

# CARACTÉRISATION PATRIMONIALE DU ST. LAWRENCE WAREHOUSING CO. 1, AVENUE VAN HORNE, MONTRÉAL



« Coin du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne, Montréal, été 1980 » dans la série Panoramas, 1980.  
Source : © Gabor Szilasi, in L'éloquence du quotidien

Juillet 2022

**BRODEUR**  
CONSULTANTS



# **CARACTÉRISATION PATRIMONIALE DU ST. LAWRENCE WAREHOUSING CO. 1, AVENUE VAN HORNE, MONTRÉAL**

présentée à 9400-7150 QUÉBEC INC.

Juillet 2022



Comme le décrit Marcel Blouin conservateur invité au Musée des Beaux-arts de Montréal dans un rapport de recherche en vue de l'acquisition de photographies de l'artiste Gabor Szilasi incluant **Les Panoramas, 1980** : *Pour la plupart, il s'agit de photographies illustrant des lieux inusités de Montréal, souvent à des endroits où les rues se croisent à des angles inhabituels. Ces images panoramiques sont d'une qualité remarquable et suscitent indéniablement la fascination.*

[...]

*Comme pour les photographies réalisées en milieu rural, le regardeur de ces images est appelé à aimer ce qu'il voit, non pas spécialement parce qu'il s'agit de beaux édifices captés d'un point de vue judicieux, mais plutôt parce qu'on éprouve à leur contact rétinien un sentiment de bien-être, ce qui assurement quelque chose à voir avec l'impression de regarder quelque chose de vrai, d'authentique, sans fard.*



Cette recherche a été réalisée par BRODEUR CONSULTANTS à la suite d'une invitation de M. Steven Sebag que nous remercions pour sa confiance.

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                    |           |
|----------------------------------------------------|-----------|
| Mise en contexte                                   | 11        |
| Méthodologie                                       | 11        |
| Conventions                                        | 11        |
| Équipe de recherche                                | 11        |
| <b>1. IDENTIFICATION DU LIEU</b>                   | <b>13</b> |
| 1.1 IDENTIFICATION                                 | 13        |
| 1.2 PHOTOGRAPHIES DU LIEU                          | 16        |
| 1.3 CADRE ADMINISTRATIF DE PROTECTION              | 20        |
| 1.4 CARACTÉRISTIQUES DU CONTEXTE                   | 21        |
| <b>2. L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN</b>           | <b>25</b> |
| 2.1 1878 — 1909                                    | 25        |
| 2.2 1910 — 1945                                    | 29        |
| 2.3 1945 — AUJOURD'HUI                             | 32        |
| <b>3. FICHE DESCRIPTIVE DE L'IMMEUBLE</b>          | <b>36</b> |
| 3.1 DESCRIPTION                                    | 36        |
| 3.2 DATE DE CONSTRUCTION, MODIFICATIONS MARQUANTES | 41        |
| 3.3 COMPOSANTES PARTICULIÈRES                      | 44        |
| 3.3.1 La structure                                 | 44        |
| 3.3.2 Le château d'eau                             | 45        |
| 3.3.3 Le garage au 55, rue Van Horne               | 52        |
| 3.4 ÉTAT D'AUTHENTICITÉ ET D'INTÉGRITÉ             | 54        |
| 3.5 CONCEPTEURS                                    | 56        |
| 3.5.1 Joseph Trefflé Zenon Patenaude               | 56        |
| 3.5.2 Wilfrid Duquette                             | 58        |
| 3.6 OCCUPANTS MAJEURS                              | 61        |
| 3.7 DES COMPARABLES                                | 61        |
| <b>4. CARACTÉRISATION PATRIMONIALE</b>             | <b>67</b> |
| 4.1 SYNTHÈSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL              | 67        |
| 4.2 ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES                      | 68        |

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>BIBLIOGRAPHIE</b>                                                                                     | <b>71</b> |
| <b>ANNEXE 1 : ICONOGRAPHIES</b>                                                                          | <b>75</b> |
| <b>ANNEXE 2 : CHÂÎNE DES TITRES</b>                                                                      | <b>79</b> |
| <b>ANNEXE 3 : REVUE DES ANNUAIRES LOVELL POUR WILFRID DUQUETTE<br/>ET JOSEPH TREFFLÉ ZENON PATENAUDE</b> | <b>81</b> |
| <b>ANNEXE 4 : PLANS ANCIENS</b>                                                                          | <b>85</b> |
| <b>ANNEXE 5 : RELEVÉ DE L'EXISTANT</b>                                                                   | <b>91</b> |



## Mise en contexte

Nous avons réalisé en 2012 une recherche préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu conformément à la procédure<sup>1</sup> de la Division du patrimoine des services centraux de la Ville de Montréal qui prévalait à l'époque. Cette recherche se limitait à constituer un dossier documentaire sans identification des valeurs et des caractéristiques qui les incarnent puisqu'elles devaient être établies en comité. Or, l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal demande d'établir l'intérêt patrimonial selon une grille d'analyse par les valeurs sur la base du même dossier documentaire. C'est dans ce contexte que nous complétons la présente étude.

## Méthodologie

La grille d'analyse utilisée est celle que l'on retrouve à l'Annexe B *Démolition d'immeubles Étude patrimoniale d'évaluation de l'intérêt d'un lieu* (codification administrative 2004-19, p. 12 à 14).

## Conventions

### Acronymes

AVM : Archives de Montréal

BAnQ : Bibliothèque et Archives du Québec

Le Nord montréalais présentant une certaine originalité, nous considérons que l'avenue Van Horne est d'orientation est-ouest.

Les photographies dont la source n'est pas indiquée sont de Brodeur Consultants et ont été prises à l'été 2012 ou 2022.

## Équipe de recherche

L'étude a été réalisée par Brodeur Consultants. Mario Brodeur, architecte est chargé de projet. Conrad Gallant et Mathieu Pomerleau ont contribué à la recherche pour le dossier documentaire de 2012.

---

<sup>1</sup> *L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu processus d'analyse menant à la formulation d'un énoncé d'intérêt patrimonial* Version de février 2012 consulté en ligne, le 4 mai 2012.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine\\_urbain\\_fr/media/documents/evaluation\\_interet\\_patrimonial\\_lieu.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/evaluation_interet_patrimonial_lieu.pdf).



## CHAPITRE 01

# IDENTIFICATION DU LIEU

### 1.1 IDENTIFICATION

Nom du lieu : St. Lawrence Warehousing Co.

Autre dénomination : Van Horne Warehouse.

Adresse : 1 à 35 avenue Van Horne  
à Montréal, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

N° de cadastre : 1 867 998

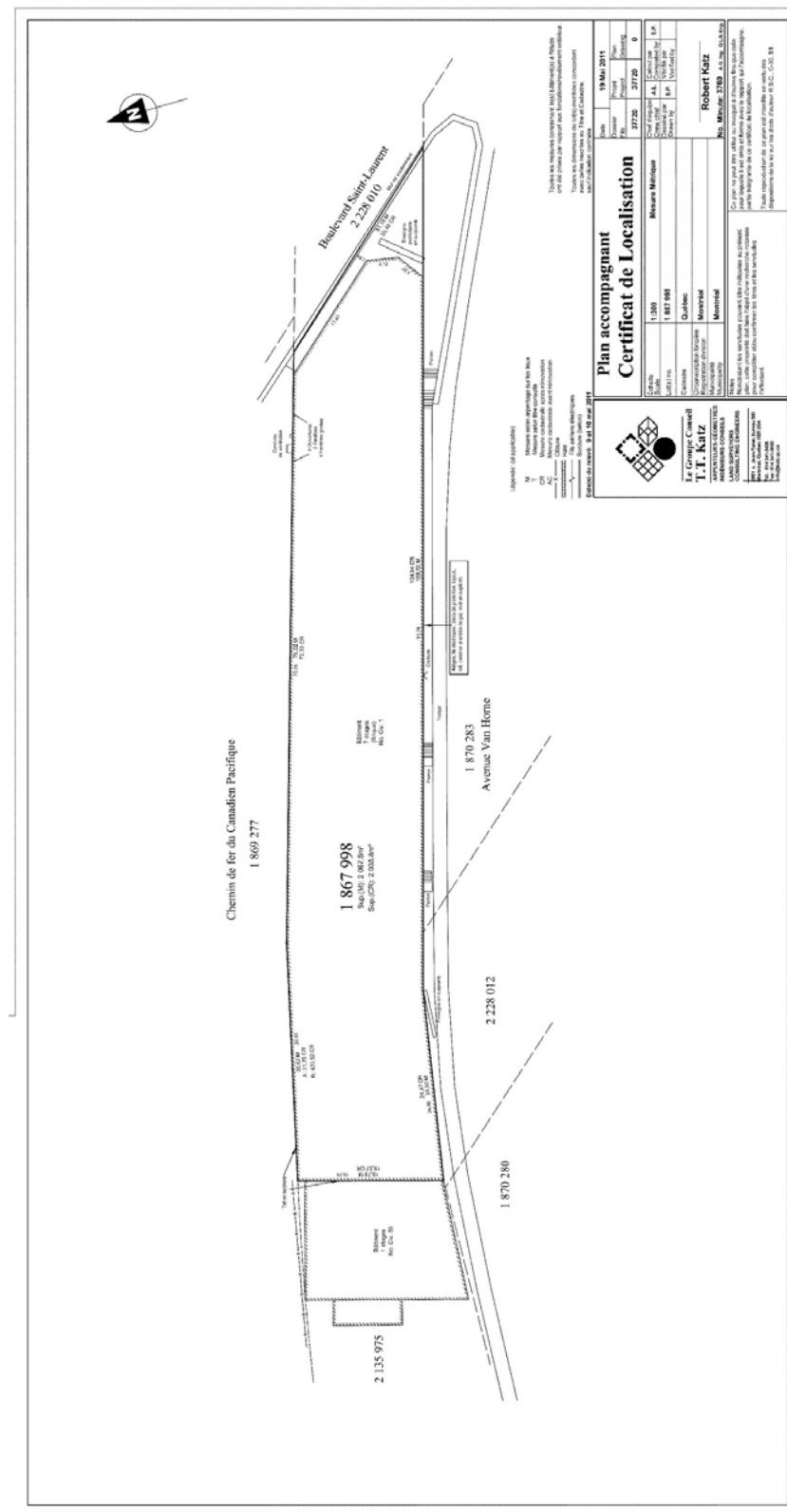
Ancien lot : 11, subdivision 1890 – Division cadastrale : Côte Saint-Louis

Note : le lot 11-1890 existe depuis le 30 octobre 1930 suite à une redivision des lots 11-331, 11-406, 11-407, P 11-330, P 11-408.

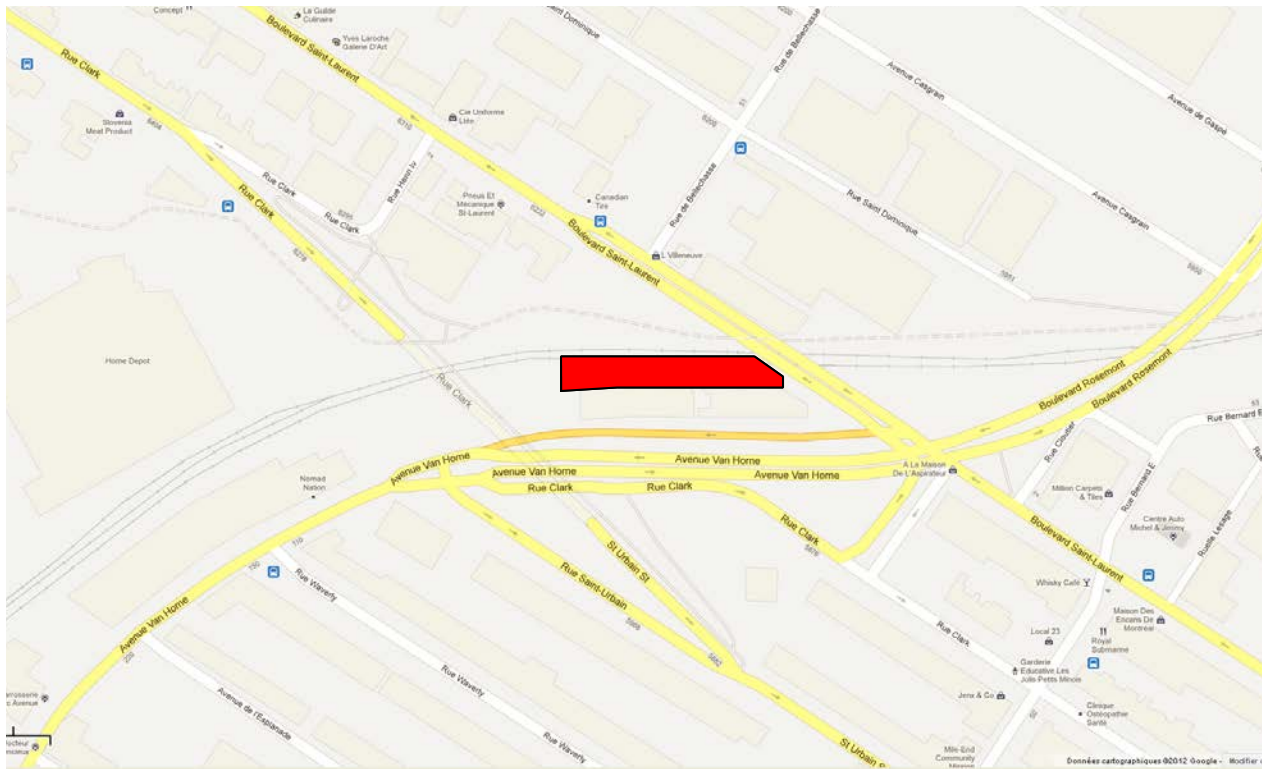
Propriétaire actuel : 9251-1716 Québec inc.

Propriétaire constructeur : Wilfrid Duquette.

Plan de localisation de l'immeuble



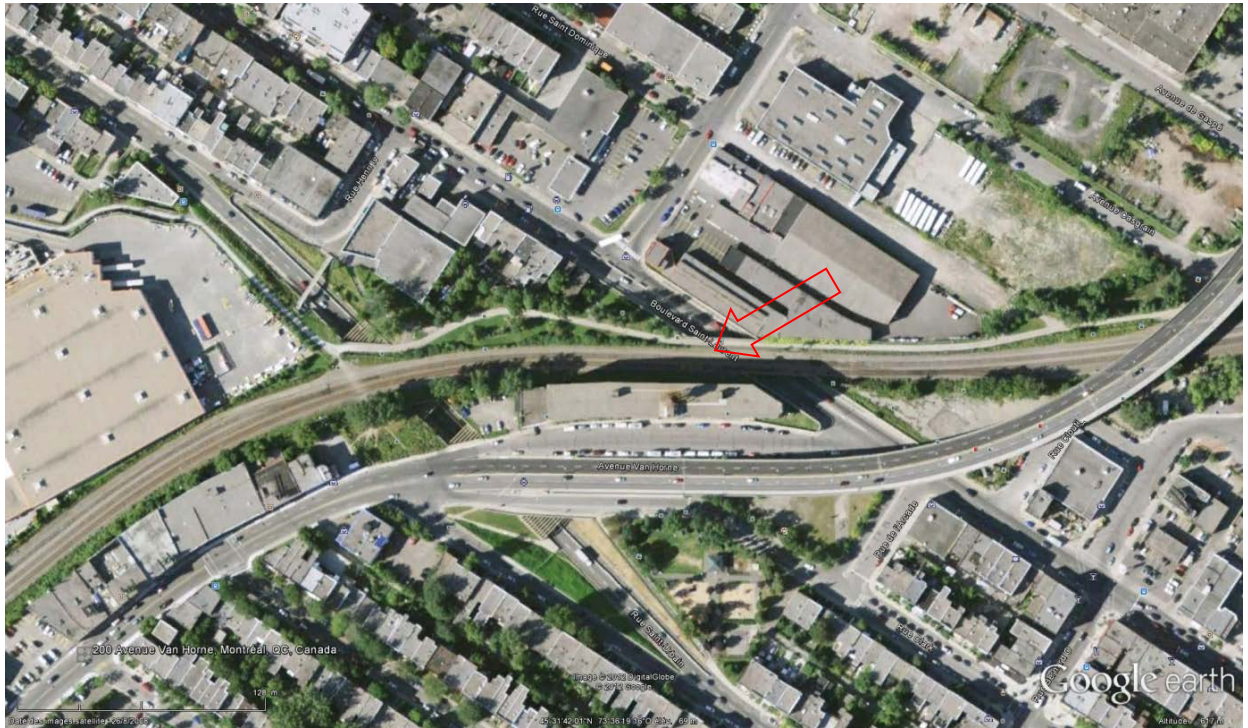
Plan de localisation. Source : 9251-1716 Québec inc.

*Carte du lieu dans son contexte*

L'immeuble en rouge dans son contexte. Source : Google Earth.

## 1.2 PHOTOGRAPHIES DU LIEU

*Photos aériennes du lieu dans son contexte*



L'immeuble pointé en rouge dans son contexte. Source : Google Earth.



L'immeuble en vue oblique pointé en rouge dans son contexte. Source : Bing.

*Photos de l'immeuble*



Façades sud et ouest, juin 2012.



Façades sud et ouest, juin 2012.



Façades est et sud, juin 2012.



Façade est, juin 2012.



Façades est et nord, juin 2012.



Façade nord, juin 2012.



Façade ouest juin 2012.

### 1.3 CADRE ADMINISTRATIF DE PROTECTION

Désignation au niveau fédéral : L'immeuble fait partie du lieu historique national du Canada de La Main qui se définit comme suit :

*La « Main » est un arrondissement de six kilomètres de longueur longeant le boulevard Saint-Laurent à Montréal, qui va de la rue de la Commune dans le sud jusqu'à la rue Jean-Talon dans le nord, et où des immigrants se sont installés, par vagues successives en y établissant leurs commerces et résidences. L'arrondissement se caractérise par un mélange de petites usines, de boutiques, de théâtres et de restaurants que des gens d'origines ethniques diverses ont établis et développés au fil du temps. »<sup>2</sup>*

Désignation au niveau national : Aucun

Désignation patrimoniale au niveau municipal :

- Identifié au titre de Témoin architectural significatif

<sup>2</sup> <http://www.lieuxpatrimoniaux.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=1813&pid=0> , consulté le 28 juin 2012.

- Compte une enseigne d'intérêt
- Inclus dans les limites de l'aire de paysage — Saint-Louis-du-Mile-End
- Identifié comme immeuble de la valeur patrimoniale exceptionnelle dans les documents d'évaluation du patrimoine urbain<sup>3</sup>
- Inclus au Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté. Urbaine de Montréal | *Architecture industrielle*, p. 278-279.

## 1.4 CARACTÉRISTIQUES DU CONTEXTE

L'immeuble à l'étude est implanté le long de la voie ferrée du CP. Il fait partie d'un secteur industriel dont les activités plus traditionnelles sont en déclin ou en mutation. Sa consolidation à des fins d'emplois diversifiés fait partie des objectifs du Plan d'urbanisme.

Les voies de circulations sont omniprésentes autour de l'entrepôt. Tout d'abord, le chemin de fer et le tunnel Saint-Laurent rendent pratiquement inaccessible deux façades. Ensuite le viaduc Rosemont-Van Horne qui selon le point de vue, obstrue la vue d'une partie de la grande façade à partir du sud ou la magnifie lorsqu'on emprunte cette voie surélevée en direction ouest. Enfin, l'avenue Van Horne qui est surdimensionnée à cette hauteur en raison de la configuration du viaduc, mais peut-être aussi en raison de l'espace de manœuvre requis face aux quais de chargement.



Présence du réseau ferroviaire vue vers l'est.  
Source : © christopher dewolf | urbanphoto.net.



Présence du réseau ferroviaire vue vers l'ouest, juin 2012.

<sup>3</sup> [patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche\\_bat.php?id\\_bat=9642-59-6626-01&affichage=fiche&civique=1&voie=749&est\\_ouest=&appellation=&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type\\_requete=simple](http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_bat.php?id_bat=9642-59-6626-01&affichage=fiche&civique=1&voie=749&est_ouest=&appellation=&arrondissement=0&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple) consulté le 22 juin 2012.



Présence du viaduc routier, juin 2012.



Présence du viaduc routier, juin 2012.



Environnement de viaducs (ferroviaire et routier), juin 2012.



Surdimensionnement de l'avenue Van Horne, juin 2012.

Enfin, soulignons que la localisation géographique de l'entrepôt sur le point haut de l'île (mis à part le mont Royal), sa position au centre transversal de l'île et l'absence d'immeubles en hauteur à proximité sont autant de facteurs favorables pour les panoramas d'exception aux étages supérieurs.



Panorama vers le nord à partir du toit de l'entrepôt, mai 2012.



Panorama vers le sud à partir du toit de l'entrepôt, mai 2012.



## CHAPITRE 02

# ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

L'implantation de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing dans ce secteur est directement liée au réseau ferroviaire qui se met en place au troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle, et au développement commercial et industriel qu'il génère tout au long de cette voie ferrée. L'approvisionnement direct au train, la position centrale du site et la proximité du boulevard Saint-Laurent sont des avantages importants pour la distribution.

L'entrepôt est le témoin des différentes étapes d'urbanisation liées à l'industrialisation du secteur, mais aussi de la mutation de cette fonction avec les effets sur le territoire. L'ampleur et la visibilité du St. Lawrence Warehousing sont des facteurs susceptibles de contribuer de façon significative à la régénération de cette partie de la ville.

### 2.1 1878 — 1909

L'ancien village de Saint-Louis du Mile End au moment de son incorporation en 1878, compte une population de 2 000 habitants. Son territoire est défini à l'est par l'avenue Henri-Julien, à l'ouest par la rue Hutchison, au sud par l'avenue du Mont-Royal et au nord par la rue De Castelneau. Une ligne ferroviaire, inaugurée en 1876 par la QMO & O (Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway)<sup>4</sup>, scinde ce territoire en deux. La compagnie ferroviaire installe au coin de la rue Bernard et Saint-Dominique une première gare vers 1879 autour de laquelle un pôle embryonnaire de développement économique se forme. Cependant le véritable essor économique et industriel survient en 1897 au moment de la construction de la ligne vers Lachine, puis vers les États-Unis, du Canadien Pacifique.<sup>5</sup> Cette ligne, qui rejoint celle de la QMO & O à la hauteur de la rue Saint-Dominique, incite les industriels à y implanter leurs entreprises pour pouvoir profiter de ce nœud important de transport et du marché maintenant accessible beaucoup plus facilement. Cet essor

---

<sup>4</sup> La QMO & O part de la gare Hochelaga, circonscrit le Plateau Mont-Royal, longe le futur quartier Parc Extension et quitte l'île de Montréal sur un pont au niveau du village de Bordeaux. Il traverse l'île Jésus pour rejoindre Sainte-Thérèse lieu d'un embranchement vers Saint-Jérôme d'une part, et Hull Aylmer et Ottawa d'autre part. La construction de la ligne aurait été financée par le gouvernement du Québec selon David B. Hanna.

<sup>5</sup> La ligne de la QMO & O a été achetée par le Canadien Pacifique en 1882.

se fait sous la supervision de la nouvelle ville de Saint-Louis qui a obtenu son incorporation le 21 décembre 1895.



Emplacement de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing en 1879 situé à proximité de la gare (Mile End Sta). Source : Hopkins, H.W., *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga*, 1879, BAnQ.



Photo de la 1<sup>re</sup> gare du Mile End avant 1910. Source : Archives du Canadian Pacific tirée de <http://histoireplateau.canalblog.com/archives/2006/07/30/2383607.html>.



Gare C.P.R. Mile End (2<sup>e</sup> gare, 1910), Walter S. Painter, architecte. Nous voyons à l'arrière la brasserie Frontenac. Source : International Post Card Co, s. d., BAnQ, Cote : CP 5578 CON.

Dès 1891, la population majoritairement francophone, grimpe à 3 449 habitants. Elle est composée d'artisans de la pierre et d'ouvriers non spécialisés. La plupart des habitations se retrouvent entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue Henri-Julien, soit sur la propriété de Pierre Beaubien. « Le Lovell's de 1891 a recensé 1 037 maisons, dont 66% en bois, 33% en brique et à

peine 1% en pierre.<sup>6</sup>» À son tour, la ville de Saint-Louis sera annexée par Montréal en 1909. C'est au cours de la courte existence de la ville de Saint-Louis que l'implantation des entreprises se fait dans le secteur sud-est et tout le long de la voie ferrée, puisque des exemptions de taxes sont offertes. Au moment de son annexion, on dénombre 26 grandes usines qui fournissent 5,000 emplois.<sup>7</sup> Les plus importantes sont les manufactures de vêtements John W. Peck & Company, Montreal Shirt and Overall Co. et Campbell Clothing Co. C'est aussi à cette époque que l'entreprise spécialisée dans la vente du bois L. Villeneuve et Cie s'installe en 1907 au coin de Bellechasse et Saint-Laurent. Elle est d'ailleurs toujours en exploitation sur le même site.



Manufacture de vêtements John W. Peck & Company, Ltd, érigée en 1903, coin Saint-Laurent et Saint-Viateur.  
Source : Prince, Lorenzo et al., *Montreal Old and New. Entertaining, Convincing, Fascinating*, Montréal, International Press Syndicate, Publishers, 1915, p. 313.



Manufacture Campbell Clothing Co., rue Elmire.  
Source : Prince, Lorenzo et al., *Montreal Old and New. Entertaining, Convincing, Fascinating*, Montréal, International Press Syndicate, Publishers, 1915, p. 311.

C'est aussi le moment propice en 1906 et 1908 pour « Napoléon Turcot, dernier maire de Saint-Louis, de faire la promesse électorale de faire passer le boulevard Saint-Laurent sous la voie ferrée en passage inférieur pour faciliter les communications avec la partie nord de sa ville, encore peu développée. Histoire de créer un fait accompli, le conseil municipal de Saint-Louis veut procéder avant son annexion par la Ville de Montréal n'entre en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1919. Dans un de ses tout derniers gestes, à sa séance du 14 décembre 1909, il accorde le contrat au plus bas soumissionnaire, pour la somme de 80 000 \$. La décision d'accorder le contrat n'a pas été sans provoquer de vifs débats : cette soumission est moins élevée de 14 000 \$ que la suivante et l'ingénieur municipal Joseph-Émile Vanier est convaincu que les travaux ne pourront être réalisés

<sup>6</sup> Ethnotech inc. Analyse du macro-inventaire montréalais Ensemble Mile End 8a, Montréal, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles, juin 1982, AVM, VM5, So, D12, p. 29.

<sup>7</sup> Ibid, p. 30.

à un coût aussi bas. Or le plus bas soumissionnaire est justement Wilfrid Duquette, dont le magasin-entrepôt se trouve précisément en face de l'endroit où le tunnel sera construit ! Le conseil, sous les instances du maire Turcot, choisit tout de même Duquette, mais en exigeant le versement d'une caution de 15 000 \$ pour garantir le début des travaux dans les 48 heures. Ceux-ci doivent être complétés le 1<sup>er</sup> septembre 1910.



Le passage de la rue Saint-Laurent est ouvert à la circulation. L'immeuble montré sur la photo est le magasin-entrepôt de Duquette. Source : BAnQ, Montreal Star, 8 novembre 1911.

Le tunnel est finalement ouvert à la circulation qu'un an plus tard, le 7 novembre 1911. Entretemps, Wilfrid Duquette a tenté de profiter du tunnel non seulement comme l'entrepreneur responsable des travaux, mais aussi en mettant en vente pour 50 000 \$ son bâtiment et le terrain environnant. La publicité du courtier prédit qu'avec l'ouverture prochaine du tunnel et la proximité de la gare, le tout vaudra un million de dollars dans cinq ans ! Duquette n'a probablement pas trouvé preneur puisqu'un article du *Montreal Star* publié lors de l'ouverture du tunnel nous apprend qu'il poursuit la Ville de Montréal, sous prétexte que le tunnel qu'il a lui-même construit obstrue l'entrée de son commerce, boulevard Saint-Laurent. (L'issue de la cause demeure inconnue.)<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Mémoire du mile End « capsules historiques » Entrepôt Van Horne. <http://memoire.mile-end.qc.ca/fr/entrepot-van-home/>, consulté le 30 juin 2022.

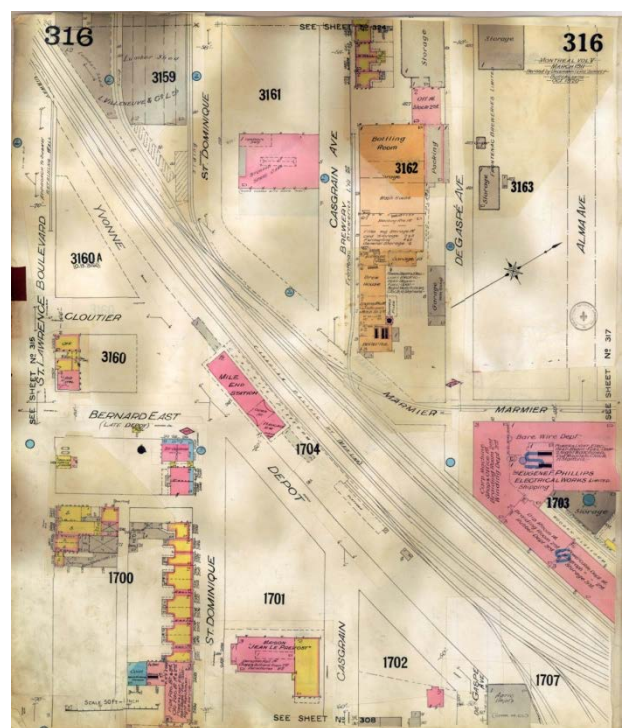
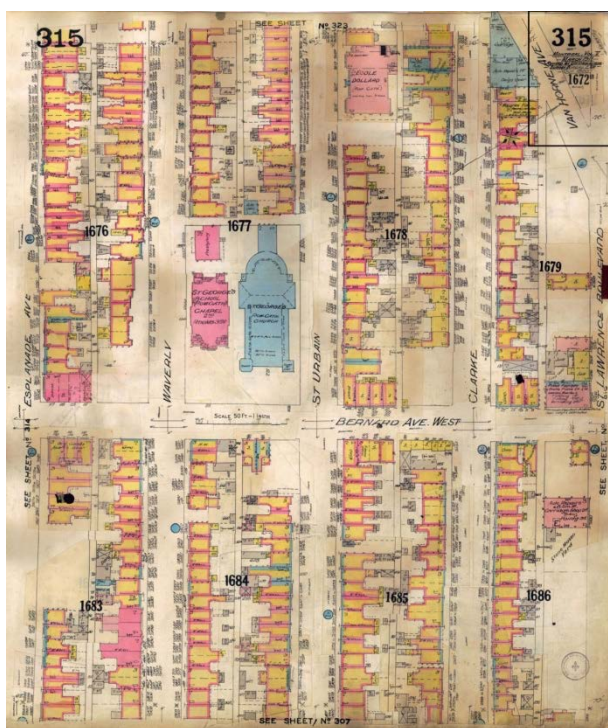
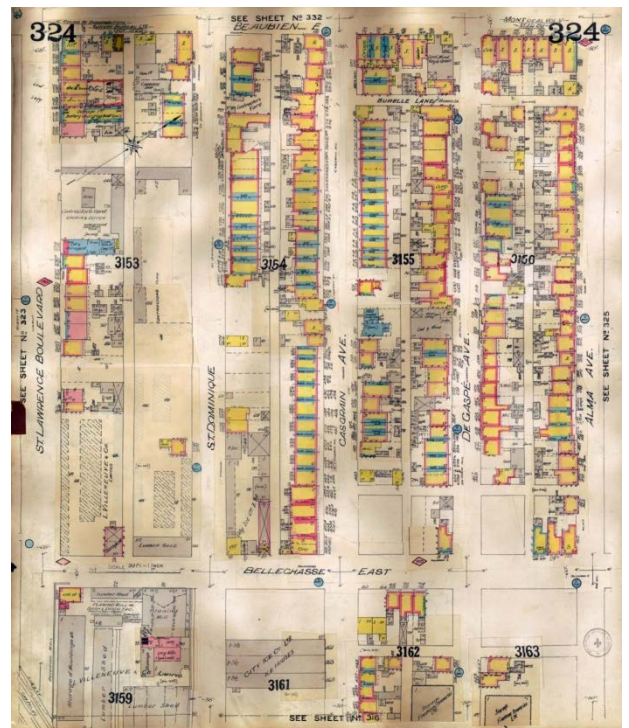
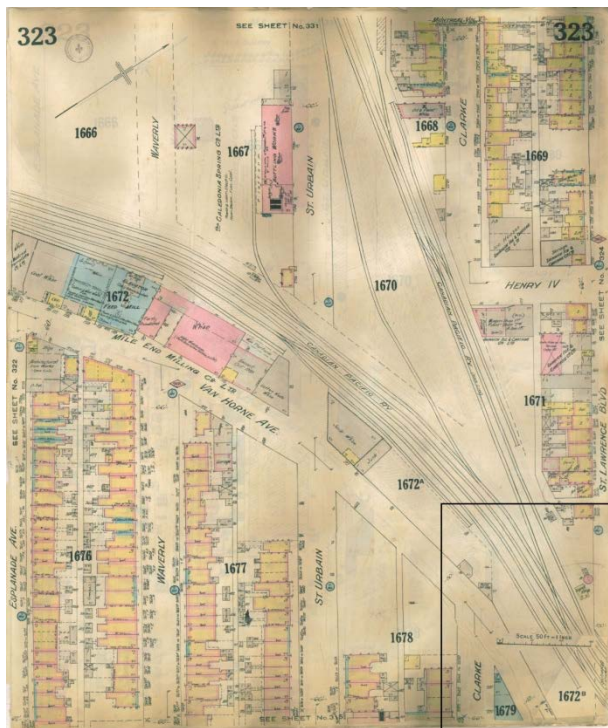
## 2.2 1910 — 1945

La population de l'ancienne ville Saint-Louis devenue le quartier Laurier, en souvenir de Sir Wilfrid Laurier, atteint 25 000 en 1908. Tout le territoire au sud des voies ferrées est pratiquement occupé, notamment à l'est du boulevard Saint-Laurent. C'est la partie ouest du quartier (qu'on nomme habituellement l'annexe) qui connaît une expansion prodigieuse. Le territoire allant du boulevard Saint-Laurent à la rue Hutchison se couvre rapidement d'habitations multifamiliales de trois étages. En pleine croissance, le secteur au nord des voies ferrées se développe à des fins résidentielles. Des passages sous les voies ferrées du Canadien Pacifique sont construits progressivement à partir de 1908 pour les rues Saint-Denis, Saint-Laurent et du Parc afin, bien évidemment, d'assurer une circulation sécuritaire et continue de part et d'autre. C'est une population principalement ouvrière qui occupe le quartier Laurier, mais une forte population juive vient s'y implanter au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.



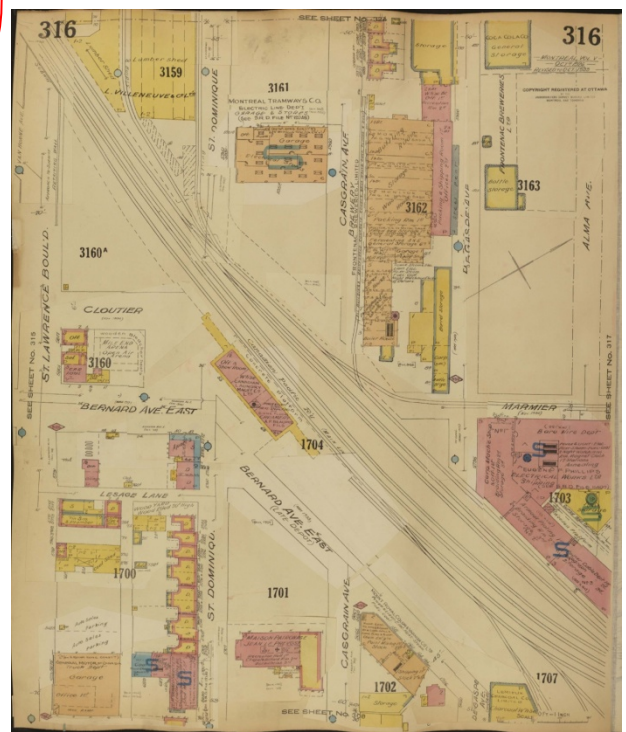
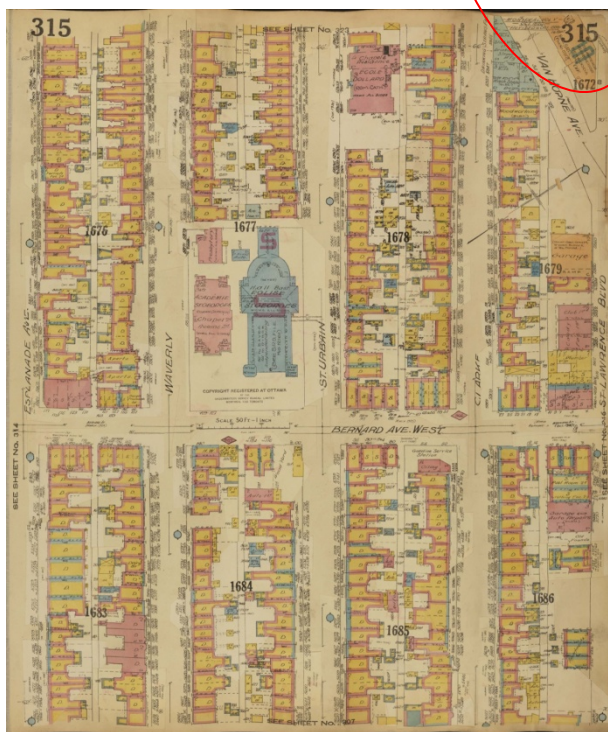
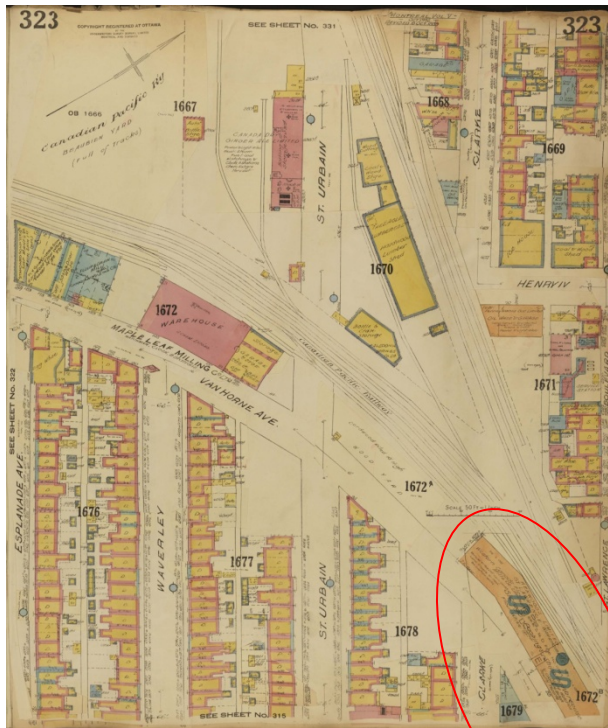
Carte postale du viaduc du boulevard Saint-Laurent, vers 1911.

Source : BAnQ, Cote : CP 3026 CON.



Montage de quatre cartes assurances-incendies Goad de 1920 montrant l'environnement immédiat du quartier d'implantation de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing avant sa construction (en tracé noir).

Source : Goad, Charles E., Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume V, Montreal, Underwriters' Survey Bureau, 1920, Collection numérique de cartes et plans de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Montage de quatre cartes assurances-incendies d'Underwriters' Survey Bureau 1939 montrant l'environnement immédiat de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing.

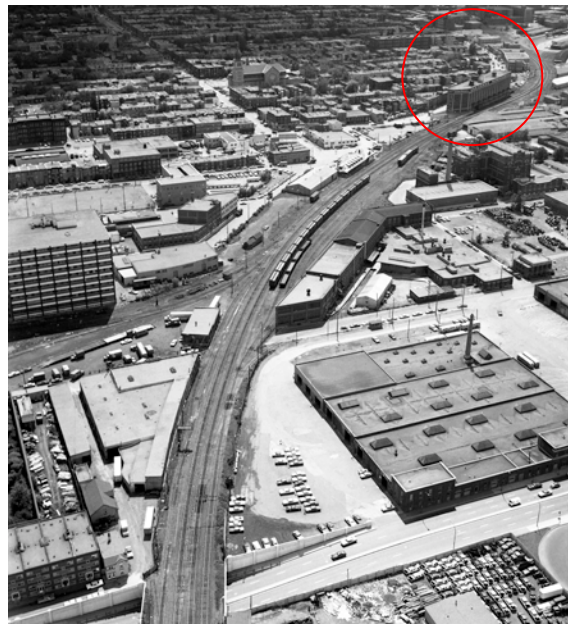
Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume V, Montreal, Underwriters' Survey Bureau, 1939, Collection numérique de cartes et plans de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

## 2.3 1945 — AUJOURD'HUI

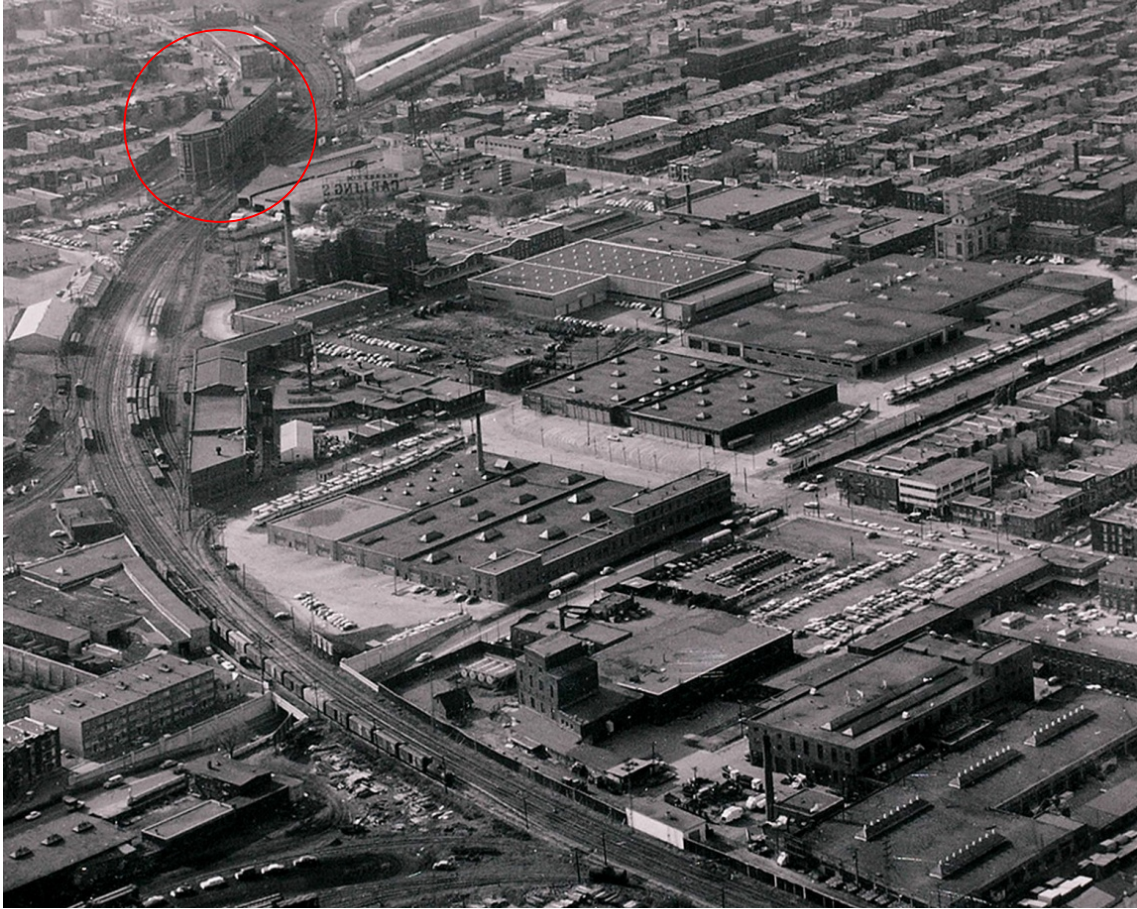
Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la vocation industrielle domine dans le secteur des voies ferrées du Canadien Pacifique. Entre les rues Saint-Denis et Saint-Laurent, un nombre important de bâtiments manufacturiers sont construits entre les années 1960 et 1975. Ils maintiennent leur vocation industrielle pendant toute cette période. Toutefois, comme pour la plupart des villes industrielles nord-américaines, les anciennes industries déclinent dans les années 1980 et le quartier Mile-End périlite. Soulignons l'inauguration du viaduc Rosemont - Van Horne au-dessus des voies du Canadien Pacifique en 1972.



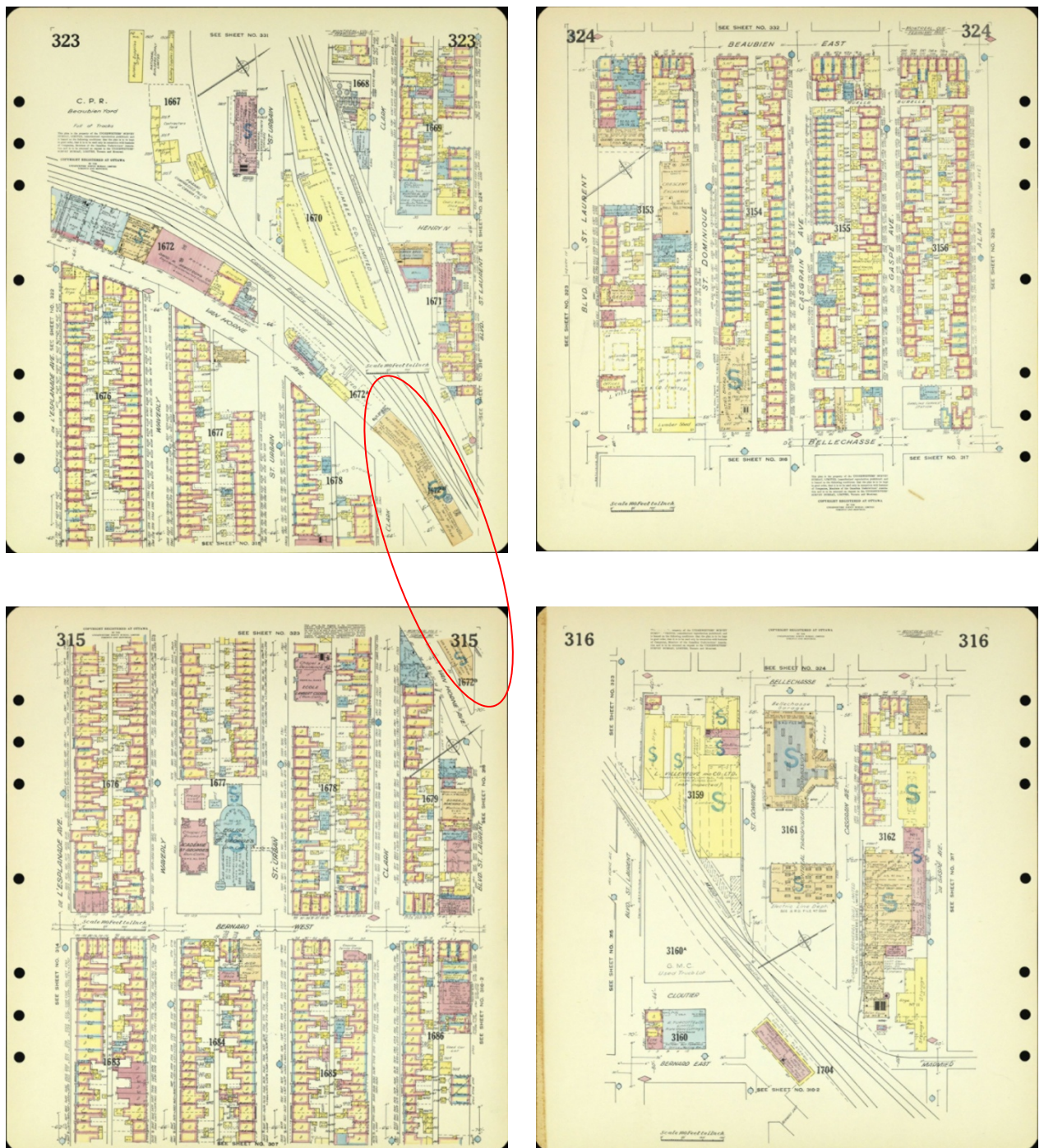
Vue aérienne du quartier en 1947.  
Source : AVM, cote : VM97-3\_7P13-33.



Vue en vol d'oiseau des environs de l'entrepôt avant la construction du Viaduc Rosemont-Van Horne circa 1960.  
Source : AVM, cote : VM94-U654-005.

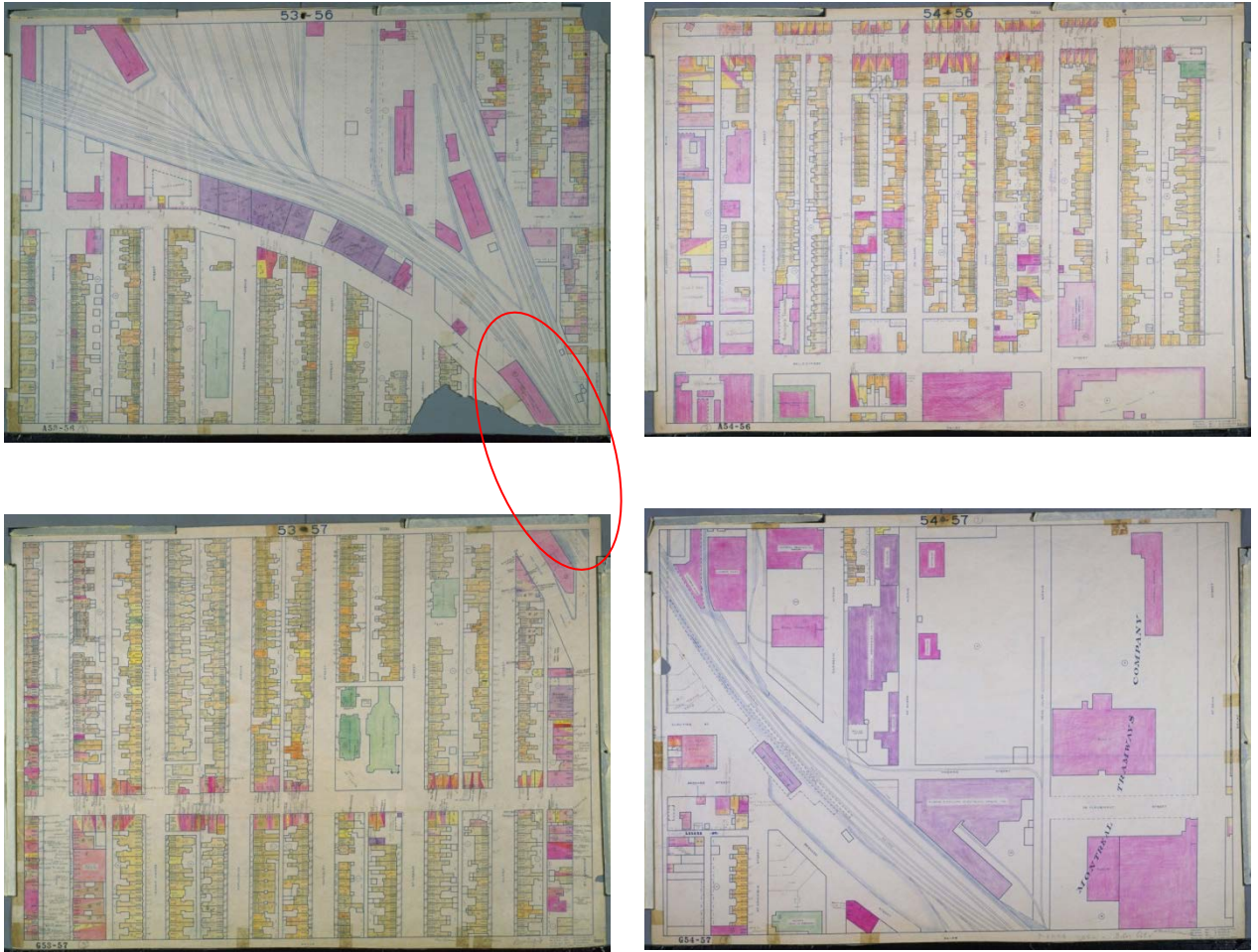


Vue aérienne du quartier en 1959. Source : <http://www.flickr.com/photos/benoit59/4465480421>.



Montage de quatre cartes assurances-incendies d'Underwriters' Survey Bureau de 1955 montrant l'environnement immédiat de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing.

Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume V, Montreal, Underwriters' Survey Bureau, 1955, Collection numérique de cartes et plans de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Montage de quatre cartes Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal à l'échelle 1:600 de 1957 montrant l'environnement immédiat de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing.

Source : Montréal : Service d'urbanisme de la ville de Montréal 1957, Cartes manuscrites réalisées entre 1930 et 1957

Reproduction numérique des documents originaux conservés à la Division de la gestion de documents et des archives de la Ville de Montréal.

Depuis les années 1990, le quartier connaît un renouveau par la venue d'une nouvelle population plus jeune et plus branchée (artistes, musiciens, infographistes, étudiants, etc.). Des boutiques, galeries d'art et cafés s'ouvrent. De nouvelles industries liées aux domaines des technologies s'y installent, notamment Ubisoft. Ce phénomène se traduit par la réhabilitation de nombreux bâtiments.

## CHAPITRE 03

# FICHE DESCRIPTIVE DE L'IMMEUBLE

### 3.1 DESCRIPTION

Cet entrepôt a été construit par les « ingénieurs-constructeurs »<sup>9</sup>, Duquette et Patenaude, pour le compte de l'un d'eux, le constructeur outremontais Wilfrid Duquette. Il est érigé en deux temps : d'abord une première moitié de 7 étages (180 x 54 pieds) en 1924, puis l'allongement de 100 x 50 pieds vers l'ouest en 1925. Son volume de plus de 1 300 000 pieds cubes est affecté « principalement à l'entreposage des marchandises en douanes ou dédouanées et des effets mobiliers »<sup>10</sup>. Une annonce promotionnelle de 1924 mentionne des services complémentaires en ces termes : « nous sommes priés d'informer les hommes d'affaires et les agents manufacturiers, que moyennant un loyer raisonnable, ils pourront s'assurer la location d'un pupitre avec service de sténographe et dactylographe compétentes, aussi usage du téléphone. »<sup>11</sup>



Implantation de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing.  
Source : Carte Utilisation du sol, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 1990.



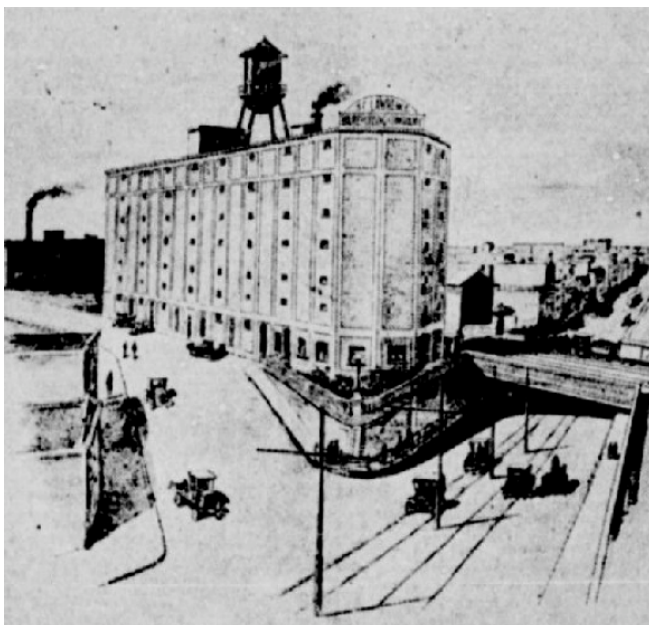
Vue de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing en 1982  
Source : Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal.

<sup>9</sup> Selon les Lovell de l'époque de la construction de l'entrepôt, Duquette est constructeur et Patenaude ingénieur civil et arpenteur.

<sup>10</sup> « Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.

<sup>11</sup> Ibid.

La forme inusitée de l'édifice est due à l'exiguïté et à la configuration irrégulière de son site, qui est enserré par les voies ferrées du Canadien Pacifique et l'avenue Van Horne. Par contre, les avantages évidents de cet emplacement, entre voie ferrée et chaussée, offrent une plus grande efficacité dans l'exploitation de l'entrepôt. D'abord, le déchargement des marchandises, du côté du chemin de fer, est réalisé par une voie d'évitement (bretelle) qui permet de faire sans interruption le transbordement de neuf wagons de marchandises, puis son stockage rapide dans l'entrepôt par l'intermédiaire de monte-charge, et enfin, son expédition à travers la ville du côté de l'avenue Van Horne. Par ailleurs, le processus inverse était aussi possible puisque l'entreprise offrait dans sa publicité le service de spécialistes pour l'expédition de marchandise par wagon vers le reste du Canada où à l'extérieur du pays ainsi qu'un service de transport de livraison pour la ville de Montréal.<sup>12</sup>



**ST. LAWRENCE  
WAREHOUSING COMPANY**  
Bonded and Free  
Storage Rates Include  
Fire and Sprinkler Insurance  
Storage Forwarding  
Distribution Cartage  
Private Siding on Premises  
Office & Warehouse:  
**ST. LAWRENCE BLVD.  
VAN HORNE**  
Phone Atlantic 5741

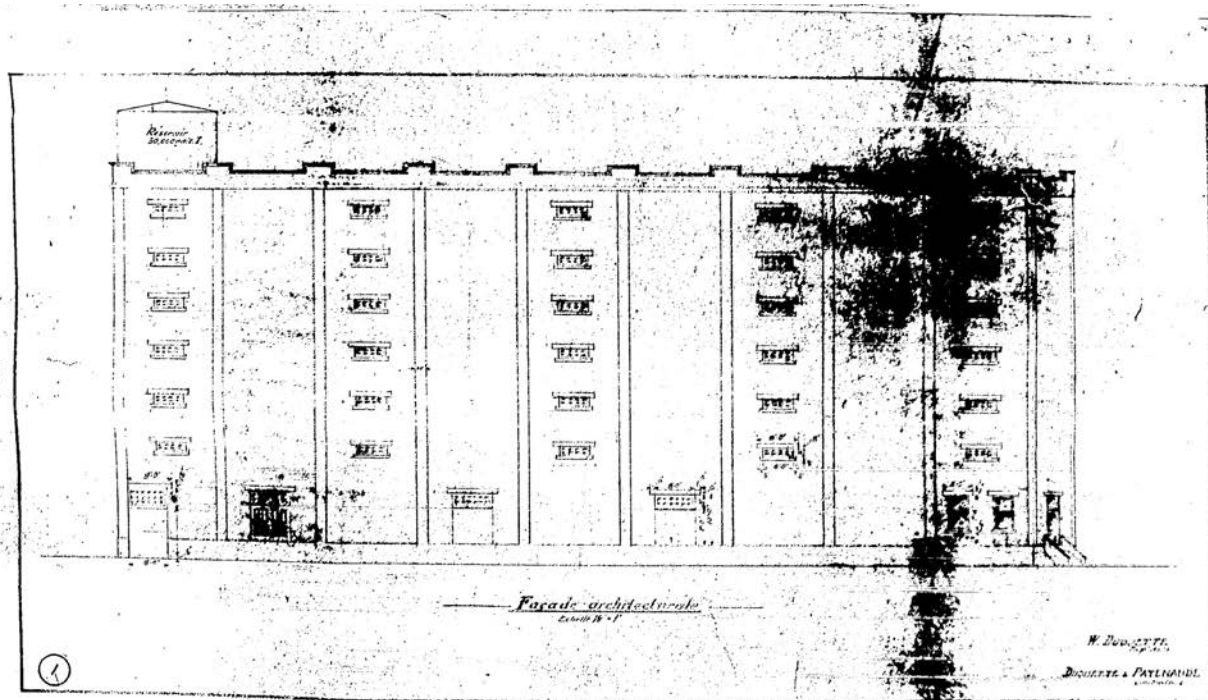
Perspective de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing.  
Source : « Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.

Descriptif du St. Lawrence Warehousing dans l'annuaire Lovell.  
Source : Annuaire Lovell, 1925-1926, BAnQ, p. 1721.

Selon un article du journal *La Patrie* : *toute la construction de cet imposant immeuble a été faite d'après les dernières données scientifiques ; l'éclairage, l'aération, le système de chauffage ont*

<sup>12</sup> Informations prises dans : « Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.

été établis de telle sorte que les marchandises entreposées soient à l'abri des températures excessives en toute saison. L'entrepôt est également muni d'un système complet d'arrosoirs automatique dit « Dry Sprinkler System » contrôlé par un double système d'alarme susceptible de jouer jour et nuit en cas de feu ou de vol.<sup>13</sup>



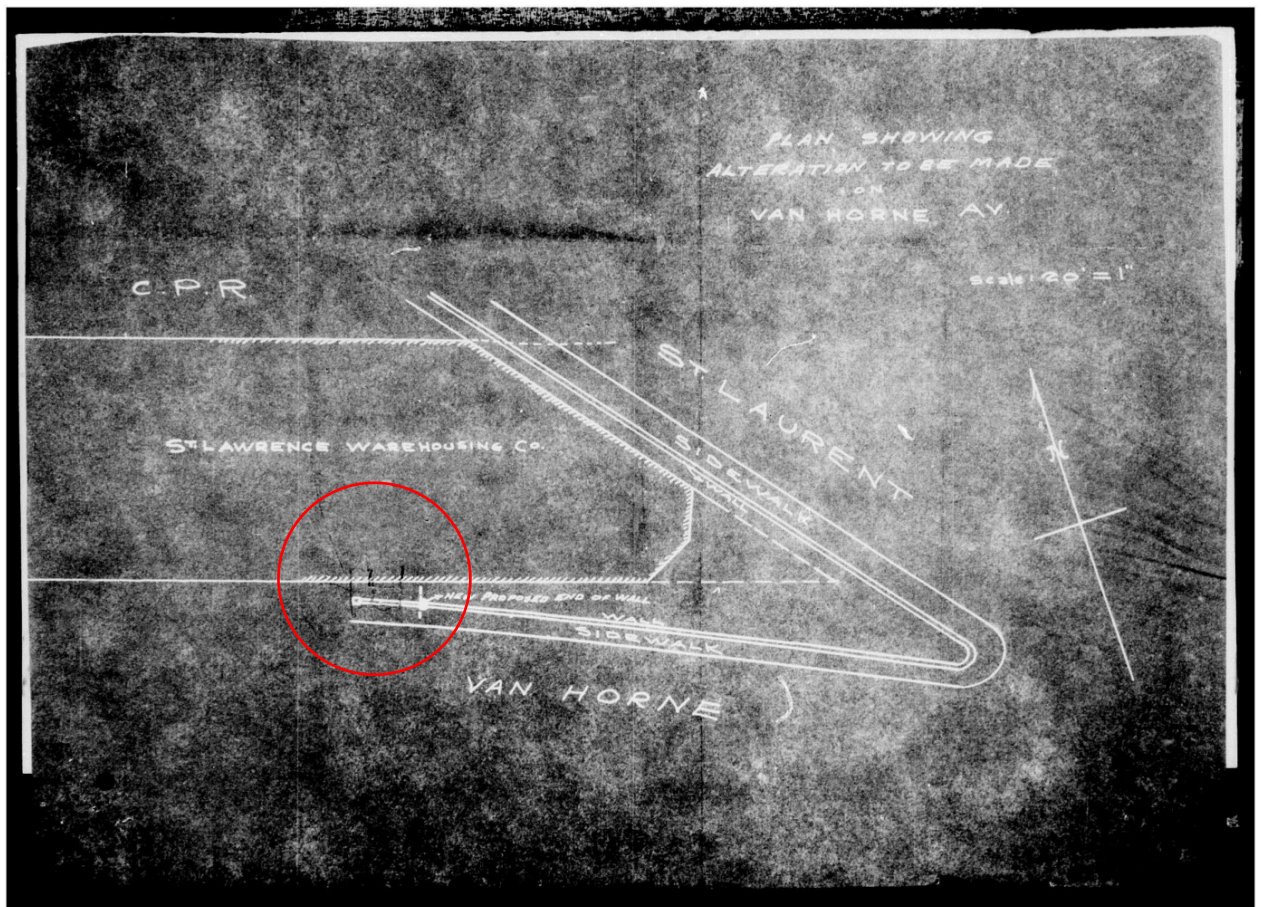
Façade principale « façade architecturale » - partie 1. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0531.

Les autorités des archives municipales ont numérisé les jeux de plans qui accompagnaient vraisemblablement les demandes de permis de 1924 et 1925. Malgré la piètre qualité des numérisations, nous pouvons constater que :

- Les plans sont signés par « Duquette propriétaire »;
- La seule élévation disponible intitulée « façade architecturale » est légèrement différente de la construction :
  - le crénelage au niveau du parapet n'a vraisemblablement pas été construit
  - la composition architecturale a été améliorée en laissant apparentes les poutres de béton au-dessus du premier niveau et en dessous du dernier niveau, créant ainsi une composition tripartite (base, étages courants et couronnement);

<sup>13</sup> « Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.

- Une tour d'eau métallique préfabriquée a été utilisée plutôt qu'un réservoir possiblement en bois pouvant contenir 30 000 gallons;
- L'entrée de la section bureau a été localisée sur la façade Van Horne plutôt que sur le pan coupé de la façade Est. Ceci pourrait expliquer la demande faite aux autorités municipales par Duquette lors de la construction pour remplacer par des degrés une quinzaine de pieds de l'extrémité ouest du mur de soutènement<sup>14</sup>.



Plan accompagnant la demande de modification au mur de soutènement. Source : Archives de la Ville de Montréal, dossier 19378.

L'intérieur est comme on s'y attend pour ce type d'immeuble : strictement fonctionnel. Les murs de périmètre sont laissés à la brique et les cloisonnements sont limités aux espaces administratifs ou aux locaux techniques.

<sup>14</sup> Archives de la Ville de Montréal, dossier 19378.

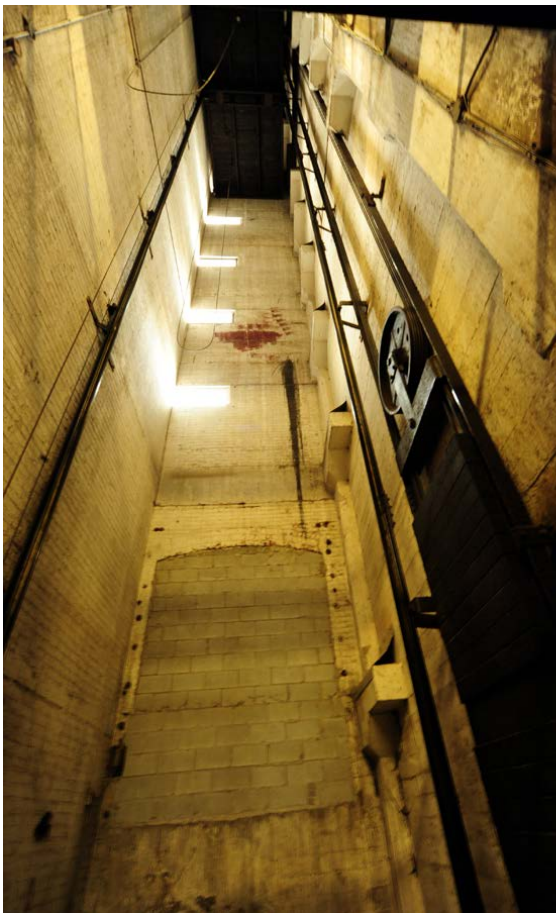


Salle des fournaies. Source : ©Jean-Sébastien Herr.



Cloisonnement au niveau du rez-de-chaussée, mai 2012.

Enfin, notons la présence deux monte-charge d'une capacité de 2 tonnes et d'un troisième d'une capacité de 3 tonnes.



Puits d'un monte-charge. Source : ©Jean-Sébastien Herr.



Un local administratif, juin 2012.

### 3.2 DATE DE CONSTRUCTION, MODIFICATIONS MARQUANTES

La construction de l'immeuble est réalisée en deux étapes soit en 1924 et 1925. Depuis, peu de travaux ont fait l'objet de permis. Les principales modifications à l'enveloppe architecturale concernent les ouvertures au niveau du rez-de-chaussée. À la suite de l'abandon de la bretelle et de ce fait de l'utilisation des wagons pour le transbordement, toutes les portes des quais de chargement ont été obturées du côté de la voie ferrée. On peut constater à travers les graffitis l'utilisation du bloc de béton pour ce faire.

Des portes et des fenêtres du côté de l'avenue Van Horne ont aussi été bouchées ou percées.



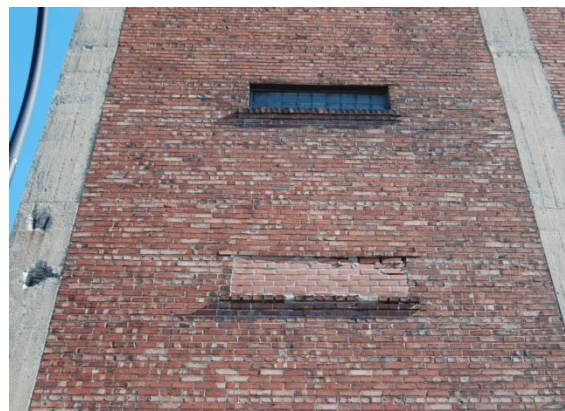
Porte de quai obturée de la façade nord. En liséré jaune, un exemple, mai 2012.



Porte de quai obturée de la façade nord. En liséré jaune, un exemple, juin 2012



Porte de quai obturée de la façade sud, juin 2012.



Fenêtre obturée de la façade sud, juin 2012.



Porte obturée donnant sur le monte-charge, juin 2012.



Porte obturée de la façade nord, juin 2012.

À l'intérieur, des améliorations aux locaux des employés ont été apportées en 1947 et un escalier conforme a été ajouté en 1991.

#### **Permis de construction recensés**

9 juillet 1924 – permis n° 3103 - 105 000 \$

Adresse : Van Horne, près du boulevard Saint-Laurent

Propriétaire : Wilfrid Duquette

Architecte : ?

Entrepreneur : Duquette & Patenaude

Nature du permis : Construction d'un entrepôt général : 180 pieds x 140 pieds proj. : 54.10 pieds et 56.1 pieds, 7 étages

Façade : brique

Structure : béton armé

11 juin 1925 – permis n° 2490 – 100 000 \$

Adresse : Van Horne, près du boulevard Saint-Laurent

Propriétaire : Wilfrid Duquette

Architecte : ?

Entrepreneur : Duquette & Patenaude

Nature du permis : Agrandissement de l'entrepôt général : 100 pieds x 100 pieds x 57 pieds, 7 étages

Façade : brique

Structure : béton armé

6 juin 1928 – permis n° 2486 – 300 \$<sup>15</sup>

Adresse : ?

Propriétaire : M. A. Pépin

Architecte : M. A. Pépin

Entrepreneur : M. A. Pépin

Nature du permis : Construction d'un garage, hangar en bloc de béton, bois et tôle – 20 pieds x 20 pieds x 25 pieds x 2 étages

19 novembre 1941 – permis n° 3389 – 250 \$

Adresse : 1, avenue Van Horne

Propriétaire : St. Lawrence Warehousing Co.

Architecte : ?

Entrepreneur : St. Lawrence Warehousing Co.

Nature du permis : Faire une ouverture pour la partie des bureaux, sur l'avenue Van Horne

18 juillet 1947 – permis n° 3170 – 5 000 \$

Adresse : 1, avenue Van Horne

Propriétaires : Blanche, Paul, Cécile, Juliette, Roland, Wilfrid fils, Robert Duquette

Architecte : Gagnier, Derome & Mercier

Entrepreneur : ?

Nature du permis : Aménagement de toilettes au rez-de-chaussée

Vers 1958 – pas de permis recensé

Adresse actuelle : 55, avenue Van Horne

Construction d'un garage attenant du côté ouest

1991 – permis n° 6344

Adresse : 1, avenue Van Horne

Propriétaires : John Bastien ?

Architecte : Bleyer, Soucy & Wiseman

Entrepreneur : ?

Nature du permis : Rénovation

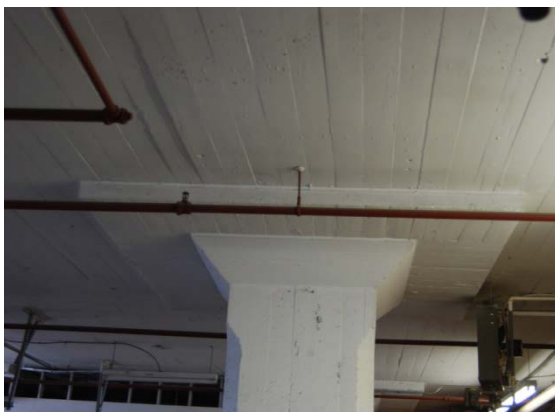
---

<sup>15</sup> Nous n'avons pas retracé cette intervention. Il ne s'agit pas du garage adjacent puisqu'il ne comporte qu'un étage et mesure environ 50 pi x 50 pi.

### 3.3 DES COMPOSANTES PARTICULIÈRES

#### 3.3.1 La structure

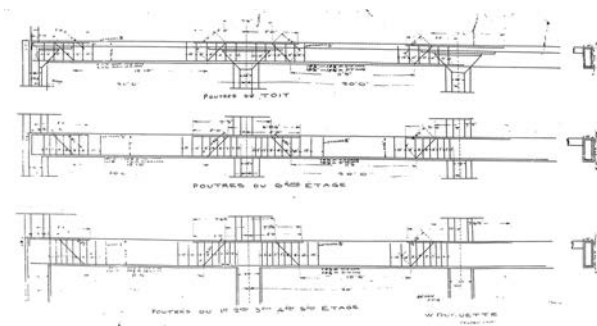
Impressionnant par ses dimensions, l'édifice est à ossature de béton armé selon le système de dalles-champignons, principe suivant lequel la liaison des planchers avec les colonnes est renforcée par des chapiteaux. Cette technique permet de réaliser des planchers peu épais variant de 7½ à 8½ pouces pour l'entrepôt St. Lawrence Warehousing et d'éliminer les poutres. Différentes formes de chapiteaux sont utilisées et les dimensions des colonnes sont aussi ajustées selon le calcul de charge. Ce système structural permet une utilisation maximale de l'espace et la libre circulation des marchandises sans qu'elle soit entravée par des obstacles, notamment par des poutres. Nous sommes en présence de trois travées supportées par 2 rangées de colonnes et les colonnes engagées dans les murs du périmètre.



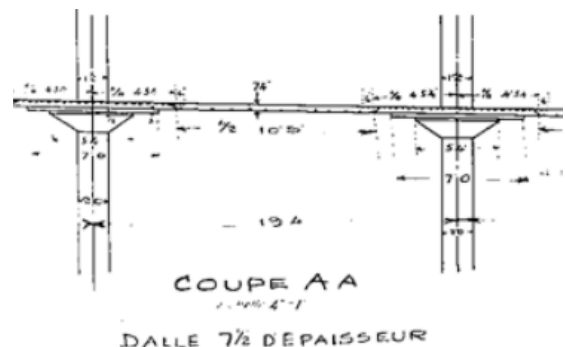
Structure de dalle sur colonne champignon au niveau 1, juin 2012.



Structure de dalle sur colonne champignon au dernier niveau, juin 2012.



Calcul de la structure. Source : Duquette & Patenaude, *Plan du St. Lawrence Warehousing*, 1924.



Coupe type d'un plancher. Source : Duquette & Patenaude, *Plan du St. Lawrence Warehousing*, 1924.

À l'extérieur, une partie de l'ossature en béton est apparente. Le remplissage des travées de l'enveloppe est fait avec de la brique d'argile<sup>16</sup>. De petites ouvertures percent une travée sur deux. Presqu'entièrement opaque, l'édifice exprime ainsi sa fonction de sauvegarder les marchandises entreposées contre les températures extrêmes des saisons.

### 3.3.2 Le château d'eau

Une composante paysagère du lieu est la tour d'eau aussi appelée château d'eau par association aux donjons des châteaux. Il s'agit tout simplement d'un réservoir d'eau situé en hauteur pour permettre la distribution de l'eau en diverses circonstances. Il voit le jour en même temps que l'ascenseur donc avec les édifices en hauteur. Les systèmes d'aqueduc n'étant pas suffisamment performants dans les grandes villes comme New York et Chicago, obligent l'installation de réservoirs d'eau au sommet des immeubles de plus de 6 étages. Ils alimentent en eau les usagers des immeubles d'une part, et assurent une forme de sécurité contre les incendies d'autre part. Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, ces structures étaient présentes sur tous les immeubles en hauteur de Montréal.

---

<sup>16</sup> Il s'agit de trois rangs de brique pour une épaisseur de 12 po.



Les tours d'eau dans le panorama de Montréal en 1926-1927. Source : © Musée McCord, Vue de Montréal en direction nord depuis l'immeuble de la Southam Press, QC, 1926-1927 cote VIEW-24047.

Dans certains secteurs de New York, toutes les constructions de plus de 6 étages doivent encore aujourd'hui être équipées d'une tour d'eau. Le modèle new-yorkais est généralement constitué d'un contenant cylindrique à fond plat construit en bois cerclé de câbles d'acier. Les planches une fois assemblées gonflent sous l'effet de l'eau et le réservoir devient étanche sans aucun scellant. Ils nécessitent moins d'entretien que ceux en acier susceptible de rouiller et conservent l'eau fraîche l'été. L'une des deux compagnies fournisseurs de réservoirs à New York dit en construire encore de 1 à 5 par semaine sans compter les réparations !



Les tours d'eau new-yorkaises dans le secteur de la 6<sup>e</sup> avenue et à 27<sup>e</sup> rue. Source : Bing Cartes.

## Le château d'eau du St. Lawrence Warehousing

Année de construction : 1924

Constructeur : Horton Steel Works Limited,  
Bridgeburg, Ontario

Grand fabricant de châteaux d'eau au Canada,  
la compagnie Horton Steel Works, filiale d'une  
compagnie américaine, s'est installée au Canada

en 1913 à Bridgeburg, Ontario. D'abord dénommé Chicago Bridge and Iron Company, d'après  
le nom de la compagnie mère des États-Unis, elle se renomme, au Canada, Horton Steel Works,  
en 1921, en hommage à son fondateur, Horace E. Horton.

La compagnie mère est créée en 1889 par la fusion de deux sociétés. La première, une firme  
d'ingénierie basée à Minneapolis et dirigée par Horace Ebenezer Horton, s'était distinguée par la  
construction de certains des premiers ponts à travées métalliques sur le fleuve Mississippi. La  
deuxième, la Kansas City Bridge & Iron Company, est exploitée par George et William Wheelock,  
qui, dans les trois années précédant la fusion, ont construit plus de 500 structures à travers les  
États-Unis.<sup>17</sup>

Vers 1893, Horace E. Horton, alors président de la société, a eu l'idée que les parois des citernes  
pouvaient être structurales et qu'il suffisait de la maintenir en place en la rivetant aux composantes  
verticales en acier. De même, il eut l'idée de concevoir des fonds hémisphériques aux réservoirs,  
ce qui était une avancée à la tradition de construire des citernes aux fonds plats, technique ayant  
cours jusqu'à ce moment. Vers 1913, George T. Horton, nouveau président de la société et fils  
d'Horace, a fait breveter la forme elliptique comme fond de cuve, une amélioration sur le type de  
fond hémisphérique.<sup>18</sup>



<sup>17</sup> Informations prises dans : Carver, Martha, *Tennessee's Survey Report for Historic Highway Bridges*, Nashville, Ambrose Printing Company, 2008. – fichier pdf téléchargé le 10 juin 2012 : <http://www.tdot.state.tn.us/environment/historic/bridgebook.htm>.

<sup>18</sup> "Canadian Plant of Chicago Bridge and Iron Works", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 27, no 30, 23 juillet 1913, p. 56-57.



Type de château d'eau de la compagnie Chicago Bridge and Iron Company  
Source : Contract Record and Engineering Review, vol. 27, no 30, 23 juillet 1913, p. 56-57.



Type de château d'eau de la compagnie Chicago Bridge and Iron Company  
Source : Contract Record and Engineering Review, vol. 27, no 30, 23 juillet 1913, p. 56-57.

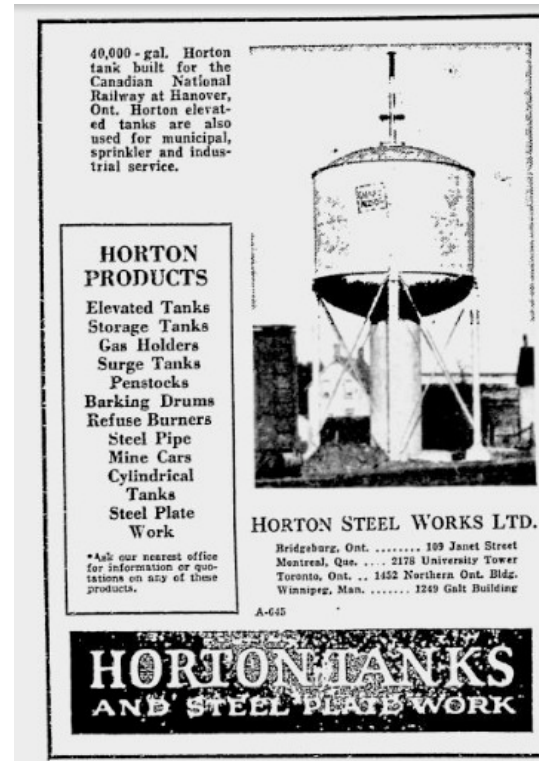
La section canadienne de la compagnie, la Horton Steel Works, construit principalement des châteaux d'eau. Celui du St. Lawrence Warehousing est installé pour alimenter le système de gicleurs en cas d'incendie. Il a été en fonction jusqu'en septembre 1992, moment de la mise en service de nouvelles pompes incendie. Un article de l'entreprise explique que l'eau constamment stagnante dans ce type de réservoir, est généralement chauffée avec un serpentin à vapeur en laiton.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> "Canadian Plant of Chicago Bridge and Iron Works", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 27, no 30, 23 juillet 1913, p. 56-57.



Château d'eau du St. Lawrence Warehousing, juin 2012.

Publicité de la Horton Steel Works Ltd.  
Source : *The Financial Post*, 14 mai 1931, p. 2.

Château d'eau du St. Lawrence Warehousing, juin 2012.



Château d'eau du St. Lawrence Warehousing, juin 2012.

La forme sphérique, le fond hémisphérique, la toiture conique et la course autour, en font un réservoir tout à fait typique de cette compagnie. On en retrouve quelques exemples similaires à Montréal soit :

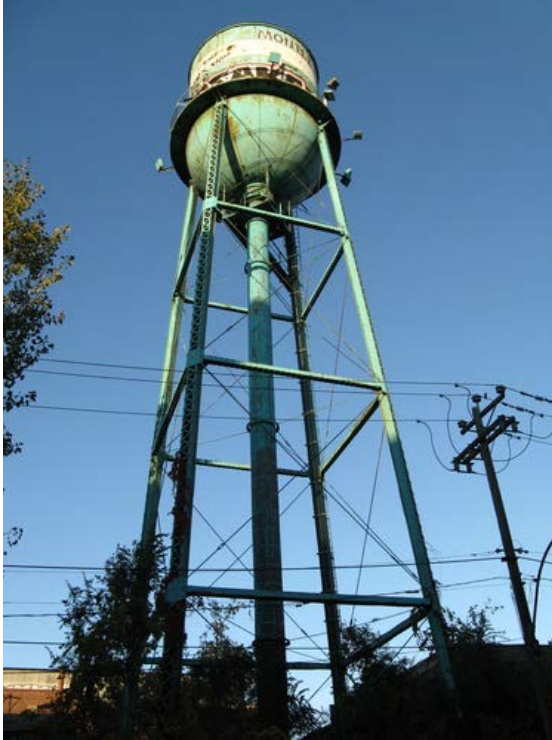
- sur l'immeuble de la Gillette, rue Saint-Alexandre, récemment recyclé à des fins résidentielles
- adjacent à une ancienne manufacture de lingerie féminine située au 2019 de la rue Moreau
- sur la rue Pitt près de la rue Saint-Patrick
- sur le campus du Collège Macdonald à Sainte-Anne-de-Bellevue.



Château d'eau sur la Gillette, juin 2012.



Château d'eau du 2019, Moreau Montréal, juin 2012.



Château d'eau sur la rue Pitt.  
Source : Panoramio : *Le Sud-Ouest, water tower*  
©flotsamjetsam.



Château d'eau sur le campus du Collège Macdonald, rue Lakeshore, Sainte-Anne-de-Bellevue. Source : Google Street View .

Soulignons que le site Internet de Radio-Canada avait mis en ligne un reportage sur l'histoire d'un château d'eau à Sudbury construit par la Horton Steel Works.

### 3.3.3 Le garage au 55, avenue Van Horne

Un volume d'un étage attenant à l'entrepôt a été ajouté autour de 1958. Au rôle d'évaluation foncière, il est indiqué 1960. Il n'apparaît pas sur les photos aériennes ou plans d'utilisation du sol antérieurs à cette date et nous n'avons pas recensé de permis pour cette construction.

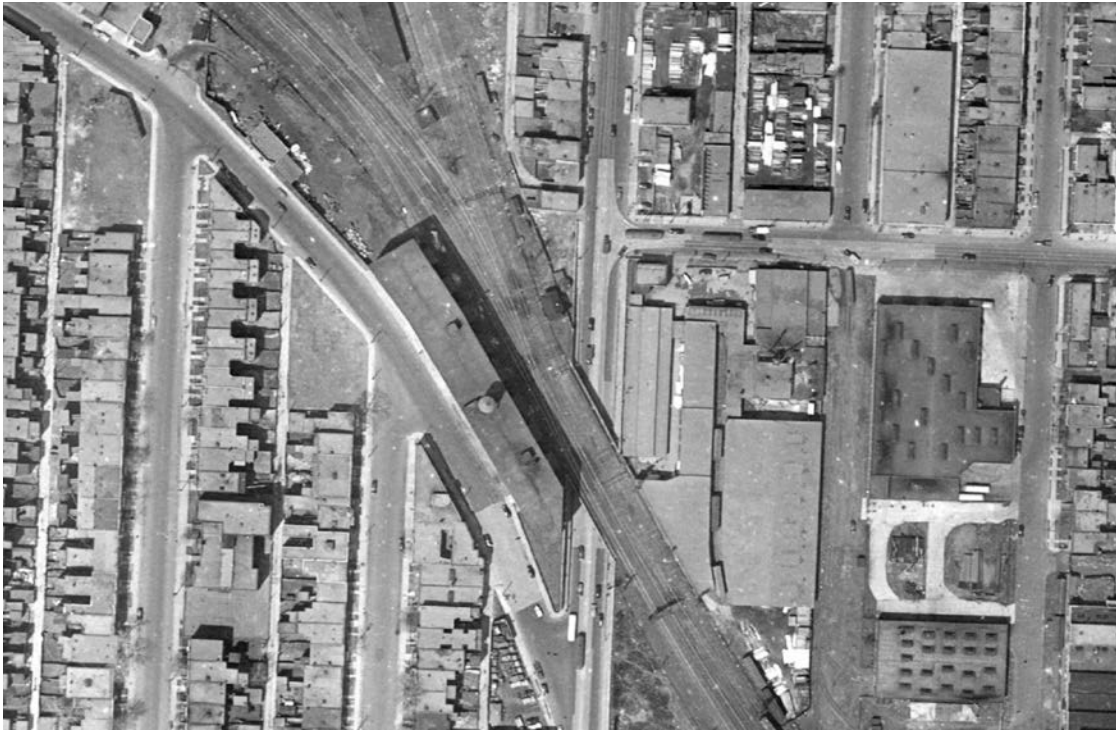


Photo aérienne de 1947-1949, montrant l'absence de construction secondaire adossée à l'entrepôt. Source : AVM, cote : VM97-3\_7P13-33.

Il s'agit d'un volume faisant toute la largeur de l'entrepôt principal dont la façade sur rue est en brique avec deux portes de garage, une porte d'accès et deux ouvertures de part et d'autre des portes de garage qui ont depuis été obturées. Un appentis revêtu d'un bardage métallique est construit sur la façade ouest donnant sur une aire de services. Les façades ouest et nord sont aveugles et aussi recouvertes de tôle d'acier.



Façade principale du 55, av. Van Horne, juin 2022.



Façade Ouest du 55, av. Van Horne, juin 2022.

La structure est en acier et les murs en blocs de béton. Un isolant à l'intérieur a été ajouté et couvert de gypse. N'ayant pu faire d'ouvertures exploratoires, nous posons l'hypothèse que les

façades ouest et nord étaient à l'origine crépies directement sur le bloc de béton et par la suite ont été revêtues d'un bardage d'acier brun aujourd'hui couvert de tags.



Façade principale du 55, av. Van Horne, juin 2022



Appentis sur la façade ouest, juin 2022.



Intérieur du 55, av. Van Horne, juin 2022.



Intérieur du 55, av. Van Horne, juin 2022.

### 3.4 ÉTAT D'AUTHENTICITÉ ET D'INTÉGRITÉ

« Un lieu est authentique si les valeurs qu'on lui attribue sont exprimées de manière véridique et crédible à travers son contexte socio-culturel, son emplacement, son usage, sa conception, ses formes, ses matériaux, sa toponymie et ses composantes immatérielles. L'authenticité peut être appréciée de différentes manières selon l'intérêt patrimonial du lieu et ne doit pas nécessairement s'évaluer en fonction de son état d'origine, mais tenir compte des étapes temporelles significatives de son évolution.<sup>20</sup> »

Plusieurs interventions ont été réalisées sur les ouvertures au niveau du rez-de-chaussée. C'est le principal aspect qui affecte le niveau d'authenticité.

<sup>20</sup> Ville de Montréal – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise. *Processus d'analyse de l'intérêt patrimonial d'un lieu version préliminaire*, octobre 2009, p. 47.

« L'intégrité d'un lieu et de ses éléments caractéristiques est le niveau auquel ils sont complets, entiers et sains. C'est l'état physique et fonctionnel apte à assurer leur pérennité. L'analyse de l'intégrité comprend l'évaluation des conditions du lieu, de ses forces et de ses faiblesses ainsi que des opportunités et des menaces dont il peut être l'objet (pressions de développement, environnementales, humaines, etc.).<sup>21</sup> »

Quant aux déficiences susceptibles d'interférer dans le niveau d'intégrité, mentionnons que l'armature est apparente sur plusieurs sections des poutres de béton et que certains des rares éléments décoratifs sont disparus comme les carreaux de terre cuite insérés au niveau de la poutre de rive du 1<sup>er</sup> étage.



Armature apparente et absence de l'élément décoratif (encerclé en rouge), juin 2012.



Armature apparente au dernier niveau, juin 2012.



Rejointoiement nécessaire, mai 2012.



Château d'eau affecté par la rouille, mai 2012. Il a été depuis peinturé.

<sup>21</sup> Ville de Montréal – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise. *Processus d'analyse de l'intérêt patrimonial d'un lieu version préliminaire*, octobre 2009, p. 49.

### 3.5 CONCEPTEURS

#### 3.5.1 Joseph Trefflé Zenon Patenaude

Il est ingénieur civil, arpenteur et administrateur (*La Prairie*, 29 août 1883 – Île Bizard, 7 avril 1946).

Après des études au collège de sa ville natale, Joseph Trefflé Zenon Patenaude vient s'établir à Montréal en 1900. D'abord, il entre dans la grande firme d'ingénierie montréalaise de Joseph Émile Vanier, puis dans celle de V. H. Dupont, ingénieur civil. Plus tard il devient le bras droit du Sénateur J. P. B. Casgrain, ingénieur civil et arpenteur. Par la suite, il ouvre son propre bureau d'arpenteur et d'ingénieur civil dans l'édifice du Dominion Express de la rue Saint-Jacques. En 1915, il est syndic pour la société des arpenteurs-géomètres pour la région de Montréal, et secrétaire-trésorier de l'Association de protection des arpenteurs-géomètres, de la même région. Il est lié à plusieurs compagnies immobilières, comme la « Parc Rolland, Ltd, » dont il est le président.<sup>22</sup> Soulignons que la recension des annuaires Lovell pour la période 1904 et 1920 nous apprend que celui-ci a pratiqué les métiers d'architecte, d'ingénieur civil et d'arpenteur.



Photographie de Joseph Trefflé Zenon Patenaude.

Source : Prince, Lorenzo et al., *Montreal: old, new, entertaining, convincing, fascinating*, Montréal, Montreal International Press Syndicate, 1915, p. 268.

**APPARTEMENTS A LOUER**

— Avant de visiter notre réel pour votre logement. Adressez-vous, consultez ce que nous offrons —

**3, 4, 5 et 6 CHAMBRES — \$32.50 à \$90 par mois**

**LOYERS RÉDUITS POUR BAUX DE PLUS D'UN AN**

Si vous avez l'occasion de déménager, nous vous offrons des logements très confortables, avec toutes les commodités, à des loyers très réduits. Les appartements sont situés dans les meilleurs quartiers de la ville. Les loyers sont payés par trimestre ou par semestre. Les loyers sont payés par trimestre ou par semestre. Les loyers sont payés par trimestre ou par semestre.

**J.T.Z. PATENAUDE**

OFFRE SPÉCIALE

Publicité sur les propriétés de Joseph Trefflé Zenon Patenaude en 1930.

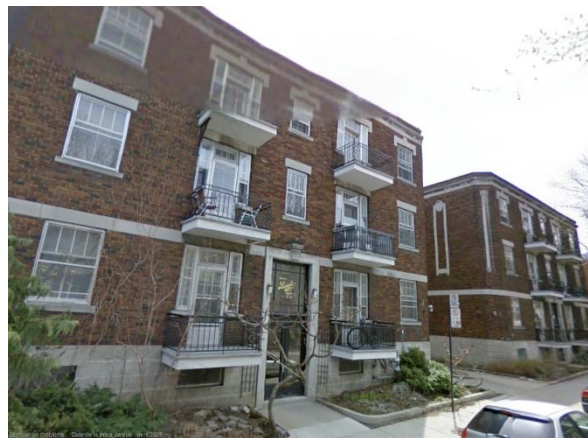
Source : *La Presse*, 25 janvier 1930, p. 42.

<sup>22</sup> Les notes biographiques ont été prises dans : Prince, Lorenzo et al, *Montreal: old, new, entertaining, convincing, fascinating*, Montréal, Montreal International Press Syndicate, 1915, p. 268.

En 1924, il s'associe avec Wilfrid Duquette pour créer la firme d'entrepreneurs généraux, Duquette & Patenaude – une association qui durera jusqu'en 1931. D'un autre côté, J. T. Z. Patenaude devient, durant la seconde moitié des années vingt, un important constructeur-proprétaire d'immeubles d'appartements. Il construit, entre autres, les Appartements Bayle en 1928 au coût de 300 000 \$, ainsi que les Appartements Roxy au même coût au cours de la même année.<sup>23</sup> Notons que le magazine *Contract Record and Engineering Review* du mois de décembre 1928 mentionne J. T. Z. Patenaude comme architecte pour les Appartements Roxy.<sup>24</sup>



Les Appartements Roxy (3655-3681, rue Sainte-Famille) – Propriétaire constructeur : J. T. Z. Patenaude, 1928.  
Source : Google Street View, 2012.



Les Appartements Bayle (1830-1840, rue Baile) – Propriétaire constructeur : J. T. Z. Patenaude, 1928.  
Source : Google Street View, 2012.

J. T. Z. Patenaude devient administrateur de propriétés, tout en pratiquant le métier d'arpenteur-géomètre, durant les années trente jusqu'à son décès survenu en 1946.

<sup>23</sup> « J. T. Z. Patenaude, 6024 Park Ave. is building a \$300,000 apartments house on St. Famille St... »

"Constructional Activity", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 42, no 2, 11 janvier 1928, p. 52.

« J. T. Z. Patenaude, 6024 Park Ave. will build 48 apartments on Bayle St., to cost \$300,000, and will let sub-trades. 3 storeys, frame and brick const. »

"Constructional Activity", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 42, no 18, 2 mai 1928, p. 58.

<sup>24</sup> « Apartment house, St. Famille St., Montreal, for J. T. Z. Patenaude; \$300,000 ; 3 stys., brick. Arch. and cont., J. T. Z. Patenaude. »

"Directory of Construction", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 42, no 52, 26 décembre 1928, p. 1376.

### 3.5.2 Wilfrid Duquette (vers 1869 - Montréal, 12 octobre 1944)

D'abord marchand de produits divers (grains, foin, bois et charbon) faisant commerce sur le boulevard Saint-Laurent depuis 1894, Wilfrid Duquette orientera sa carrière vers le domaine de la construction en tant qu'entrepreneur et fournisseur de matériaux de construction vers 1906. Ce changement coïncide au moment de l'achat d'un terrain vacant au coin nord-ouest du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne en 1903, soit le terrain actuel de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing, et sur lequel il construit un premier édifice commercial.



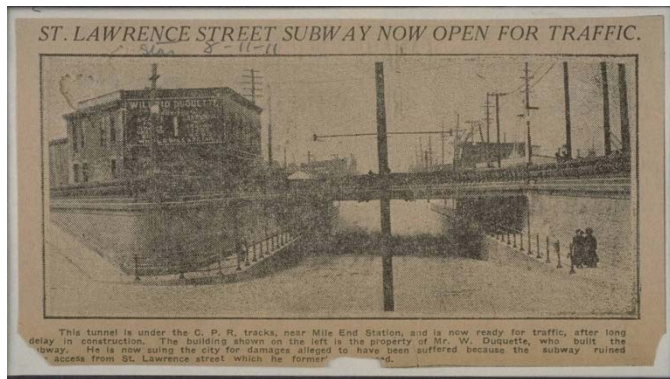
Wilfrid Duquette  
Source : *La Presse*, 13 octobre 1944

Tout en poursuivant son commerce du boulevard Saint-Laurent, Duquette entame son nouveau métier d'entrepreneur en travaux publics, par exemple, il obtient un contrat de construction d'égout dans Outremont en 1910.<sup>25</sup> La même année, il a aussi le contrat de construction du viaduc sous les voies du C.P.R. du boulevard Saint-Laurent selon les plans de l'ingénieur J. Émile Vanier.<sup>26</sup> Paradoxalement, ce même viaduc contraint Duquette à fermer son commerce, puisque la structure du viaduc lui a coupé tout accès au boulevard Saint-Laurent. L'édifice de Duquette sera abandonné et tombera en ruine comme en fait foi la carte d'assurance-incendie Goad de 1920. Les annuaires du Lovell pour la période 1912-1924 n'indiquent d'ailleurs aucun occupant.

<sup>25</sup> Outremont, Que. Mr. W. Duquette has been awarded the construction of sewer from Van Horne street to Durocher street, to Pacific avenue, at \$29,664.

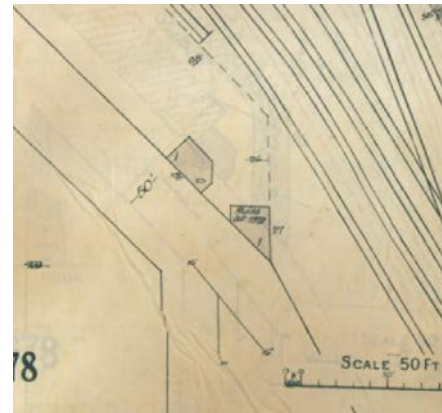
"Contracts Department", *Contract Record*, vol. 24, no 22, 1 juin 1910, p. 23-24.

<sup>26</sup> "New C. P. R. Subway, Montreal", *Contract Record*, vol. 25, no 47, 22 novembre 1911, p. 38.



Article du The Montreal Star sur l'ouverture du viaduc du C.P.R. et des ennuis de Wilfrid Duquette concernant son bâtiment.

Source : The Montreal Star, 8 novembre 1911, collection des albums de rues Massicotte de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Le terrain de Wilfrid Duquette en 1920 avec mention de ruine sur son édifice.

Source : Goad, Charles E., Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume V, Montreal, Underwriters' Survey Bureau, 1920, collection numérique de cartes et plans de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Dorénavant, Duquette se présente uniquement comme constructeur et s'associe fréquemment avec d'autres personnes pour former des firmes d'entrepreneurs généraux, notamment en 1910 avec Louis A. Ott sous la raison sociale Duquette et Ott.<sup>27</sup> En 1916, il construit le garage Outremont en tant que propriétaire avec L. A. Ott & Co. comme entrepreneurs et Sylva Frappier comme architecte. C'est un bâtiment de quatre étages construit en béton armé, revêtu de brique, avec un monte-charge pour transporter les voitures. Le système constructif est constitué de plancher-champignon<sup>28</sup> qui sera repris pour la construction de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing. Il s'associe en 1924 à l'ingénieur civil Joseph Trefflé Zenon Patenaude pour créer la firme d'entrepreneurs généraux, Duquette & Patenaude et pour construire l'entrepôt à l'étude.

<sup>27</sup> Raison sociale Duquette et Ott, déposée et enregistrée le 7 décembre 1910, vol. 31, page 248, TP11 Fonds Cour supérieure, S2 Greffe de Montréal, SS20 Raisons sociales, BAQ.

<sup>28</sup> "Mainly Construction" *Contract Record and Engineering Review*, vol. 30, no 20, 17 mai 1916, p. 490.



Le Garage Outremont en 1929. Wilfrid Duquette, propriétaire, 1916 – Sylva Frappier, architecte. Source : La Patrie, 30 mars 1929, p. 78.



Le garage recyclé aujourd'hui (1045, avenue Laurier Ouest, Outremont). Source : Google Street View, 2012.

Après les années 1932, Wilfrid s'affiche principalement comme président de la St. Lawrence Brick Co. Ltd. Il délaisse même la compagnie St. Lawrence Warehousing<sup>29</sup>, malgré le fait qu'il est encore le propriétaire de l'édifice. C'est W. Gordon Kenwood, président de la Kenwood Limited, qui reprendra la compagnie en 1932<sup>30</sup>. Cependant, il continue la construction d'édifices, notamment avec la construction en 1938 d'un immeuble de 27 appartements (Les Appartements Biltmore) au coût de 110 000 \$.<sup>31</sup> Il en est le propriétaire constructeur, en association avec Pierre Guidazio, et l'édifice est réalisé selon les plans de l'architecte Patsy Colangelo.<sup>32</sup> Dans sa notice nécrologique du 13 octobre 1944, on le décrit comme constructeur et président de la St. Lawrence Brick Co. Ltd.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Dissolution de la St. Lawrence Warehousing Co., déposée et enregistrée le 5 mars 1932, vol. 38, page 295, TP11 Fonds Cour supérieure, S2 Greffe de Montréal, SS20 Raisons sociales, BAnQ.

<sup>30</sup> St. Lawrence Warehousing Co., déposée et enregistrée le 7 janvier 1932, vol. 38, page 202, TP11 Fonds Cour supérieure, S2 Greffe de Montréal, SS20 Raisons sociales, BAnQ.

<sup>31</sup> "Informations", La Presse, 21 octobre 1938.

<sup>32</sup> Bisson, Pierre-Richard et Suzel Perrotte, *Inventaire des travaux d'architectures à Outremont de 1904 à 1987*, Montréal, Presses de l'Ordre des architectes du Québec, p. 36.

<sup>33</sup> « M. Wilfrid Duquette décédé à 75 ans », La Presse, 13 octobre 1944, p. -.



Les Appartements Biltmore façade boulevard Saint-Joseph, Wilfrid Duquette, propriétaire constructeur, en association avec Pierre Guidazio, 1938 – Patsy Colangelo, architecte.  
Source : Google Street View, 2012.



Les Appartements Biltmore, façade avenue Querbes.  
Source : Google Street View, 2012.

### 3.6 OCCUPANTS MARQUANTS

On peut noter que l'entrepôt a été longtemps utilisé par une minoterie la Western Canada Flour Mills et Co Ltd. Aujourd'hui, une importante agence de conservation d'archives occupe les lieux.

### 3.7 DES COMPARABLES

#### *Caractéristique des entrepôts à Montréal des années 1920*

Au cours du XIX<sup>e</sup> et de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, on construit à Montréal quantité d'entrepôts étant donné que la métropole est un lieu de transbordement obligé (océanique à continental ou vice versa). De façon générale, ces bâtiments se retrouvent à proximité des voies navigables du fleuve Saint-Laurent (port de Montréal) et du canal Lachine. Ils sont progressivement implantés le long des voies ferrées au fur et à mesure du déploiement du réseau.

Deux entrepôts construits au début des années 1920 peuvent se comparer au St. Lawrence Warehousing en matière d'envergure et de mode de construction. Il s'agit du J.-B. Baillargeon et de l'entrepôt frigorifique du Port de Montréal.

## Le J.-B. Baillargeon

L'entreprise d'entreposage et de livraison, J.-B. Baillargeon Express, érige en 1924 un entrepôt de 7 étages sur ses terrains de la rue Ontario. D'aspect massif, cet édifice à ossature en béton armé avec un revêtement de brique vitrifiée et de pierre. À l'instar du St. Lawrence Warehousing, la façade dispose de peu d'ouverture, mais en ce qui concerne la composition architecturale, l'architecte, Henri-S. Labelle, a su rompre la monotonie de cette immense structure en accentuant les éléments verticaux de la façade. Cet édifice a été construit au cœur de la ville, loin des voies ferrées, étant donné qu'il est destiné principalement au grand public pour l'entreposage de mobiliers, de pianos et autres biens. Il a été complètement rénové en 1974 par les architectes David & Boulva pour le compte de la Société d'Exploitation des loteries et Courses du Québec.<sup>34</sup> On constate le remplacement de l'enveloppe architecturale sans en conserver la moindre caractéristique, une intervention qui serait difficile à réaliser aujourd'hui avec les sensibilités patrimoniales !



Entrepôt de la J.-B. Baillargeon, rue Ontario.  
Architecte : Henri-S. Labelle Ingénieur : **Arthur Surveyer**. Source : « Une grande maison canadienne-française d'entreposage et de roulage », *La Patrie*, 8 mars 1924, p. 34-35.



L'entrepôt J.-B. Baillargeon à la fin des années 1920. Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94, SY, SS1, SSS17, D122, Z123

<sup>34</sup> Soumissions Québec, vol. 1, no 8, 5 août 1974.



L'aspect actuel de l'ancien entrepôt J.-B. Baillargeon, juillet 2012.

### L'entrepôt frigorifique du Port de Montréal

Le deuxième entrepôt est celui du Port de Montréal implanté entre les voies ferrées et fleuve Saint-Laurent en 1922. L'édifice de neuf étages en béton armé, assez impressionnant, est construit selon la méthode de dalle-champignon. Les murs extérieurs mettent l'accent sur de simples lignes verticales dans une alternance de briques brunes, jaunes et de colonnes en béton.

Abandonné en 1978, l'entrepôt frigorifique est converti en immeuble résidentiel en 2005. On note bien entendu la conservation et le recyclage à d'unités d'habitation de prestige des quatre imposantes tours-citernes du toit. Il a été reconnu « monument historique » par le gouvernement canadien en 1996.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Site Internet de la Société du Vieux-Port de Montréal : <http://www.vieuxportdemontreal.com/patrimoine/entrepot-frigorifique.html>, consulté le 22 juin 2012.



Entrepôt frigorifique du Port de Montréal. Source : Carte postale, Brooklyn, N.Y., vers 1922, BAnQ.



Intérieur de l'entrepôt frigorifique. Source : "A Massive Cold Storage Warehouse", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 36, no 52, 27 décembre 1922, p. 1233-1240.



Entrepôt frigorifique du Port de Montréal lors des travaux de recyclage. Source : TVA nouvelles.



Entrepôt frigorifique du Port de Montréal après les travaux de recyclage. Source : Flickr @wallyg.

### Le Dominion Brass Co.

Construit en 1919 par le promoteur James Eugene Wilder, cet immeuble de 10 étages peut se comparer au St. Lawrence Warehousing sur plusieurs aspects bien qu'il n'ait pas été construit à des fins exclusivement d'entreposage. En effet, il présente des similitudes par l'expression de la structure de béton apparente, l'utilisation de la brique d'argile, l'implantation le long d'une bretelle de chemin de fer et l'emprise au sol qui suit la géométrie capricieuse du site à la confluence de deux rues et de la voie ferrée.

Une étude sur le patrimoine architectural d'Outremont établit l'intérêt de l'immeuble sur le fait qu'il est : « le premier bâtiment industriel avec structure apparente en béton et remplissage de brique [de l'arrondissement d'Outremont]. Plan de forme irrégulière se développant sur dix étages, bâtiment-repère pour ce secteur d'Outremont. Bel exemple d'architecture industrielle traditionnelle. »<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> BISSON, Pierre-Richard et Associés, LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL D'OUTREMONT | Fichier signalétique des bâtiments particulièrement intéressants | Tome I : A-H, novembre 1990.



Entrepôt Dominion Brass Co. au 400 avenue Atlantic Outremont, juillet 2012



## CHAPITRE 04

# CARACTÉRISATION PATRIMONIALE

### MISE EN GARDE

Tout d’abord, « le fait d’attribuer une valeur à un site est un acte éminemment subjectif<sup>37</sup> ». Depuis plus de vingt ans, l’intérêt patrimonial d’un lieu se détermine par la valeur patrimoniale que la collectivité lui reconnaît et qui se définit comme suit :

« 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.<sup>38</sup> »

Et

« Ensemble de caractéristiques ou de qualités positives perçues dans des objets ou sites culturels par des individus ou groupes d’individus.<sup>39</sup> »

Il faut donc retenir que l’attribution d’une valeur est subjective et que la notion de « collectivité » se résume ici à la nôtre puisque notre opinion n’a pas été corroborée par un quelconque comité d’experts, de citoyens ou d’usagers.

### 4.1 SYNTHÈSE DE L’INTÉRÊT PATRIMONIAL

Parmi les valeurs incluses dans la grille d’analyse par les usages de la Section 2 de l’annexe B intitulée *Étude patrimoniale d’évaluation de l’intérêt patrimonial d’un lieu*<sup>40</sup>, trois d’entre elles nous apparaissent pertinentes.

#### Valeur contextuelle, urbaine et paysagère

Le St. Lawrence Warehousing Co. est un marqueur urbain ou territorial de toute première importance pour le secteur. Plusieurs facteurs y contribuent. Tout d’abord, son emplacement à la confluence d’une artère majeure que constitue le boulevard Saint-Laurent et la voie surélevée de

<sup>37</sup> Commission des biens culturels du Québec, p. 6.

<sup>38</sup> Lieux patrimoniaux du Canada, p. 256.

<sup>39</sup> Commission des biens culturels du Québec, p. 4.

<sup>40</sup> Démolition d’immeubles p. 12 codification administrative 2004-19 de l’arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

l'avenue Van Horne rend omniprésent l'immeuble dans le champ visuel de ceux qui empruntent ces voies de circulation. À l'intersection du tunnel vers le nord, la forme particulière de sa façade Est qui se conjugue à la dénivellation, amplifie sa présence urbaine comme un navire fendait une mer asphaltée... Ensuite, son gabarit le caractérise comme étant l'un, sinon le plus haut et le plus long immeuble des environs. Enfin la tour d'eau ajoute un point repère dans l'environnement.

### **Valeur d'usage**

Sa localisation stratégique le long d'une voie ferrée au nord et d'une vaste aire de manutention du côté sud ainsi que la presque opacité de son enveloppe architecturale qui favorise les conditions de conservation, ont fait que le St. Lawrence Warehousing Co. a toujours été utilisé et l'est encore pour la fonction à laquelle il a été érigé soit l'entrepôt. L'immeuble revêt donc une valeur d'usage importante qui toutefois ne contribue pas du tout à l'animation urbaine offerte par cet emplacement atypique.

### **Valeur architecturale**

Enfin, une valeur architecturale, mais très relative peut être accordée à cet entrepôt en raison de l'expression d'une partie de la structure tout particulièrement pour ses colonnes et de l'empreinte au sol très fonctionnaliste calquée sur les limites de la propriété d'origine. Son implantation l'assimile à une figure proue du côté Est et sa légère inflexion au dernier quart de la longue façade sud le distinguent des autres bâtiments industriels pratiquement tous orthogonaux du secteur nord de l'Arrondissement. Enfin, l'utilisation de la brique d'argile comme matériau exclusif de remplissage entre les composantes structurales de l'enveloppe participe à l'impression monolithique et opaque de l'immeuble.

## **4.2 ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES**

Dans ce sous-chapitre, nous identifions les composantes ou éléments caractéristiques qui incarnent les différentes valeurs. Ces composantes se définissent comme étant des « 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.<sup>41</sup> »

---

<sup>41</sup> Lieux patrimoniaux du Canada, p. 253.

Les tableaux suivants présentent les motifs qui justifient la valeur en association avec les éléments caractéristiques les plus représentatifs.

Les caractéristiques identifiées peuvent par la suite faire l'objet d'orientations qui selon les *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux du Canada* se regroupent sous trois grandes catégories soit : préservation, réhabilitation ou restauration<sup>42</sup>.

| Le St. Lawrence Warehousing Co a une <b>valeur contextuelle, urbaine et paysagère exceptionnelle</b> puisqu'il :                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motifs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Éléments caractéristiques                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- est omniprésent aux intersections du boulevard Saint-Laurent et de la voie surélevée de l'avenue Van Horne</li> <li>- son gabarit est l'un des plus importants de secteur nord de l'Arrondissement</li> <li>- sa tour d'eau est très visible et constitue l'une des dernières encore présentes dans l'arrondissement caractérisant ainsi le paysage urbain.</li> </ul> | L'emplacement de l'immeuble<br>Le gabarit (hauteur et longueur)<br>La tour d'eau sur la toiture |

| Le St. Lawrence Warehousing Co a une <b>valeur d'usage importante</b> puisqu'il :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motifs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Éléments caractéristiques                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- a toujours été et continue à être utilisée pour les fins auxquelles il a été construit soit l'entreposage</li> <li>- a tiré parti de son emplacement avec la voie ferrée au nord et une importante aire de manutention au sud</li> <li>- offre des conditions de conservation favorables pour l'entreposage de certains matériaux sensibles à la lumière naturelle ou aux variations atmosphériques.</li> </ul> | L'emplacement stratégique de l'immeuble<br>La composition de son enveloppe architecturale quasi opaque<br>Certaines annonces peintes sur les façades |

<sup>42</sup> Cet exercice n'est pas requis selon l'annexe B du Règlement sur la démolition d'immeubles de l'Arrondissement.

| Le St. Lawrence Warehousing Co a une <b>valeur architecturale relative</b> puisqu'il :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motifs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Éléments caractéristiques                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- utilise un langage très sobre et très fonctionnaliste qui traduit son usage particulièrement par la rareté et les dimensions restreintes des ouvertures aux étages et l'exploitation maximale du terrain disponible</li> <li>- présente tout de même une composition tripartite – base, étages courants, couronnement – avec ces poutres de rive.</li> </ul> | <p>La structure apparente plus particulièrement les colonnes</p> <p>La composition tripartite des façades avec ses poutres de rive</p> <p>La forme atypique du volume générée par la façade Est et l'inflexion de la façade sud</p> <p>La brique d'argile comme matériau principal des façades.</p> |

Nous rappelons que selon des objectifs de mises en valeur que ce soit en matière foncière ou en matière d'animation urbaine de l'environnement immédiat, les valeurs d'usage et architecturale doivent être mises en perspective.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages imprimés

BENOÎT, Michelle et Roger Gratton. *Pignon sur rue : les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, 1991.

BISSON, Pierre-Richard et Suzel Perrotte. « Inventaire des travaux d'architectures à Outremont de 1904 à 1987 », Montréal, Presses de l'Ordre des architectes du Québec, 1987.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal – Architecture industrielle*, septembre 1982, 321 p.

ETHNOTECH inc. *Analyse du macro-inventaire montréalais Ensemble Mile End 8a*, Montréal, Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles, juin 1982.

HARRIS David. *Gabor Szilasi l'éloquence du quotidien*, Musée canadien de la photographie contemporaine, Musée des beaux-arts du Canada et Muse d'art de Joliette, 2009, 240 p.

PRINCE Lorenzo et al. *Montreal Old and New. Entertaining, Convincing, Fascinating*, Montréal, International Press Syndicate, Publishers, 1915.

### Études

ACDF\*, NIP paysage, Federico Bizzotto, Mario Brodeur, Jacques Lachapelle. *Espace collectif / collectif d'espaces / Atelier de design urbain secteur Bellechasse*, novembre 2008.

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, *Étape 2 : Concept d'aménagement préliminaire projet Saint-Viateur est*, 1<sup>er</sup> mai 2012.

ASSUMPTA Cerda, Kendra Ferguson, Nicole Laplante. *Scenarios for the Van Horne viaduct / Opportunities and Constraints, Planning Project II - Feb 2008*, <http://www.mcgill.ca/files/urbandesign/20080212-C-O-Viaduct.pdf>.

BLOUIN Marc. *Le Montréal de Gabor Szilasi* Musée des beaux-arts de Montréal Service de la conservation – acquisition – rapport de recherche. 9 p.

CARVER, Martha. *Tennessee's Survey Report for Historic Highway Bridges*, Nashville, Ambrose Printing Company, 2008. – fichier pdf téléchargé le 10 juin 2012.

HANNA, David B. « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal » in *Montréal portuaire et ferroviaire Actes du 5e congrès de l'association québécoise pour le patrimoine industriel Montréal, 8 et 9 mai 1992*, novembre 1993, pp 34-60.

### Articles

"Canadian Plant of Chicago Bridge and Iron Works", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 27, no 30, 23 juillet 1913, p. 56-57.

"A Massive Gold Storage Warehouse", *Contract Record and Engineering Review*, vol. 36, no 52, 27 décembre 1922, p. 1233-1240.

"Constructional Activity", *Contract Record and Engineering Review*, 1910-1930.

« Une grande maison canadienne-française d'entreposage et de roulage », *La Patrie*, 8 mars 1924, p. 34-35.

« Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.

« Publicité. », *La Patrie*, 30 mars 1929, p. 78.

« Notice nécrologique. Wilfrid Duquette », *La Presse*, 13 octobre 1944.

### Archives

#### Ville de Montréal

##### Archives de la Ville de Montréal.

- Collection des cartes et plans, VM66
- Collections photographiques, VM 98
- Fonds du Service d'urbanisme, VM 97
- Coupures de journaux par nom de rues

##### Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

#### Bibliothèque et Archives nationales du Québec

- Fonds Cour supérieure, S2 Greffe de Montréal, SS20 Raisons sociales, TP11

#### Gouvernement du Québec

- Bureau de la publicité des droits de Montréal (Registre foncier du Québec)

### Sites Internet

#### Bibliothèque et Archives nationales du Québec :

- Album des rues E. Z. Massicotte  
[bibnum2.banq.qc.ca/bna/massic/accueil.htm](http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/massic/accueil.htm)
- Annuaires Lovell de Montréal et de sa banlieue  
[bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/](http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/)
- Collection numérique des cartes et plans.  
[banq.qc.ca/collections/collection\\_numerique](http://banq.qc.ca/collections/collection_numerique)

#### Société du Vieux-Port de Montréal :

[vieuxportdemontreal.com/patrimoine](http://vieuxportdemontreal.com/patrimoine)

#### Ville de Montréal :

- Base de données sur le patrimoine  
[ville.montreal.qc.ca/patrimoine](http://ville.montreal.qc.ca/patrimoine)
- Évaluation foncière :  
[evalweb.cum.qc.ca](http://evalweb.cum.qc.ca)
- Grand Répertoire du patrimoine bâti de Montréal

- *patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php*  
Les grandes rues de Montréal  
*ville.montreal.qc.ca/grandesrues*

Parcs Canada :

*pc.gc.ca/fra/culture/proj/main/blvd.aspx*

Mémoire du Mile End « capsules historiques » Entrepôt Van Horne. <http://memoire.mile-end.qc.ca/fr/entrepot-van-horne/>.



## ANNEXE 1

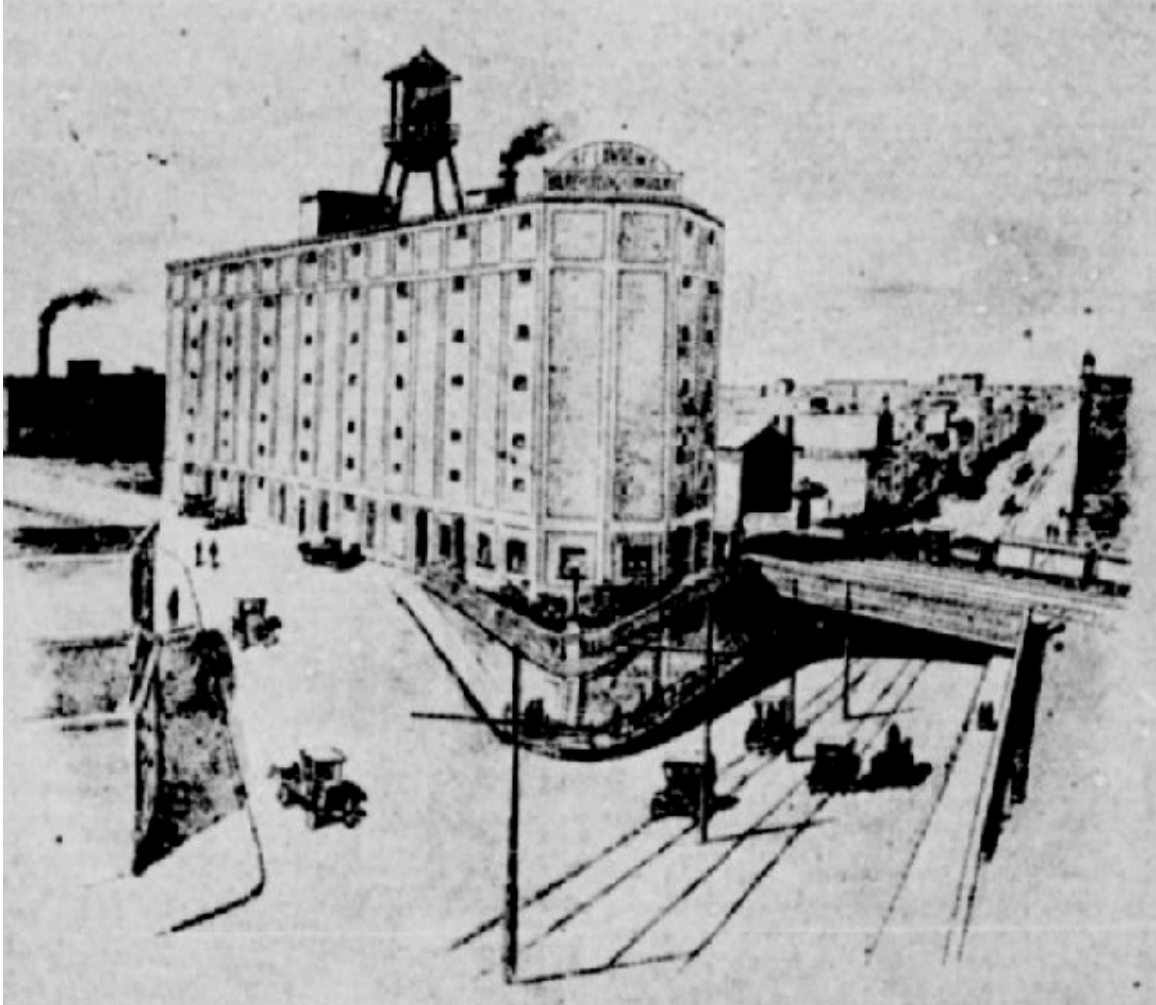
## ICONOGRAPHIES



Le lieu avant la démolition de l'immeuble de Duquette et la construction du St. Lawrence Warehousing. Source : The Montreal Star, 8 novembre 1911, collection des albums de rues Massicotte de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Le lieu avant la démolition de l'immeuble de Duquette et la construction du St. Lawrence Warehousing, vers 1911. Source : BAnQ, Cote : CP 3026 CON.



Perspective de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing. Source : « Le nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boulevard Saint-Laurent », *La Patrie*, 22 novembre 1924, p. 31.



« Coin du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne, Montréal, été 1980 (panorama complet) » dans la série Panoramas, 1980. Source : © Gabor Szilasi, <http://aphelis.net/gabor-szilasi-photographs-2>.



L'entrepôt en 1982. On note la présence d'abris au-dessus des portes de chargement. Source : *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal – Architecture industrielle*, p. 278.



L'entrepôt en 1982. Source : Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal.



L'entrepôt en 1982. Source : Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal.

## ANNEXE 2

### CHAÎNE DES PROPRIÉTAIRES

30 juillet 1903 – acte enregistré : D – 65-102124  
Notaire : Emmanuel L'Archevêque  
Vente : Israël Laberge et Hospice Desrosiers à Wilfrid Duquette  
Lots 11-330, 331, 406, 407  
Note : Sans bâtisse

2 juillet 1929 – acte enregistré : D – 209-217663  
Notaire : Robert H. Barron  
Vente : Noah A. Timmins à Wilfrid Duquette  
Lots 11-P408

6 octobre 1930 – acte enregistré : E-221-258704  
Hypothèque :  
1- La Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal (Caisse nationale d'Économie)  
2- Wilfrid Duquette  
Note : hypothèque - tout le terrain avec bâtisse no 35, avenue Van Horne – « Wilfrid Duquette se reconnaît endetté envers la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal en une somme de 80 000 \$... »

29 janvier 1940 – acte enregistré : D – 401-469844  
Vente : Wilfrid Duquette à Blanche, Paul, Cécile, Juliette, Roland, Wilfrid fils, Robert Duquette

18 décembre 1956 - acte enregistré : 1249941  
Vente : Mme Blanche Duquette (partie de sa part) à autres Duquette

23 juin 1960 - acte enregistré : 1478757  
Vente : Paul, Cécile, Juliette, Roland, Wilfrid fils, Robert Duquette à Glenco Investment Corp.  
Note : édifice connu sous le nom de St. Lawrence Warehouse

13 mars 1961 - acte enregistré : 1525854  
Vente : Glenco Investment Corp. à Banaby Realities Ltd

15 mars 1985 - acte enregistré : 3 566 580  
Vente : Banaby Realities Ltd Brosses Viking Limitée

9 avril 1986 - acte enregistré : 3 701 920  
Vente : Brosses Viking Limitée à John Bastien

19 mars 2001 - acte enregistré : 5 236 748  
Vente : John Bastien à Veba Dev Inc.

19 mars 2001 - acte enregistré : 5 236 749  
Vente : Veba Dev Inc. à Sabrii Holdings Inc.

21 septembre 2011 - acte enregistré : 18 492 866  
Vente : Sabrii Holdings Inc. à 9251-1716 Québec Inc.

## ANNEXE 3

# REVUE DES ANNUAIRES LOVELL POUR WILFRID DUQUETTE ET JOSEPH TREFFLÉ ZENON PATENAUDE

1896 – 1897

Wilfrid Duquette, marchand (farine et grains) – 832 boulevard Saint-Laurent

1897 – 1900

Wilfrid Duquette, marchand (farine et grains) – 832 boulevard Saint-Laurent – maison, 649, boulevard Saint-Laurent

1900 – 1902

Wilfrid Duquette, marchand (farine et grains) – 832 boulevard Saint-Laurent – maison, 823, rue Saint-Urbain

1902 – 1903

Wilfrid Duquette, marchand (farine et grains) – 832 boulevard Saint-Laurent – maison, 560, rue Parc Lafontaine

1904 – 1906

Zénon Patenaude, architecte, 756, rue Rivard

Pas de J. T. Z. Patenaude

Wilfrid Duquette, marchand (grains, foin, bois et charbon) – coin boulevard Saint-Laurent et avenue Van Horne – maison, 631, rue Sanguinet

1906 – 1908

Zénon Patenaude, architecte, 756, rue Rivard

Pas de J. T. Z. Patenaude

Wilfrid Duquette, fournisseur de matériaux de construction – 2578, boulevard Saint-Laurent, ville Saint-Louis – maison, 560, rue Rachel Ouest

1908 – 1910

Zénon Patenaude, arpenteur, 2235, rue Waverly, ville Saint-Louis

Pas de J. T. Z. Patenaude

Wilfrid Duquette, fournisseur de matériaux de construction – 2578, boulevard Saint-Laurent – maison, 48, rue Rachel Ouest, ville Saint-Louis

1911 – 1912

Z. Patenaude, ingénieur, 677, rue Clarke<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Le recensement canadien de 1911 indique pour le 677, rue Clark : Z. Patenaude, arpenteur (né en 29 août 1884) et marié à Laura Patenaude. Soulignons que la notice nécrologique de J. T. Z. Patenaude indique que sa première femme

Pas de J. T. Z. Patenaude

Wilfrid Duquette, fournisseur de matériaux de construction – 2578, boulevard Saint-Laurent

1913 - 1914

J. T. Z. Patenaude, arpenteur – bureau, 145, rue Saint-Jacques ; maison, 2670, avenue du Parc  
Zénon Patenaude – 786, avenue Querbes

1915 - 1916

J. T. Z. Patenaude, arpenteur – bureau, 145, rue Saint-Jacques ; maison, 2670, avenue du Parc  
(2670, avenue du Parc – J. Patenaude)

Pas de Zénon Patenaude

Wilfrid Duquette – 339, boulevard Saint-Joseph

1917 - 1918

J. T. Z. Patenaude, ingénieur civil et arpenteur – bureau, 83, rue Craig ; maison, 2670, avenue du Parc  
(2670, avenue du Parc - Z. Patenaude)

Z. Patenaude - 2670, avenue du Parc)

Wilfrid Duquette – 339, boulevard Saint-Joseph

1919 - 1920

J. T. Z. Patenaude, ingénieur civil et arpenteur – bureau, 83, rue Craig ; maison, 2668, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, constructeur – 339, boulevard Saint-Joseph

1921 - 1922

J. T. Z. Patenaude, propriétaire du garage Van Horne – 2668, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, constructeur – 339, boulevard Saint-Joseph

1923 - 1924

J. T. Z. Patenaude, ingénieur civil et arpenteur – 2668, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, constructeur – 339, boulevard Saint-Joseph

1924 – 1925

Z. Patenaude, du garage Van Horne – 2668, avenue du Parc, Outremont

Wilfrid Duquette, constructeur – 339, boulevard Saint-Joseph

1925 - 1926

J. T. Z. Patenaude de Duquette & Patenaude – 6022, avenue du Parc

Wilfrid Duquette de Duquette & Patenaude – 339, boulevard Saint-Joseph

Duquette & Patenaude – constructeurs – 6024, avenue du Parc

1927 -1928

J. T. Z. Patenaude de Duquette & Patenaude – 6022, avenue du Parc

Wilfrid Duquette de Duquette & Patenaude – 339, boulevard Saint-Joseph

---

se nommait Laura Mayer. Voir – Site Internet du Projet d'indexation du recensement du Canada de 1911,  
<http://automatedgenealogy.com/census11/index.jsp?locale=fr>, consulté le 8 juin 2012.

« Deaths », *The Montreal Gazette*, 9 avril 1946, p. 12.

Duquette & Patenaude – constructeurs – 6024, avenue du Parc

1929 -1930

J. T. Z. Patenaude de Duquette & Patenaude – 633, avenue Dunlop, Outremont

Wilfrid Duquette de Duquette & Patenaude – 439, boulevard Saint-Joseph

Duquette & Patenaude – constructeurs – 6024, avenue du Parc

1932 -1933

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et administrateur de propriété – 633, avenue Dunlop, Outremont

Wilfrid Duquette, propriétaire de St. Lawrence Warehousing Co. – 439, boulevard Saint-Joseph

1934 -1935

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et administrateur – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont

1936 -1937

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et administrateur – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont

1938 -1939

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et administrateur – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont

1940

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et administrateur – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd et de Duquette et Ouimet (administrateurs de propriétés) – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont

1942

J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et agent d'assurance – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont

1944

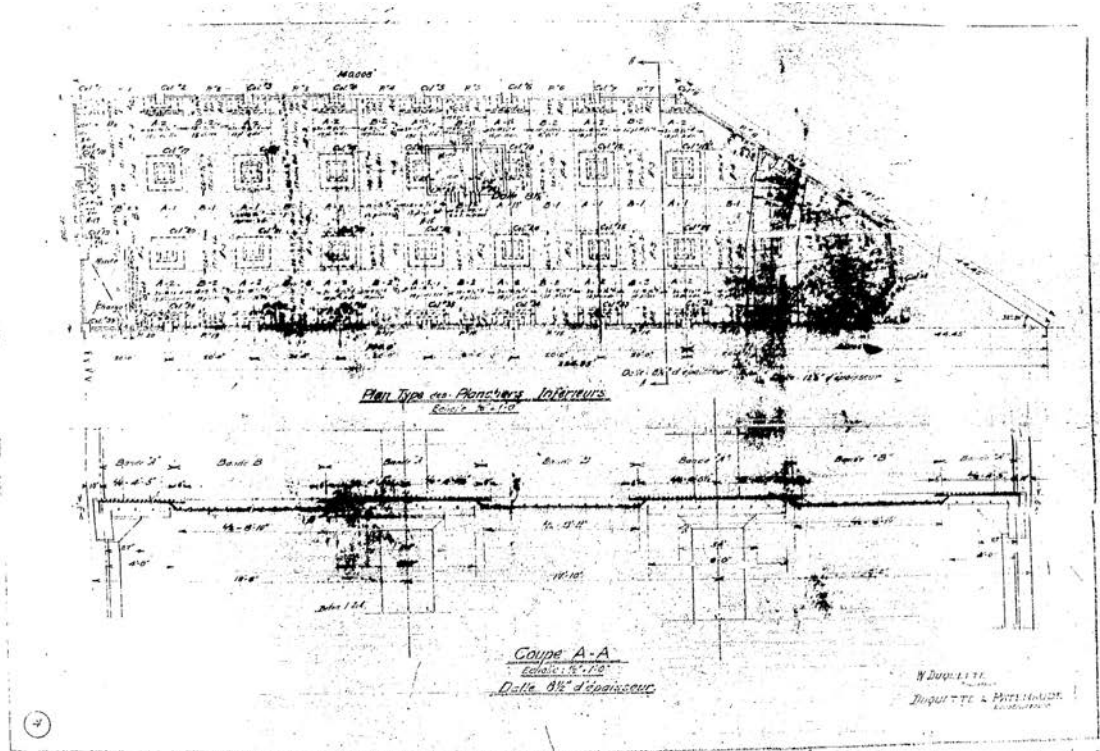
J. T. Z. Patenaude, arpenteur-géomètre et agent d'assurance – 5040, avenue du Parc

Wilfrid Duquette, président de St. Lawrence Brick Co Ltd – 439, boulevard Saint-Joseph Ouest, Outremont.

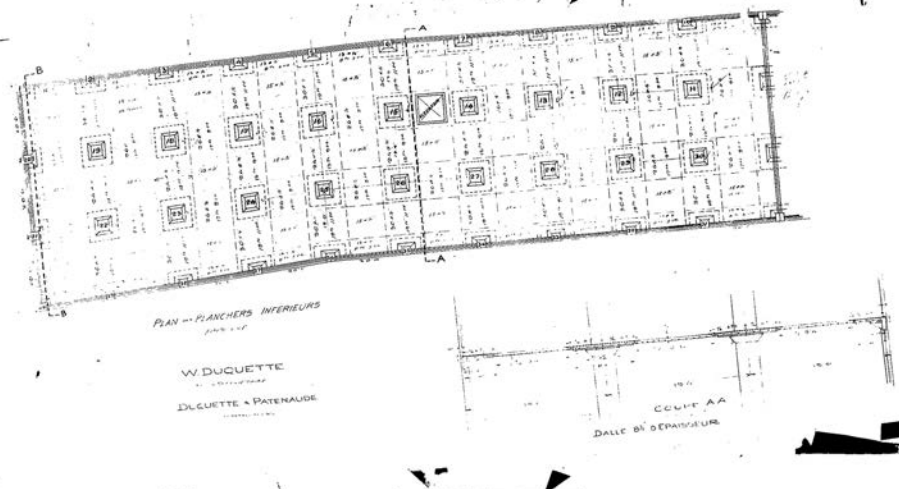


## ANNEXE 4

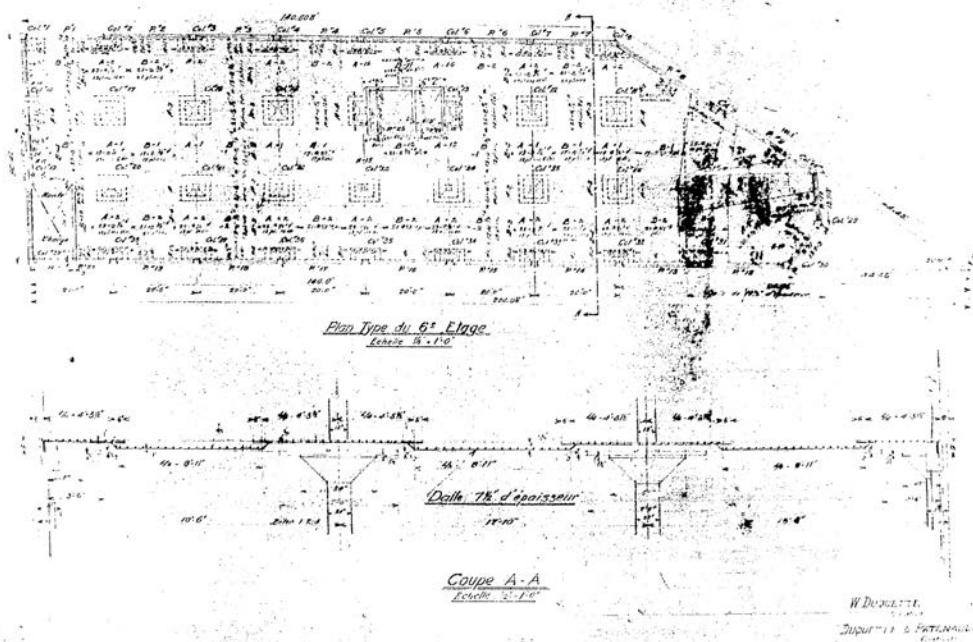
### PLANS ANCIENS



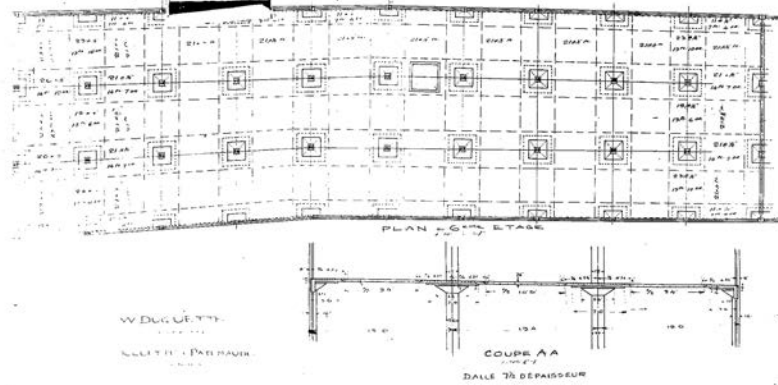
Plan type des étages - partie 1. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0526.



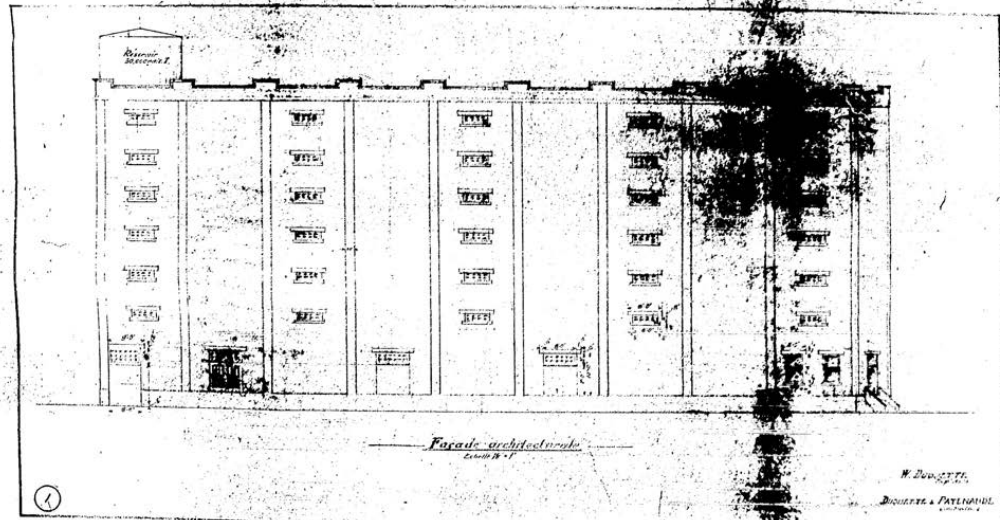
Plan type des étages - partie 2. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0593.



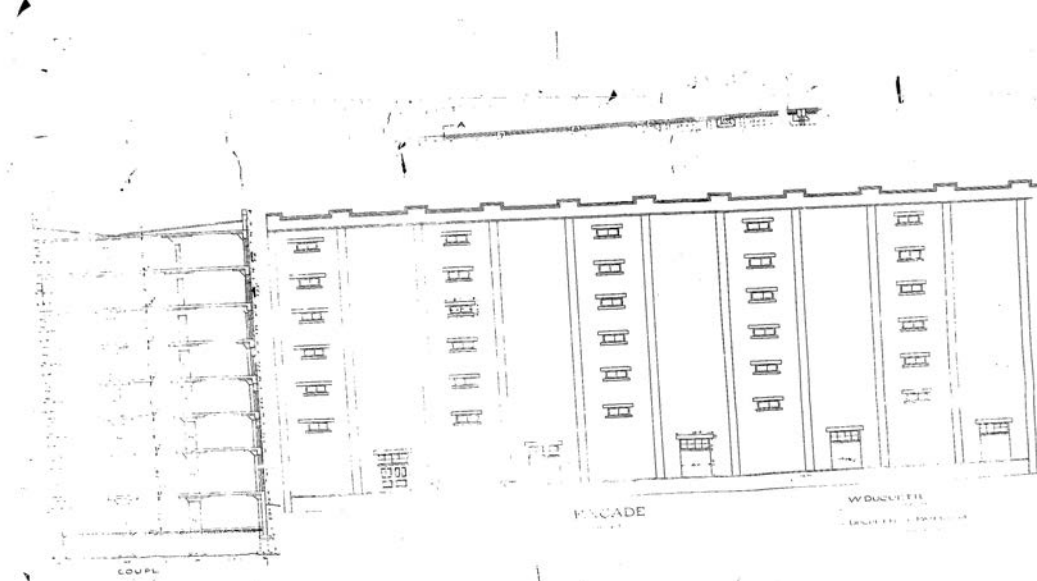
Plan du 6<sup>e</sup> étage - partie 1. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0527.



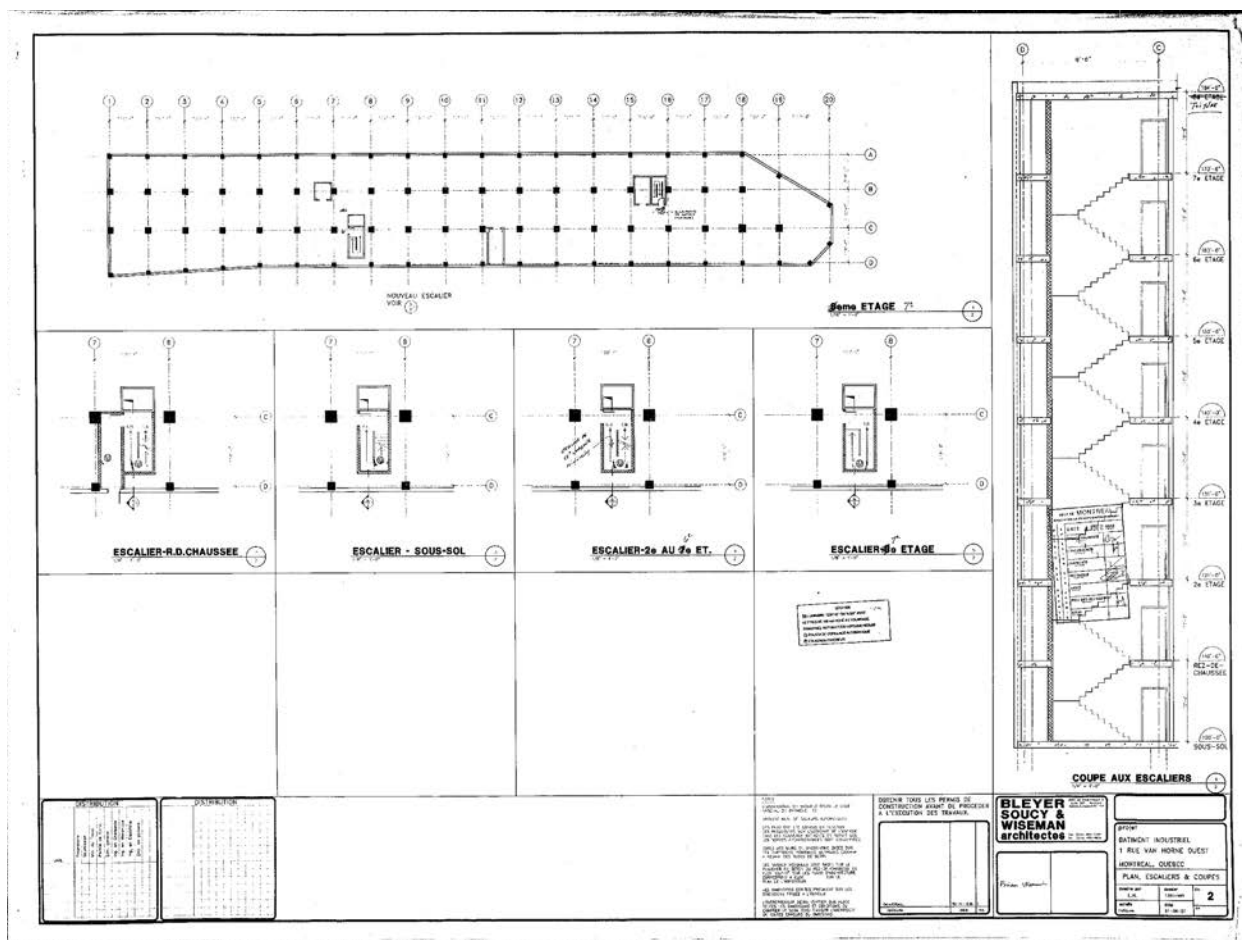
Plan du 6<sup>e</sup> étage - partie 2. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0596.



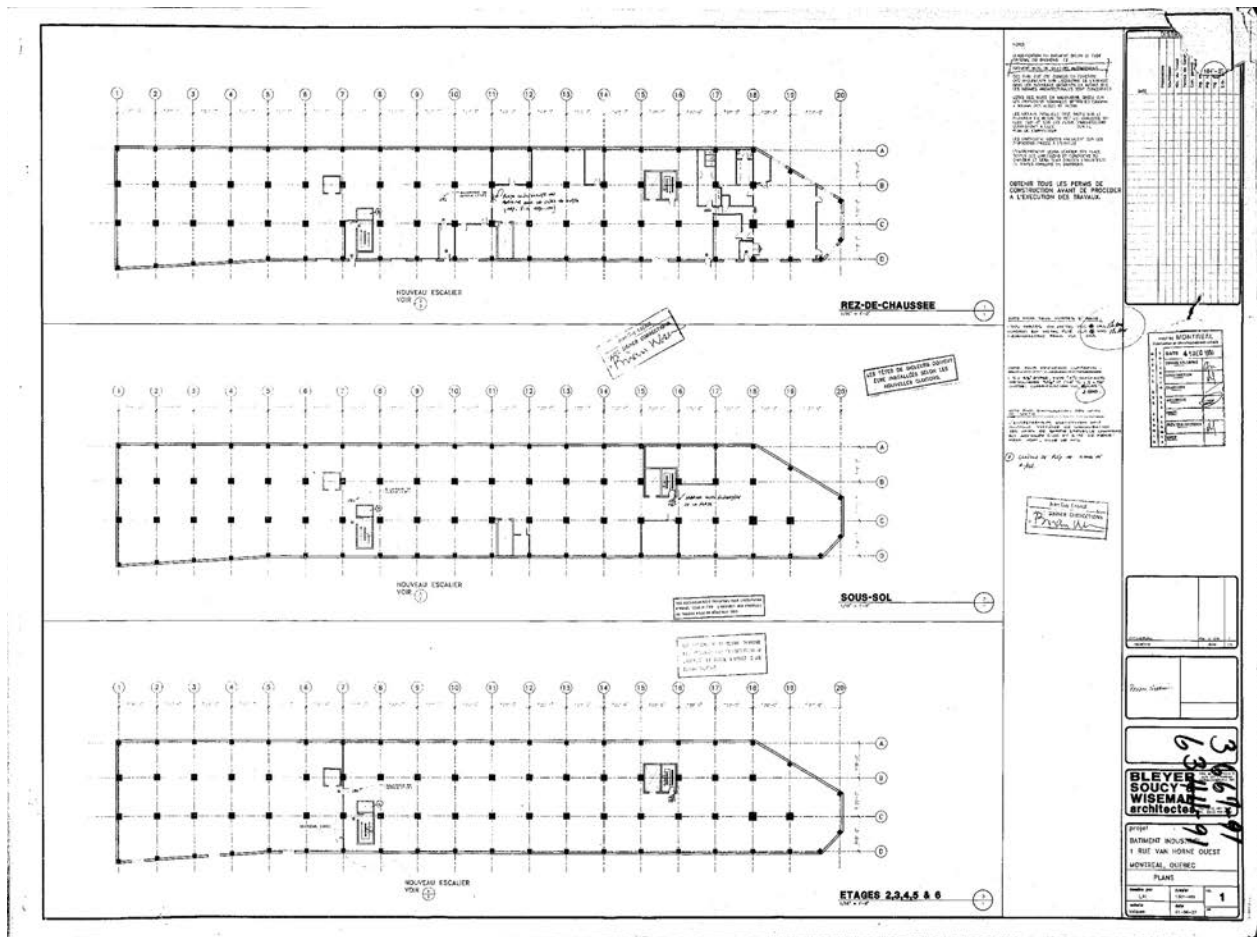
Façade principale « façade architecturale » - partie 1. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0531.



Façade principale - partie 2. Source : Archives de la Ville de Montréal 1924\_0020\_0593.



Plan des travaux pour l'ajout d'un escalier en 1991. Source : Archives de la Ville de Montréal 1991\_06344\_002.

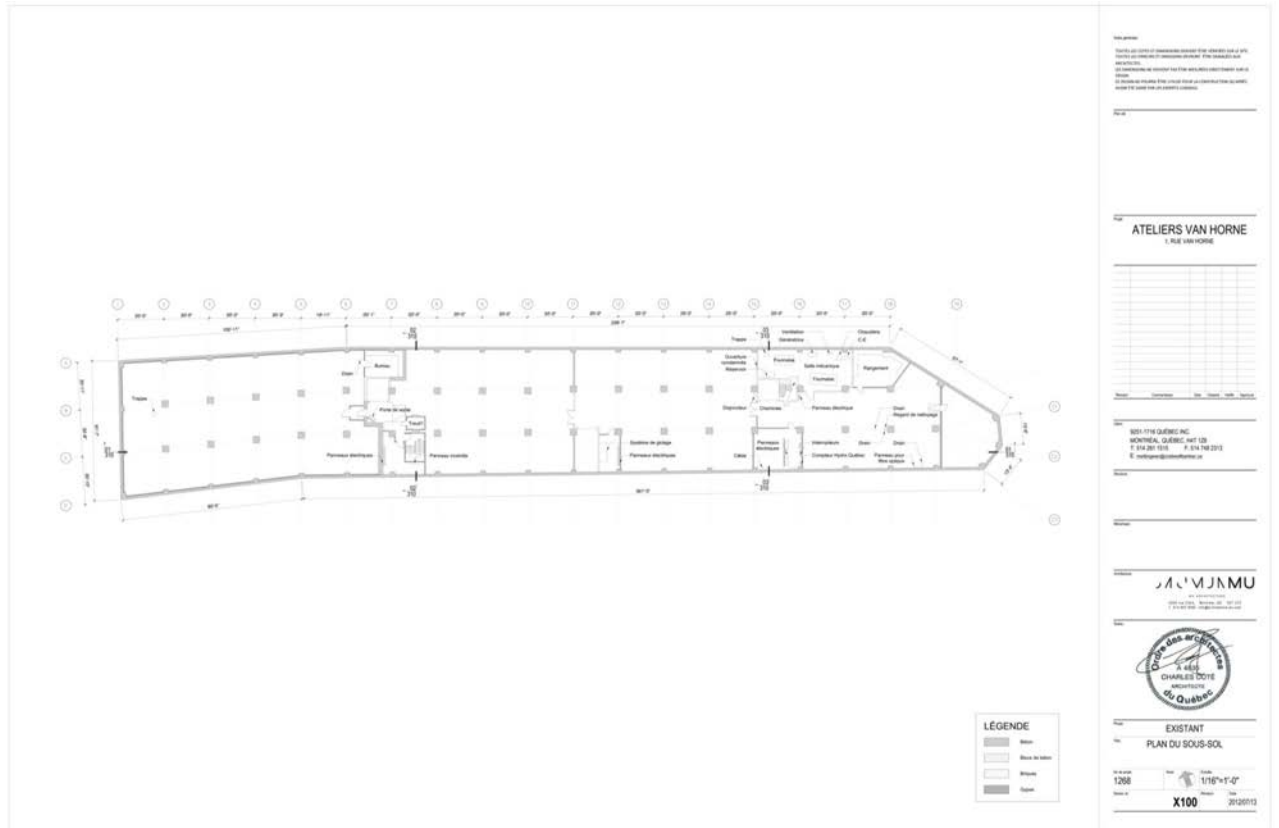


Plan des travaux pour l'ajout d'un escalier en 1991. Source : Archives de la Ville de Montréal 1991\_06344\_001.

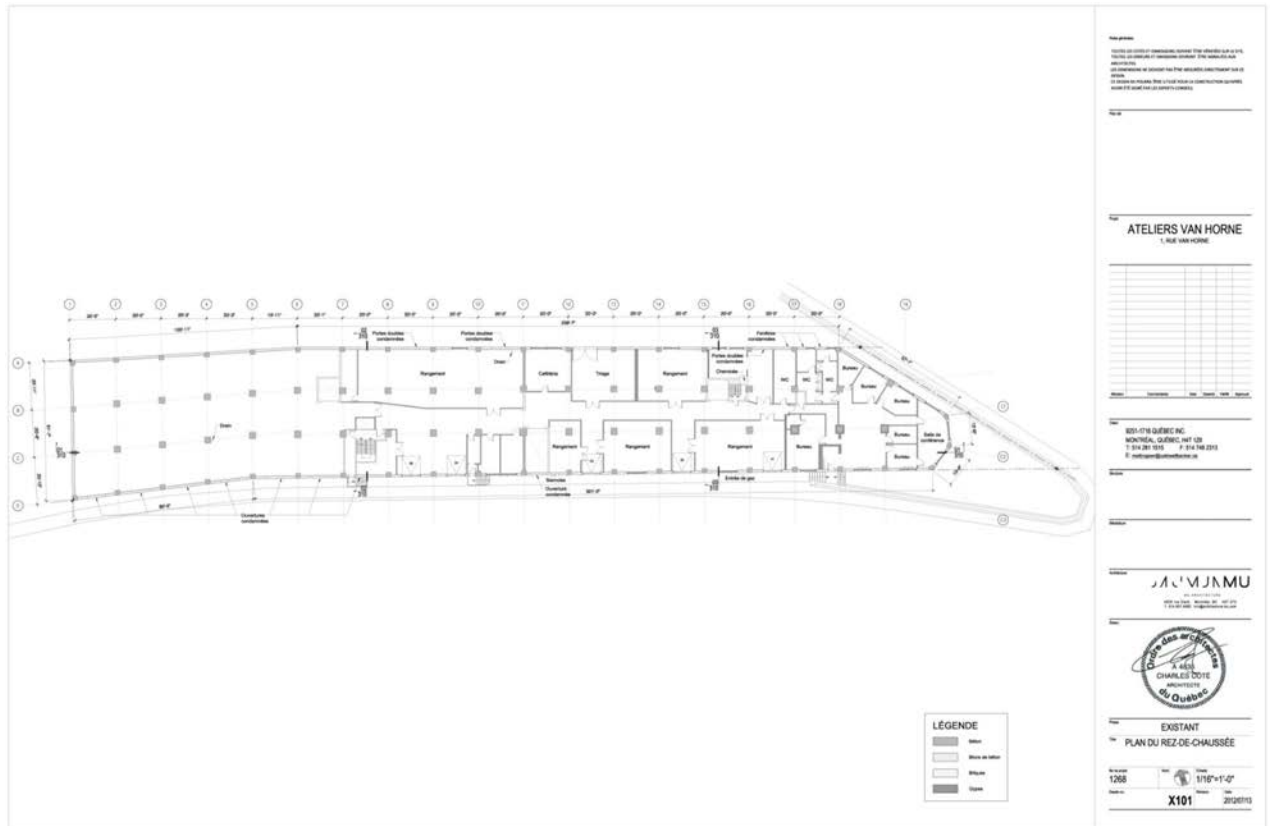


## ANNEXE 5

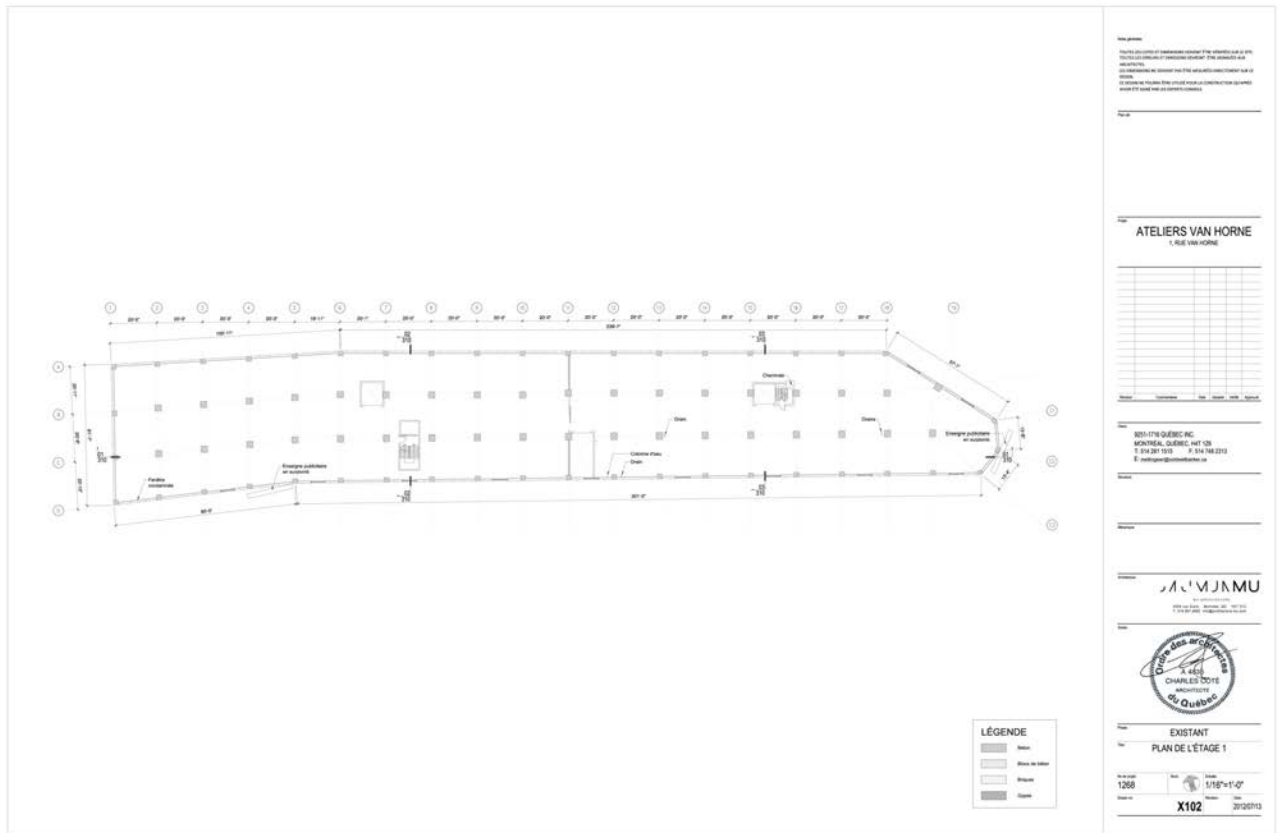
### RELEVÉ DE L'EXISTANT



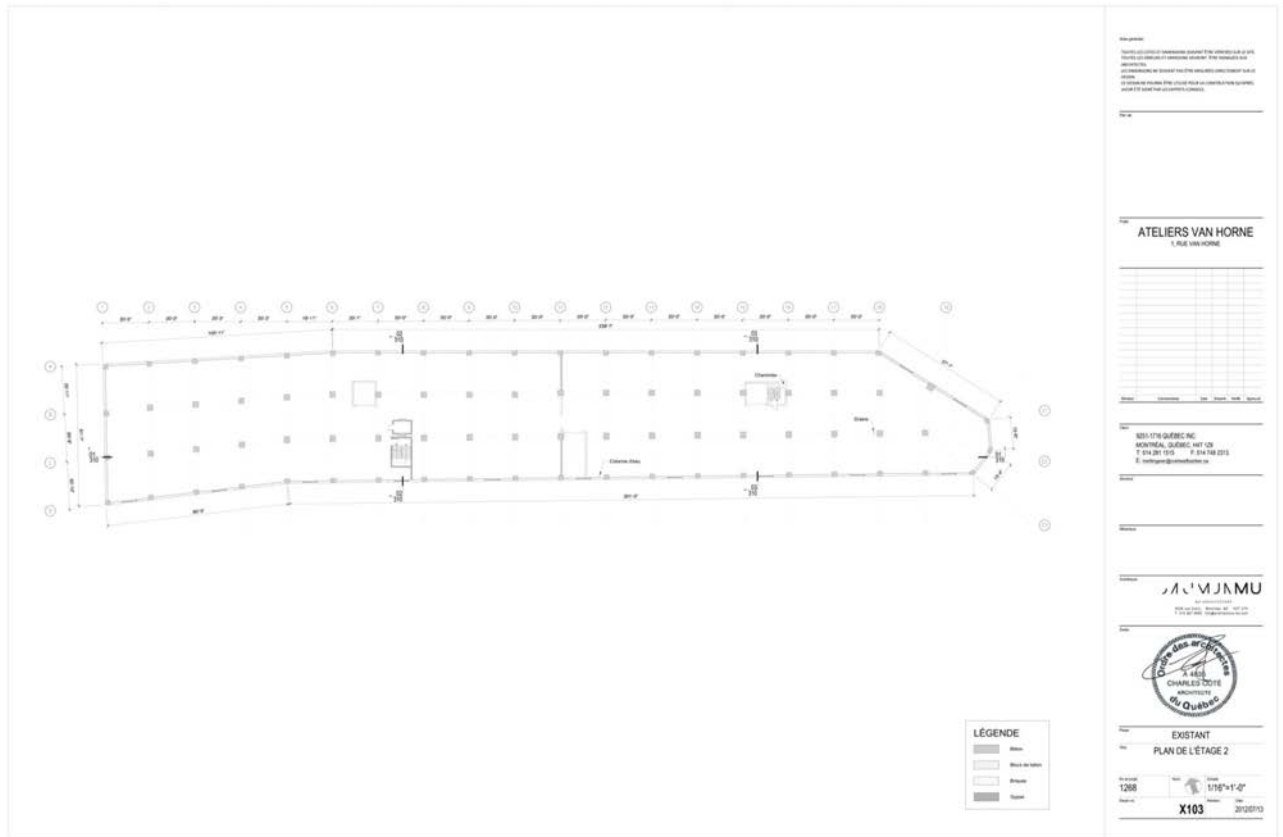
Plan existant niveau sous-sol. Source : Mu Architecture.



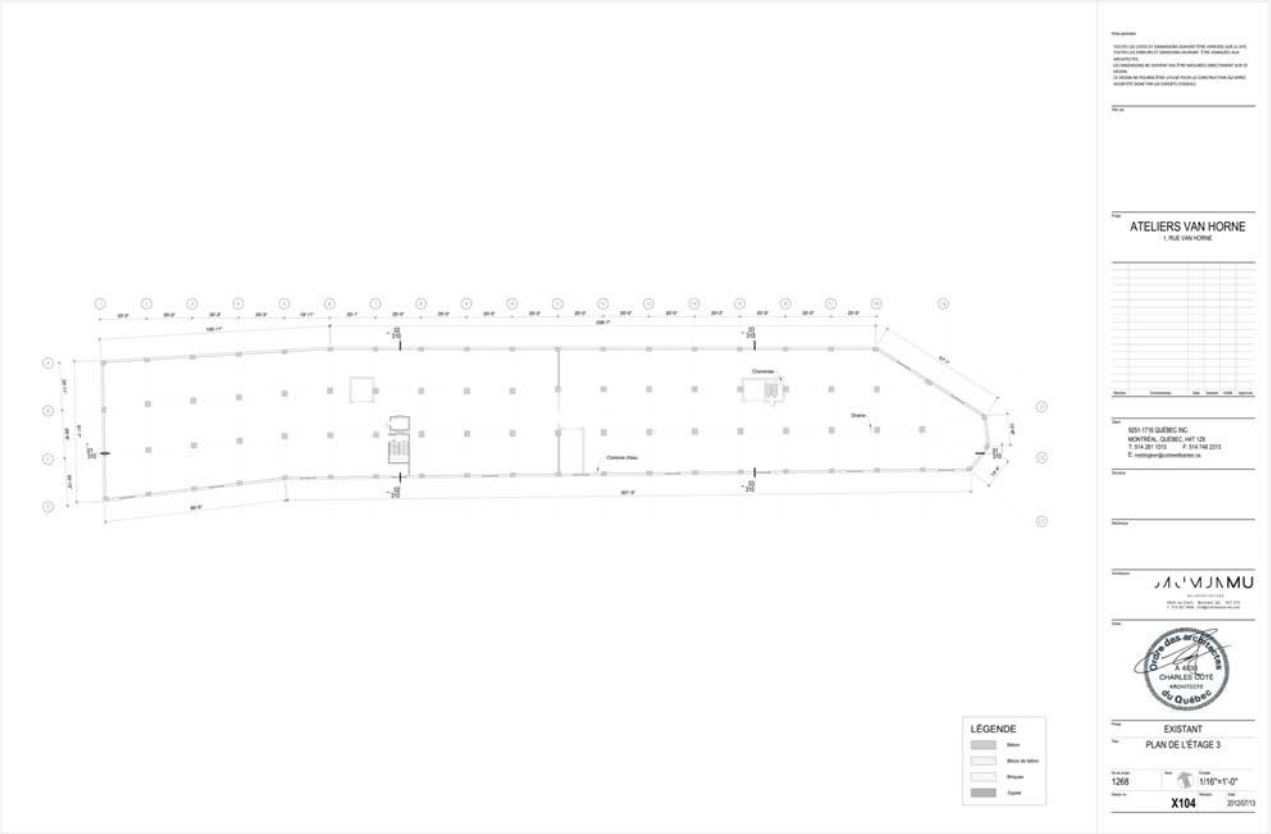
Plan existant niveau rez-de-chaussée. Source : Mu Architecture.



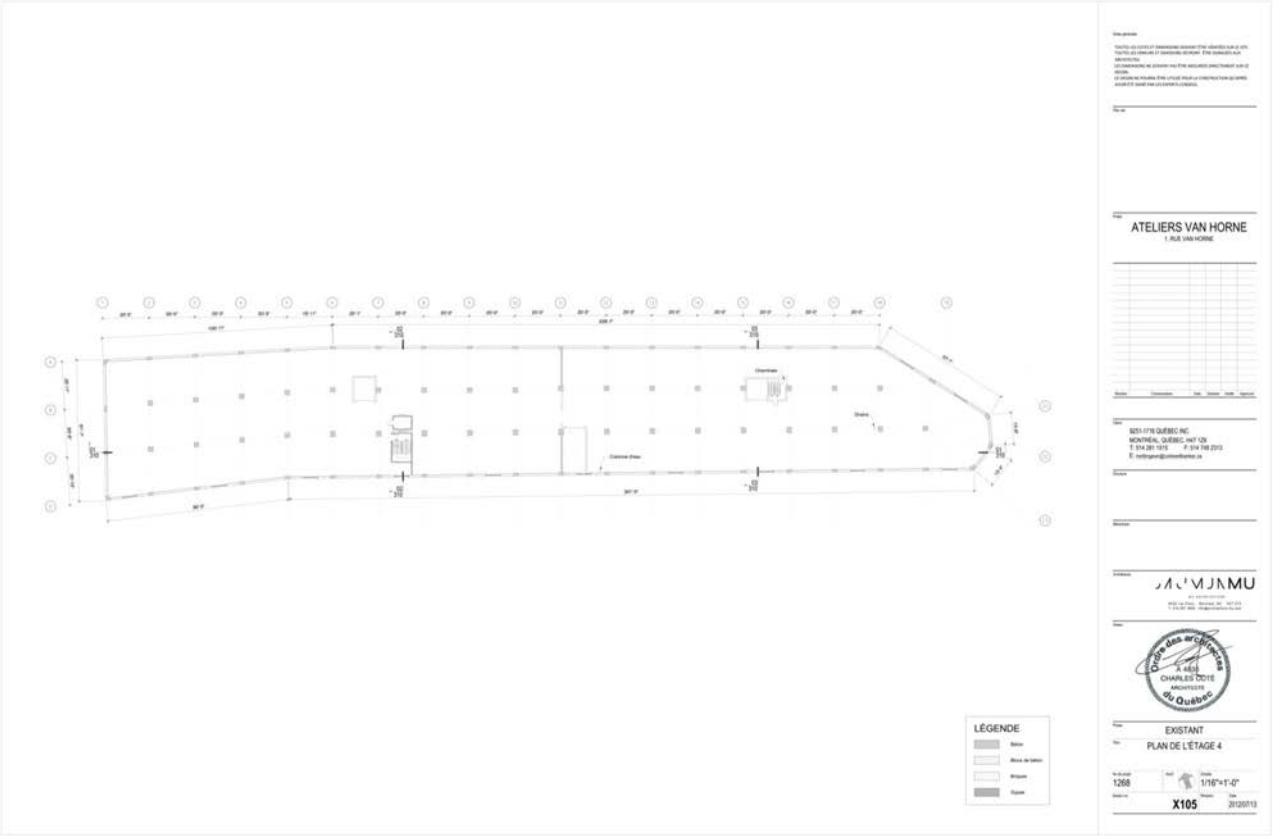
Plan existant niveau 1. Source : Mu Architecture.



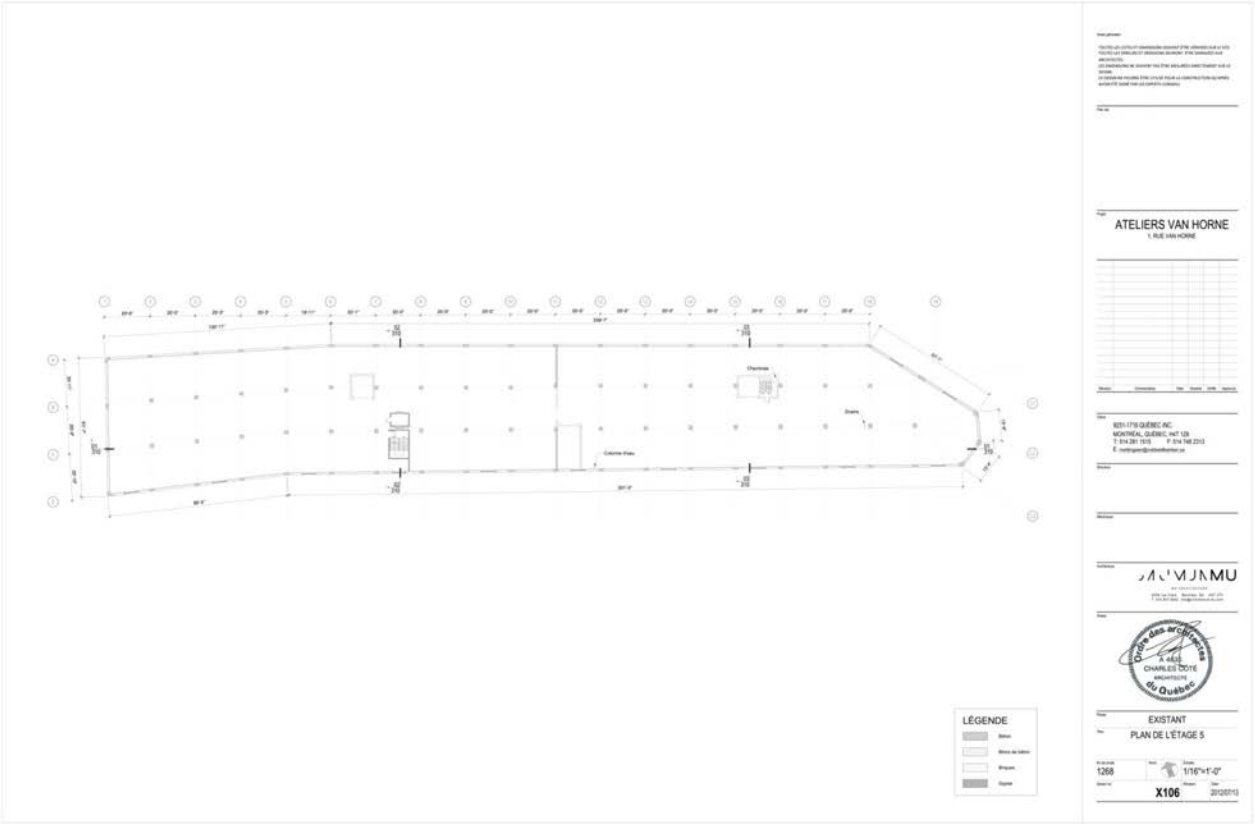
Plan existant niveau 2. Source : Mu Architecture.

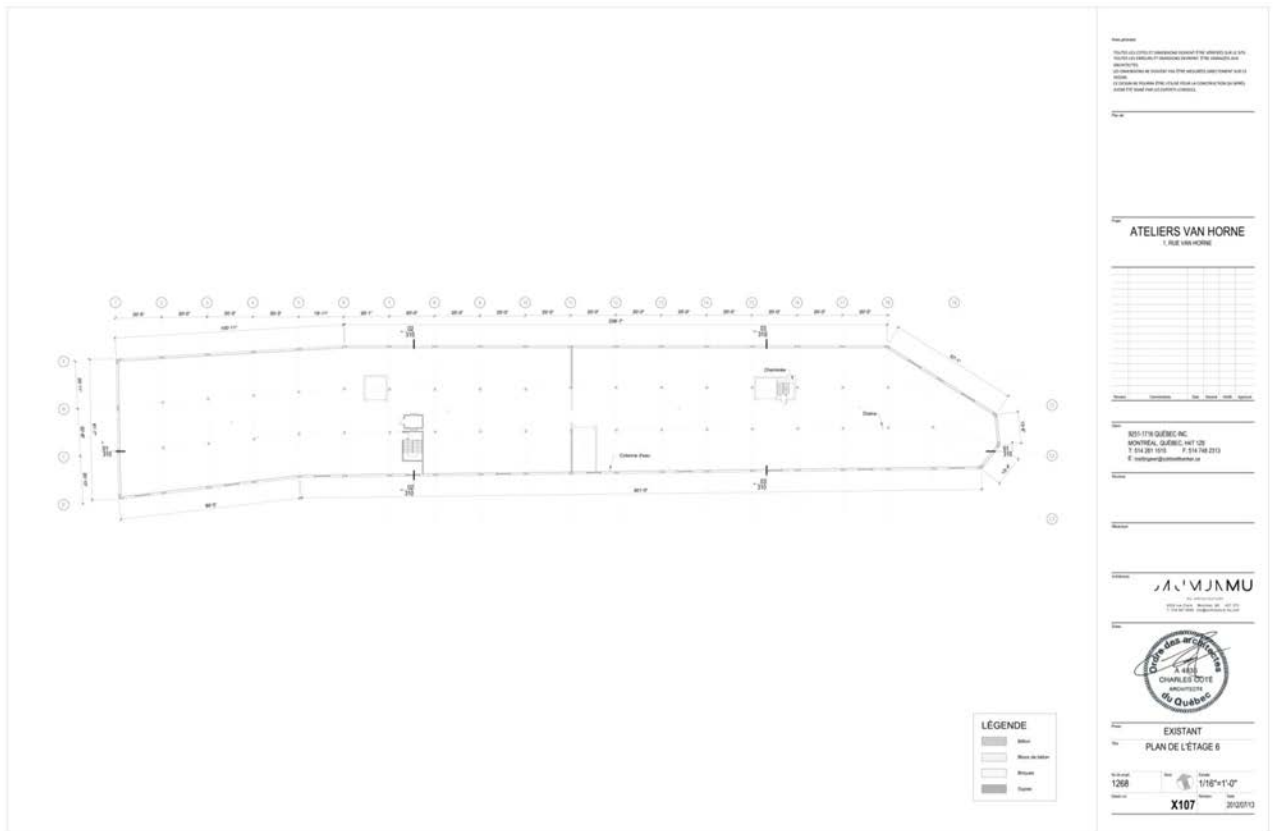


Plan existant niveau 3. Source : Mu Architecture.

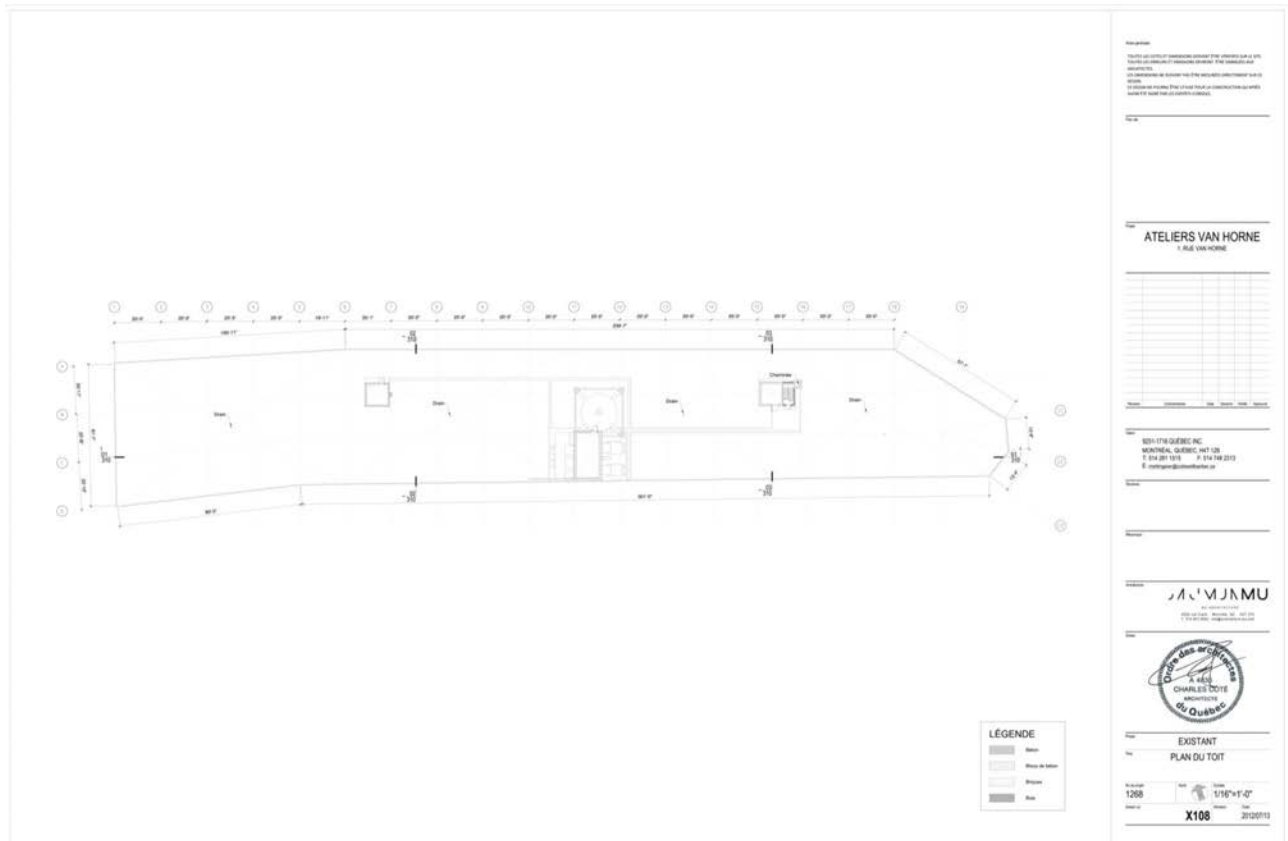


Plan existant niveau 4. Source : Mu Architecture.

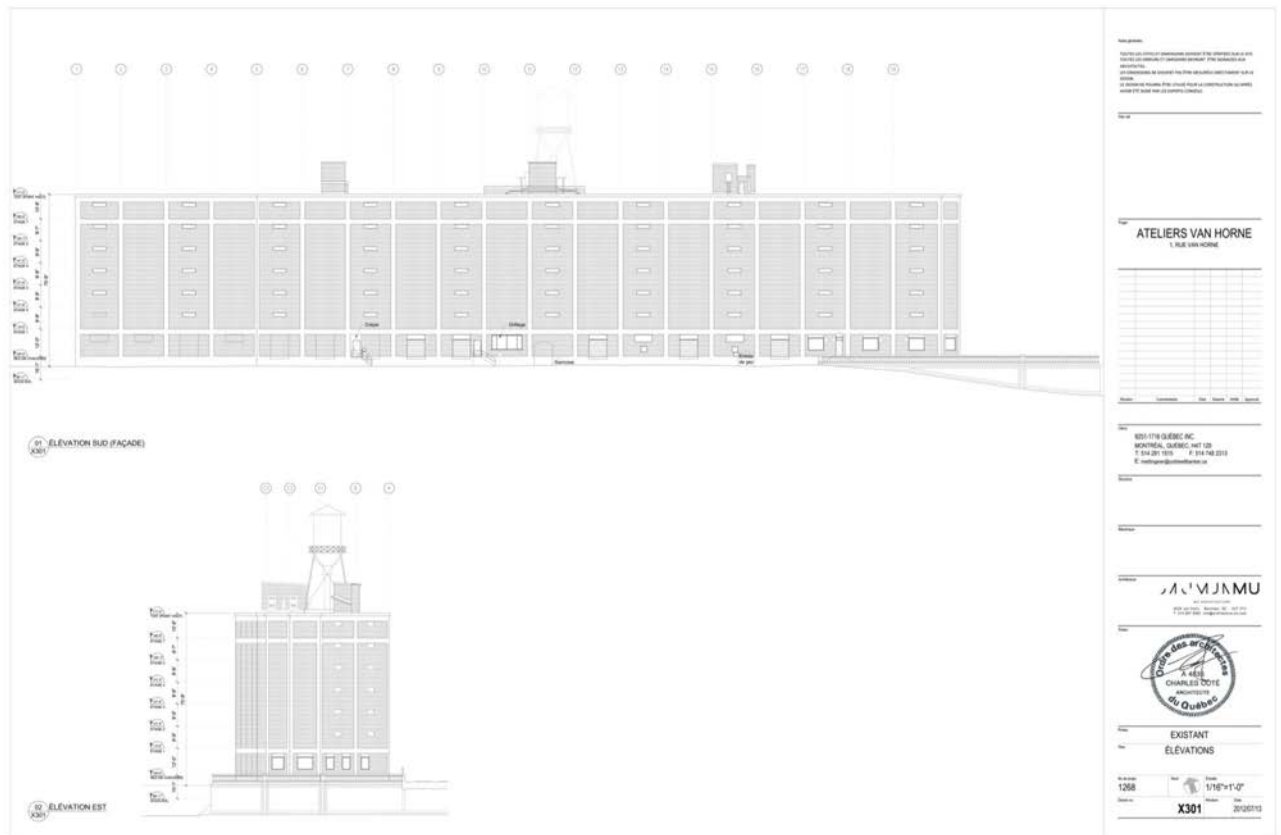




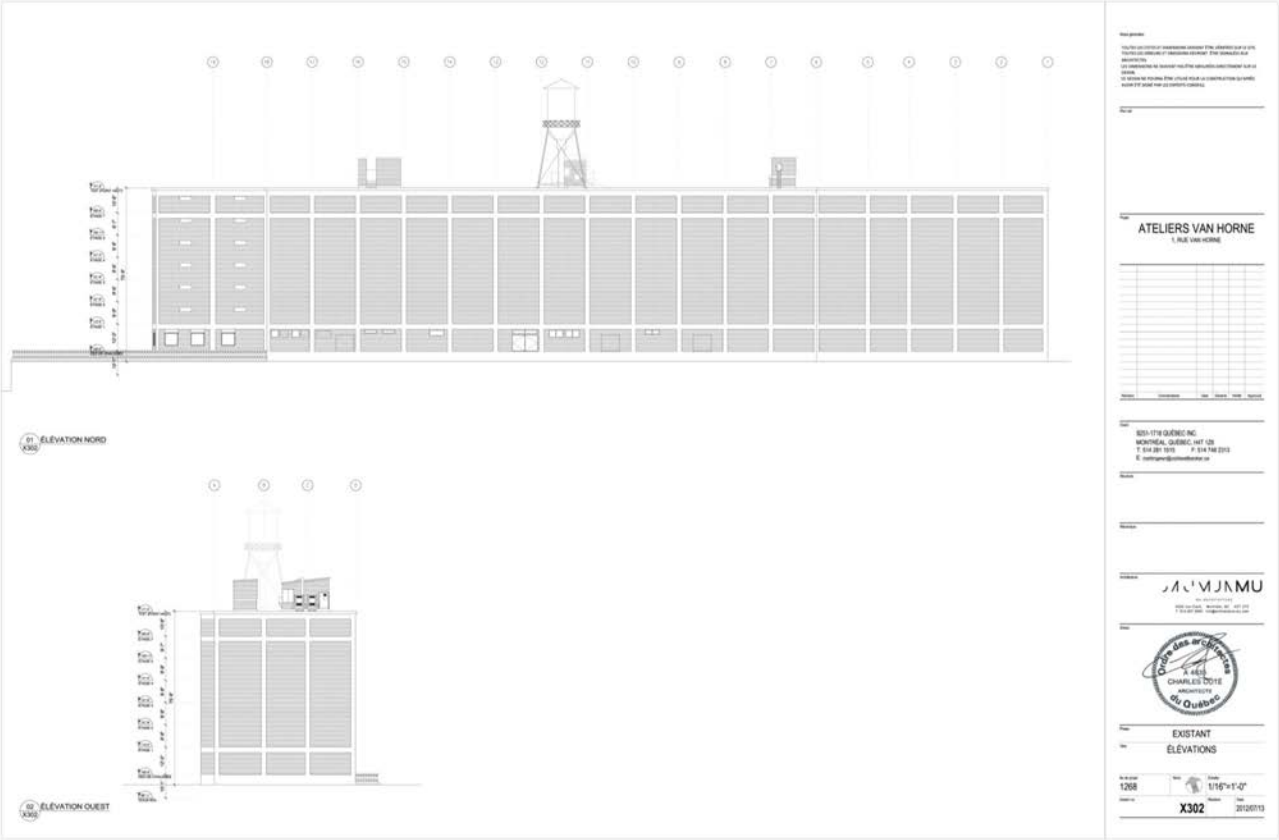
Plan existant niveau 6. Source : Mu Architecture.



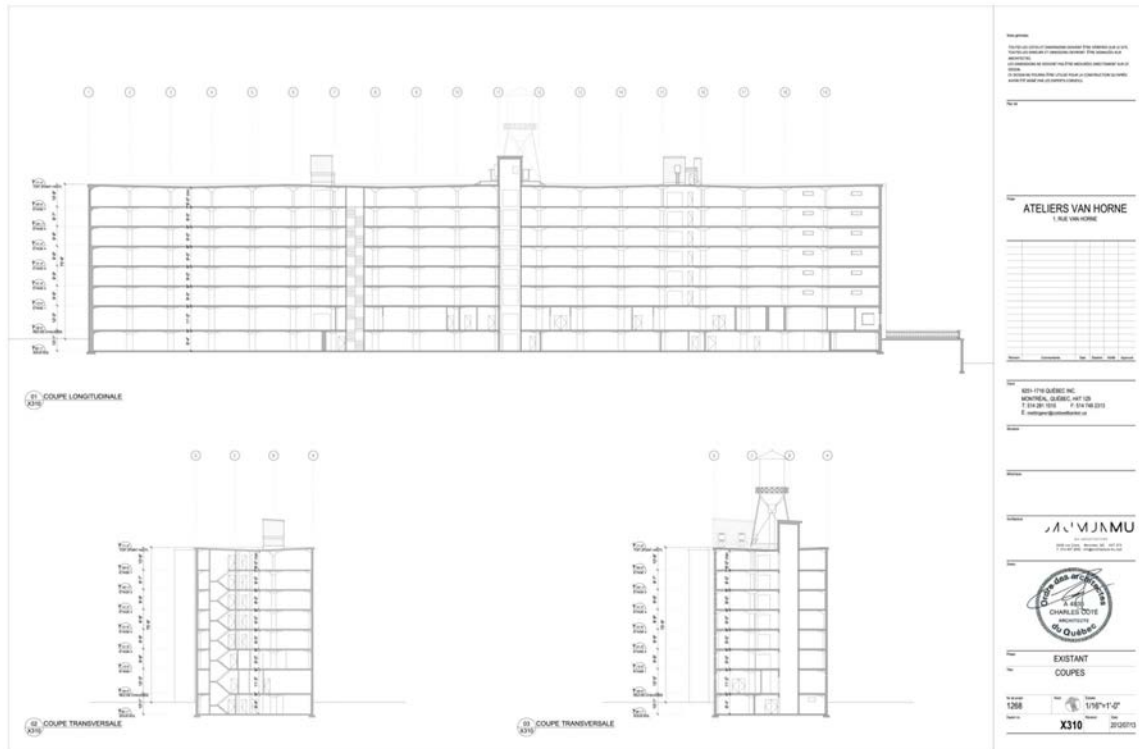
Plan existant niveau du toit. Source : Mu Architecture.



Élevations sud et est existantes. Source : Mu Architecture.



Élevations nord et ouest existantes. Source : Mu Architecture.



Coupes du bâtiment existant. Source : Mu Architecture.