeur d'un lieu patrimonial et qu'il faut protéger pour sauvegarder cette valeur patrimoniale.[98] »

La Ville n'a pas identifié d'indicateurs pour les valeurs spécifiques.

Le critère du MCCQ pour la valeur scientifique :

- Le bien possède la capacité de contribuer à l'amélioration des connaissances.

Le critère du MCCQ pour la valeur technologique :

- Le bien témoigne d'une avancée technologique ou d'ingéniosité.

L'immeuble ne présente pas d'avancée technologique reconnue. Soulignons toutefois la solution constructive intéressante de la rotonde intérieure accentuée par un massif lanterneau autrefois fenêtré en

94 Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 27.
95 Ministère de la Culture et des Communications (2023), p. 29.
96 Ville de Montréal, Répertoire des milieux naturels d'intérêt (2020).
97 Ville de Montréal, Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise (2009), *p. 32.*
98 Parcs Canada (2010), p. 253.

béton armé qui s'appuie sur des colonnes plutôt que des murs, limitant ainsi au minimum l'encombrement de l'aire d'entretien des autobus.

Le lieu n'est pas identifié comme ayant un intérêt archéologique selon le Plan d'urbanisme et le PPU Secteur Griffintown de mai 2013. Par ailleurs, l'évaluation du potentiel et de l'intérêt archéologique ne font pas partie de notre mandat et ne sont donc pas de notre compétence.

Conçu comme garage d'entretien de véhicules, l'immeuble a été réhabilité à partir de 1988 à diverses fonctions. L'absence de pérennité du garage a pour conséquence d'établir sa valeur d'usage à nulle.

Le site ne présente pas de biodiversité significative ou d'habitat rare.

Au titre des valeurs spécifiques, seule la valeur technique présente un intérêt modéré, les autres valeurs de cette catégorie sont nulles ou inconnues (archéologique).

L'élément caractéristique matériel supportant la valeur technique est :

- la partie centrale de l'édifice correspondant à la rotonde.

4.6 TABLEAU SYNTHÈSE DES VALEURS ET DES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

Valeurs	Gradation	Éléments caractéristiques
Valeur sociale symbolique	nulle	
Valeur historique	faible	
Valeur artistique, esthétique (architecturale)	élevée	. les fenêtres traitées en bande . les surfaces lisses des façades . les parties courbes des piliers des portes d'entrée des autobus . la partie centrale de l'édifice correspondant à la rotonde
Valeur contextuelle, urbaine ou paysagère	élevée	. la forme triangulaire du lieu . l'envergure du terrain et de son bâtiment principal . l'occupation à pratiquement 100 % du terrain . l'implantation sur pratiquement tout le site à la limite 0 de l'emprise publique . la pointe libre de construction
Valeurs spécifiques		
. d'usage	nulle	
. archéologique	n/a	
. écologique	nulle	
. scientifique ou technique ou technologique	modérée	. la partie centrale de l'édifice correspondant à la rotonde.

5. ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION

Pour ce dernier volet, nous faisons ressortir les valeurs qui participent à l'intérêt patrimonial du lieu. Par la suite, nous soumettons notre évaluation ainsi que certains éléments de réflexion sur l'avenir du lieu.

Étant donné :

- que la valeur architecturale élevée de l'immeuble repose sur le fait que ce bâtiment est représentatif du mouvement moderne de l'architecture montréalaise ;
- que la valeur contextuelle élevée au niveau local (Arrondissement) est liée :
    - au regroupement des îlots originaux qui a résulté sur un méga îlot de forme triangulaire ;
    - à sa pointe à l'extrémité ouest, qui constitue un point de repère visuel ;
- que la valeur technique modérée est liée à la solution constructive intéressante en béton armé de la rotonde intérieure accentuée par un massif lanterneau autrefois fenêtré ;
- que les autres valeurs sont nulles ou non applicables;

nous sommes d'avis que l'intérêt patrimonial du 1360-1420, rue William et 1457-1485, rue Ottawa est modéré à l'échelle de l'Arrondissement.

De ce fait, l'immeuble pourrait être déconstruit pour laisser place à un projet de qualité exceptionnelle inscrit dans l'objectif d'intensification urbaine en continuité avec la requalification de Griffintown entreprise depuis déjà 30 ans. Il serait intéressant de maintenir l'envergure exceptionnelle de l'îlot et de prendre en considération la présence du nouvel espace public, le parc des Eaux-Cachées, situé directement en face.

La conservation de la rotonde intérieure et son intégration au projet pourrait être envisagée. Quant aux autres éléments caractéristiques identifiés, certains pourraient être rappelés dans le traitement plastique du nouveau projet. Il s'agit des fenêtres en bande, de la surface lisse des murs extérieurs et des parties courbes des piliers des portes d'entrée des autobus.

Le principe du développement durable peut être évoqué pour justifier la conservation. Toutefois, les gains avec le remplacement de l'immeuble existant dans une perspective d'intensification urbaine pourraient probablement être démontrés avec une Analyse de Cycle de Vie (ACV). Cette analyse rationnelle, entre autres, en matière de réduction de gaz à effet de serre qui comptabilise les GES pour la déconstruction, pour la construction d'un nouvel immeuble de densité plus grande et pour son exploitation dans ses 7 cycles de vie, etc., serait très instructive.

6. BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DOCUMENTAIRES

Archives consultées :
Univers culturel Saint-Sulpice
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada
Archives de Montréal
https://zovile.com/projets/griffintown2012/extras.html
https://ocpm.qc.ca/fr/avenir-griffintown/documentation
https://griffintown.org/projects/districtgriffin/index.htm

Ouvrages

Ames, Herbert Brown, *The City Below the Hill : A Sociological Study of a portion of the City of Montreal, Canada*, Montréal, The Bishop Engraving and Printing Company, 1897, 72 p. et ill.

Atelier B.R.I.C. (2007). *Secteur de planification détaillée de Griffintown Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur*, Ville de Montréal, 15 mars 2007, 56 p.

Avrami, Erica C., Randall Mason and Marta De La Torre. *Values and Heritage Conservation : Research Report. Los Angeles*, CA : Getty Conservation Institue, 2000.

Benoît, Michèle et Roger Gratton. *Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, éditeur ltée, 1991, 393 p.

Commission des biens culturels du Québec. *La gestion par les valeurs : exploration d'un modèle*. 2004, 48 p.

Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports (2021). *Consultation sur les ensembles industriels d'intérêt patrimonial – Rapport et recommandations*, septembre 2021. 32 p.

Dollier de Casson, François (Nouvelle édition critique présentée et annotée par Marcel Trudel et Marie Baboyant), *Histoire du Montréal*, Ville LaSalle, éditions Hurtubise HMH Ltée, 1992, 342 p.

Ethnotech Inc. *Analyse du macro-inventaire montréalais/Quartiers Sainte-Anne et Sainte-Cunégonde*, vol. 10, Montréal, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles, octobre 1982, 95 p. et ill.

Gaudreau, Louis (2009). « Que doit-on retenir du Projet Griffintown ? » Revue Relations, juin 2009. https://cjf.qc.ca/revue-relations/publication/article/que-doit-on-retenir-du-projet-griffintown/?srsltid=AfmBOor7Xt7ENqLYvbhUeP7plSUkmwGHVxKkBHFcSNnwbgfwBq6QPKZy

Faille, Laurence (2020). « Le processus d'acceptabilité sociale des grands projets urbains à Montréal | Étude de cas des Bassins du Nouveau Havre à Griffintown », Étude de cas Codex, Observatoire Ivanhoé

Cambridge de l'Université de Montréal, 72 p. https://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca/wp-content/uploads/2021/05/codex-bassins-du-nouveau-havrelight.pdf

Fleming, Arwen Jean. David Marvin's (2015). Griffintown : *An archival exploration of a ghosted neighbourhood*. A Thesis in the Department of Communications Studies Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the degree of Master of Arts (Media Studies) at Concordia University Montreal, Québec, Canada. August 2015, 135 p.

Gagnon, Robert (2006). *Questions d'égouts : Santé publique, infrastructures et urbanisation à Montréal au XIX^e siècle*. Les Éditions du Boréal, Montréal, 2006, 263 p.

Hanna, David B. (2007). *Griffintown : son histoire et son cadre bâti* pour la Ville de Montréal Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, novembre 2007, 129 p.

Legault, Guy-R., *La ville qu'on a bâtie : Trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal 1956-1986*, Montréal, Liber, 2002, 264 p.

Linteau, Paul-André, René Durocher et al. *Histoire du Québec contemporain : Le Québec depuis 1930*, Montréal, Les Éditions du Boréal Express, 1986, 728 p.

Ministère de la Culture et des Communications (2023), Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale en collaboration avec la Direction des Communications et des affaires publiques, mars 2023, 43 p.

Parcs Canada. *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada*, 2010, 290 p.

Patri-Arch (2007). *Planification détaillée du secteur Griffintown*. Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Division patrimoine et toponymie, Ville de Montréal, mars 2007, 245 p.

Rémillard, François et Brian Merrett, *L'habitation de Montréal : Guide des styles et des bâtiment*, Montréal, Éditions du Méridien, 1990, 222 p.

Robert, Jean-Claude, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global / Libre Expression, 1994, 167 p.

Topp, Céline (sous la direction de). *Évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement du Sud-Ouest*, Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division du patrimoine et de la toponymie, Ville de Montréal, 2005, 99 p.

Trudeau, Romuald, *Mes Tablettes : Journal d'un apothicaire montréalais, 1820-1850*, Montréal, Leméac Éditeur, 2016, 772 p.

Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme Secteur Griffintown*, mai 2013, 95 p.

Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine (2012). La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown, octobre 2012, 85 p.

Publications en série

Canadian industrial blue book : the manufacturers' list buyers' guide of Canada, Montréal, Manufacturers' List Company, 1904, page 174.
« C. A. & B. Students' Competition », *The Canadian architect and builder*, vol. 18, nº 2, février 1905, s.p.

« McGill Examinations », *The Daily Witness*, 25 avril 1907, p. 16.

« Les flammes détruisent une manufacture durant la nuit », *La Patrie*, 15 août 1913, p. 1.

« Un coûteux incendie fait courir les pompiers rue William, cette nuit », *La Presse*, 15 août 1913, p. 14.

« Gunner H. E. Shorey Has Been Wounded », *The Gazette*, 9 août 1916, p. 5.

« Les alarmes de fin de semaine », *La Presse*, 3 mars 1924, p. 4.

« M. F. Tremblay meurt à l'âge de 72 ans », *La Presse*, 25 janvier 1928, p. 21.

FETHERSTONHAUGH, H. L., « Recent Domestic in the Province of Quebec », *The Journal Royal Architectural Institute of Canada*, vol. V, nº 5, mai 1928, p. 167, 171-183.

« Trois terminus pour l'autobus à Montréal », *La Presse*, 11 avril 1929, p. 1.

« Exécutif de la compagnie de transport provincial », *La Presse*, 11 avril 1929, p. 3.

« R. A. I. C. Architectural Exhibition and Awards », *The Journal, Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 8, nº 12, décembre 1931, p. 412.

« Bus Terminal is Planned on Historic Church Site », *The Gazette*, 15 octobre 1937, p. 13.

« Fine Arts, Crafts and Decoration », *The Gazette*, 20 novembre 1937, p. 11.

« Provincial Transport Company's Bus Terminal », *Journal Royal Architectural Institute of Canada*, vol. 15, nº 11, novembre 1938, p. 248-249.

« Des dommages attribuables à deux incendies », *La Presse*, 17 juillet 1939, p. 7.

Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. 18, nº 4, avril 1941, p. 67.

« $243,000 Garage Permit Recorded at City Hall », *The Gazette*, 21 octobre 1941, p. 19.

« Building and Real Estate », *The Montreal Star*, 23 décembre 1941, p. 28.

« Provincial Transport Year Much Better », *The Gazette*, 16 février 1942, p. 26.

« Unusual Concrete Roof Construction Feature of New Montreal Garage », *Engineering and Contract Record*, vol. 55, nº 32, 12 août 1942, p. 10-13.

Journal Royal Architectural Institute of Canada, vol. 19, nº 8, août 1942, p. 165.

« Housed in Concrete », *Engineering and Contract Record*, vol. 56, nº 33, 18 août 1943, page couverture.

« La Compagnie de Transport Provincial », *La Patrie*, 18 février 1945, p. 73.

« Compagnie de transport provincial », *Le Bien Public*, 18 octobre 1945, p. 5.

« Incendie à Provincial Transport », *La Patrie*, 2 novembre 1945, p. 6.

Roger Vézina, « L'actualité économique et financière », *L'Action catholique*, 20 février 1946, p. 10.

Marcel Clément, « Commentaires sur l'actualité économique », *Le Canada*, 20 décembre 1946, p. 12.

William Arthur Newman, « Architects In Montreal », *Architect and Engineer*, vol. 173, nº 1, avril 1948, p. 16-25.

« Au bureau de direction du Provincial Transport », *Le Canada français*, 18 novembre 1948, p. 5.

« École élémentaire "Van Horne", Montréal », *Architecture-Bâtiment-Construction*, Vol. 5, nº 45, janvier 1950, p. 23.

« Il faut une armée d'hommes pour s'occuper d'une flotte d'autobus », *Photo-Journal*, 19 avril 1951, p. 4.

« Compagnie dont le bilan s'avère très satisfaisant », *Le Clairon*, 4 mai 1951, p. 12.

« Compagnie de Transport Provincial », *Le Devoir*, 21 septembre 1951, p. 7.

« Nouveau terminus de l'Est, à Montréal », *Architecture-Bâtiment-Construction*, vol. 6, nº 70, février 1952, p. 16-21.

« Programme d'expansion à la Provincial Transport », *L'Action populaire*, 15 avril 1959, p. 12.

« À vendre: la Compagnie de Transport provincial », *La Presse*, 31 août 1960, p. 3.

« La Cie de Transport provincial : Le contrat de vente au groupe Desmarais signé », *La Presse*, 21 septembre 1960, p. 47.

Marcel Clément, « Provincial Transport Realties Inc. offre $4,000,000 d'obligations à 6 1/2 % et 7% », *Le Devoir*, 7 décembre 1960, p. 10.

« Obituaries », *The Westmount Examiner*, 21 avril 1961, p. 2.

« Le cardinal chez les chauffeurs d'autobus », *La Presse*, 18 mars 1966, p. 33.

« Un mode de transport de plus en plus populaire : l'autobus », *Montréal '67,* vol. 4, nº 10, octobre 1967, p. 22-27.

Claude Masson, « Les Entreprises Transport Provincial Ltée vendent leurs services de banlieue », *La Presse*, 24 novembre 1967, p. 5.

« Transport Provincial adopte un sigle pour ses quatre filiales », *La Presse*, 12 juin 1969, p. 66.

« Les Entreprises Transport Provincial Limitée ont des ramifications dans 3 provinces », *Dimanche-Matin*, 21 juin 1970, p. supplément 5A.

Pierre Vennat, « Métropolitain Sud et Provincial : Les travailleurs s'adresseront directement à Desmarais-Power », *La Presse*, 31 août 1976, p. D7.

Fernand Beauregard, « Tranport Tourisme - 'Voyageur': un réseau de 6,500 milles sur les routes du Québec et de l'Ontario », *La Presse*, 16 février 1980, p. cahier Voyage 4.

Richard Dupaul, « Voyageur négocie la vente du tiers de son réseau ... mais nie être en pourparlers avec des acheteurs américains », *La Presse*, 14 juillet 1989, p. A9.

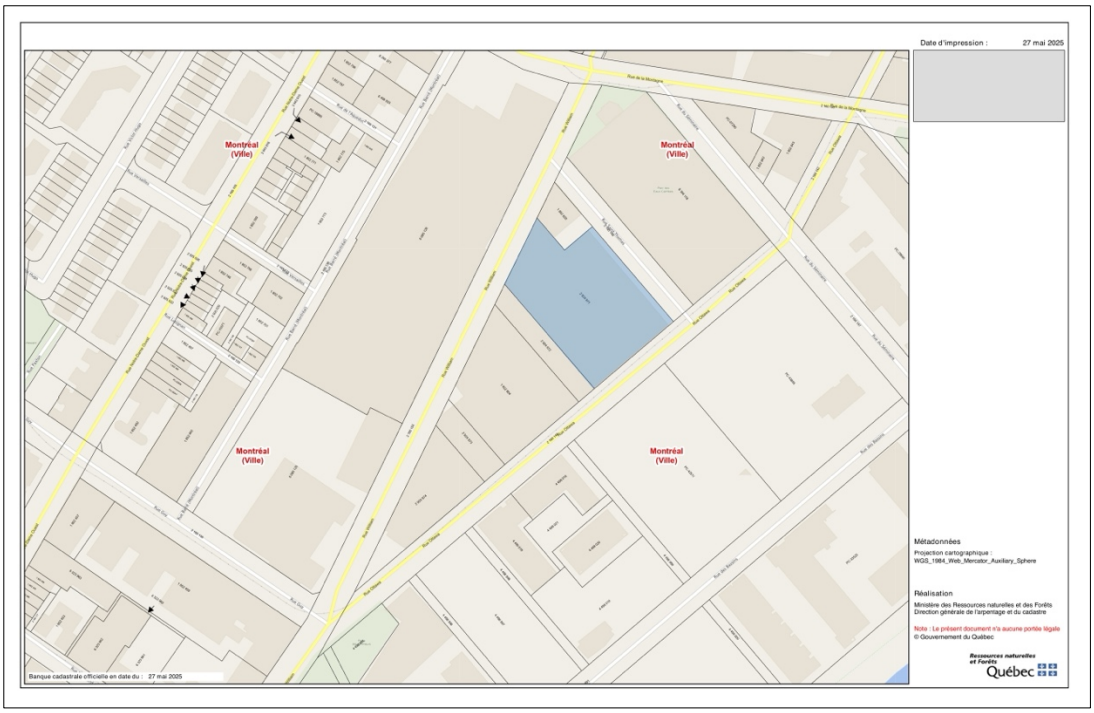
Richard Dupaul, « Voyageur met en vente l'ensemble de son réseau au Québec : Le conflit qui se termine aurait coûté des millions à la compagnie », *La Presse*, 12 décembre 1989, p. D1.

« Voyageur cède ses liaisons Montréal-Québec », *Le Devoir*, 3 avril 1990, p. 1, 14.

André Dubuc, « Entrepreneurs à plus de 50 ans: Plutôt que de partir à la retraite, un couple dynamique a fondé les Brasseurs de Montréal », *La Presse*, 26 mars 2012, page Affaires 3.
.

ANNEXE 1 : CHAÎNE DES PROPRIÉTAIRES

1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William, Arrondissement Le Sud-Ouest
Lot : 2 924 971, date d'établissement : 20 février 2003
Ancien lot : 1386, Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne), date d'établissement : 3 janvier 1870



Emplacement du 2 924 971, ancien lot 1386 Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne).
Source : Ministère des Ressources naturelles et Forêts du Québec : Services en ligne Infolot, *Projection cartographique*, [https://appli.foncier.gouv.qc.ca/Infolot] (consulté le 27 mai 2025).

Date de présentation : 19 juin 2024
Numéro d'inscription : 28 773 954
Nature de l'acte : Cession d'un immeuble
Cédant : 4158008 Canada inc.
Cessionnaire : Tidan inc.

Date de présentation : 28 août 2003
Numéro d'inscription : 10 677 273
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : 160902 Canada inc. CSL Equity Investments Limited
Acheteur : 4158008 Canada inc.

Date de présentation : 23 août 1988
Numéro d'inscription : 4 063 280
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 11 avril 1988
Numéro d'inscription : 4 004 569
Nature de l'acte : Vente

Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 15 mai 1970
Numéro d'inscription : 2 207 636
Nature de l'acte : Avis de fusion
Note : Fusion des compagnies La Compagnie de Transport Provincial (Provincial Transport Company) et Les Immeubles Transport Provincial Inc. (Provincial Transport Realties Inc.) dans celle de Voyageur inc. par lettres patentes de la province de Québec datées du 31 décembre 1969 [...] ladite Provincial Transport Company et de Provincial Transport Realties Inc. sont devenus et sont dévolus à ladite Voyageur (1969) Inc.

Date de présentation : décembre 1960
Numéro d'inscription : 1 506 540
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Provincial Transport Company (représenté par Paul Desmarais, président)
Acheteur : Went Realty inc (représenté par Jean Parisien, vice-président)
Note :

Date de présentation : 30 mai 1941
Numéro d'inscription : 500 624
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Succession Alexander Cross
Acquéreur : Provincial Transport Company Limited
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 4 juin 1897
Numéro d'inscription : 129 688
Nature de l'acte : Rétrocession
Cédants : David Henry Henderson et Benjamin Thomas Henderson (Henderson Brothers)
Cessionnaire : Dame Julia Lunn, veuve de Alexander Cross
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 18 mai 1889
Numéro d'inscription : 117 373
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Alexander Cross
Acquéreur : David Henry Henderson et Benjamin Thomas Henderson (Henderson Brothers)
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 30 mars 1872
Numéro d'inscription : 66 599
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Dame Mary Wood, veuve de feu Révérend William Squire
Acquéreur : Alexander Cross
Note : lot 1387

Date de la minute : 17 juillet 1869
Numéro de la minute : 15130
Notaire : James S. Hunter
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Estate John & James Douglas (John Whyte)
Acquéreur : Alexander Cross
Note : lot 1386

Date de la minute : 16 mars 1855
Numéro de la minute : 12277

Notaire : John Carr Griffin
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : James Douglas
Acquéreur : Dame Mary Wood, veuve de feu Révérend William Squire
Note : lot 1387

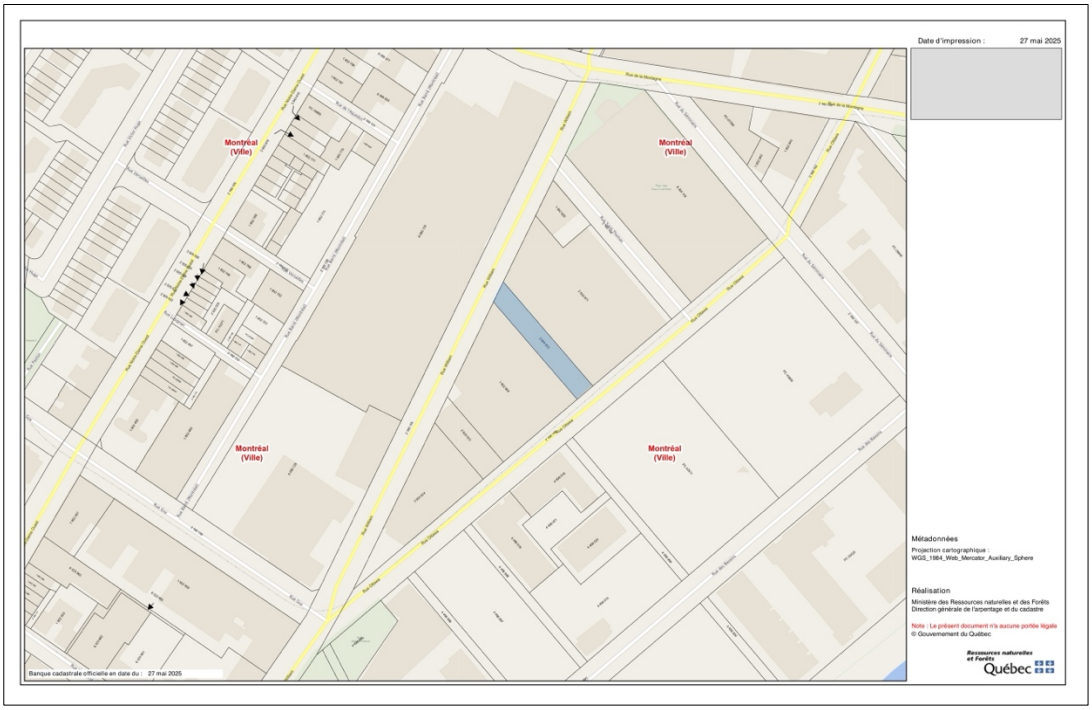
Date de la minute : 16 décembre 1853
Numéro de la minute : 341
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : John Ostell
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 298, 299, partie des lots 300 et 301 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

Date de la minute : 23 septembre 1853
Numéro de la minute : 313
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 311 à 314 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

Date de la minute : 11 avril 1853
Numéro de la minute : 283
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 294 à 297 au plan fait par John Ostell

Date de la minute : 10 décembre 1845
Numéro de la minute : 557
Notaire : Henry Valotte
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : John Ostell
Note : Les lots nos 298, 299, 300 et 301 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William, Arrondissement Le Sud-Ouest
Lot : 2 924 972, date d'établissement : 20 février 2003
Ancien lot : 1386A, Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne), date d'établissement : 5 juin 1941



Emplacement du 2 924 972, ancien lot 1386A Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne).
Source : Ministère des Ressources naturelles et Forêts du Québec : Services en ligne Infolot, *Projection cartographique* [https://appli.foncier.gouv.qc.ca/Infolot] (consulté le 27 mai 2025).

Date de présentation : 19 juin 2024
Numéro d'inscription : 28 773 954
Nature de l'acte : Cession d'un immeuble
Cédant : 4158008 Canada inc.
Cessionnaire : Tidan inc.

Date de présentation : 28 août 2003
Numéro d'inscription : 10 677 273
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : 160902 Canada inc. CSL Equity Investments Limited
Acheteur : 4158008 Canada inc.

Date de présentation : 23 août 1988
Numéro d'inscription : 4 063 280
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 11 avril 1988
Numéro d'inscription : 4 004 569
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

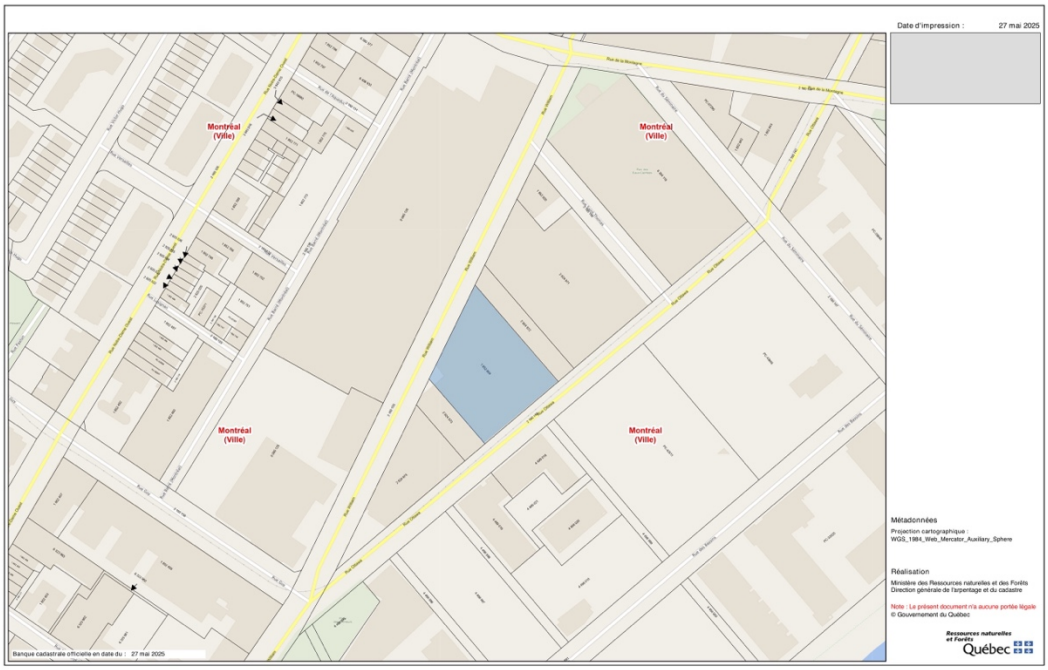
Date de présentation : 15 mai 1970
Numéro d'inscription : 2 207 636
Nature de l'acte : Avis de fusion
Note : Fusion des compagnies La Compagnie de Transport Provincial (Provincial Transport Company) et Les Immeubles Transport Provincial Inc. (Provincial Transport Realties Inc.) dans celle de Voyageur inc. par lettres patentes de la province de Québec datées du 31 décembre 1969 [...] ladite Provincial Transport Company et de Provincial Transport Realties Inc. sont devenus et sont dévolus à ladite Voyageur (1969) Inc.

Date de présentation : décembre 1960
Numéro d'inscription : 1 506 540
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Provincial Transport Company (représenté par Paul Desmarais, président)
Acheteur : Went Realty inc (représenté par Jean Parisien, vice-président)
Note :

Date de présentation : 3 juin 1941
Numéro d'inscription : 500 838
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Cité de Montréal
Acheteur : Provincial Transport Company (représenté par William S. Hart, président)
Note :

Date de la minute : 7 juillet 1856
Numéro de la minute : 3685
Notaire : Denis-Émery Papineau
Nature de l'acte : Cession de rues
Cédant : Messieurs Les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal
Cessionnaire : Cité de Montréal
Note :

1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William, Arrondissement Le Sud-Ouest
Lot : 1 852 804, date d'établissement : 20 février 2003
Ancien lot : 1387, Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne), date d'établissement : 3 janvier 1870



Emplacement du 1 852 804, ancien lot 1387 Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne).
Source : Ministère des Ressources naturelles et Forêts du Québec : Services en ligne Infolot, *Projection cartographique*, [https://appli.foncier.gouv.qc.ca/Infolot] (consulté le 27 mai 2025).

Date de présentation : 19 juin 2024
Numéro d'inscription : 28 773 954
Nature de l'acte : Cession d'un immeuble
Cédant : 4158008 Canada inc.
Cessionnaire : Tidan inc.

Date de présentation : 28 août 2003
Numéro d'inscription : 10 677 273
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : 160902 Canada inc. CSL Equity Investments Limited
Acheteur : 4158008 Canada inc.

Date de présentation : 23 août 1988
Numéro d'inscription : 4 063 280
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 11 avril 1988
Numéro d'inscription : 4 004 569
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 15 mai 1970
Numéro d'inscription : 2 207 636

Nature de l'acte : Avis de fusion
Note : Fusion des compagnies La Compagnie de Transport Provincial (Provincial Transport Company) et Les Immeubles Transport Provincial Inc. (Provincial Transport Realties Inc.) dans celle de Voyageur inc. par lettres patentes de la province de Québec datées du 31 décembre 1969 [...] ladite Provincial Transport Company et de Provincial Transport Realties Inc. sont devenus et sont dévolus à ladite Voyageur (1969) Inc.

Date de présentation : décembre 1960
Numéro d'inscription : 1 506 540
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Provincial Transport Company (représenté par Paul Desmarais, président)
Acheteur : Went Realty inc (représenté par Jean Parisien, vice-président)
Note :

Date de présentation : 30 mai 1941
Numéro d'inscription : 500 624
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Succession Alexander Cross
Acquéreur : Provincial Transport Company Limited
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 4 juin 1897
Numéro d'inscription : 129 688
Nature de l'acte : Rétrocession
Cédants : David Henry Henderson et Benjamin Thomas Henderson (Henderson Brothers)
Cessionnaire : Dame Julia Lunn, veuve de Alexander Cross
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 18 mai 1889
Numéro d'inscription : 117 373
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Alexander Cross
Acquéreur : David Henry Henderson et Benjamin Thomas Henderson (Henderson Brothers)
Note : lots 1386, 1387

Date de présentation : 30 mars 1872
Numéro d'inscription : 66 599
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Dame Mary Wood, veuve de feu Révérend William Squire
Acquéreur : Alexander Cross
Note : lot 1387

Date de la minute : 17 juillet 1869
Numéro de la minute : 15130
Notaire : James S. Hunter
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Estate John & James Douglas (John Whyte)
Acquéreur : Alexander Cross
Note : lot 1386

Date de la minute : 16 mars 1855
Numéro de la minute : 12277
Notaire : John Carr Griffin
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : James Douglas
Acquéreur : Dame Mary Wood, veuve de feu Révérend William Squire

Note : lot 1387

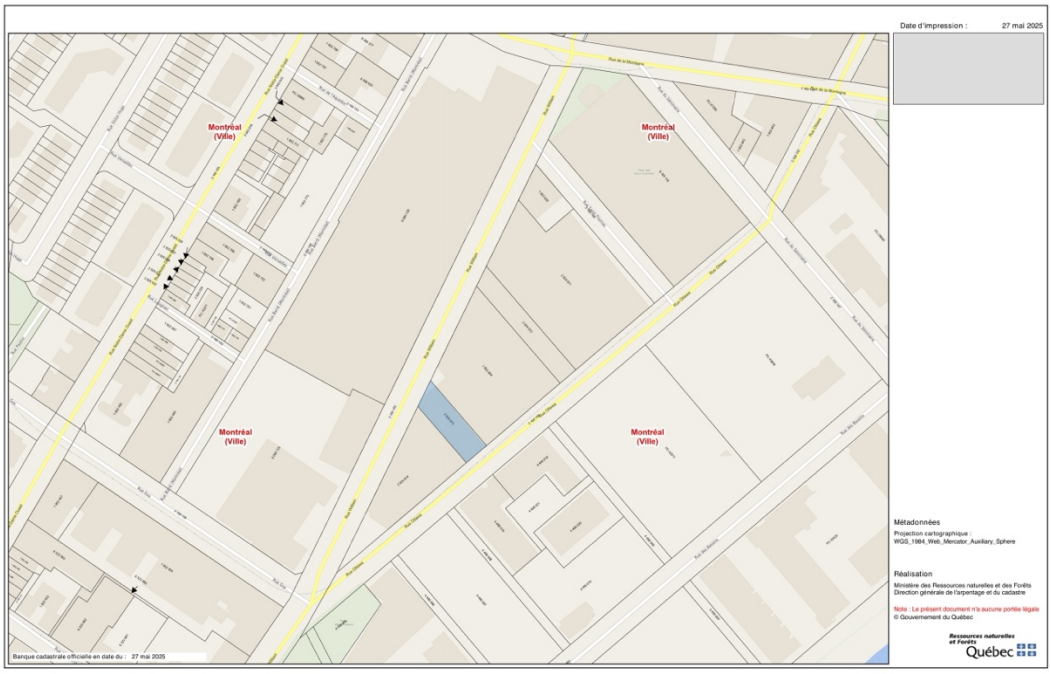
Date de la minute : 16 décembre 1853
Numéro de la minute : 341
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : John Ostell
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 298, 299, partie des lots 300 et 301 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

Date de la minute : 23 septembre 1853
Numéro de la minute : 313
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 311 à 314 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

Date de la minute : 11 avril 1853
Numéro de la minute : 283
Notaire : Édouard Lafleur
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : James Douglas
Note : Les lots nos 294 à 297 au plan fait par John Ostell

Date de la minute : 10 décembre 1845
Numéro de la minute : 557
Notaire : Henry Valotte
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acquéreur : John Ostell
Note : Les lots nos 298, 299, 300 et 301 au plan fait par John Ostell, le 19 juillet 1845.

1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William, Arrondissement Le Sud-Ouest
Lot : 2 924 973, date d'établissement : 20 février 2003
Ancien lot : 1387A, Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne), date d'établissement : 20 décembre 1937



Emplacement du 2 924 973, ancien lot 1387A Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne).
Source : Ministère des Ressources naturelles et Forêts du Québec : Services en ligne Infolot, *Projection cartographique*, [https://appli.foncier.gouv.qc.ca/Infolot] (consulté le 27 mai 2025).

Date de présentation : 19 juin 2024
Numéro d'inscription : 28 773 954
Nature de l'acte : Cession d'un immeuble
Cédant : 4158008 Canada inc.
Cessionnaire : Tidan inc.

Date de présentation : 28 août 2003
Numéro d'inscription : 10 677 273
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : 160902 Canada inc. CSL Equity Investments Limited
Acheteur : 4158008 Canada inc.

Date de présentation : 23 août 1988
Numéro d'inscription : 4 063 280
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 11 avril 1988
Numéro d'inscription : 4 004 569
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 15 mai 1970
Numéro d'inscription : 2 207 636
Nature de l'acte : Avis de fusion
Note : Fusion des compagnies La Compagnie de Transport Provincial (Provincial Transport Company) et Les Immeubles Transport Provincial Inc. (Provincial Transport Realties Inc.) dans celle de Voyageur inc. par lettres patentes de la province de Québec datées du 31 décembre 1969 [...] ladite Provincial Transport Company et de Provincial Transport Realties Inc. sont devenus et sont dévolus à ladite Voyageur (1969) Inc.

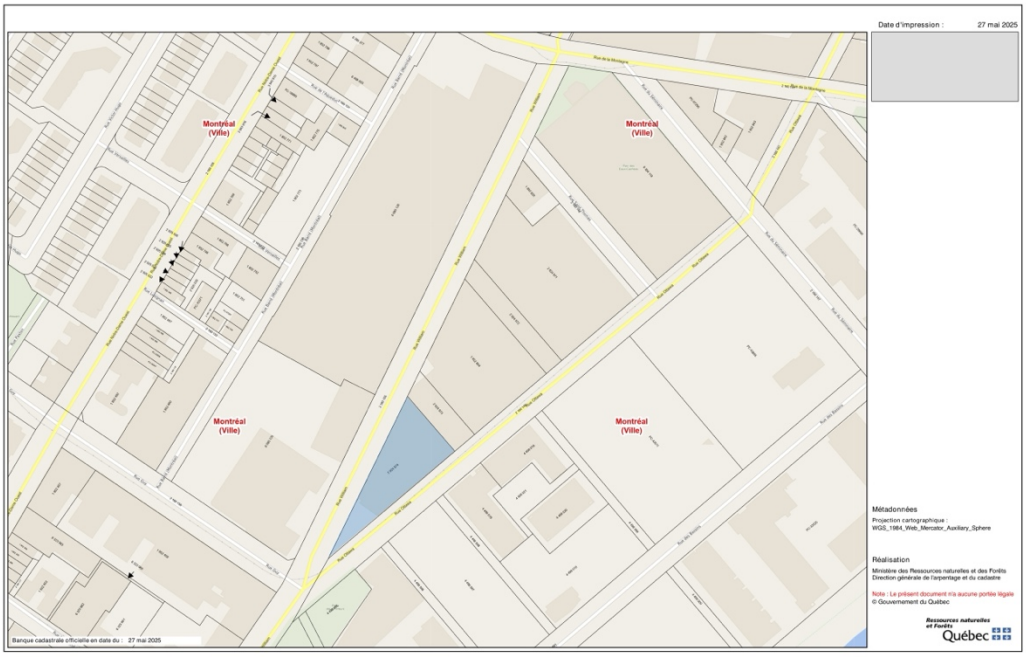
Date de présentation : décembre 1960
Numéro d'inscription : 1 506 540
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Provincial Transport Company (représenté par Paul Desmarais, président)
Acheteur : Went Realty inc (représenté par Jean Parisien, vice-président)
Note :

Date de présentation : 4 janvier 1946
Numéro d'inscription : 638 386
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Succession Reuben Dennis Saunder
Acheteur : Provincial Transport Company
Note :

Date de présentation : 8 juillet 1941
Numéro d'inscription : 503 427
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Sa Majesté le Roi (Gouvernement de la Province de Québec / Séminaire de Saint-Sulpice)
Acheteur : Provincial Transport Company (William S. Hart, president)
Note : lot 1387A

Date de présentation : 27 février 1939
Numéro d'inscription : 448 964
Nature de l'acte : Cession
Cédant : Société des Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal
Cessionnaire : Gouvernement de la Province de Québec
Note : lot 1387A et autres

1457-1485, rue Ottawa / 1360, 1380, 1390, rue William, Arrondissement Le Sud-Ouest
Lot : 2 924 974, date d'établissement : 20 février 2003
Ancien lot : 1388, Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne), date d'établissement : 3 janvier 1870



Emplacement du 2 924 974, ancien lot 1388 Cité de Montréal (quartier Sainte-Anne).
Source : Ministère des Ressources naturelles et Forêts du Québec : Services en ligne Infolot, *Projection cartographique*, [https://appli.foncier.gouv.qc.ca/Infolot] (consulté le 27 mai 2025).

Date de présentation : 19 juin 2024
Numéro d'inscription : 28 773 954
Nature de l'acte : Cession d'un immeuble
Cédant : 4158008 Canada inc.
Cessionnaire : Tidan inc.

Date de présentation : 28 août 2003
Numéro d'inscription : 10 677 273
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : 160902 Canada inc. CSL Equity Investments Limited
Acheteur : 4158008 Canada inc.

Date de présentation : 23 août 1988
Numéro d'inscription : 4 063 280
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 11 avril 1988
Numéro d'inscription : 4 004 569
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Voyageur inc.
Acquéreur : 160902 Canada inc.

Date de présentation : 15 mai 1970

Numéro d'inscription : 2 207 636
Nature de l'acte : Avis de fusion
Note : Fusion des compagnies La Compagnie de Transport Provincial (Provincial Transport Company) et Les Immeubles Transport Provincial Inc. (Provincial Transport Realties Inc.) dans celle de Voyageur inc. par lettres patentes de la province de Québec datées du 31 décembre 1969 [...] ladite Provincial Transport Company et de Provincial Transport Realties Inc. sont devenus et sont dévolus à ladite Voyageur (1969) Inc.

Date de présentation : décembre 1960
Numéro d'inscription : 1 506 540
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Provincial Transport Company (représenté par Paul Desmarais, président)
Acheteur : Went Realty inc (représenté par Jean Parisien, vice-président)
Note :

Date de présentation : 4 janvier 1946
Numéro d'inscription : 638 386
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Succession Reuben Dennis Saunder
Acheteur : Provincial Transport Company
Note :

Date de présentation : 25 janvier 1930
Numéro d'inscription : 235 963
Nature de l'acte : Transport
Cédant : Canada Industrial Company, Limited
Cessionnaire : Marie Louise Falardeau, épouse de seconde noce à Reuben Dennis Saunder

Date de présentation : 26 juin 1925
Numéro d'inscription : 84 296
Nature de l'acte : Transport
Cédant : Dame Angélique Leduc, veuve de Charles Bourgeau Falardeau
Cessionnaire : Dame Azilda De Lamirande, épouse séparée de bien de James A. Howley

Date de la minute : 8 septembre 1905
Numéro de la minute : 4 255
Nature de l'acte : Bail
Locateur : The Canada Industrial Company Limited (représenté par Adolphe Ouimet, secrétaire)
Locataire : Ferdinand Tremblay et Oscar Mathieu
Note : Location à partir du 1 mai 1905 à 30 avril 1917

Date de présentation : 10 mars 1905
Numéro d'inscription : 140 373
Nature de l'acte : Transfert et mandat
Cédant : Joseph Falardeau
Cessionnaire : Charles B. Falardeau
Note :

Date de présentation : 3 octobre 1889
Numéro d'inscription : 117 914
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Charles B. Falardeau
Acheteur : Canada Warehousing and Forwarding Company (Charles B. Falardeau et Joseph Falardeau)
Note :

Date de présentation : 9 juin 1883

Numéro d'inscription : 108 448
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Charles B. Falardeau et Joseph Falardeau (Canada Warehousing and Forwarding Company)
Acheteur : The Canada Industrial Company (Limited) (John Renshaw, president)
Note :

Date de présentation : 28 octobre 1876
Numéro d'inscription : 94 992
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Charles Gareau
Acheteur : Charles B. Falardeau
Note : sans bâtisse

Date de présentation : 21 juillet 1866
Numéro d'inscription : 44 609
Nature de l'acte : Vente
Vendeur : Messieurs les Ecclésiastiques du Séminaire de Montréal
Acheteur : Charles Gareau

ANNEXE 2 : FICHE SYNTHÈSE PERMIS

Fiche synthèse — 1360, 1380, 1390, rue William

Permis no 544, 14 mars 1924 — Réparer les dommages du feu — coût : 2 000 $ — Propriétaire : F. Tremblay & Cie

Incendie, 17 juillet 1939 — coût : 3 000 $

Permis no 3072, 18 octobre 1941 – 298 x 256 pieds, 2 étages – Un garage — coût : 243 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Permis no 3602, 19 décembre 1941 – 135 x 226 pieds, 2 étages — Agrandissement du garage — coût : 135 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Permis no 2520, 22 ?? 1942 — Brûleur — coût : 3 050 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Permis no 1219, 26 ?? 1943 – 11 x 6 pieds – Pump House – coût : 1 900 $ - Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Incendie, 13 mars 1944 — coût : 4 000 $

Incendie, 1er novembre 1945 — coût : 17 000 $

Permis no 2121, 7 juin 1946 – 252 x 162 x 67 pieds – Agrandir garage — coût : 119 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Permis nos 393, 394, 395, 396, 397, 10 février 1955 — Enseignes — coût : 200 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Permis no 3796, 4 juillet 1957 – Allonge avant, 14 x 12 pieds – coût : 2 000 $ — Propriétaire : La compagnie Provincial Transport

Fiche permis — 1360, 1380, 1390, rue William

Permis no 3796, 4 juillet 1957 — Réparations

Permis no 2118, 7 juillet 1966 – Make inside partition (bloc a) for an office – coût : 5 000 $ — Propriétaire : Garage Comm. Transport Provincial

Permis no 1253, 2 juin 1969 – Remove a 5000 gls tank and replace a leaking 5000 Diesel fuel tank by a new 10000 gls tank – coût : 3 000 $ — Propriétaire : Bonaventure Enterprises Ltd / Tex. Co. Canada Ltd

Permis no 3060, 29 septembre 1970 – Ajouter division à l'intérieur – coût : 5 000 $ — Propriétaire : Les Entreprises Provincial Transport

Permis no 4370, 22 décembre 1970 – Aménager des divisions à l'intérieur pour faire un nouveau bureau de contrôle – coût : 2 500 $ — Propriétaire : Entreprises Bonaventure Ltée

Permis no 3996, 26 juin 1981 — Boucher les ouvertures sur le toit — coût : 75 000 $ — Propriétaire : Entreprises Bonaventure Ltée
Entrepreneurs : RA Germano Construction Ltée

Données ouvertes — 1360, 1380, 1390, rue William

1360, rue William

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000109804	2 décembre 2010	Transformation	Sur le côté de la rue William changement de la porte de garage et ajout d'une porte d'entrée.

1362, rue William

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000368066	11 juin 2014	Transformation	Réaménagement de l'aire de plancher pour nouvel usage centre d'activité physique.

1368, rue William

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000341293	30 novembre 2012	Transformation	Au rez-de-chaussée, remplacement de la porte de garage par nouvelle vitrine et porte d'entrée. Réaménagement intérieur et agrandissement de la suite pour nouvel usage bureau.

1380, rue William

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
1000177596	5 mars 1996	Transformation	Aménager un atelier de fer ornemental, forge, soudure au niveau du rez-de-chaussée
3000020453	14 février 2007		Pour l'ensemble du bâtiment, remplacement des fenêtres et des portes et réaménagement intérieur afin de créer de nouveaux locaux.
3000024399	26 juin 2007		Réaménagement intérieur d'une suite afin d'y aménager une brasserie industrielle, un restaurant et un bar. À l'intersection Ottawa/William, construction d'une terrasse.
3000039586	11 novembre 2008		Réaménagement intérieur afin d'aménager quatre nouvelles suites. Attribution de nouveaux numéros civiques : 310-312-322-324, rue Saint-

			Thomas. Sur la façade, rue William et rue Saint-Thomas, ajout de quatre nouvelles portes.
3000029597	18 décembre 2007		Ajout du numéro civique 1400 rue William.
3000032710	13 mai 2008		Sur le côté latéral gauche, rue Ottawa, ajout d'une fenêtre dans la même ouverture d'une porte de garage.
3000037052	5 septembre 2008		Réaménagement intérieur afin d'aménager un entrepôt et un studio d'enregistrement.
3000049881	26 août 2009		À l'intérieur du bâtiment, réaménagement de plusieurs suites en une seule suite pour usage de centre d'activités sportives.
3000095362	27 juillet 2010		Ajout de 2 numéros civiques 1360 et 1370 rue William.
3000341293	29 juillet 2013		Au rez-de-chaussée, remplacement de la porte de garage par nouvelle vitrine et porte d'entrée. Réaménagement intérieur et agrandissement de la suite pour nouvel usage bureau.
3000321371	18 janvier 2013		À l'étage, réaménagement de l'aire de plancher pour un nouvel usage bureau.
3000324893	3 avril 2013		Réfection de la toiture.

1457, rue Ottawa

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000464496	9 mai 2015	Transformation	Dans la partie est du bâtiment au coin des rues Saint-Thomas et Ottawa, réfection de l'étanchéité de la toiture dans les trois sections indiquées, fini de gravier blanc.
3000875794	24 septembre 2019	Transformation (commercial)	Réaménagements intérieurs pour un nouvel usage : bureaux. Aucuns travaux de structure. Aucuns travaux sur la façade. Gypse type X requis pour les séparations et murs coupe-feu.
3001416556	13 juillet 2021	Travaux extérieurs	Installation d'un écran antibruit (structure en acier avec panneaux acoustiques) sur le toit autour d'un appareil existant.

1459, rue Ottawa

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000215867	6 décembre 2011	Transformation	Réaménagement intérieur, pour un nouvel usage.
3000383103	21 juillet 2014	Transformation	Réaménagements intérieurs pour un nouvel usage : bureaux. Aucuns travaux de structure. Aucuns travaux sur la façade. Gypse type X requis pour les séparations et murs coupe-feu.

300659696	16 août 2017	Transformation	Suite au permis (D : 3000810043), agrandissement en surface (197.4mc) de l'usage dans un local (à l'intérieur du bâtiment) adjacent sans aucuns travaux.

1463, rue Ottawa

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000375503	14 juillet 2014	Transformation	Réaménagement intérieur partiel de l'aire de plancher pour usage bureau.

1481, rue Ottawa

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000327143	29 avril 2013	Transformation	Rénovation intérieure : élimination de l'atelier pour agrandir l'espace galerie — déplacement d'une mezzanine vers l'avant.

1483, rue Ottawa

Numéro de permis	Date	Type de travaux	Description des travaux
3000321090	1er janvier 2013	Transformation	Agrandissement du bâtiment pour ajouter un solarium.
3000321262	16 janvier 2013	Abattage d'arbres	Abattage d'un arbre en cour avant.
3000344166	11 septembre 2013	Transformation	Agrandissement du bâtiment pour ajouter un solarium.
3000344288	12 septembre 2013	Abattage d'arbres	Abattage d'un arbre en cour avant.
3000736308	31 août 2018	Transformation	Réaménagement intérieur de la brasserie. Ajout d'une mezzanine métallique. Agrandissement de la porte de garage. Aménagement de la rampe de chargement.

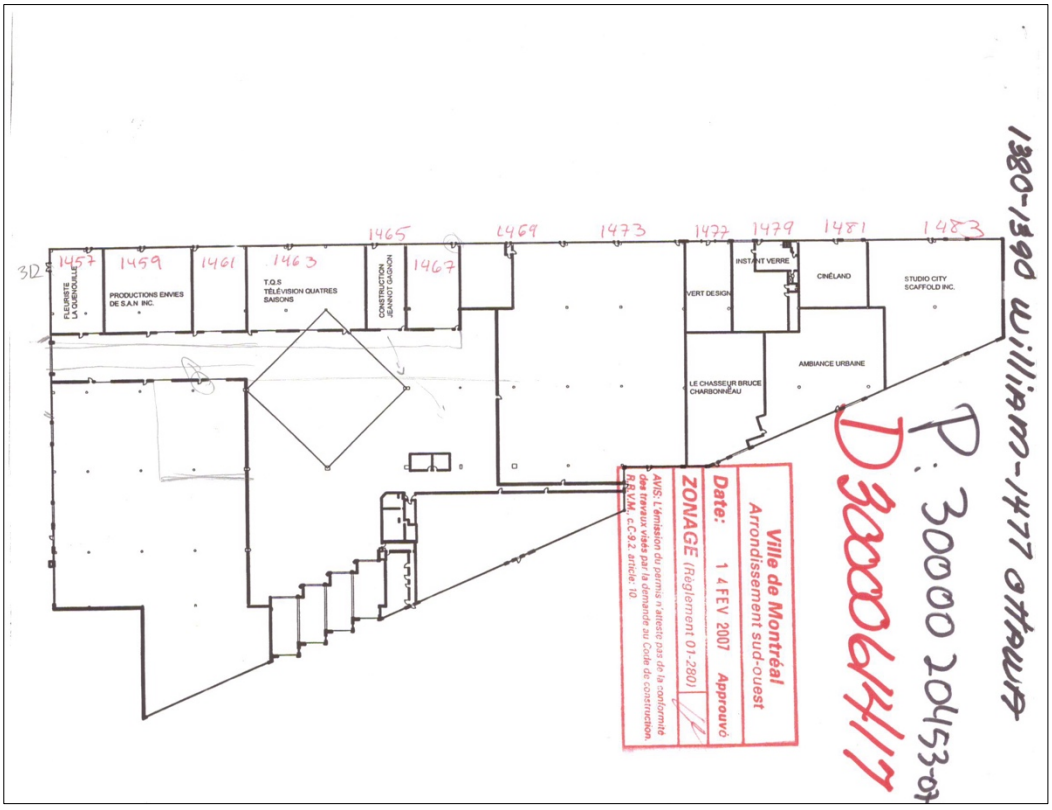
ANNEXE 3 : PLANS ASSOCIÉS AUX PERMIS

Plans (Plans disponibles à l'arrondissement Le Sud-Ouest)[99]

2007

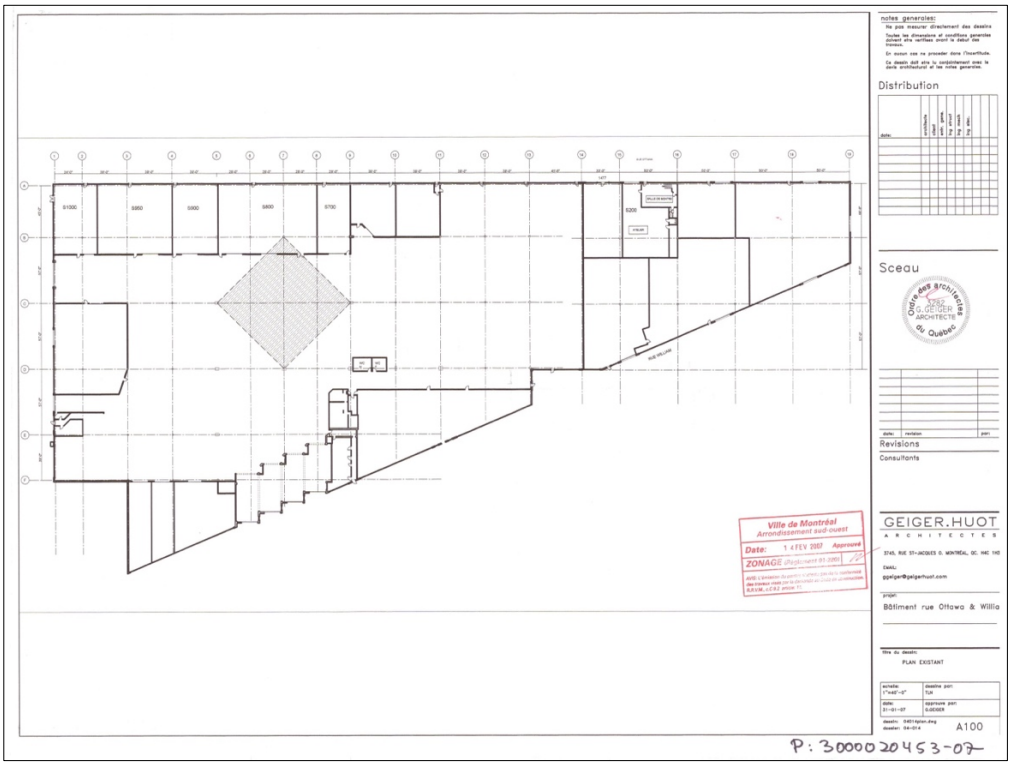
Permis no 3000020453, 14 février 2007 – Pour l'ensemble du bâtiment, remplacement des fenêtres et des portes et réaménagement intérieur afin de créer de nouveaux locaux

Architectes : Geiger-Huot Architectes

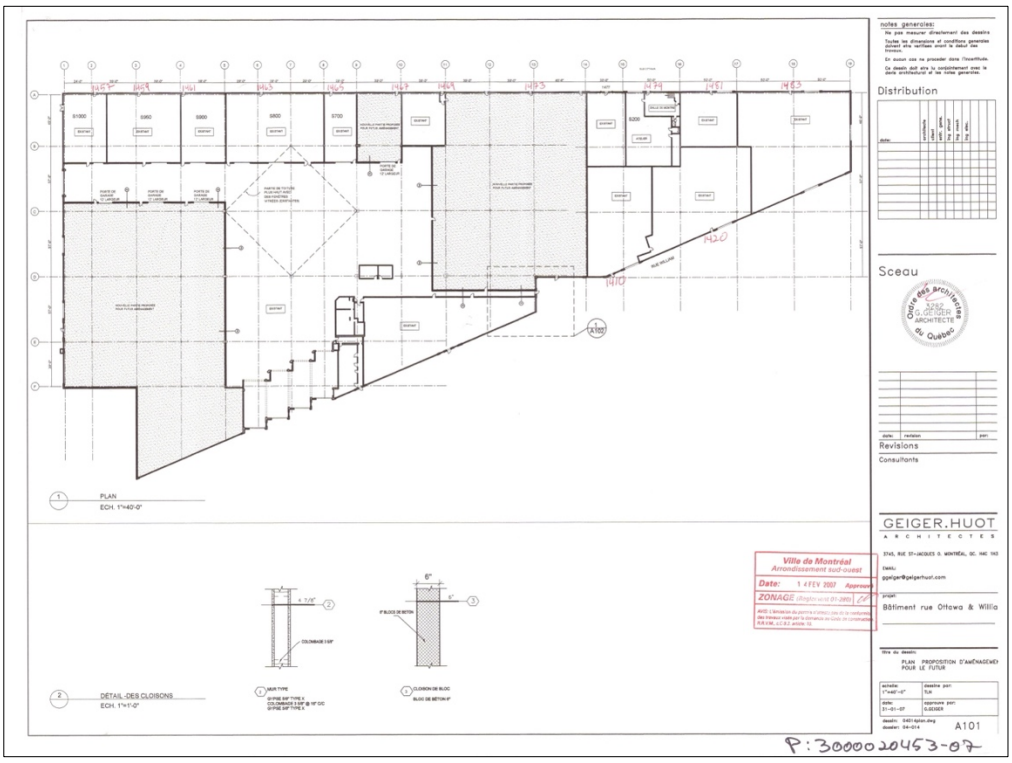


Plan de situation, vers 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

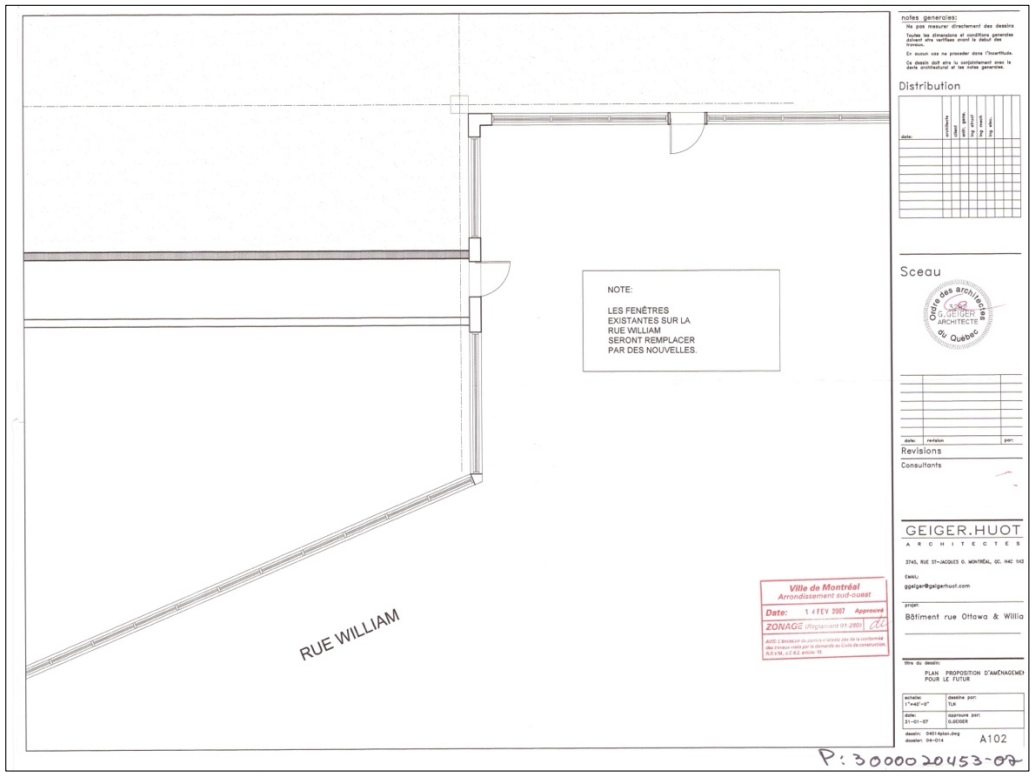
[99] L'arrondissement Le Sud-Ouest n'a pas pu retrouver de plans antérieurs à 2000.



Geiger-Huot Architectes, *Bâtiment rue Ottawa & William : Plan existant – A100*, 31 janvier 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

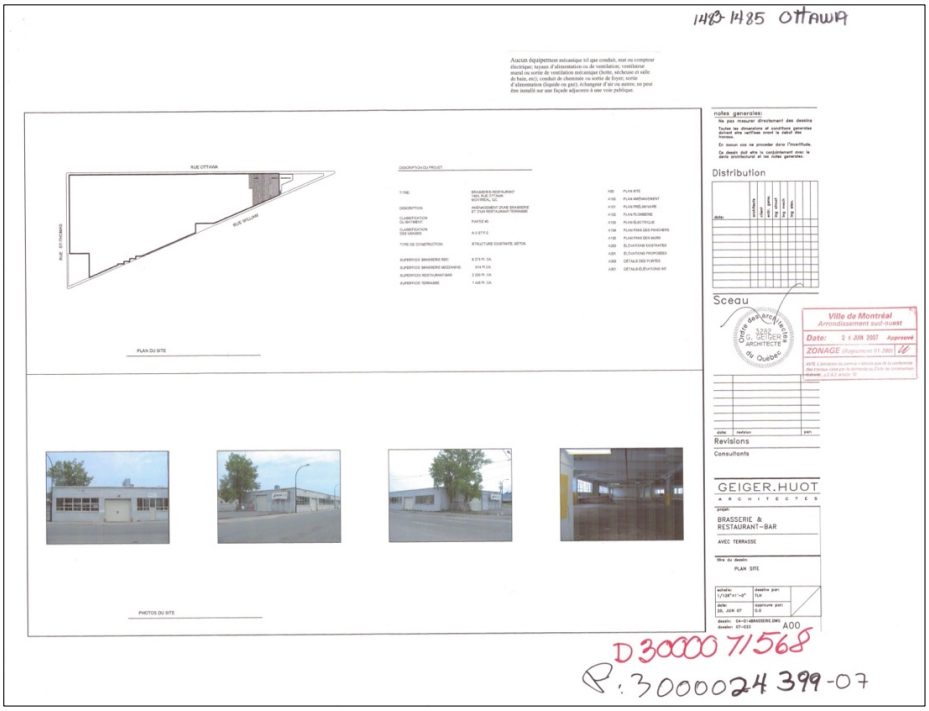


Geiger-Huot Architectes, *Bâtiment rue Ottawa & William : Plan proposition d'aménagement pour le futur – A101*, 31 janvier 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

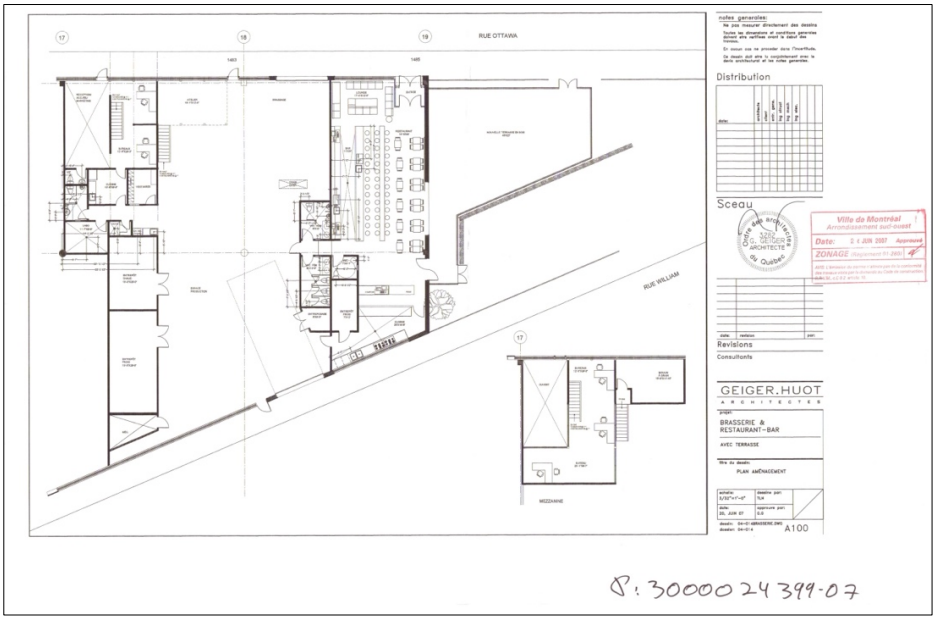


Geiger-Huot Architectes, *Bâtiment rue Ottawa & William : Plan proposition d'aménagement pour le futur – A102*, 31 janvier 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

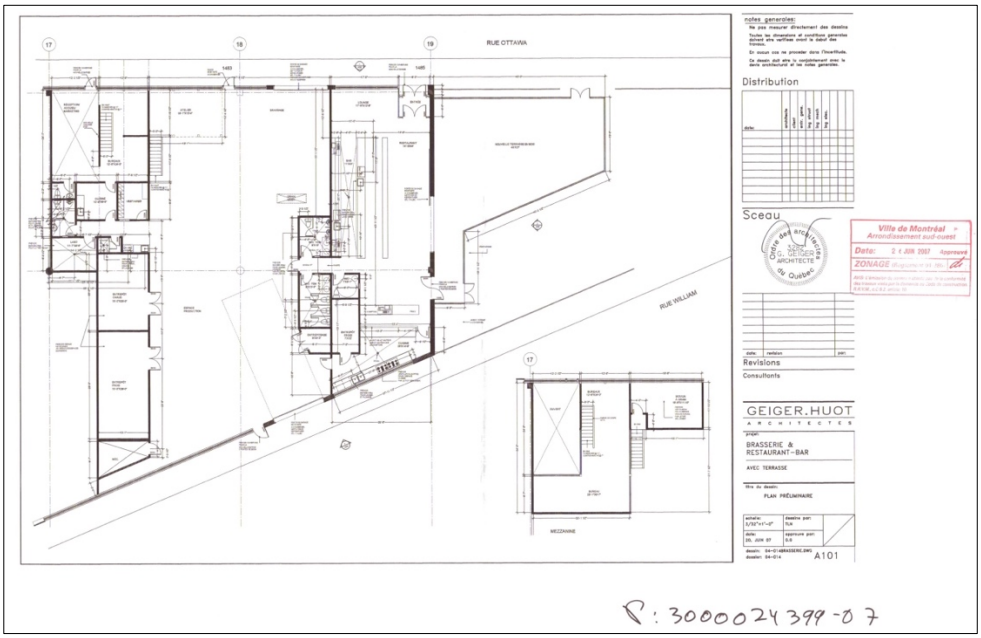
2007
Permis no 3000024399, 26 juin 2007 – Réaménagement intérieur d'une suite afin d'y aménager une brasserie industrielle, un restaurant et un bar. À l'intersection Ottawa/William, construction d'une terrasse
Architectes : Geiger-Huot Architectes
Note : 1483-1485, rue Ottawa



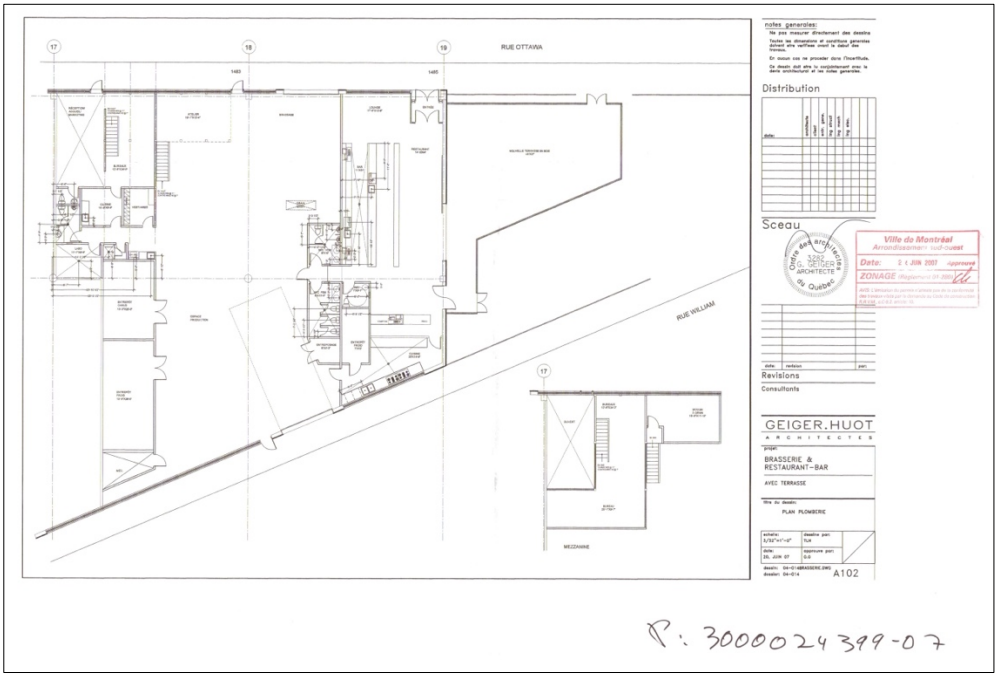
Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Plan site – A00*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



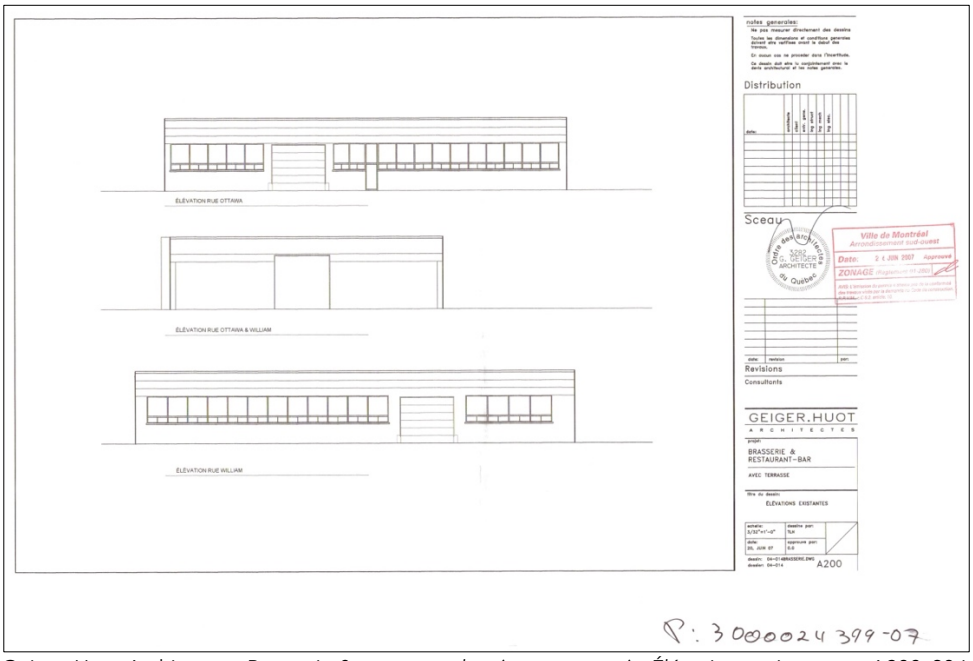
Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Plan d'aménagement – A100*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



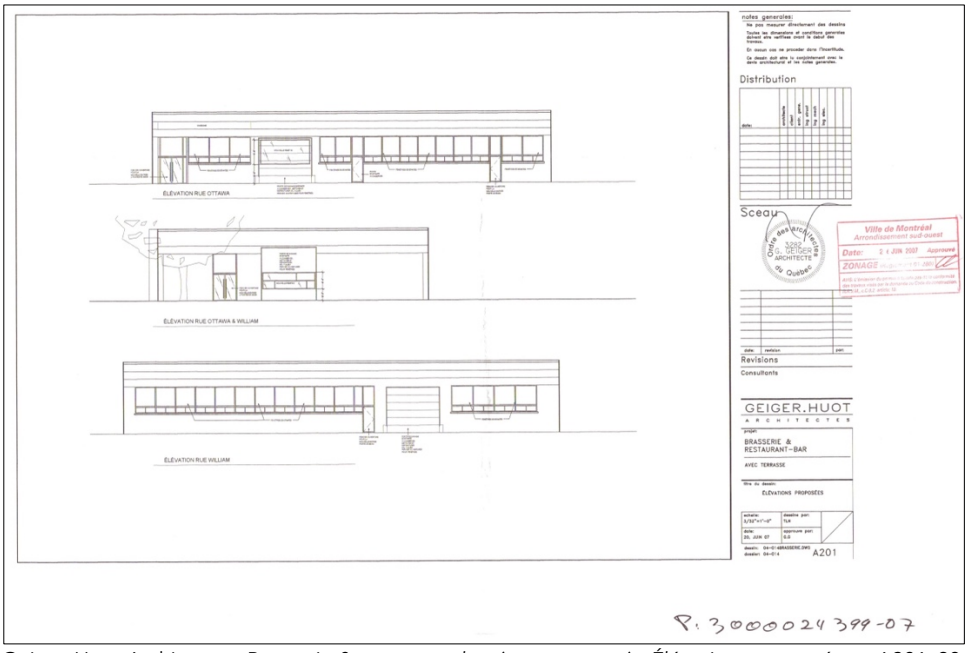
Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Plan préliminaire – A101*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Plan plomberie – A102*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

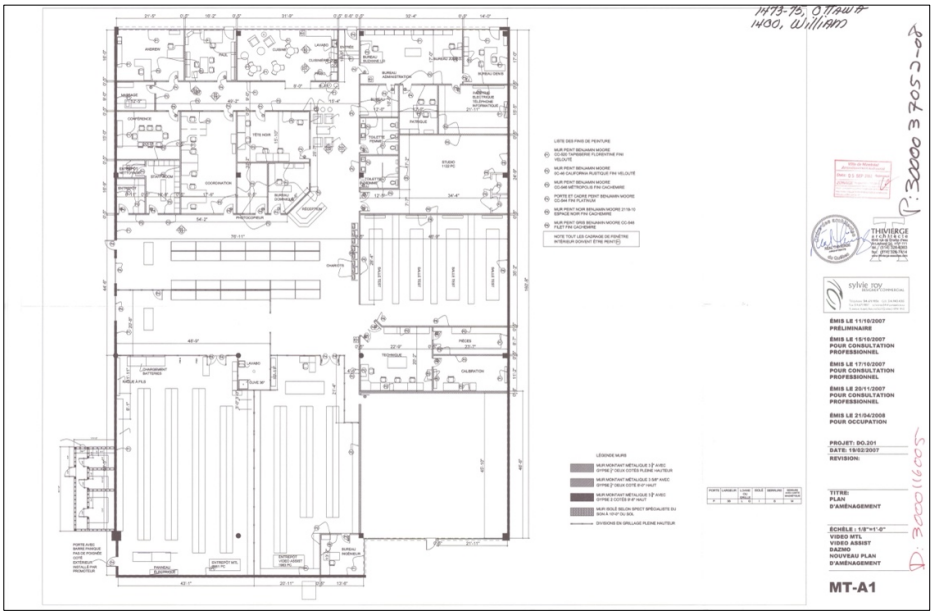


Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Élévations existantes – A200*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

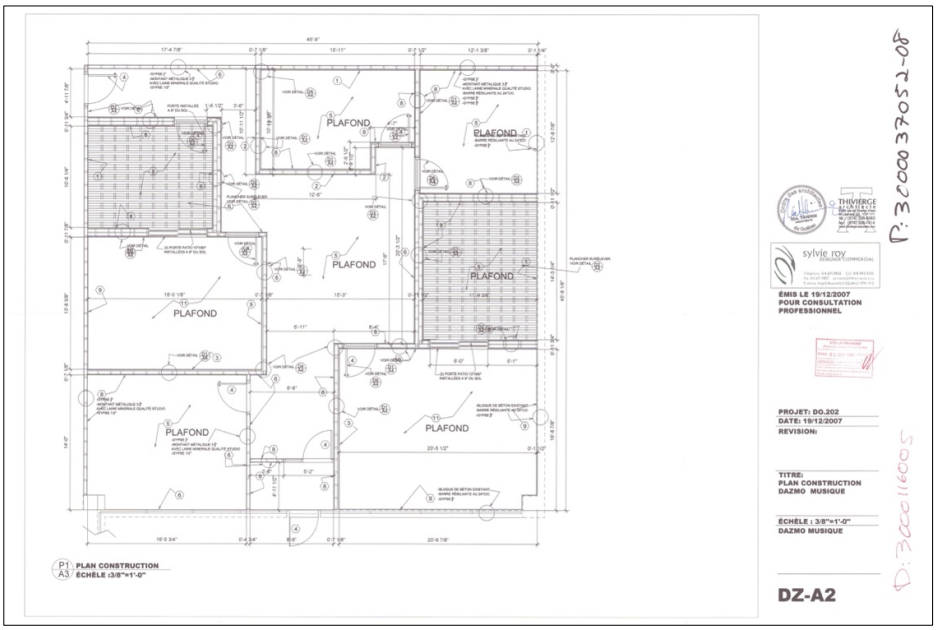


Geiger-Huot Architectes, *Brasserie & restaurant-bar (avec terrasse) : Élévations proposées – A201*, 20 juin 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2008
Permis no 3000037052, 5 septembre 2008 – Réaménagement intérieur afin d'aménager un entrepôt et un studio d'enregistrement - Clients : Vidéo MTL, Vidéo Assist, Dazmo
Architectes : Réal Thivierge architecte / Sylvie Roy, designer commercial
Note : 1473-1475, rue Ottawa / 1400, rue William

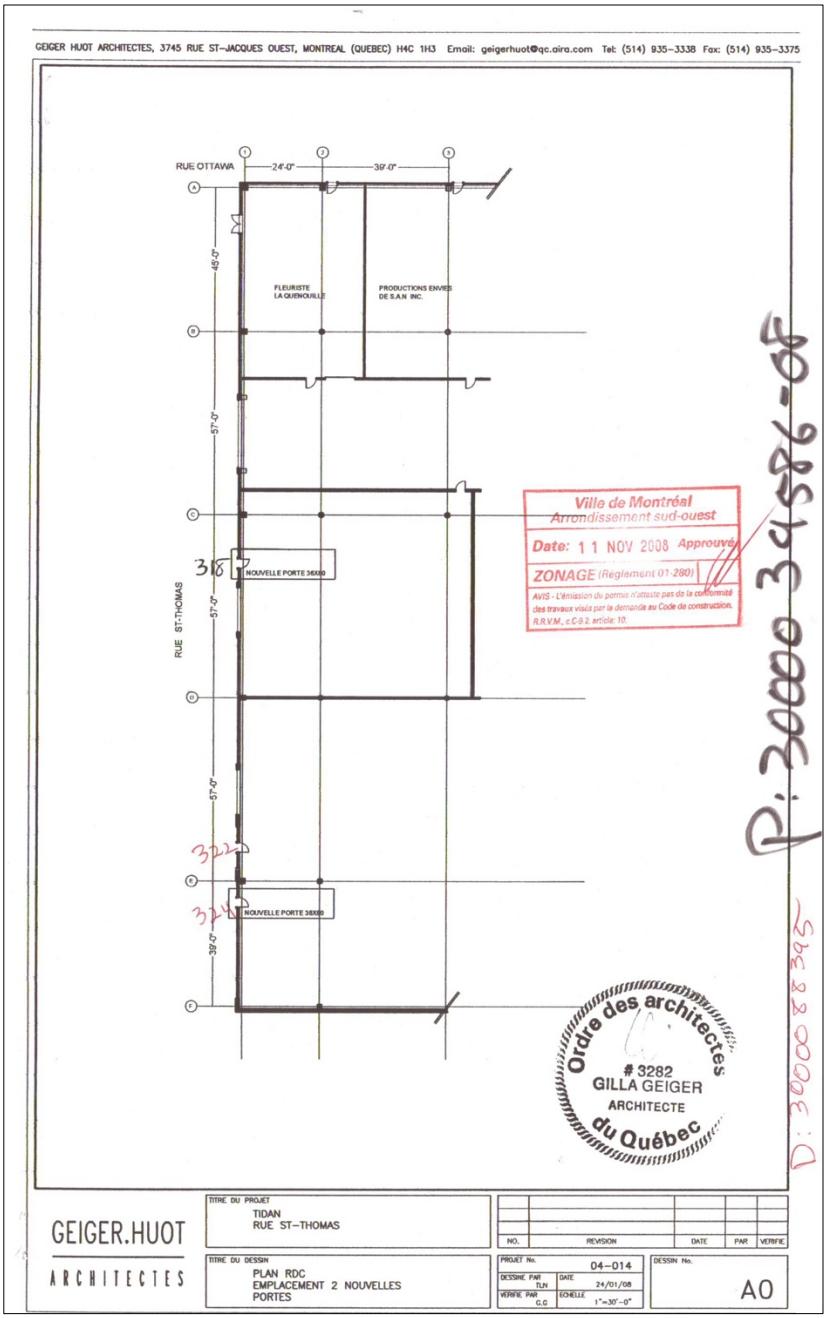


Réal Thivierge architecte / Sylvie Roy, designer commercial, *Projet : DO.201 (Vidéo MTL, Vidéo Assist, Dazmo) : Plan d'aménagement – MT-A1*, 19 février 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

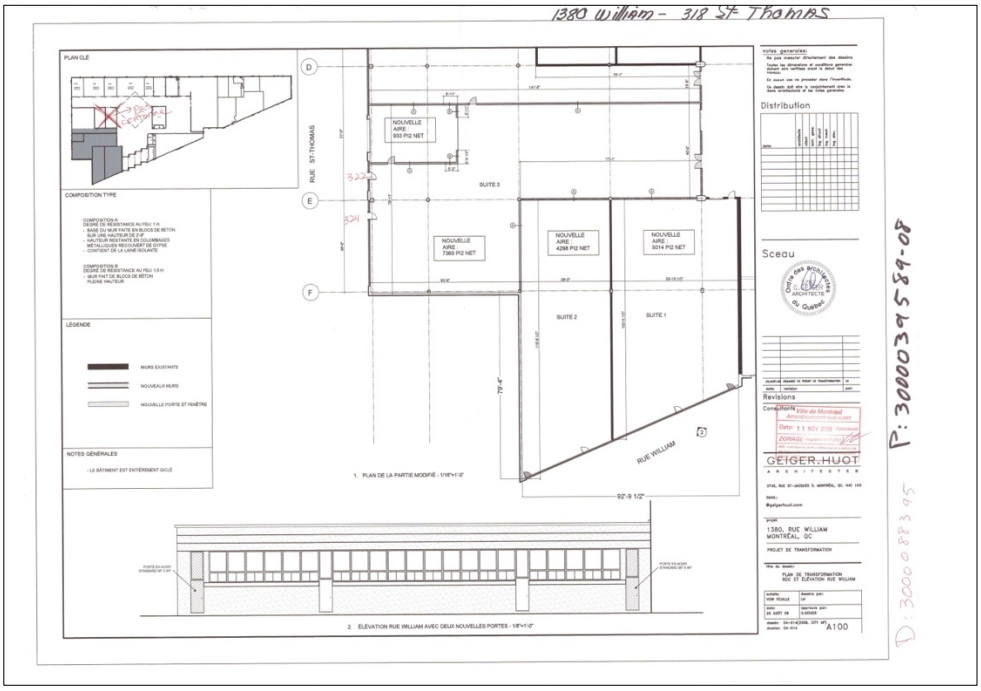


Réal Thivierge architecte / Sylvie Roy, designer commercial, *Projet : DO.202 (Dazmo Musique) : Plan construction – DZ-A2*, 19 décembre 2007.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2008
Permis no 3000039586, 11 novembre 2008 – Réaménagement intérieur afin d'aménager quatre nouvelles suites. Attribution de nouveaux numéros civiques : 310-312-322-324, rue Saint-Thomas. Sur la façade, rue William et rue Saint-Thomas, ajout de quatre nouvelles portes - Propriétaire : 4158008 Canada inc
Architectes : Geiger-Huot Architectes
Note : 1380, rue William / 318, rue Saint-Thomas

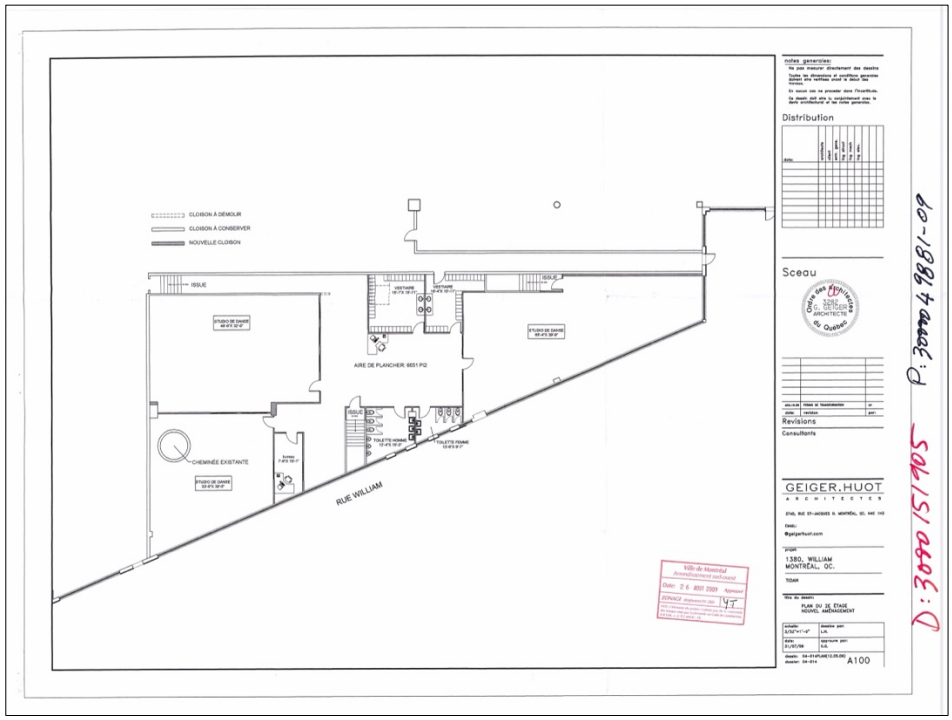


Geiger-Huot Architectes, *Tidan - rue Saint-Jacques : Plan rez-de-chaussée, emplacement 2 nouvelles portes – A0*, 24 janvier 2008.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

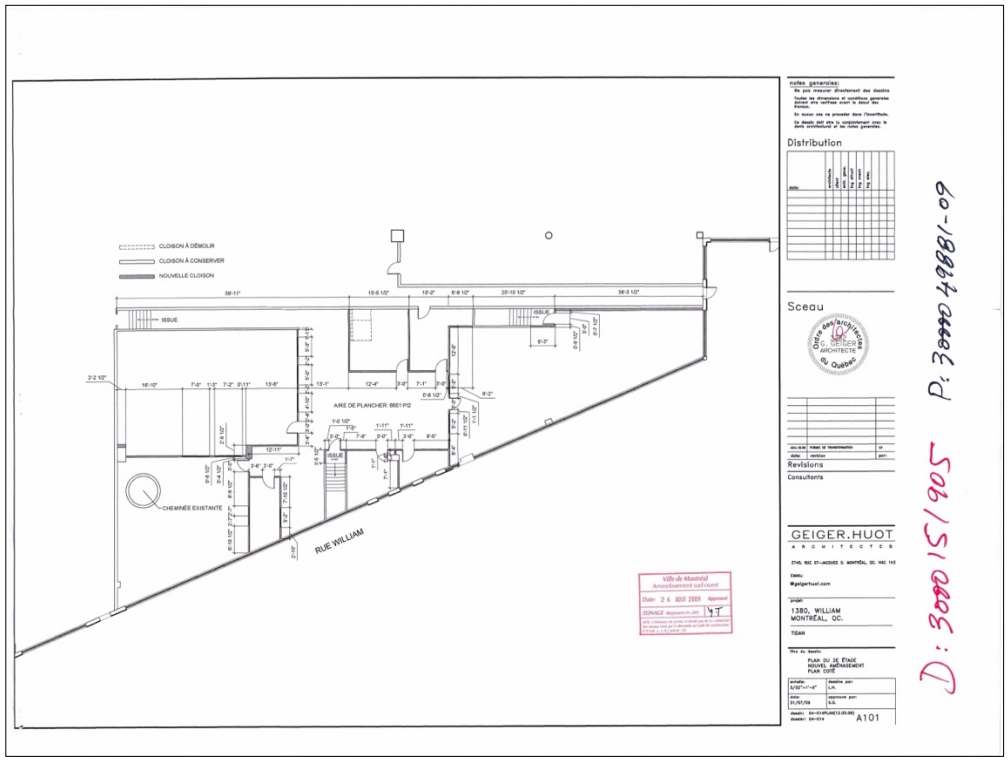


Geiger-Huot Architectes, *1380, rue William – Projet de transformation : Plan de transformation rez-de-chaussée et élévation rue William – A100*, 26 août 2008.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

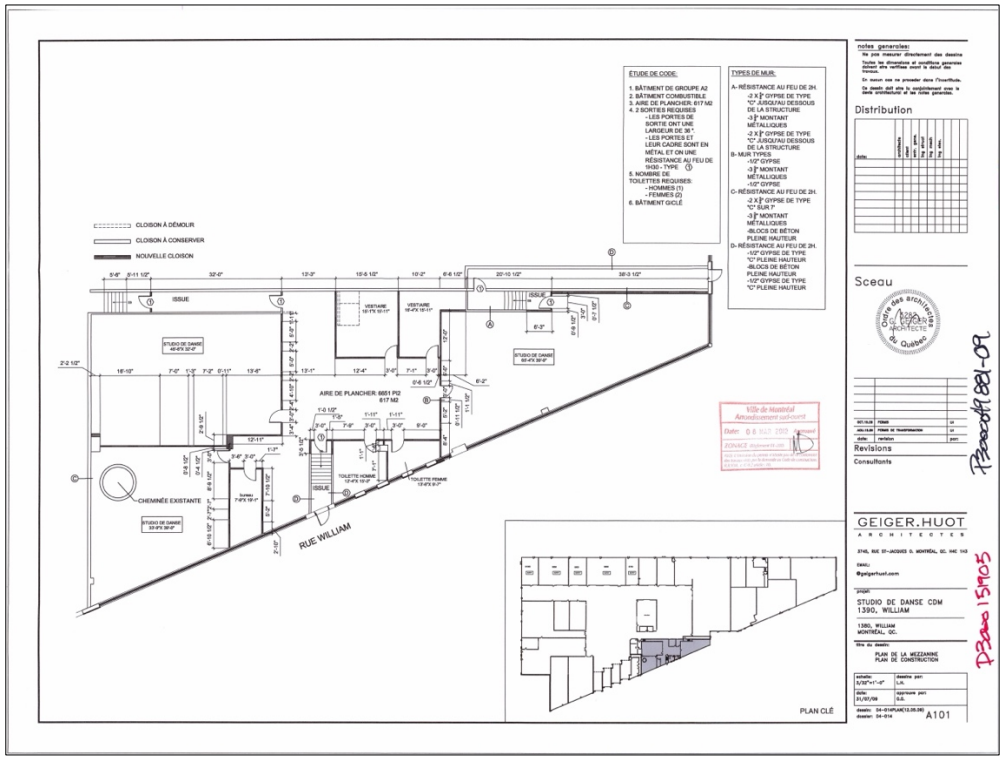
2009
Permis no 3000049881, 26 août 2009 – À l'intérieur du bâtiment, réaménagement de plusieurs suites en une seule suite pour usage de centre d'activités sportives - Client : Tidan – Projet : Studio de danse CDM Architectes : Geiger-Huot Architectes
Note : 1390, rue William



Geiger-Huot Architectes, *1380, William : Plan du 2e étage nouvel aménagement – A100*, 31 juillet 2009.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

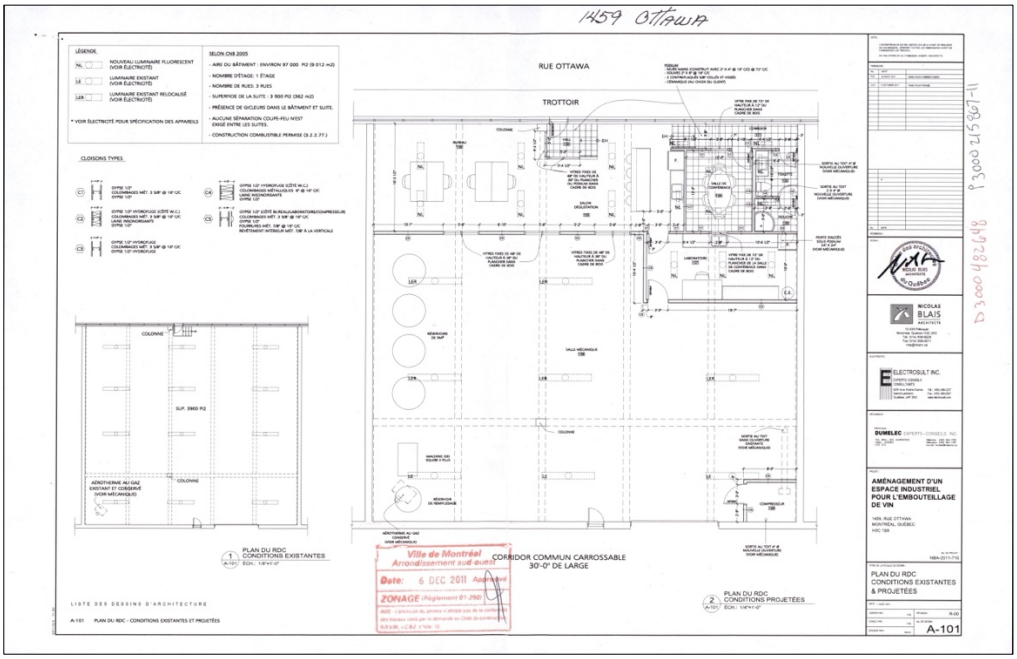


Geiger-Huot Architectes, *1380, William : Plan du 2e étage nouvel aménagement Plan côté – A101*, 31 juillet 2009.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



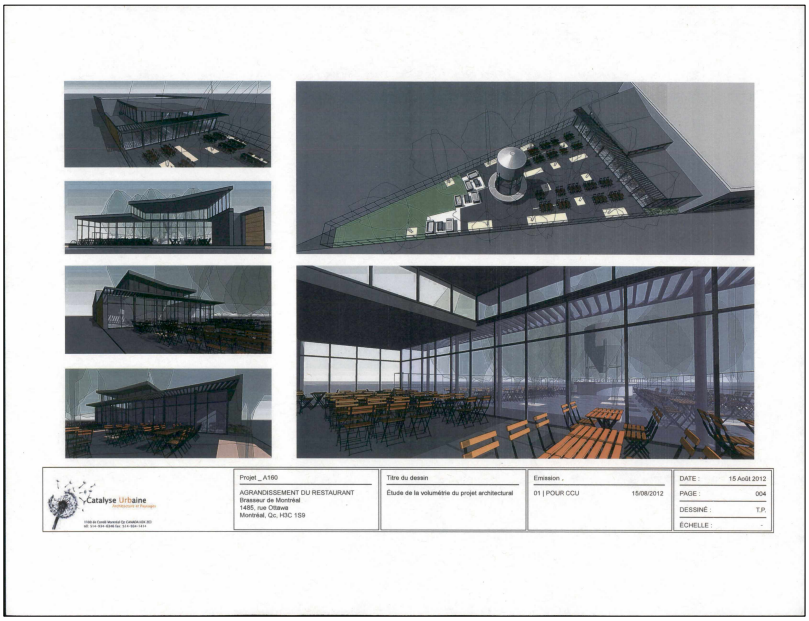
Geiger-Huot Architectes, *Studio de danse CDM 1390, William : Plan de la mezzanine Plan de construction – A101*, 31 juillet 2009.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2011
Permis no 3000215867, 6 décembre 2011 – Réaménagement intérieur, pour un nouvel usage - Projet : Aménagement d'un espace industriel pour l'embouteillage de vin
Architecte : Nicolas Blais Architecte
Note : 1459, rue Ottawa



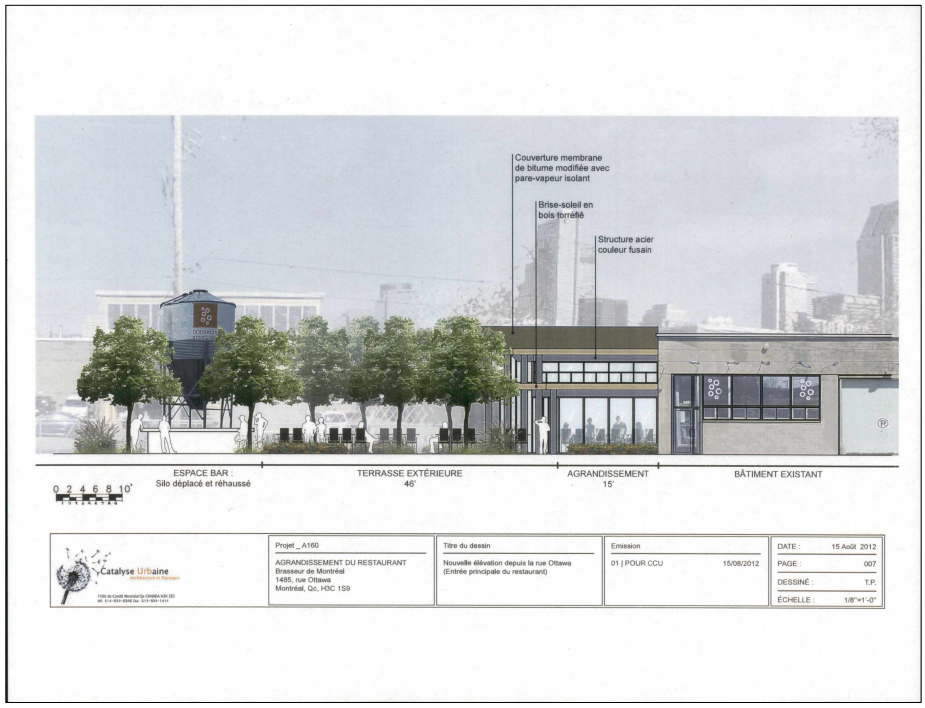
Nicolas Blais Architecte, *Aménagement d'un espace industriel pour l'embouteillage de vin (1459, rue Ottawa) : Plan du rez-de-chaussée Conditions existantes & projetées – A101*, 1er août 2011.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2013
Permis no 3000321090, 1 janvier 2013 – Agrandissement du bâtiment pour ajouter un solarium - Client : Brasseur de Montréal
Architecte : Catalyse Urbaine
Note : 1485, rue Ottawa

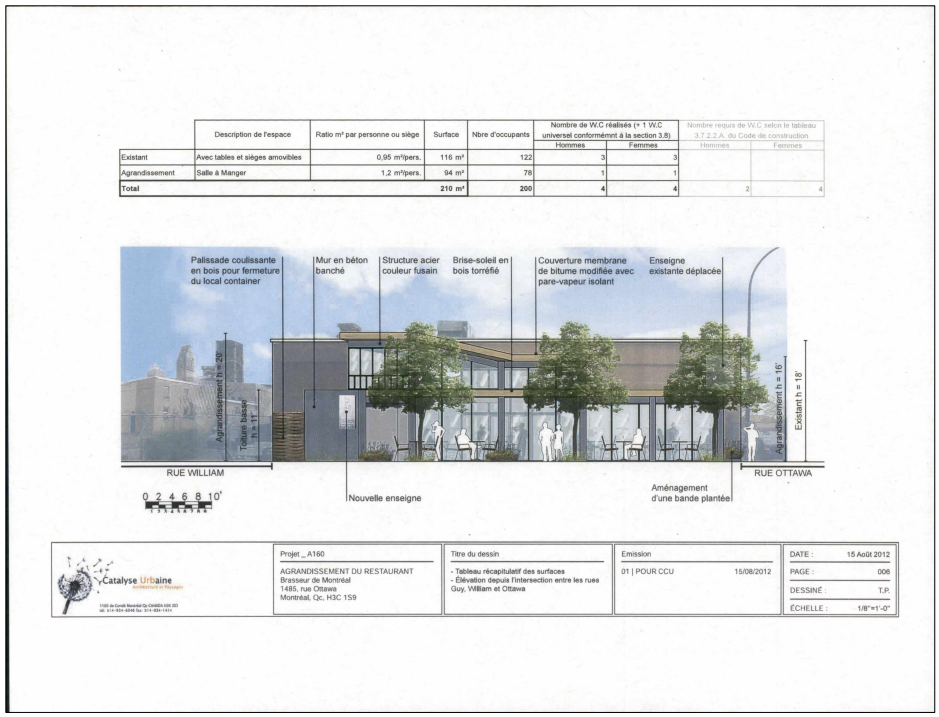


Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Étude de la volumétrie du projet architectural –page 004*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

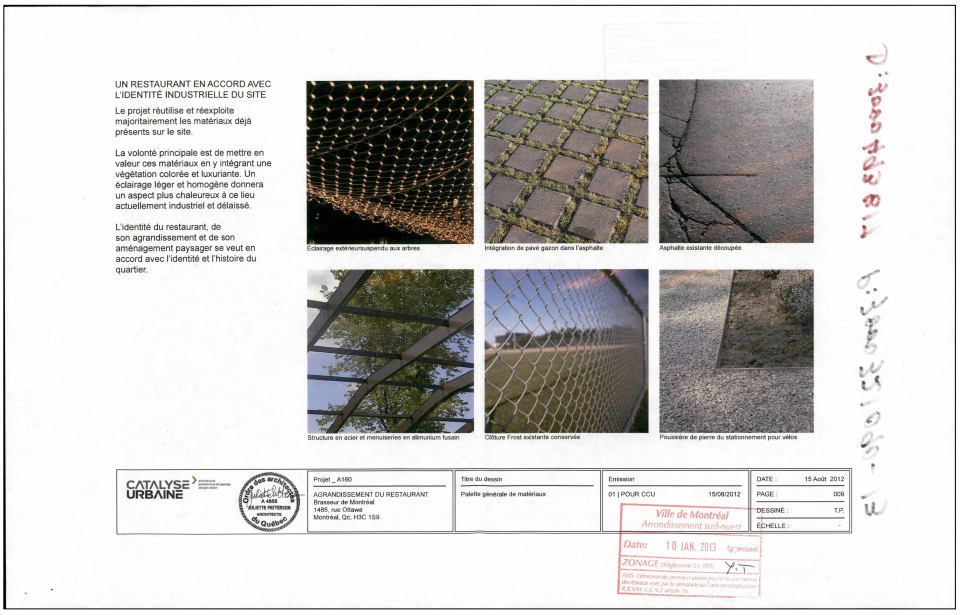
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Perspective sur l'extension et le nouvel aménagement paysager depuis la rue Ottawa –page 010*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



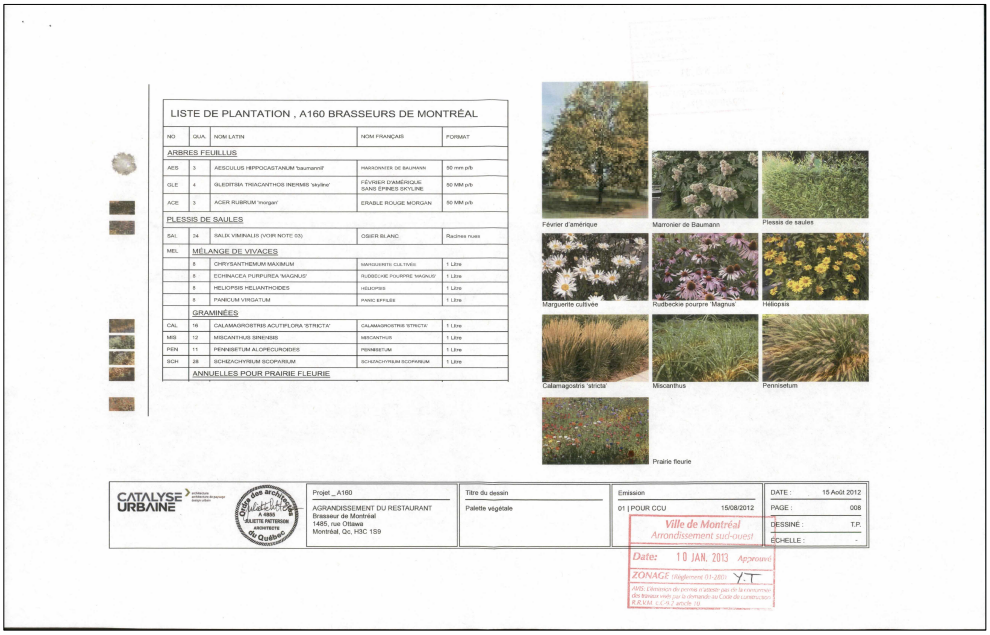
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Nouvelle élévation depuis la rue Ottawa –page 007*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



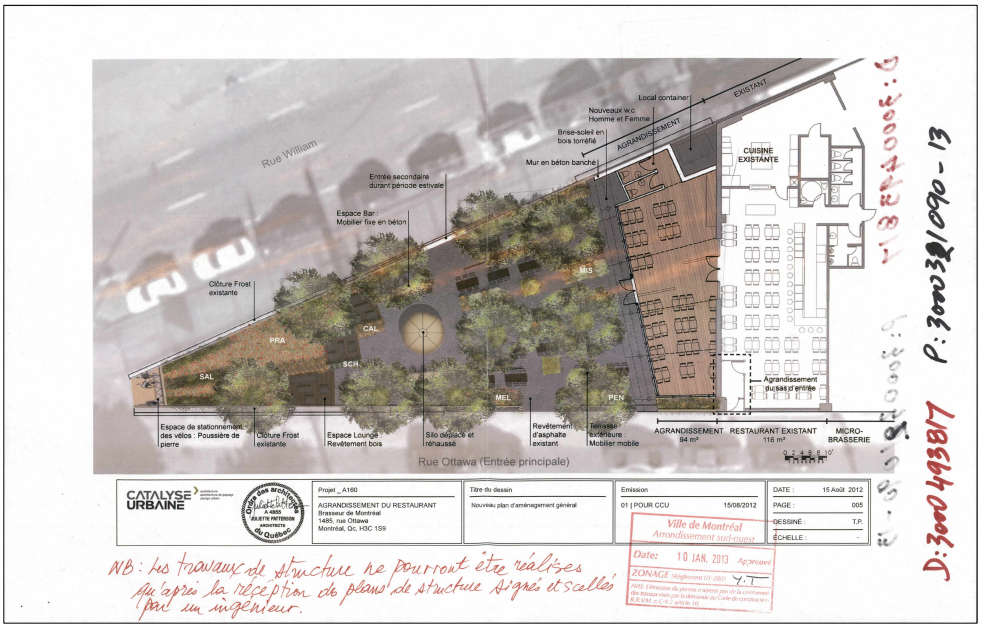
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Tableau récapitulatif des surfaces / Élévation depuis l'intersection entre les rues Guy, William et Ottawa –page 006*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



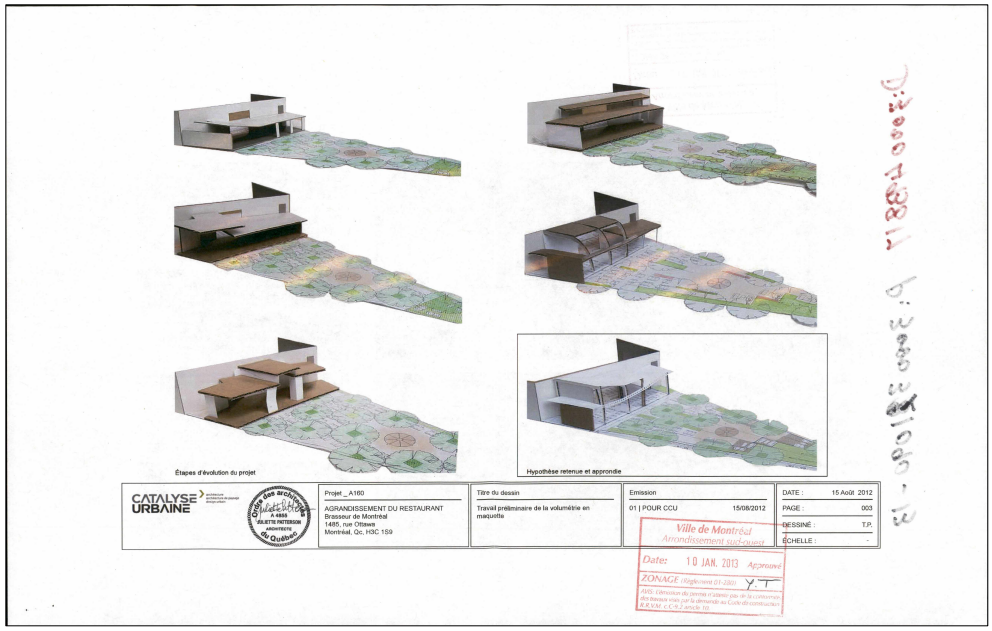
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Palette générale de matériaux – page 009*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



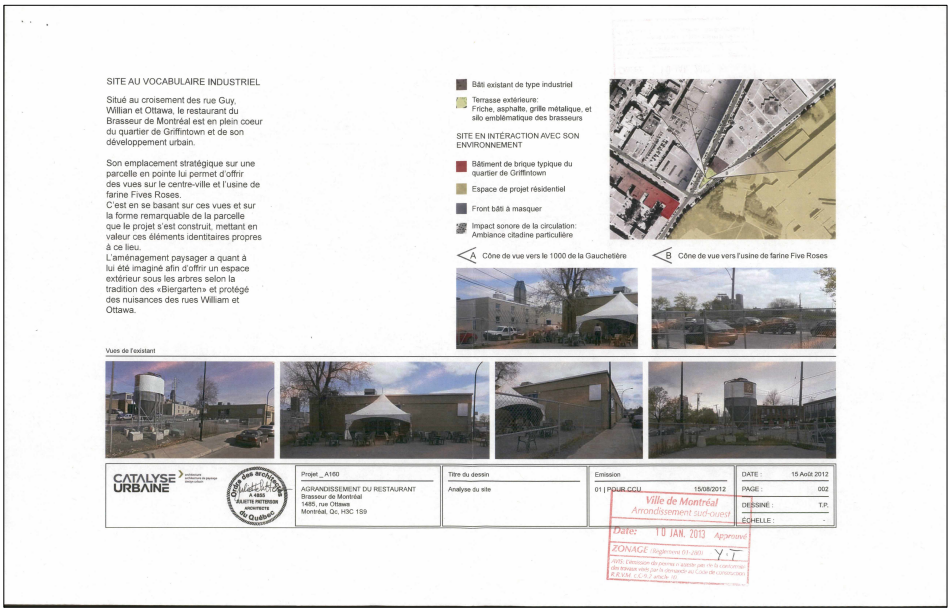
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Palette végétale – page 008*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



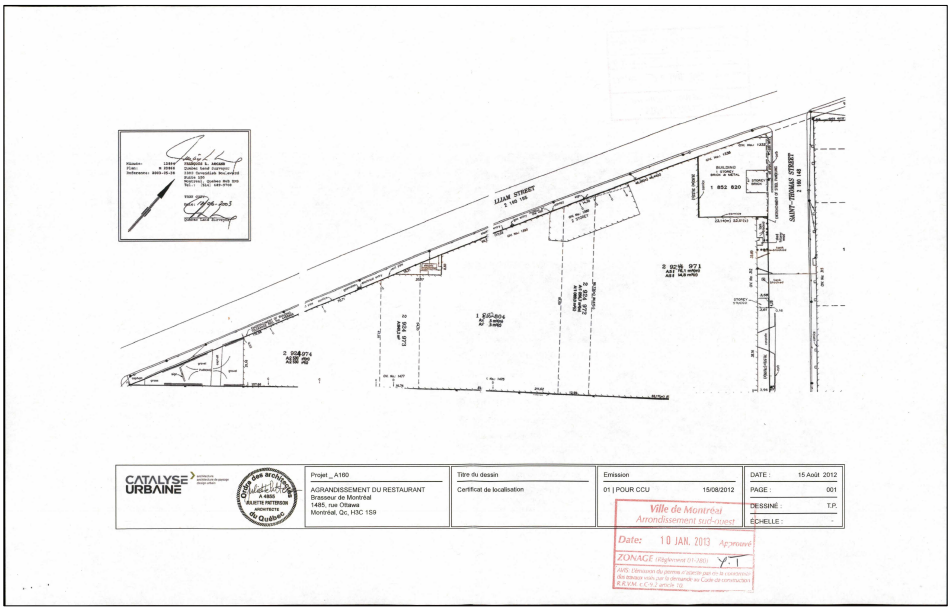
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Nouveau plan d'aménagement général – page 005*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Travail préliminaire de la volumétrie en maquette – page 003*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

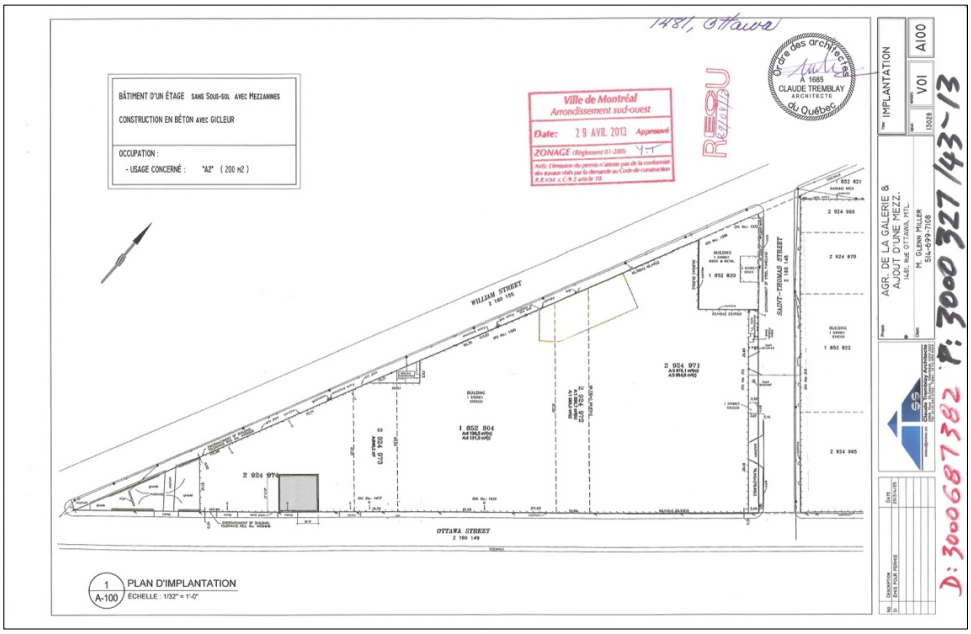


Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Analyse du site – page 002*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

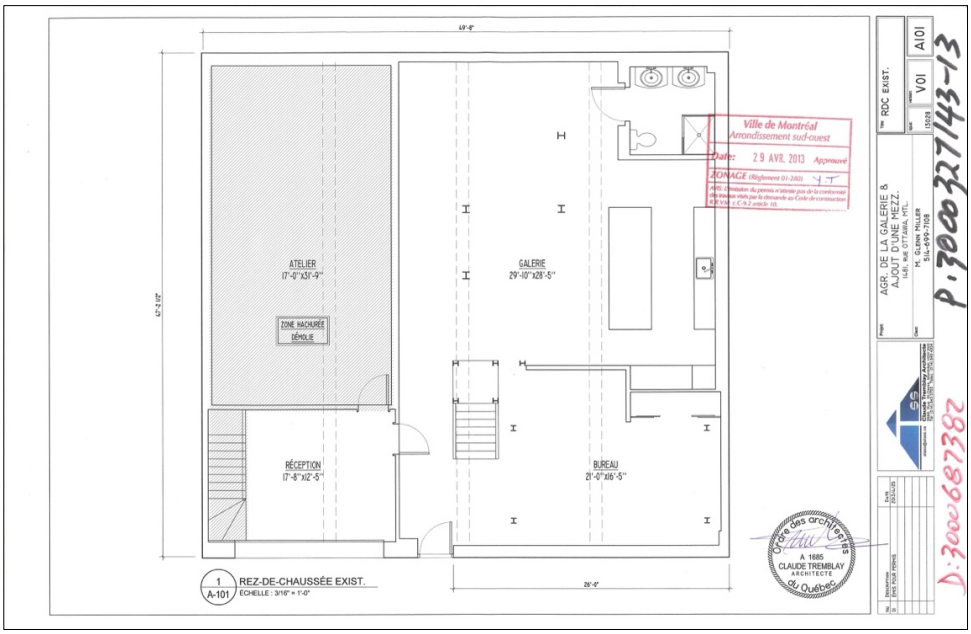


Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal –Agrandissement du restaurant (1485, rue Ottawa) : Certificat de localisation – page 001*, 15 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

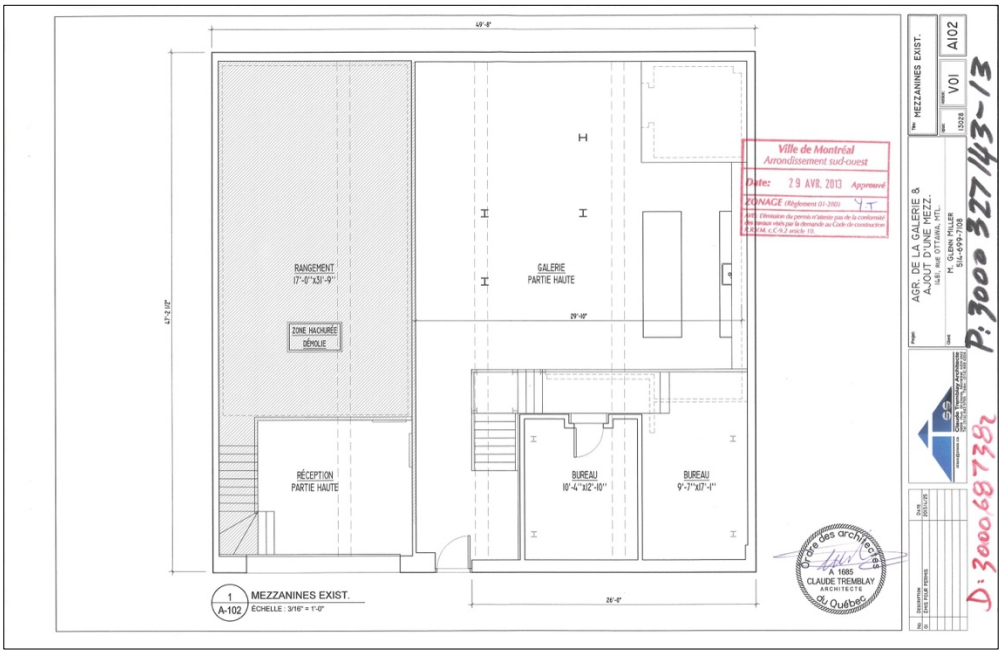
2013
Permis no 3000327143, 29 avril 2013 – Rénovation intérieure : élimination de l'atelier pour agrandir l'espace galerie – déplacement d'une mezzanine vers l'avant - Client : Glenn Miller
Architecte : Claude Tremblay Architecte
Note : 1481, rue Ottawa



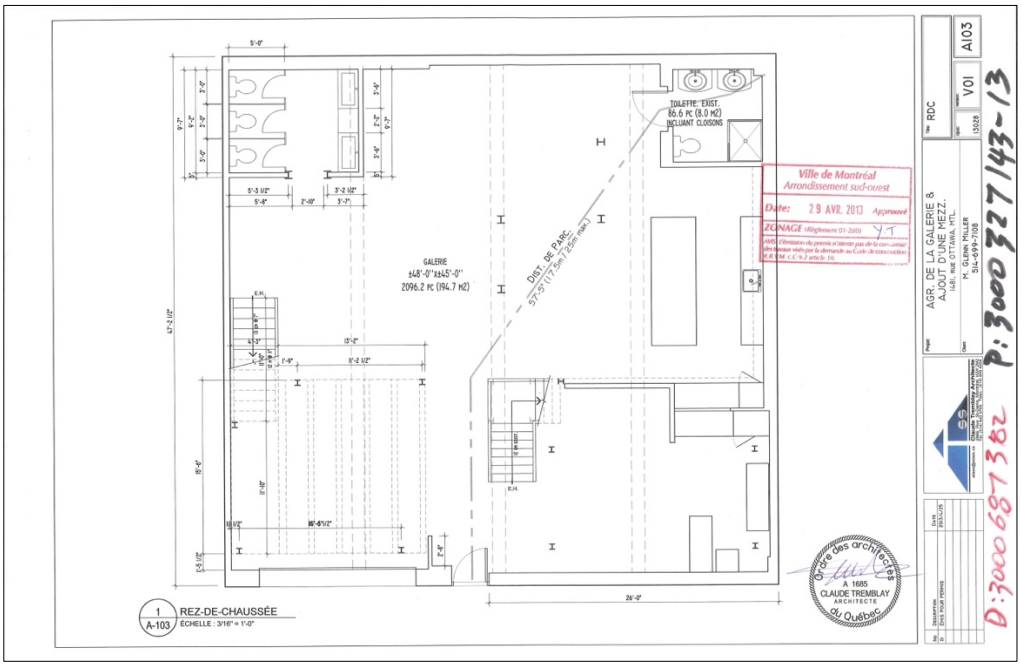
Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Implantation – A100*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



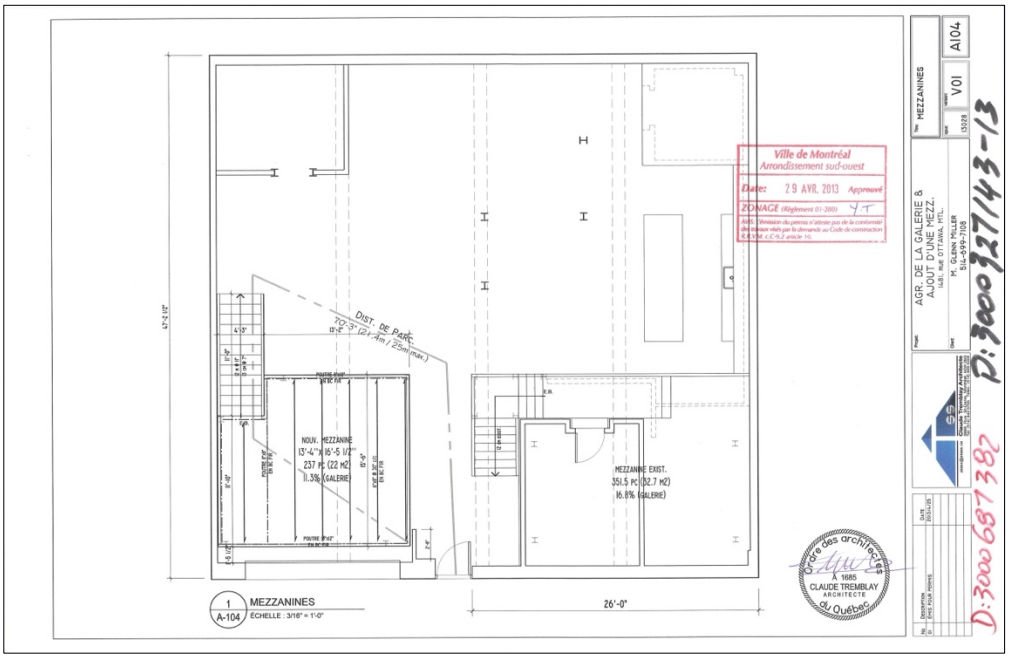
Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Rez-de-chaussée existant – A101*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



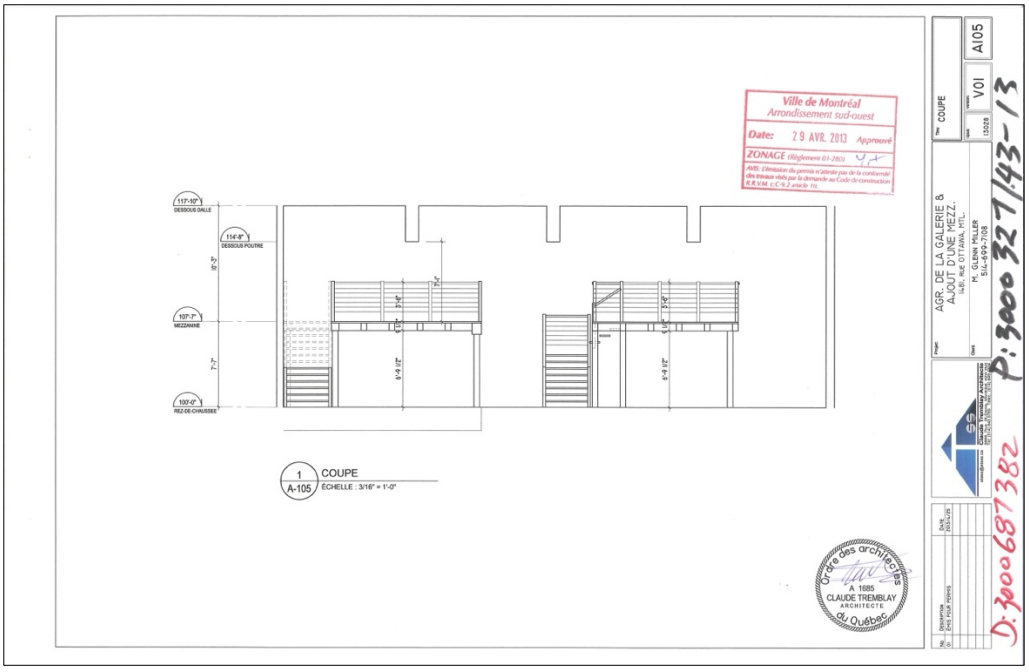
Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Mezzanines existantes – A102*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Rez-de-chaussée – A103*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

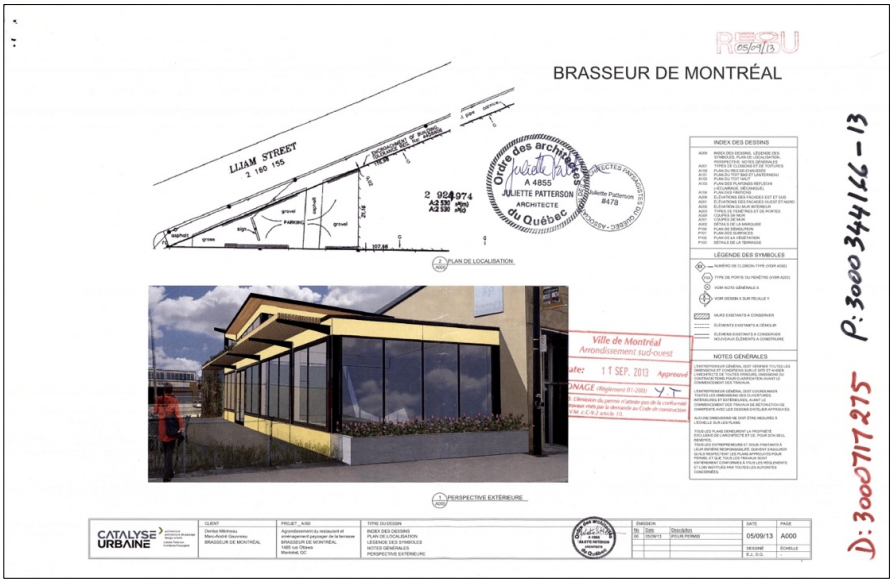


Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Mezzanines – A104*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

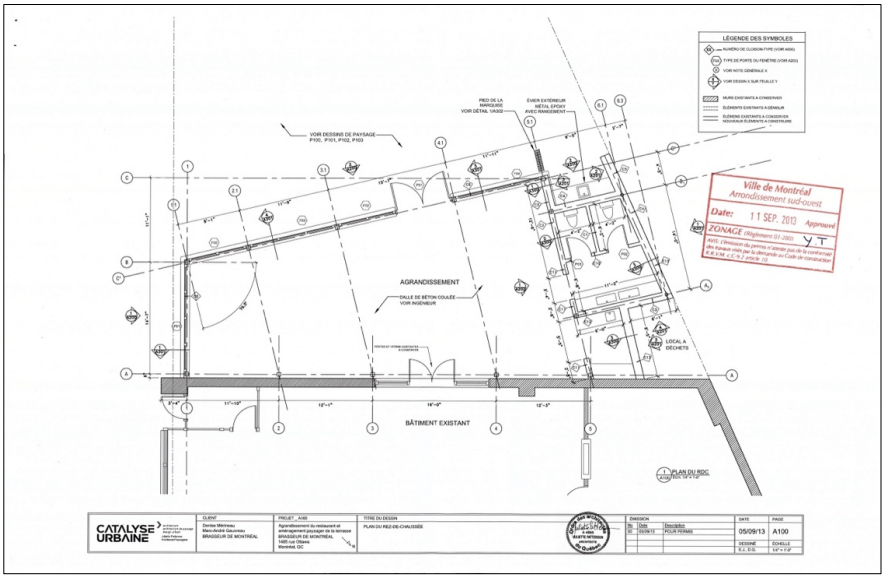


Claude Tremblay Architecte, *Client : Glenn Miller – Agrandissement de la galerie & ajout d'une mezzanine (1481, rue Ottawa) : Coupe – A105*, 25 avril 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

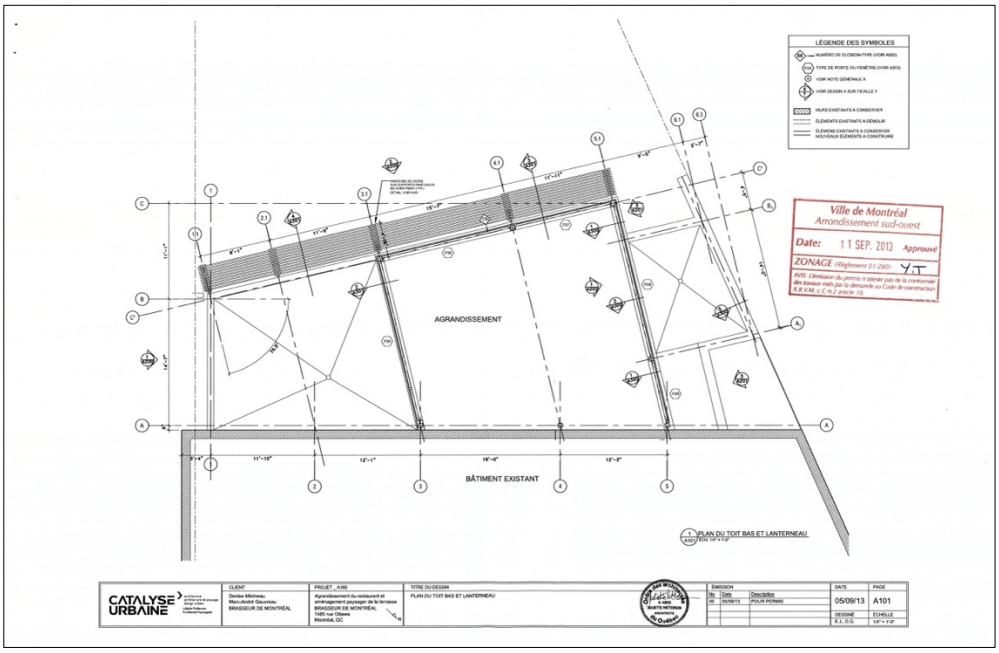
2013
Permis no 3000344166, 11 septembre 2013 – Agrandissement du bâtiment pour ajouter un solarium -
Client : Brasseur de Montréal
Architecte : Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste)
Ingénieur en structure : Prospecplus Génie-conseil
Note : 1485, rue Ottawa



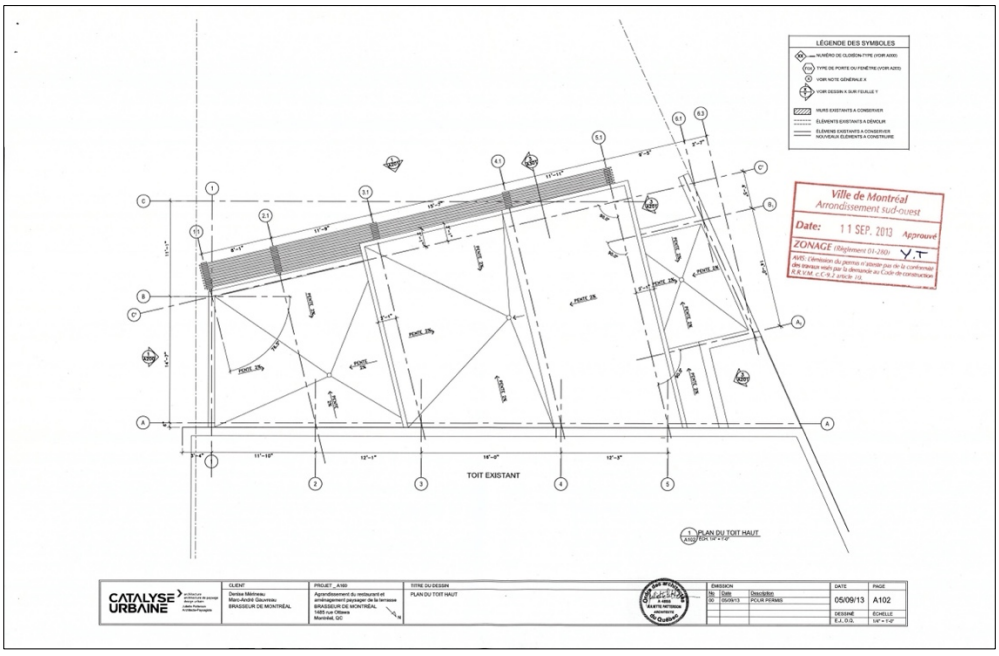
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Index des dessins – Plan de localisation – A000*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



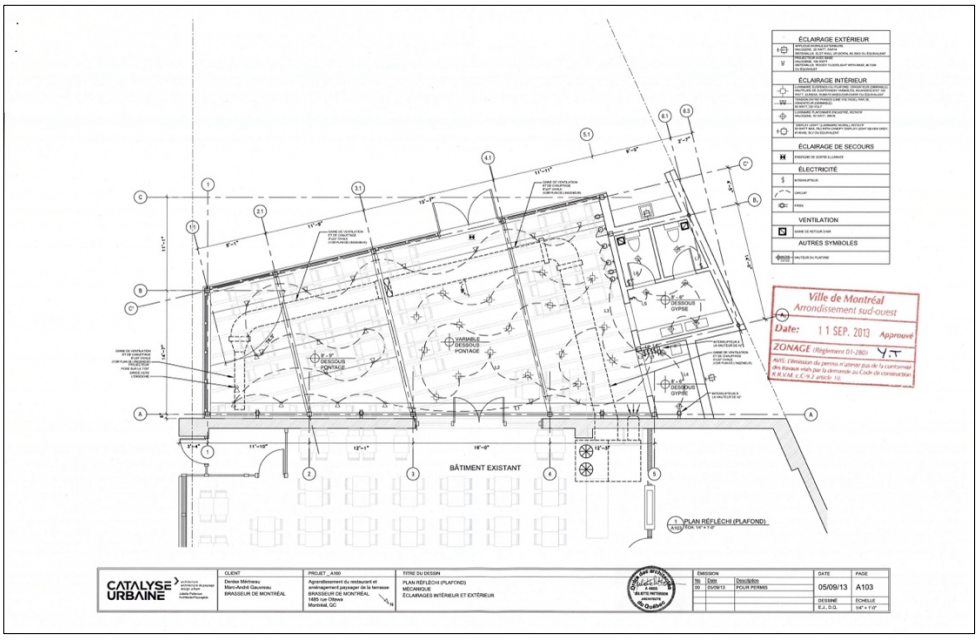
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan du rez-de-chaussée – A100*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



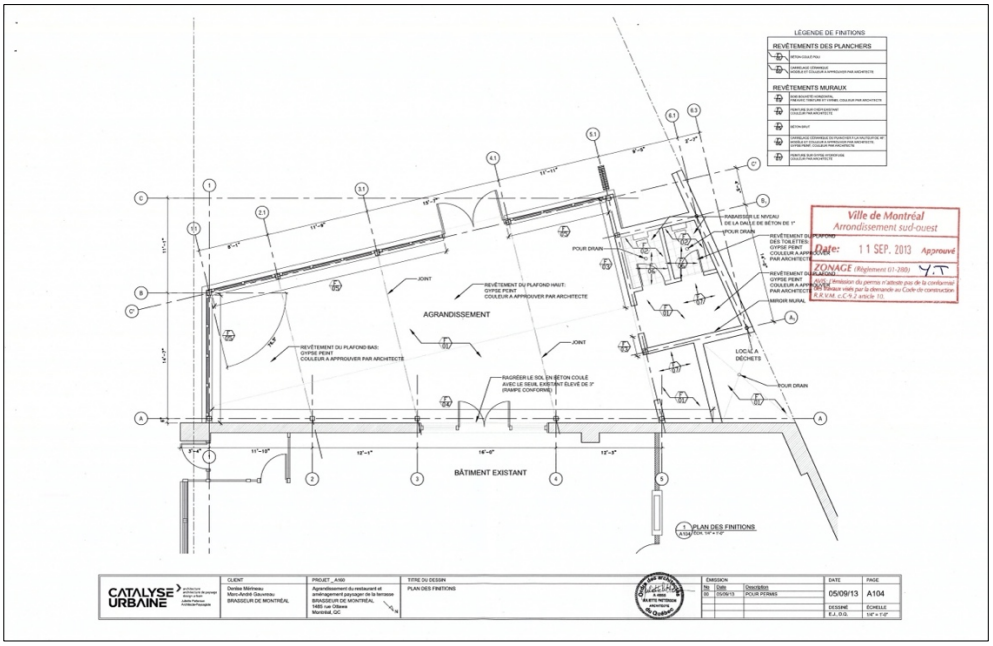
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan du toit bas et lanterneau – A101*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



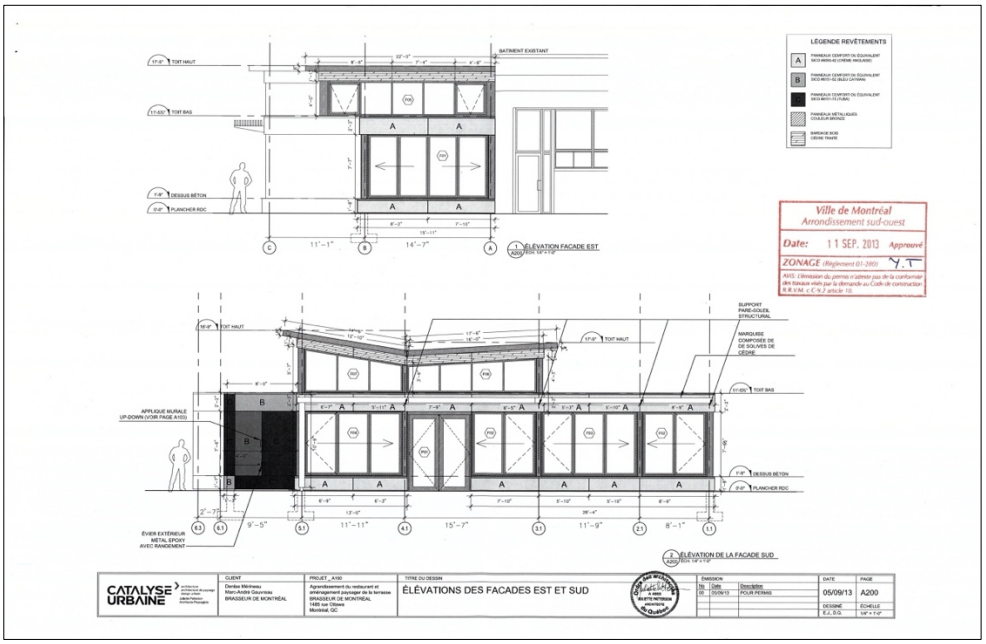
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan du toit haut – A102*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



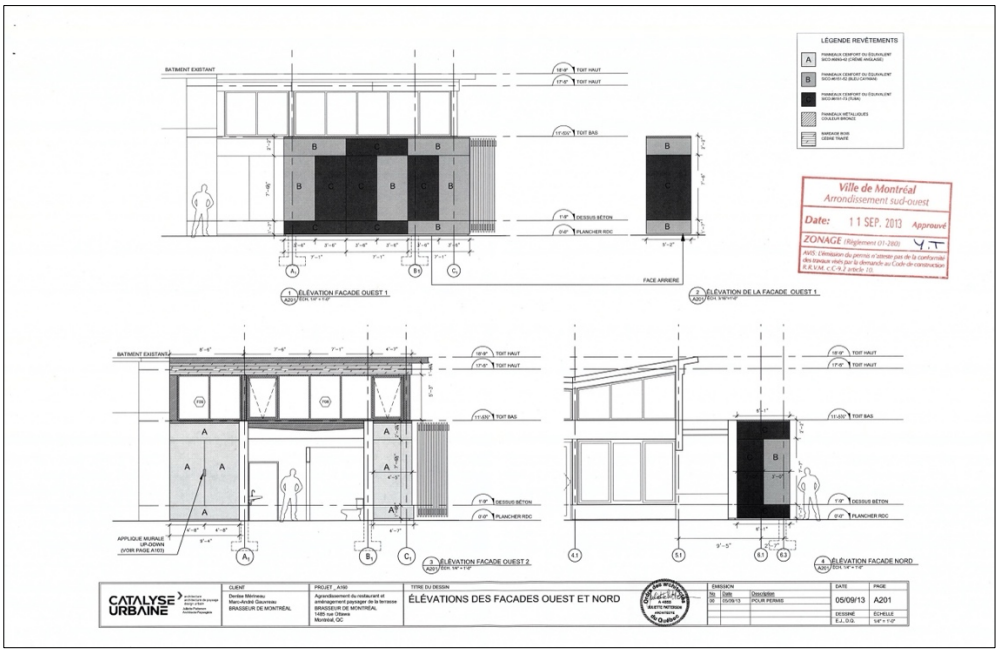
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan réfléchi (plafond) Mécanique Éclairages intérieur et extérieur – A103*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



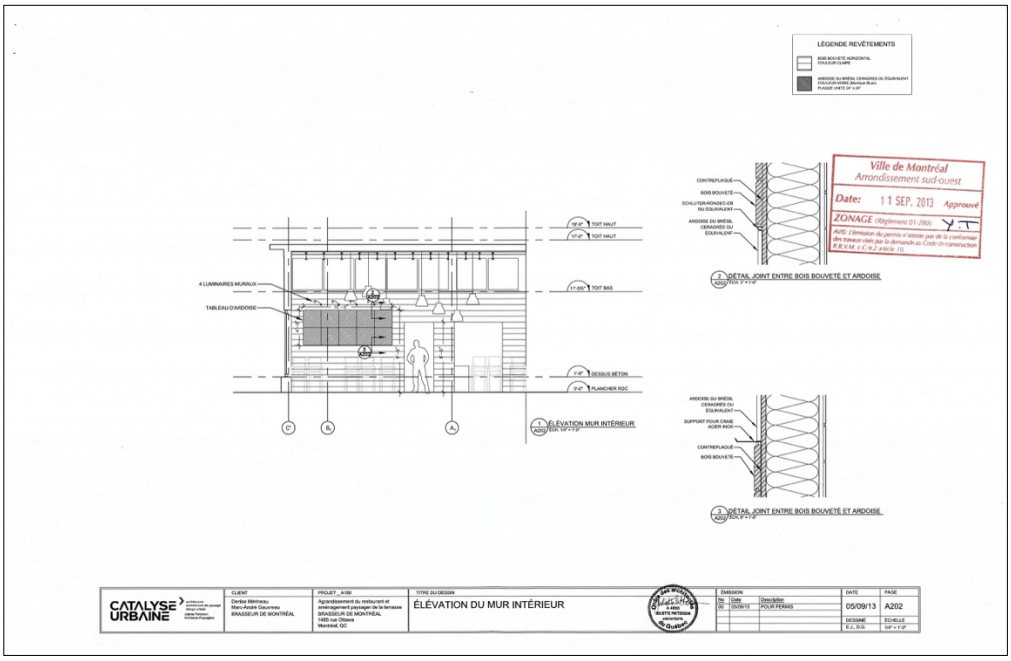
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan des finitions – A104*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



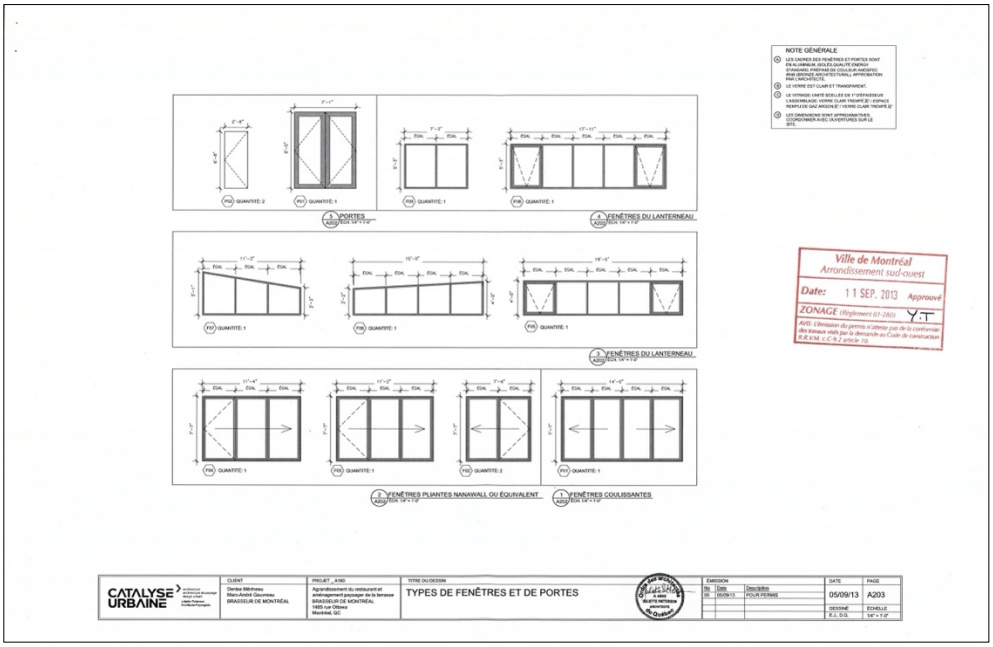
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Élévations des façades est et sud – A200*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



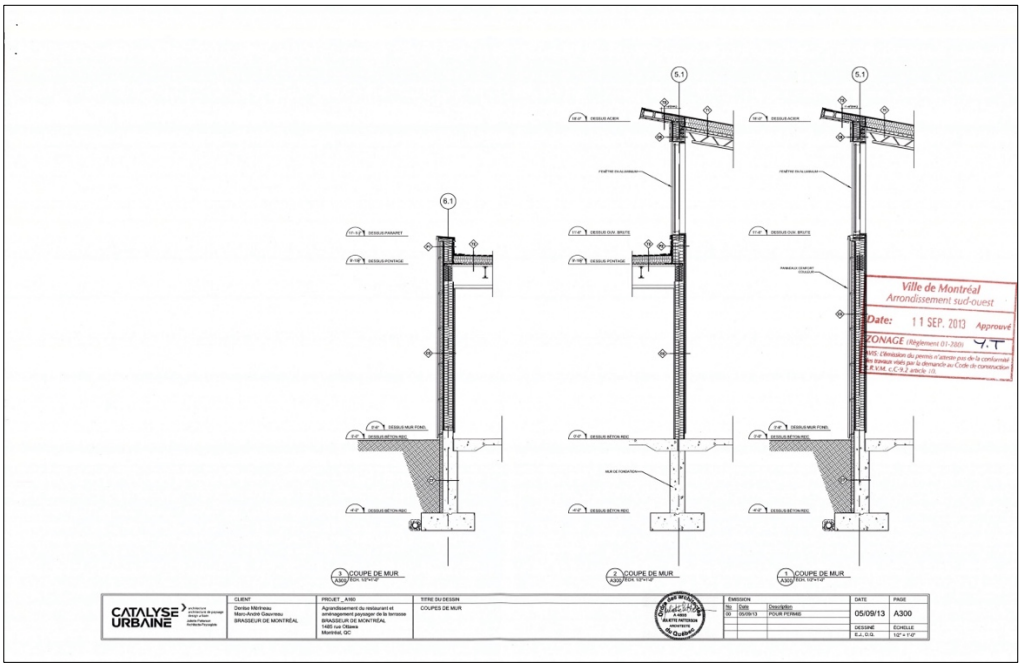
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Élévations des façades ouest et nord – A201*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



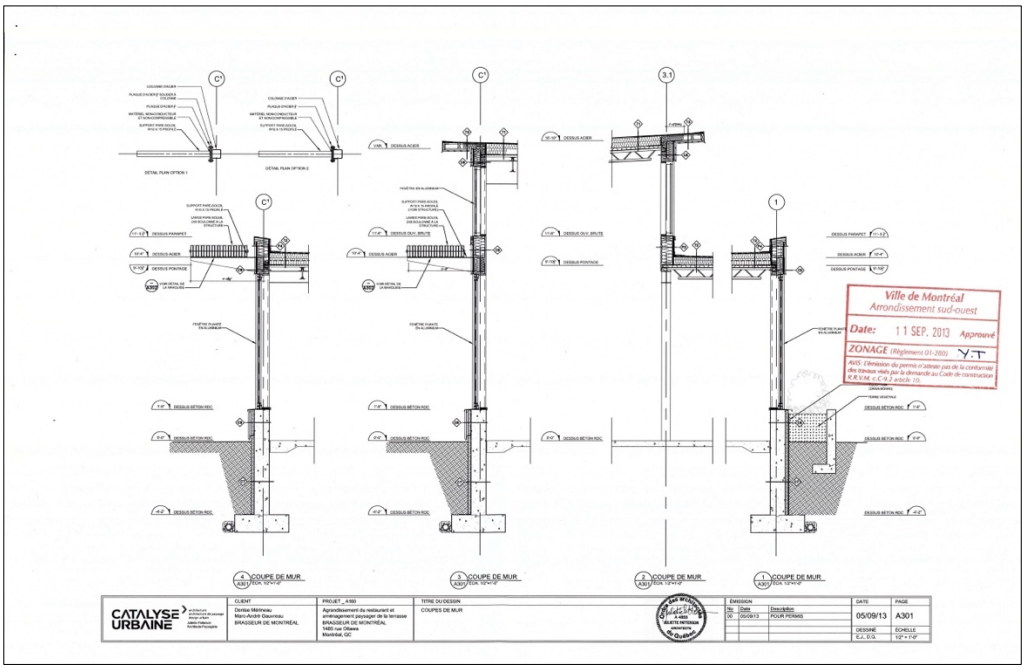
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Élévation du mur intérieur – A202*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



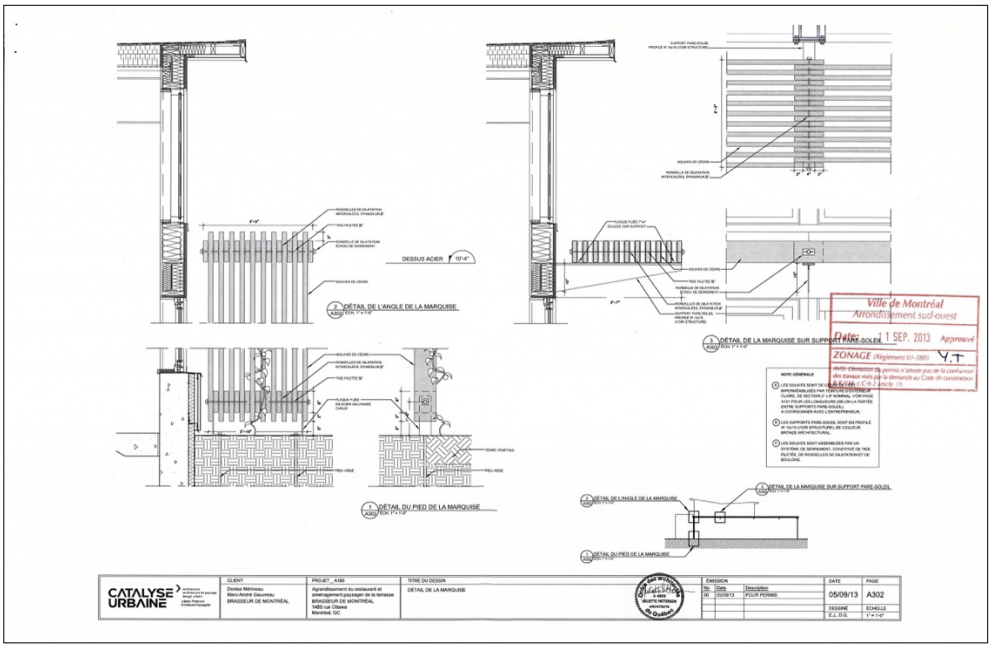
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Types de fenêtres et de portes – A203*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



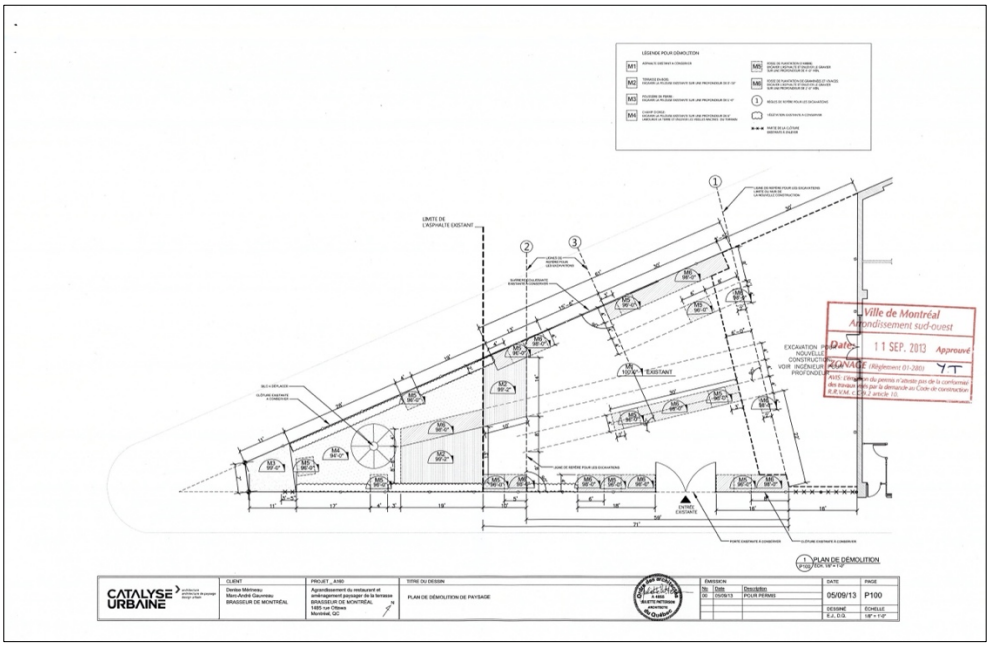
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Coupes de mur – A300*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



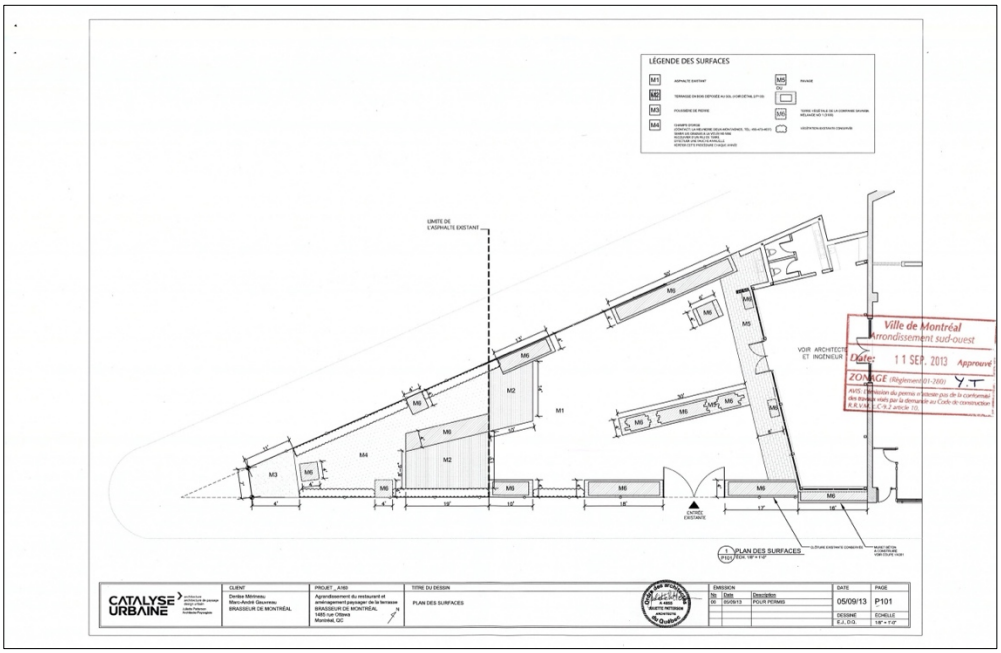
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Coupes de mur – A301*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



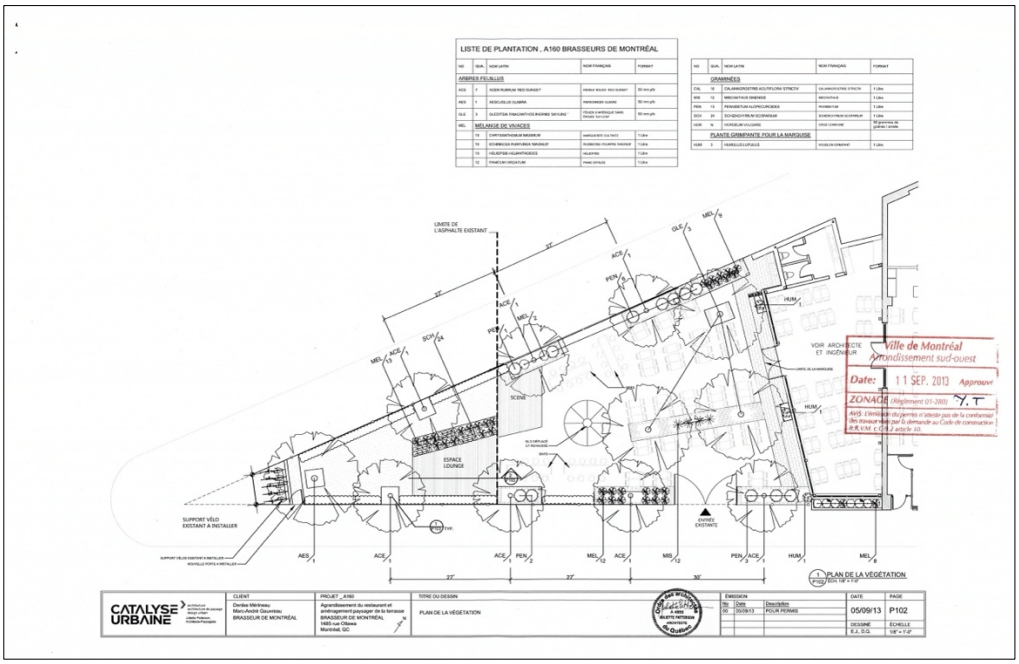
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Détail de la marquise – A302*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



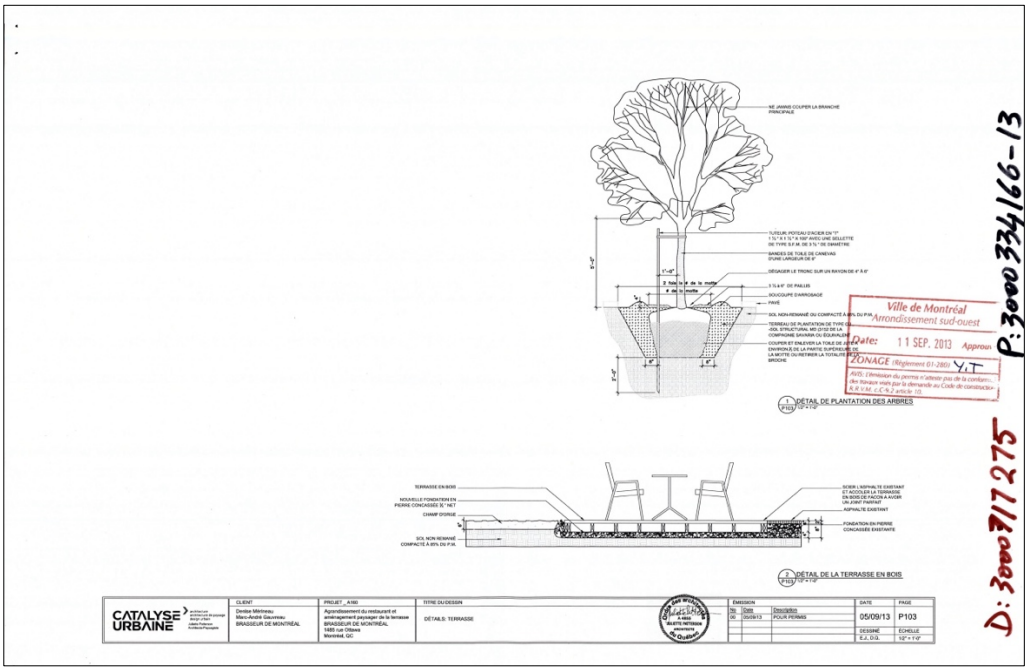
Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan de démolition de paysage – P100*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan des surfaces – P101*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

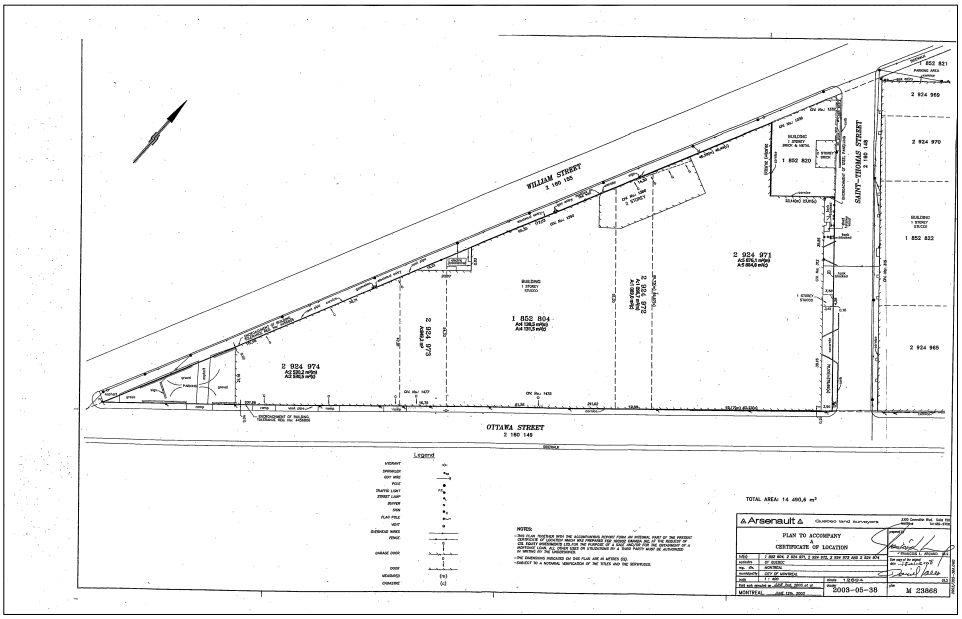


Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Plan de la végétation – P102*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

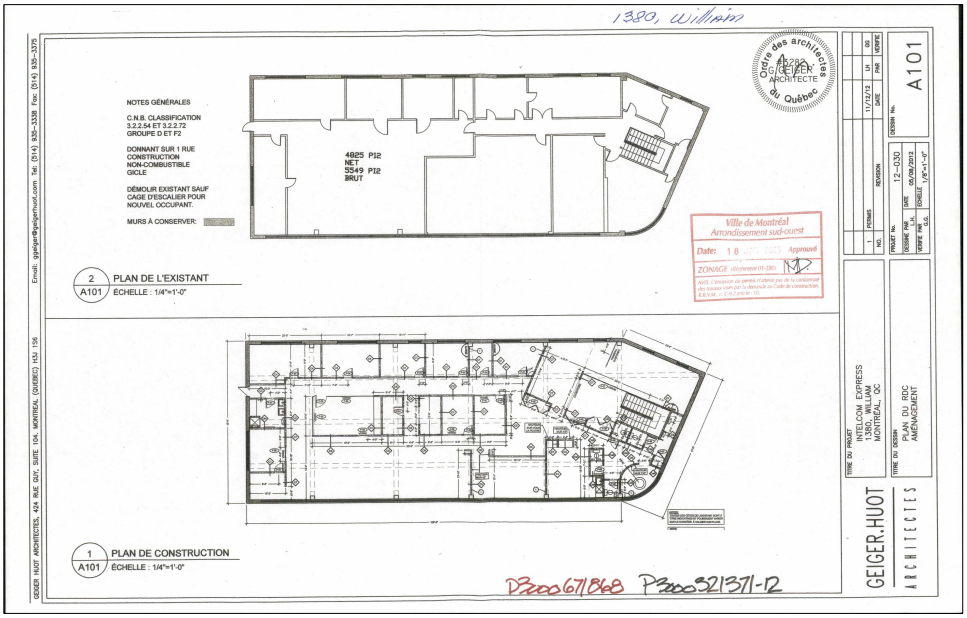


Catalyse Urbaine (Juliette Patterson, architecte-paysagiste), *Client : Brasseur de Montréal – Agrandissement du restaurant et aménagement paysager de la terrasse Brasseur de Montréal (1485, rue Ottawa) : Détails : terrasse – P103*, 5 septembre 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2013
Permis no 3000321371, 18 janvier 2013 – À l'étage, réaménagement de l'aire de plancher pour un nouvel usage bureau - Client : Intelcom Express
Architecte : Geiger-Huot Architectes
Note : 1380, rue William

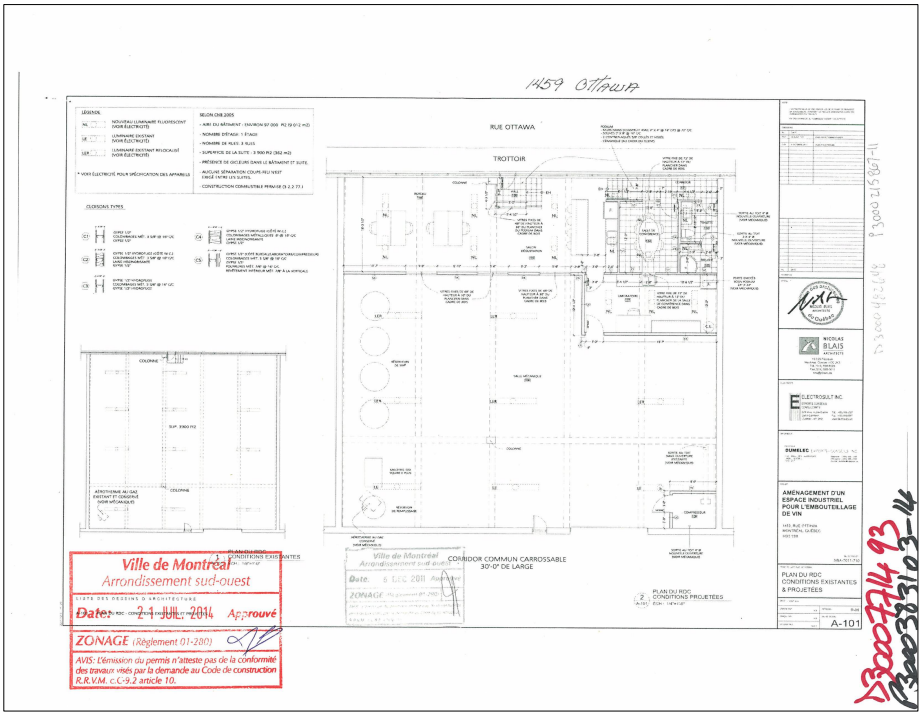


Arsenault Arpenteurs-géomètres, *Plan to Accompany a Certificate of Location – Lots 1 852 804, 2 924 971, 2 924 972, 2 924 973, 2 924 974, plan nº M 23868* , 30 mai 2003.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

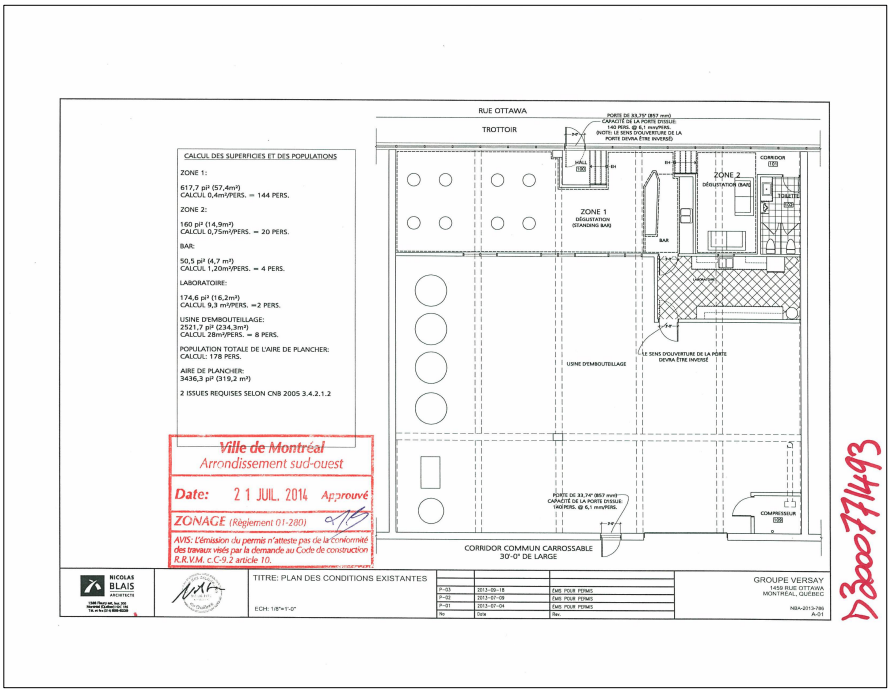


Geiger-Huot Architectes, *Projet : Intelcom Express (1380, rue William – Plan du rez-de-chaussée Aménagement – A101*, 5 août 2012.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2014
Permis no 3000383103, 21 juillet 2014 – Réaménagements intérieurs pour un nouvel usage : bureaux. Aucuns travaux de structure. Aucuns travaux sur la façade. Gypse type X requis pour les séparations et murs coupe-feu - Client : Groupe Versay.
Architecte : Nicolas Blais Architecte
Note : 1459, rue Ottawa

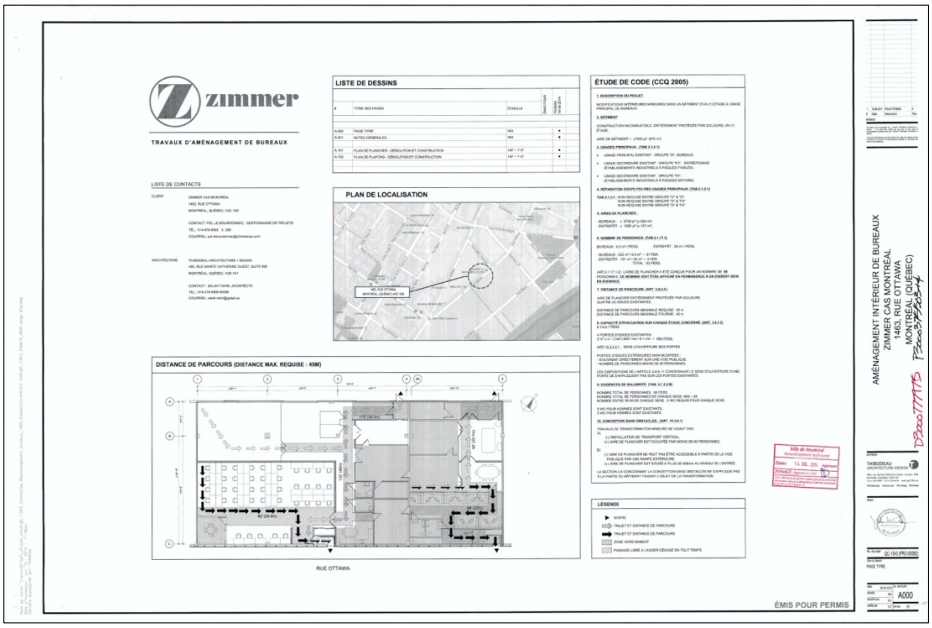


Nicolas Blais Architecte, *Client : Groupe Versay (1459, rue Ottawa) : Plan du rez-de-chaussée Conditions existantes & projetées – A-101.*
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

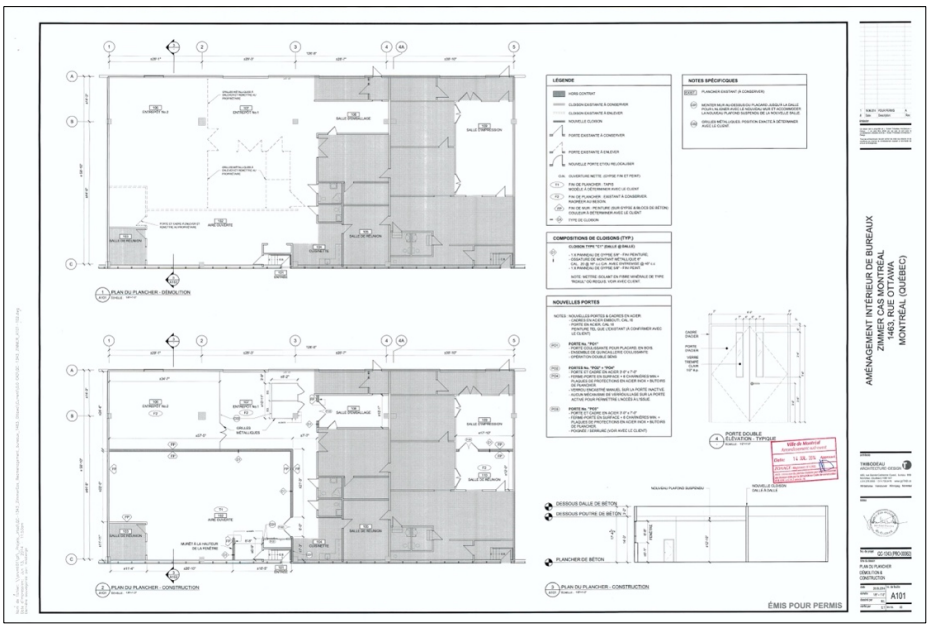


Nicolas Blais Architecte, *Client : Groupe Versay (1459, rue Ottawa) : Plan des conditions existantes – A-01*, 4 juillet 2013.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

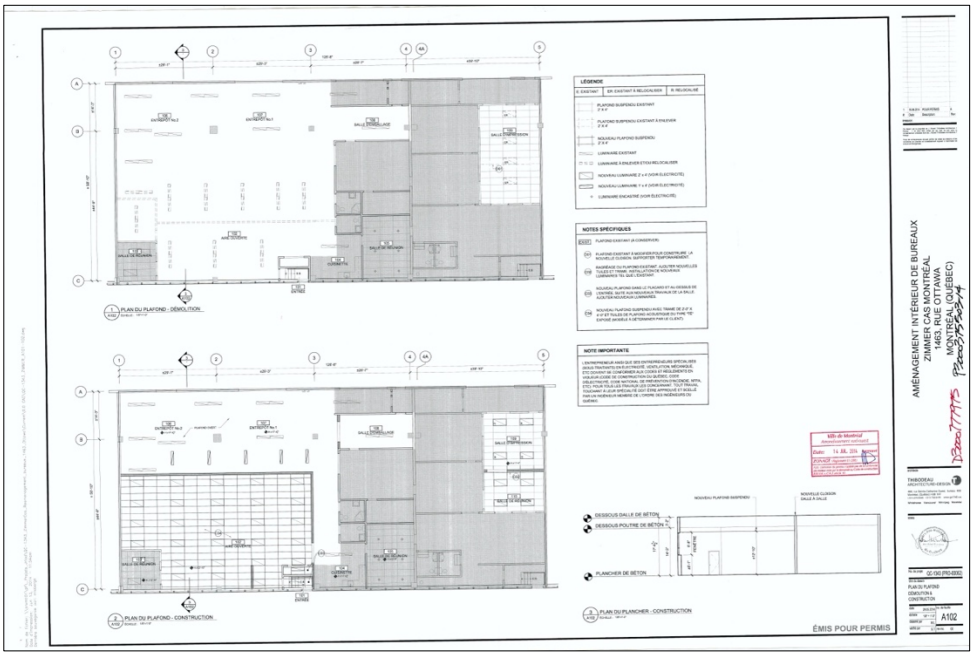
2014
Permis no 3000375503, 14 juillet 2014 – Réaménagement intérieur partiel de l'aire de plancher pour usage bureau - Client : : Zimmer Cas Montréal
Architecte : Thibodeau Architecture + Design
Note : 1463, rue Ottawa



Thibodeau Architecture + Design, *Client : Zimmer Cas Montréal – Aménagement intérieur de bureaux (1463, rue Ottawa) : Page titre – A000*, 28 mai 2014.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

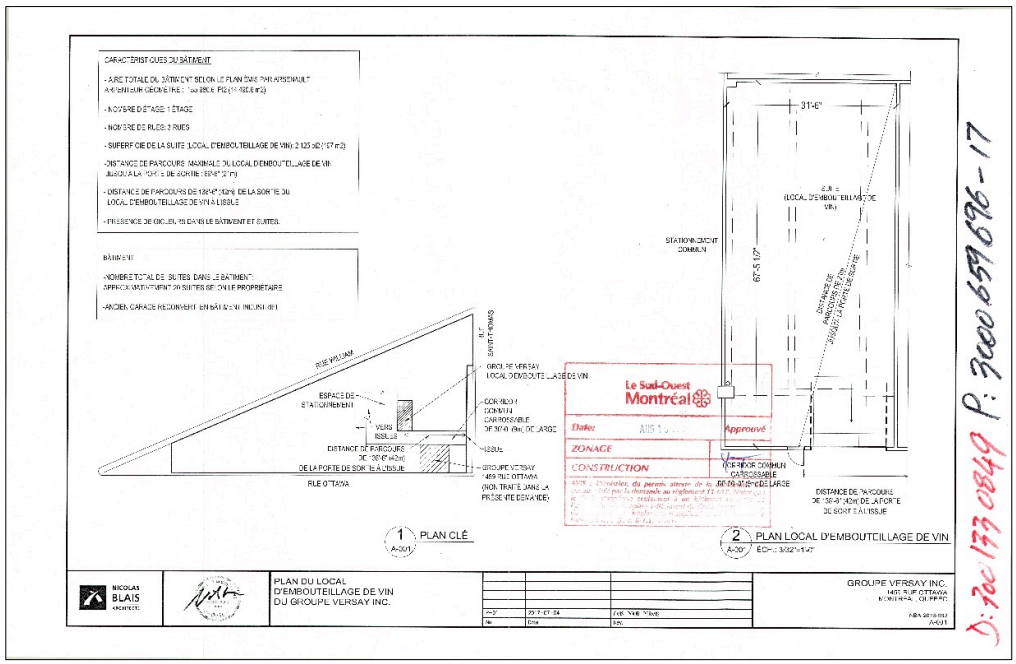


Thibodeau Architecture + Design, *Client : Zimmer Cas Montréal – Aménagement intérieur de bureaux (1463, rue Ottawa) : Plan du plancher Démolition & construction – A101*, 28 mai 2014.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



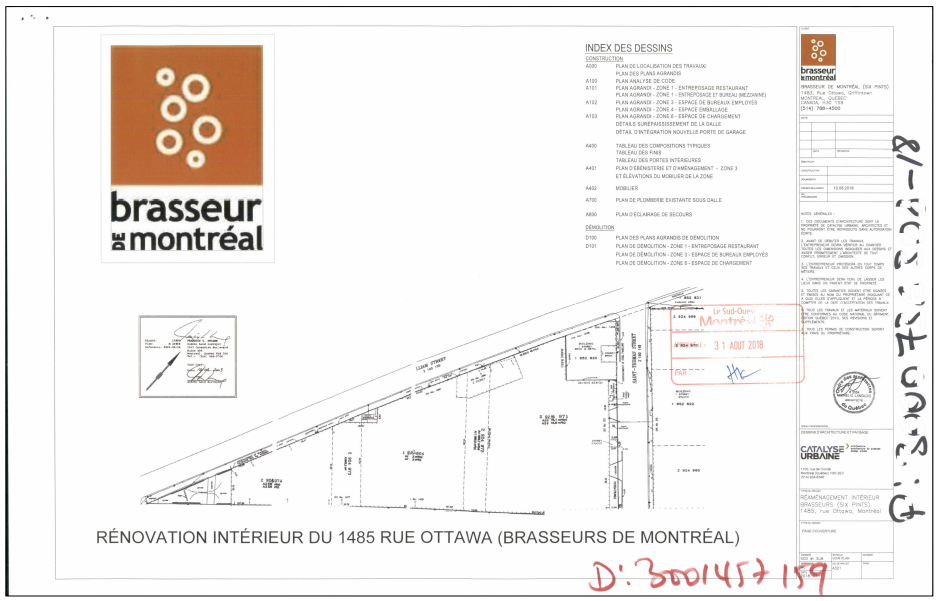
Thibodeau Architecture + Design, *Client : Zimmer Cas Montréal – Aménagement intérieur de bureaux (1463, rue Ottawa) : Plan du plafond Démolition & construction – A102*, 28 mai 2014.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2017
Permis no 300659696, 16 août 2017 – Suite au permis (D :3000810043), agrandissement en surface (197.4mc) de l'usage dans un local (à l'intérieur du bâtiment) adjacent sans aucuns travaux - Client : Groupe Versay inc
Architecte : Nicolas Blais Architecte
Note : 1459, rue Ottawa

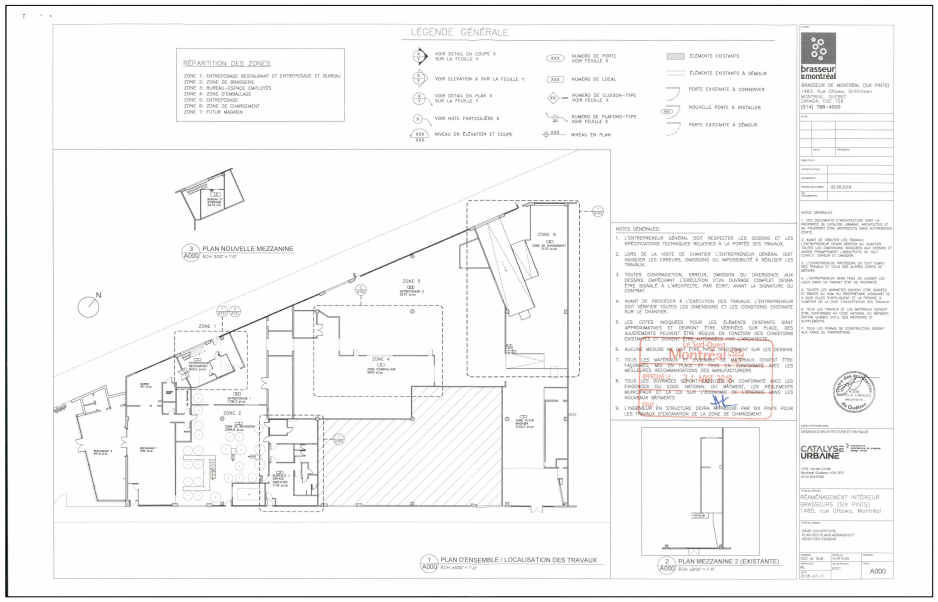


Nicolas Blais Architecte, *Client : Groupe Versay inc – Plan du local d'embouteillage de vin du Groupe Versay inc (1459, rue Ottawa) – P-01*, 4 juillet 2017.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

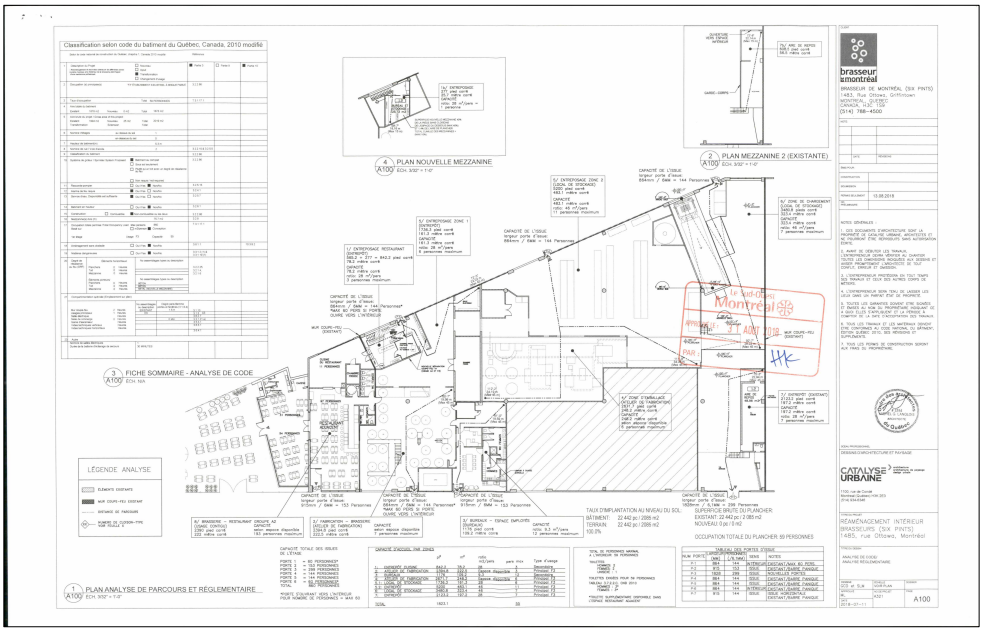
2018
Permis no 3000736308, 31 août 2018 – Réaménagement intérieur de la brasserie. Ajout d'une mezzanine métallique. Agrandissement de la porte de garage. Aménagement de la rampe de chargement - Client : Brasseur de Montréal
Architectes : Catalyse Urbaine
Note : 1485, rue Ottawa



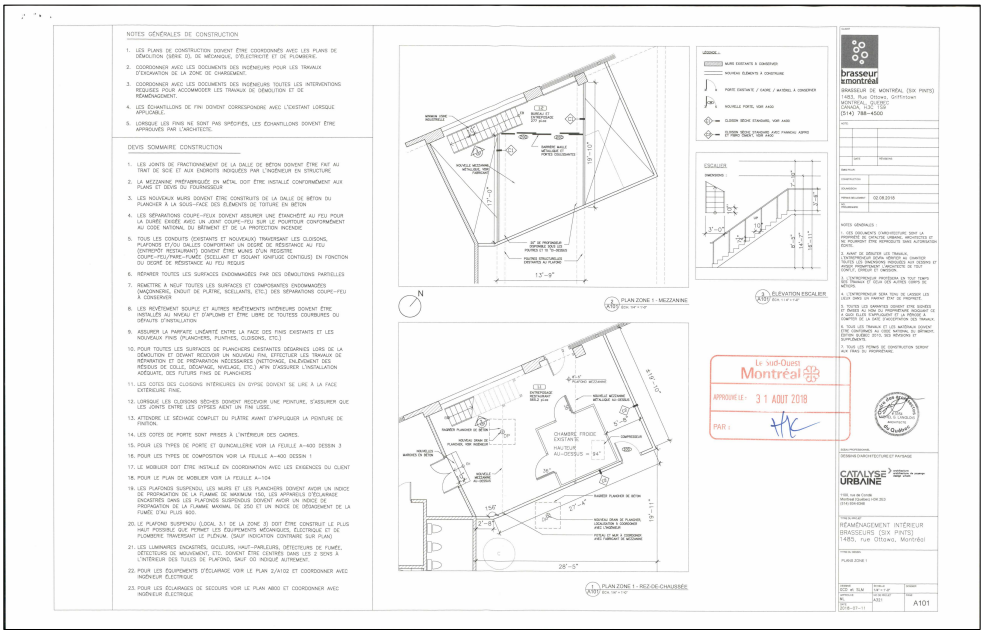
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Page couverture*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



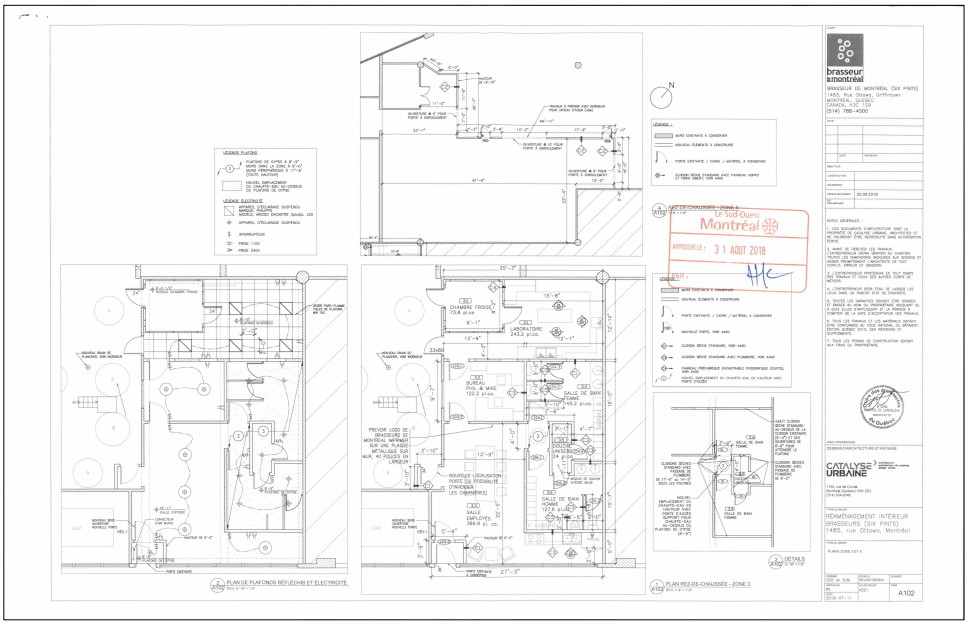
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Page couverture Plan des plans agrandis et index des dessins – A000*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



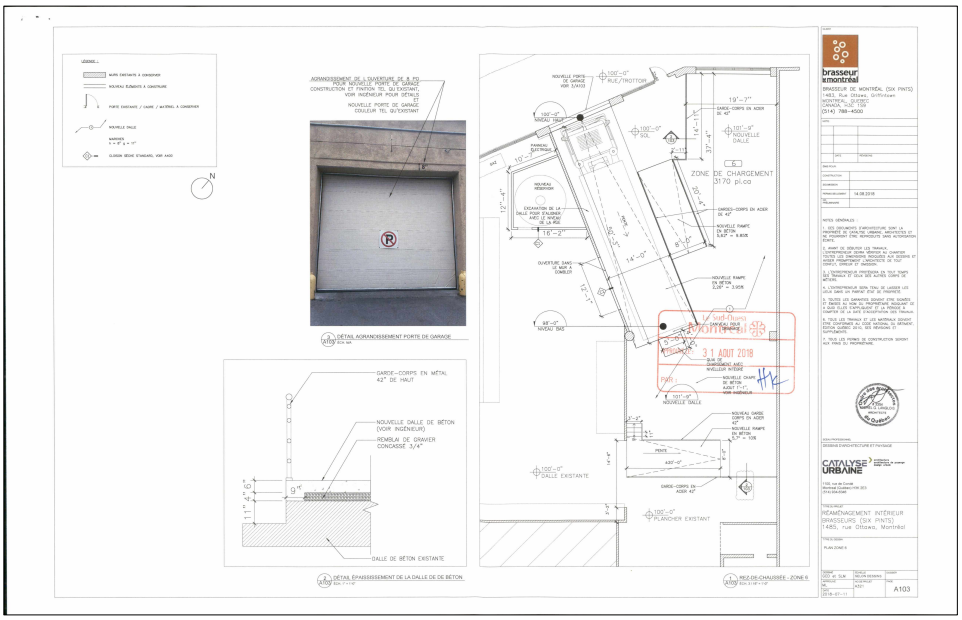
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Analyse de code / Analyse réglementaire – A100*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



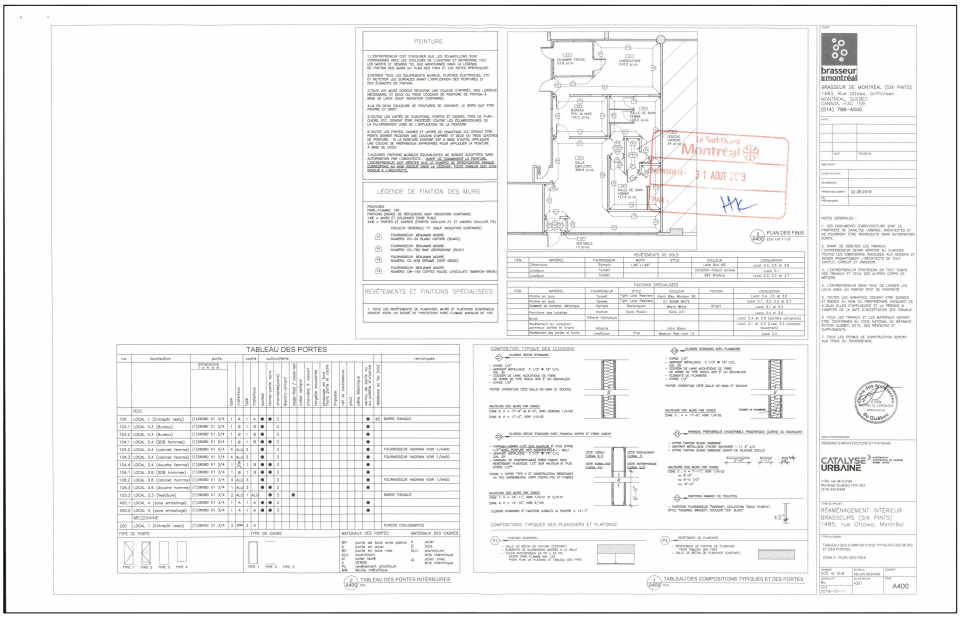
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plans zone 1 – A101*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



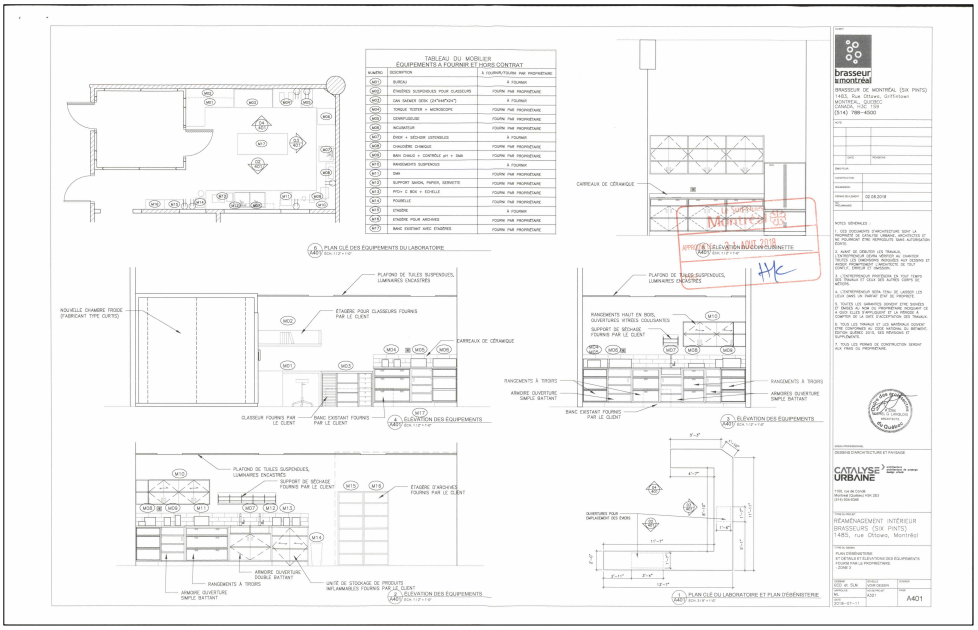
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plans zone 3 et 4 – A102*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



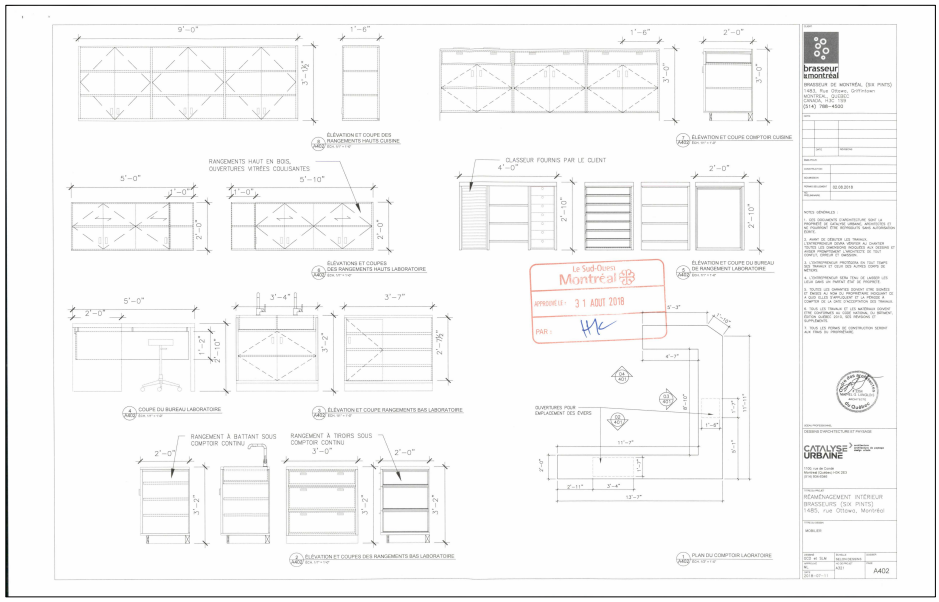
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plans zone 6 – A103*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



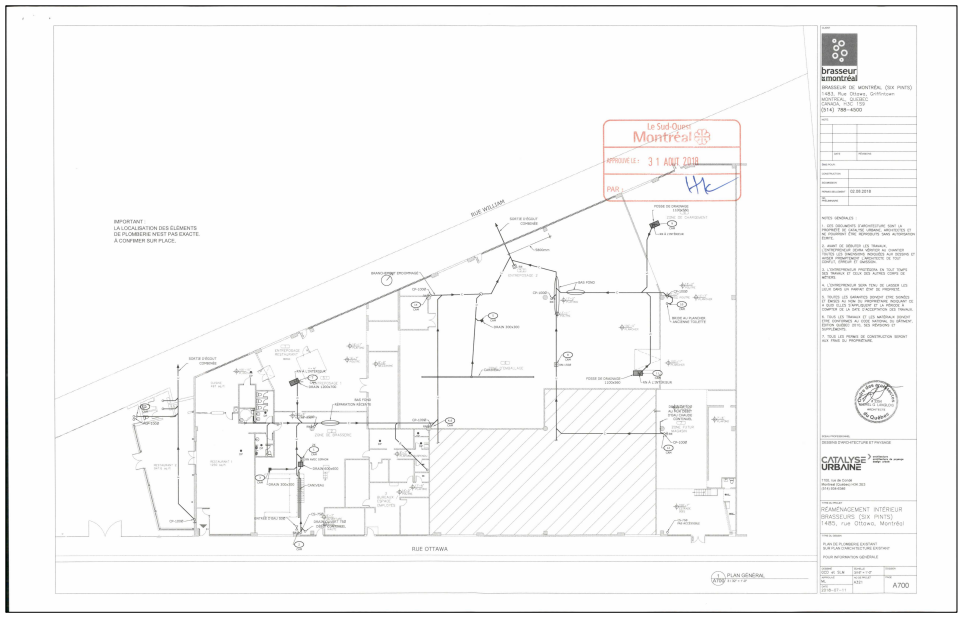
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Tableau des compositions typiques des murs et des portes / Zone 3 – Plan des finis – A400*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



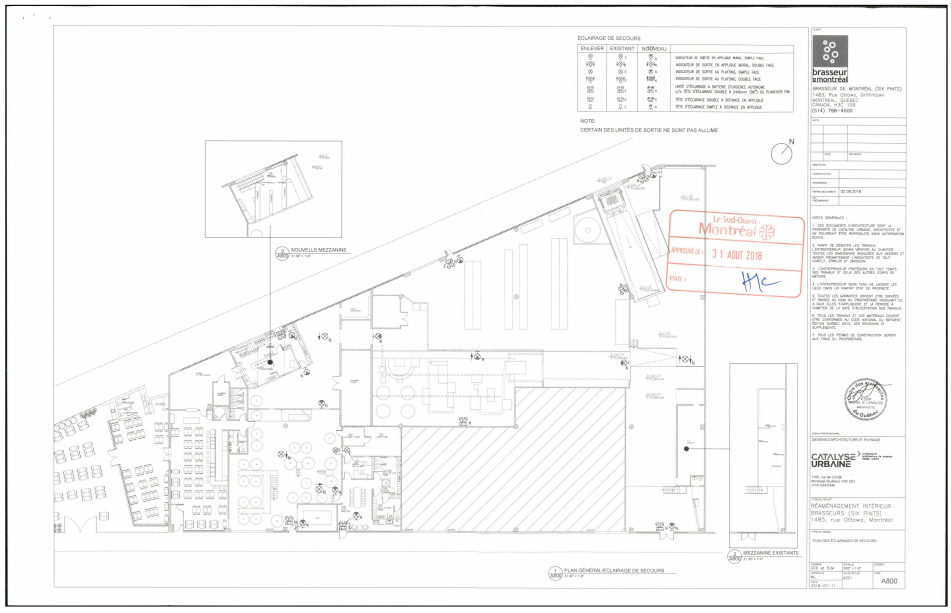
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plan d'ébénisterie et détails et élévations des équipements fourni par le propriétaire – Zone 3 – A401*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



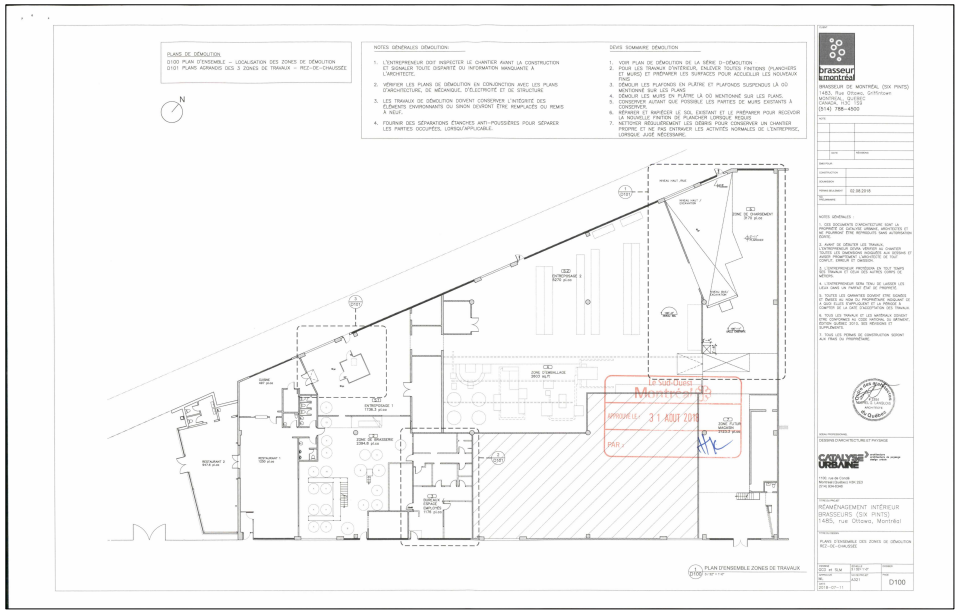
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Mobilier – A402*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



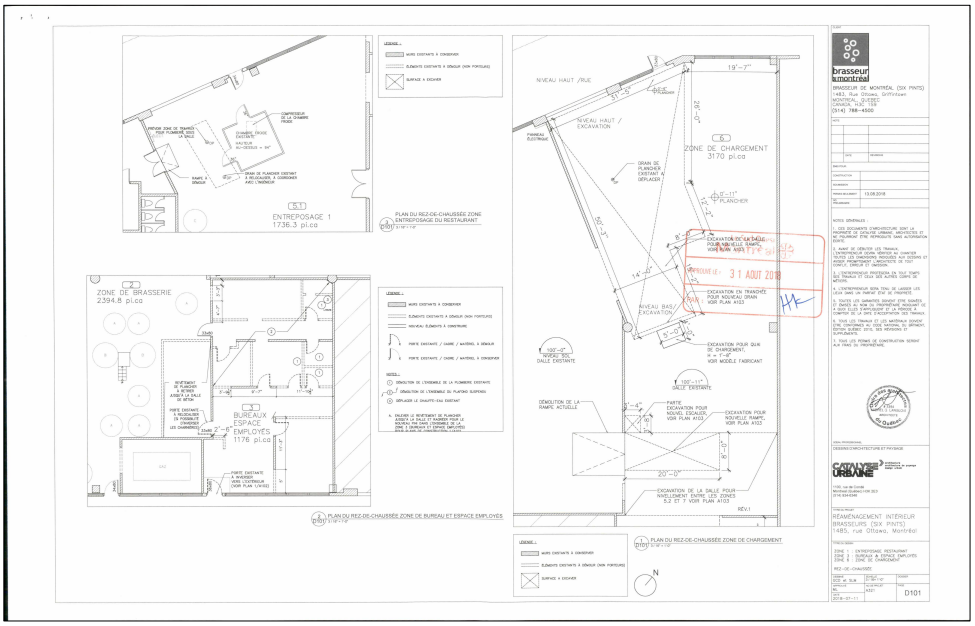
Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plan de plomberie existant sur plan d'architecture existant Pour information générale – A700*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plan des éclairages de secours – A800*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

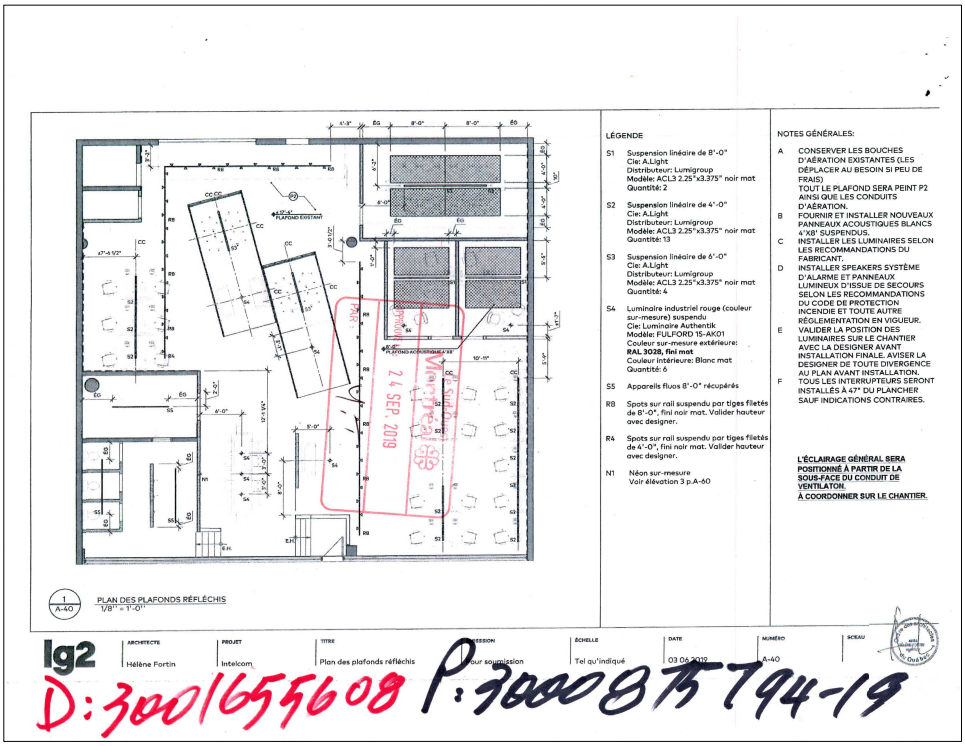


Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Plan d'ensemble des zones de démolition Rez-de-chaussée – D100*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Catalyse Urbaine, *Client : Brasseur de Montréal – Rénovation intérieur du 1485, rue Ottawa (Brasseur de Montréal) : Zone 1 : Entreposage restaurant / Zone 3 : Bureaux et espace employés / Zone 6 : Zone de chargement – Rez-de-chaussée – D101*, 11 juillet 2018.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

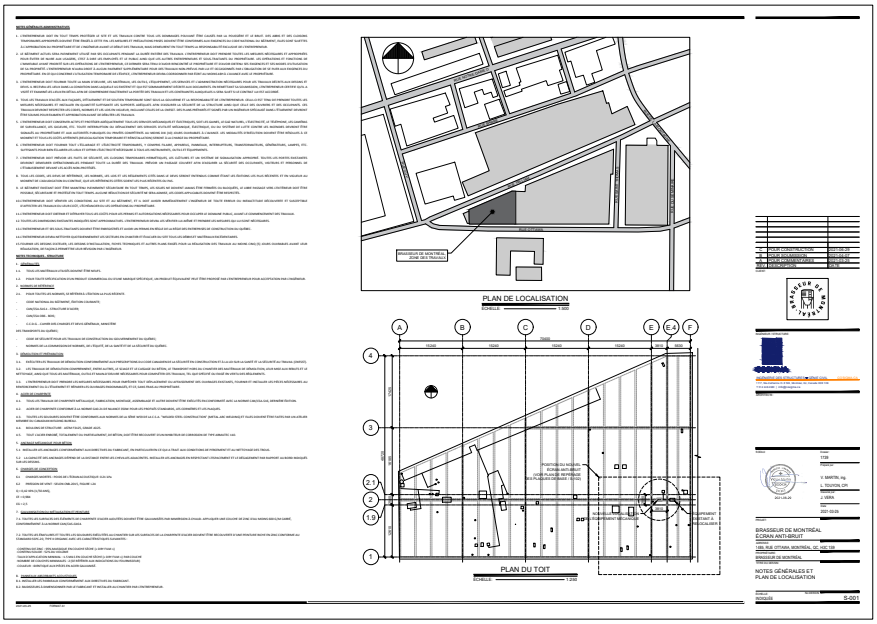
2019
Permis no 3000875794, 24 septembre 2019 – Réaménagements intérieurs pour un nouvel usage : bureaux. Aucuns travaux de structure. Aucuns travaux sur la façade. Gypse type X requis pour les séparations et murs coupe-feu - Projet : Intelcom
Architectes : Lg2 (Hélène Fortin, architecte),



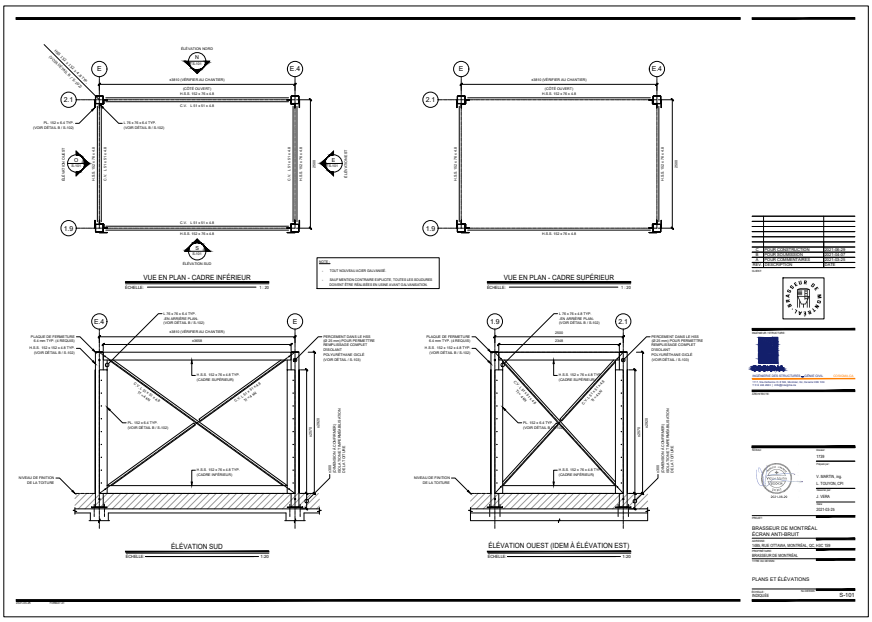
Lg2 (Hélène Fortin, architecte), *Projet : Intelcom –Plan des plafonds réfléchis – A-40*, 3 juin 2019.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

2021

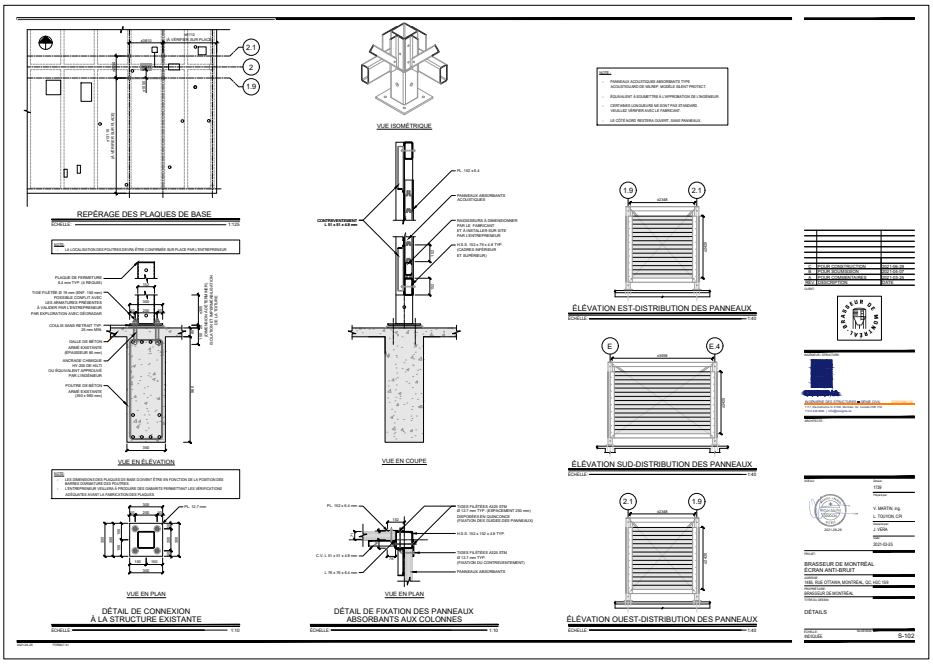
Permis no 3001416556, 13 juillet 2021 – Installation d'un écran antibruit (structure en acier avec panneaux acoustiques) sur le toit autour d'un appareil existant - Client : Brasseur de Montréal
Concepteurs : Cosigma Ingénierie des structures
Note : 1485, rue Ottawa



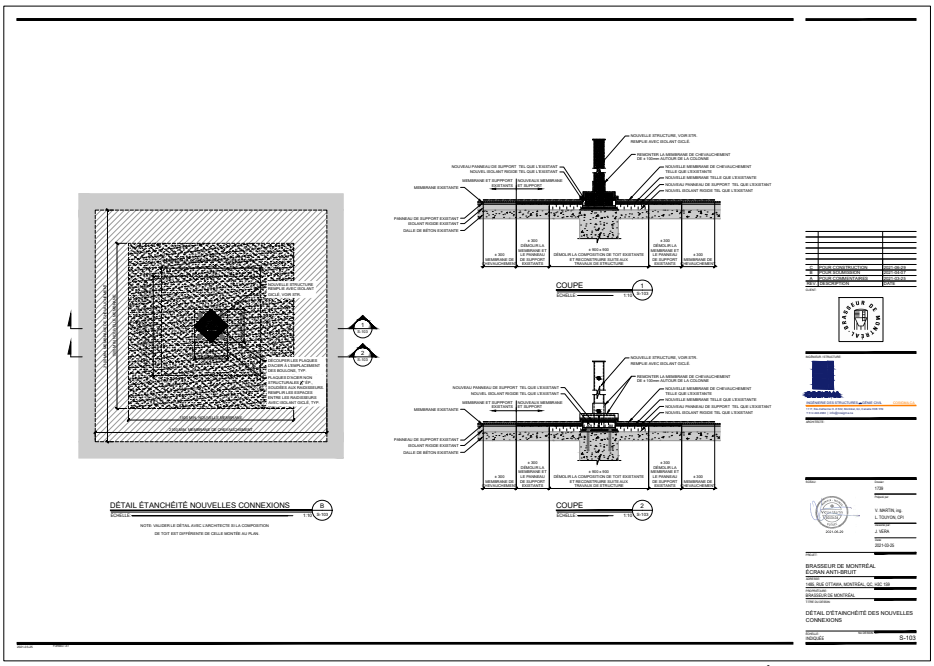
Cosigma Ingénierie des structures – Génie civil, *Client : Brasseur de Montréal – Écran anti-bruit (1485, rue Ottawa) : Notes générales et plan de localisation – S-001*, 25 mars 2021.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Cosigma Ingénierie des structures – Génie civil, *Client : Brasseur de Montréal – Écran anti-bruit (1485, rue Ottawa) : Plans et élévations – S-101*, 25 mars 2021.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Cosigma Ingénierie des structures – Génie civil, *Client : Brasseur de Montréal – Écran anti-bruit (1485, rue Ottawa) : Détails – S-102*, 25 mars 2021.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.



Cosigma Ingénierie des structures – Génie civil, *Client : Brasseur de Montréal – Écran anti-bruit (1485, rue Ottawa) : Détail d'étanchéité des nouvelles connexions – S-103*, 25 mars 2021.
Source : Arrondissement du Sud-Ouest.

ANNEXE 4 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DE 2011 DU SITE À L'ÉTUDE ET DES PROPRIÉTÉS RIVERAINES

Les photos du reportage sont tirées du site Internet https://zovile.com/, consulté le 27 avril 2025.

2011. Vue du site à partir de son extrémité vers l'est.
Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6748_large.html.

2011. Le site du côté de la rue William vers l'est.
Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6761_large.html.

2011. Vue sur les entrées véhiculaires du côté de la rue William.
Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6768_large.html.

2011. Rue Ottawa vers l'ouest près de Saint-Thomas, le site à l'étude à droite.
Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6906_large.html.

2011. Rue Ottawa vers l'ouest à la hauteur de la rue du Séminaire, le site à l'étude à droite.
https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6923_large.html

2011. Rue Saint-Thomas vers le nord, le site à l'étude à gauche. Source :
https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6925_large.html

2011. Vue de la façade Ouest de l'immeuble de la rue Saint-Thomas, face au site à l'étude. Source : https://zovile.com/projets/zphotos/Griffintown_Will8ottawa/content/DSCN6774_large.html