

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre autorise :**

Reflector Entertainment Ltée  
2200, rue Stanley  
Montréal (Québec) H3A 1R6

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

À la Gare Windsor, installation de deux condenseurs sur une toiture basse dans la cour intérieure, entre l'aile Maxwell et la salle des pas perdus, incluant :

- La réalisation d'un percement de 4" de diamètre dans le mur de maçonnerie;
- L'obturation du percement avec de la laine de roche;
- Le scellement extérieur du percement avec un mortier de même type et couleur que l'existant;
- La fixation des conduits à l'aide des attaches existantes sur le mur de maçonnerie.

Le tout, selon les documents suivants :

- la demande d'autorisation reçue par le Ministère, le 18 avril 2024;
- les plans de mécanique M201, M202, M402 et M901 émis pour avis de changement M1 en date du 27 mars 2024 par Kelvin Emtech experts-conseils;
- les photos reçues par le Ministère le 1<sup>er</sup> mai 2024;
- les correspondances datées du 21 et du 22 mai 2024.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ — Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser le ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.
- En vertu de l'article 75.1 de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, chapitre P-9.002), la révision de la présente décision peut être demandée par écrit dans un délai de 30 jours suivant la date à laquelle la décision a été notifiée. Un formulaire est disponible en ligne sur le site officiel du gouvernement du Québec ([www.quebec.ca/culture/patrimoine-archeologie/proprietaires/faire-travaux](http://www.quebec.ca/culture/patrimoine-archeologie/proprietaires/faire-travaux)) et toute question peut être adressée au Secrétariat général et bureau de la sous-ministre par courriel à l'adresse [revision\\_decision@mcc.gouv.qc.ca](mailto:revision_decision@mcc.gouv.qc.ca) ou par téléphone au 418 380-2319, poste 7127. Par la suite, prenez avis que « toute personne qui se croit lésée par une décision en révision peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification », conformément à l'article 75.6 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le  
2024-05-29

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

Jean-Jacques Adjizian, directeur général  
Direction générale du patrimoine

*Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.*

Direction des opérations en patrimoine

**PAR COURRIEL**

Québec, le 18 décembre 2024

Monsieur Pierre Grenier  
P & R Desjardins Construction inc.  
1777, rue Bégin  
Montréal (Québec) H4R 2B5  
[pgrenier@prdesjardins.com](mailto:pgrenier@prdesjardins.com)

N/Réf. : 142932

**Objet :** **Actes ou travaux non visés par l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* – Fermeture de la demande d'autorisation**  
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-  
du-Canada  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Après examen de la demande reçue le 11 novembre 2024 et citée en objet, nous vous avisons que l'intervention projetée, soit le réaménagement d'une aire de bureaux au niveau 2, ne requiert pas l'autorisation du ministre. En effet, les intérieurs de la Gare Windsor faisant l'objet d'une protection partielle, les actes ou les travaux envisagés ne sont pas visés par l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre P-9.002). Par conséquent, votre demande est désormais fermée.

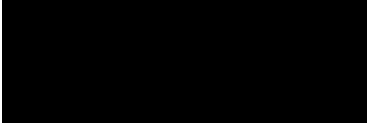
En vertu de l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, « nul ne peut, sans l'autorisation du ministre, altérer, restaurer, réparer, modifier de quelque façon ou démolir en tout ou en partie un bien patrimonial classé et, s'il s'agit d'un immeuble, le déplacer ou l'utiliser comme adossement à une construction. » Ainsi, si vous envisagez de poser l'un ou l'autre de ces actes, une autorisation serait requise.

... 2

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec madame Marie-Élaine Gibeault à la Direction des opérations en patrimoine, par téléphone au 514 873-0012, poste 5008 ou par courriel à l'adresse suivante : marie-elaine.gibeault@mcc.gouv.qc.ca.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

La directrice.



Patricia Jean

c. c. M. Jonathan Guénette, directeur des services à la clientèle de l'Île-de-Montréal  
M. Claudiu Avram, Cadillac-Fairview (Propriétaire)



Direction générale du patrimoine

Québec, le 17 novembre 2015

Madame Christine Lacroix  
DMA architectes  
655, rue Desnoyers, Bur. 204  
Montréal (Québec) H4C 3E1

N/Réf. : 129927 – IP-2015-0333-06

**Objet : Demande d'autorisation – Avis d'intention de refus**  
Immeuble patrimonial - Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Madame,

Pour faire suite à l'analyse de votre demande d'autorisation concernant le projet cité en objet, nous vous informons que le Ministère n'a pas l'intention d'accorder l'autorisation, tel que demandé.

Cette intention est motivée par l'impact négatif de certains des travaux proposés. En effet, le recouvrement des appuis de fenêtres en pierre calcaire par un solin métallique nuira à la mise en valeur de l'immeuble patrimonial classé, puisque son état d'origine sera modifié. Le projet devrait être modifié afin de répondre aux objectifs suivants :

Afin de mettre en valeur la façade de l'immeuble patrimonial classé, les appuis de pierres devraient être restaurés.

Vous pouvez nous faire part de vos observations dans les dix jours suivant la réception de cette lettre. À cette fin, ou pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec monsieur Louis Routhier de la Direction générale du patrimoine au 514-864-0951. Au terme du délai de 10 jours, en l'absence de commentaires de votre part, une lettre de refus vous sera transmise.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,

  
Martin Pineault

c./c. M<sup>me</sup> Jocelyne Jacques, directrice adjointe de Montréal  
M<sup>me</sup> Danielle Lavoie, 2917599 Canada inc. (Propriétaire)

Québec  
Édifice Guy-Frégault  
225, Grande Allée Est  
Rez-de-chaussée, bloc C  
Québec (Québec) G1R 5G5  
Téléphone : 418 380-2352  
Télécopieur : 418 380-2336  
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal  
480, boul. Saint-Laurent  
6<sup>e</sup> étage, bureau 600  
Montréal (Québec) H2Y 3Y7  
Téléphone : 514 864-8130  
Télécopieur : 514 864-0221

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, la ministre autorise :**

2917599 Canada inc.  
20 Queen Street West, Étage 5  
Toronto M5H 3R4

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Tel que présenté dans le courriel envoyé par madame Christine Lacroix de DMA Architectes le 6 octobre 2015, réaliser les travaux suivants sur la façade sud de l'aile Maxwell :

- Réparation des linteaux en béton des fenêtres du 5e étage;
- Enlever le solin de cuivre existant du parapet et l'entreposer pour réinstallation.
- Faire 2 ouvertures exploratoires pour relever les conditions de l'arrière-mur au niveau du parapet;
- Sur la section de mur fissurée à partir du parapet jusqu'à la base de la fenêtre au 1er étage, stabiliser le mur extérieur au moyen d'ancrages hélicoïdaux et;
- Sur le bandeau de pierre du 4e étage, Enlever le solin de cuivre sur toute la longueur et l'entreposer;
- Gratter et enlever au besoin le béton de réparation recouvrant la pierre pour exposer les joints d'origine;
- Couper la face avant des pierres à enlever (sur une profondeur de 150mm)
- Réparation de 25% des appuis de fenêtres à l'aide de flipot;
- Réaliser deux maquettes afin d'élaborer un dispositif de protection des appuis de pierre des fenêtres en installant une allège métallique;
- Exposer la structure en acier qui servait d'accroche au Bush sheds, la couper et la traiter afin de pouvoir faire un ragréage à l'aide de pierres;
- Réalisation d'ouvertures exploratoires afin de déterminer si les boutisses transfèrent la charge ou non au mur arrière;
- Installation d'ancrages hélicoïdaux selon les exigences de la réglementation afin de rendre solidaire le mur porteur en brique.

**Sur le bien suivant :**

IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ – SITE DU PATRIMOINE DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

**Important :**


- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi ou des règlements.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser la ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le

2015/10/09

La ministre de la Culture et des Communications,

Par

  
Martin Pineault, directeur général  
Direction générale du patrimoine

Signée en vertu d'une délégation faite conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Direction des opérations en patrimoine

**PAR COURRIEL**

Québec, le 18 décembre 2024

Monsieur Pierre Grenier  
P & R Desjardins Construction inc.  
1777, rue Bégin  
Montréal (Québec) H4R 2B5  
[pgrenier@prdesjardins.com](mailto:pgrenier@prdesjardins.com)

N/Réf. : 142932

**Objet :** **Actes ou travaux non visés par l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* – Fermeture de la demande d'autorisation**  
Immeuble patrimonial - Site patrimonial du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada  
Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)

Monsieur,

Après examen de la demande reçue le 11 novembre 2024 et citée en objet, nous vous avisons que l'intervention projetée, soit le réaménagement d'une aire de bureaux au niveau 2, ne requiert pas l'autorisation du ministre. En effet, les intérieurs de la Gare Windsor faisant l'objet d'une protection partielle, les actes ou les travaux envisagés ne sont pas visés par l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre P-9.002). Par conséquent, votre demande est désormais fermée.

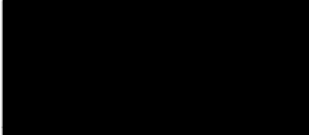
En vertu de l'article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, « nul ne peut, sans l'autorisation du ministre, altérer, restaurer, réparer, modifier de quelque façon ou démolir en tout ou en partie un bien patrimonial classé et, s'il s'agit d'un immeuble, le déplacer ou l'utiliser comme adossement à une construction. » Ainsi, si vous envisagez de poser l'un ou l'autre de ces actes, une autorisation serait requise.

... 2

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec madame Marie-Élaine Gibeault à la Direction des opérations en patrimoine, par téléphone au 514 873-0012, poste 5008 ou par courriel à l'adresse suivante : [marie-elaine.gibeault@mcc.gouv.qc.ca](mailto:marie-elaine.gibeault@mcc.gouv.qc.ca).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

La directrice,



Patricia Jean

c. c. M. Jonathan Guénette, directeur des services à la clientèle de l'Île-de-Montréal  
M. Claudiu Avram, Cadillac-Fairview (Propriétaire)

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre autorise :**

Reflector Entertainment Ltée  
2200, rue Stanley  
Montréal (Québec) H3A 1R6

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

À la Gare Windsor, installation de deux condenseurs sur une toiture basse dans la cour intérieure, entre l'aile Maxwell et la salle des pas perdus, incluant :

- La réalisation d'un percement de 4" de diamètre dans le mur de maçonnerie;
- L'obturation du percement avec de la laine de roche;
- Le scellement extérieur du percement avec un mortier de même type et couleur que l'existant;
- La fixation des conduits à l'aide des attaches existantes sur le mur de maçonnerie.

Le tout, selon les documents suivants :

- la demande d'autorisation reçue par le Ministère, le 18 avril 2024;
- les plans de mécanique M201, M202, M402 et M901 émis pour avis de changement M1 en date du 27 mars 2024 par Kelvin Emtech experts-conseils;
- les photos reçues par le Ministère le 1<sup>er</sup> mai 2024;
- les correspondances datées du 21 et du 22 mai 2024.

**Sur le bien suivant :**

**IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ – Gare Windsor**  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser le ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.
- En vertu de l'article 75.1 de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, chapitre P-9.002), la révision de la présente décision peut être demandée par écrit dans un délai de 30 jours suivant la date à laquelle la décision a été notifiée. Un formulaire est disponible en ligne sur le site officiel du gouvernement du Québec ([www.quebec.ca/culture/patrimoine-archeologie/proprietaires/faire-travaux](http://www.quebec.ca/culture/patrimoine-archeologie/proprietaires/faire-travaux)) et toute question peut être adressée au Secrétariat général et bureau de la sous-ministre par courriel à l'adresse [revision\\_decision@mcc.gouv.qc.ca](mailto:revision_decision@mcc.gouv.qc.ca) ou par téléphone au 418 380-2319, poste 7127. Par la suite, prenez avis que « toute personne qui se croit lésée par une décision en révision peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification », conformément à l'article 75.6 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le  
2024-05-29

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

  
Jean-Jacques Adjizian, directeur général  
Direction générale du patrimoine

*Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.*

## Autorisation

Article 48 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre, P-9.002)

**Après étude et sur la base des documents et renseignements soumis, le ministre autorise :**

Cadillac-Fairview  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec) H3B 2S2

**À réaliser les actes ou travaux suivants :**

Installation d'une station de travail temporaire de 12' par 16' dans la cour intérieure de la Gare Windsor.

La station de travail connectée, éclairée et climatisée sera composée :

- d'une structure en acier galvanisé fixée à une plateforme de bois déposée sur les pavés existants;
- de panneaux de plexiglass pour les murs et de panneaux de polycarbonate pour le toit;
- d'un plancher en dalles de béton 16" x 16" déposées sur la plateforme de bois.

Le tout, selon le document de présentation préparé par Aire commune (Îlot 84), les plans d'ingénierie préparés par Digitech 3D, en date du 19 avril 2023, ainsi que les précisions apportées dans les correspondances du 19 juin 2023.

**Sur le bien suivant :**

**IMMEUBLE PATRIMONIAL CLASSÉ – SITE PATRIMONIAL DU SQUARE-DORCHESTER-ET-DE-LA-PLACE-DU-CANADA**

Gare Windsor  
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal  
Montréal (Québec)  
Désignation cadastrale : 2 296 185 (Actuel), 1 851 413 (Actuel)

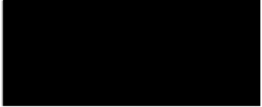
**Important :**

- Par le seul effet de la loi, la présente autorisation est retirée si le projet visé n'est pas entrepris un an après la délivrance de l'autorisation ou s'il est interrompu pendant plus d'un an.
- Toutes modifications aux actes ou travaux autorisés par la présente, incluant les imprévus en cours de chantier, doivent faire l'objet d'une demande de modification et être autorisées par le Ministère préalablement à leur réalisation.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obtention de tout autre permis, certificat ou autorisation pouvant être requis en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou toute autre loi ou règlement applicable.
- La présente autorisation ne dispense pas de l'obligation d'aviser le ministre sans délai de toute découverte de bien ou site archéologique, conformément à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel.
- En vertu de l'article 75.1 de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, chapitre P-9.002), la révision de la présente décision peut être demandée par écrit dans un délai de 30 jours suivant la date à laquelle la décision a été notifiée. Un formulaire est disponible sur le site Web du Ministère ([www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5041](http://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5041)) et toute question à ce sujet peut être adressée au Secrétariat général et bureau de la sous-ministre par courriel à l'adresse [dbsm@mcc.gouv.qc.ca](mailto:dbsm@mcc.gouv.qc.ca) ou par téléphone au 418 380-2319, poste 7127. Par la suite, prenez avis que « toute personne qui se croit lésée par une décision en révision peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification », conformément à l'article 75.6 de la Loi sur le patrimoine culturel.

Délivrée le  
2023-06-28

Le ministre de la Culture et des Communications,

Par

  
Jean-Jacques Adjizian, directeur général  
Direction générale du patrimoine

*Signée en vertu d'une délégation faite  
conformément à l'article 78 par. 8 de la Loi sur le  
patrimoine culturel.*



*La gare Windsor aujourd'hui. Photo : © GrandQuebec*

<http://grandquebec.com/montreal-histoire/explosion-gare-windsor/>

TF  
302  
M811  
B8749  
1978  
GAC  
CFCQ

*B. E. Lefebvre*

Ministère des Affaires Culturelles  
Direction Générale du Patrimoine  
Service de l'Inventaire des Biens Culturels

GARE WINDSOR

902-26, rue Peel  
1101-13, rue St-Antoine  
Montréal, Qué.

HISTOIRE, RELEVÉ, ANALYSE



Préparé par:  
Mathilde Brosseau  
Avril 1978

Gare Windsor, MontréalDossier Administratif

- 11 décembre 1970      Lettre de l'architecte Michael Fish au MAC fait état de l'urgence de la conservation de la gare Windsor.
- 23 décembre 1970      Lettre de Pierre Bureau à Michael Fish avouant l'impuissance du MAC face à la conservation du bâtiment.
- 23 février 1971        Lettre de Michael Fish au premier ministre Bourassa attire l'attention du ministre sur la vulnérabilité de la gare Windsor et de plusieurs autres bâtiments publics à Montréal.
- 10 mars 1971          Lettre de Jean-Claude Rivest (secrétaire exécutif du premier ministre) à Michael Fish accuse réception de la lettre de Fish.
- 14 avril 1971         Lettre de Pierre Bureau à Fish expliquant les raisons de l'impuissance du MAC par rapport à la conservation de la gare Windsor; le classement ne peut se faire sans le consentement du propriétaire. Il soutient aussi que la conservation de la gare Windsor et des autres immeubles menacés relève de la responsabilité de la ville de Montréal.
- 1er mars 1972         Lettre de Michael Fish au ministre Claire K. Casgrain demandant une liste des biens immobiliers classés à Montréal.
- 8 mars 1972           Lettre du ministre Claire Kirkland Casgrain à Michael Fish accusant réception de la lettre.
- 24 mars 1972          Lettre de Vianney Guindon à Michael Fish incluant la liste en question.

19 juillet 1973

Note de Marcel Junius à Jean Maeder demandant que l'on fasse, sur la gare Windsor, une note historique, un plan des lieux, une évaluation de l'état actuel et que l'on obtienne une évaluation des utilisations possibles de la gare et une idée des vues du Service d'Urbanisme de Montréal sur les projets de tours du CP.

13 août 1974

Lettre de Marcel Junius à Michael Fish accusant réception de la recherche faite par Sauvons Montréal sur l'architecte Edward Maxwell.

10 septembre 1973

Note de Marcel Junius à Yves Laframboise demandant la rédaction d'un dossier sur la gare Windsor.

8 novembre 1974

Note de Henri-Paul Thibeault à Michel Cauchon présentant un projet d'avis d'intention de procéder au classement de 4 ailes du complexe.

19 décembre 1974

Avis d'intention de procéder au classement de 4 ailes du complexe du CP signifié à Marathon Realty, filiale du CP.

20 décembre 1974

Lettre de Albert Gadbois, chef du contentieux de Marathon Realities à la Commission des Biens Culturels contestant l'avis de procéder au classement de la gare Windsor à cause de certaines irrégularités (propriétaire et lots cadastraux mal identifiés).

Depuis...

Procédures de classement suspendues par suite d'une mauvaise identification des propriétaires de la gare Windsor.

-Requête de l'Inventaire au Contentieux du MAC pour éclaircir le problème de la déclaration de l'avis d'intention.

IDENTIFICATION DU BIEN

NUMERO CADASTRAL:

Lots P. 1888, P. 1889  
P. 1890, P. 1891

Cadastre officiel du quartier  
St-Antoine de la Ville de Montréal,  
Division d'enregistrement de Montréal.

ADRESSE CIVILE:

902-06, rue Peel  
1101-13, rue St-Antoine

PROPRIETAIRE:

Canadian Pacific Railway Company  
500, Place du Canada,  
Montréal, Qué.

SUPERFICIE DU TERRAIN:

Lot. P. 1888: 76,245 pieds carrés  
P. 1889: 5,387 pieds carrés  
P. 1890: 26,053 pieds carrés  
P. 1891: 282,359 pieds carrés

EVALUATION MUNICIPALE:

Bâtisse: \$ 7,703,600.00  
Terrain: \$11,213,700.00

TAXE MUNICIPALE:

Bâtisse: \$ 229,768.00

TAXE SCOLAIRE:

\$ 166,937.43

## AVANT-PROPOS

L'importance évidente d'un bâtiment comme celui de la gare Windsor a suscité plusieurs études touchant l'historique du bâtiment. Ainsi, des auteurs comme Harold Kalman, auteur de la monographie intitulée The Railway Hotels and the Development of the Chateau Style in Canada et Omer Lavallée, archiviste du CPR, auteur de l'article: Windsor Station 1889-1964 (Canadian Rail, #152, février 1964) ont chacun basé leurs études sur les sources manuscrites des archives du Canadien Pacifique. A ces études, s'ajoutent aussi celles effectuées par la Société des Amis de la gare Windsor, dirigée par l'architecte Michael Fish.

Nous n'avons pas cru nécessaire de doubler leurs efforts et par conséquent, notre étude reprend les conclusions de ces auteurs quant à l'historique de la gare Windsor. L'accent a plutôt porté sur l'analyse architecturale de la gare effectuée en situant le bâtiment dans un contexte stylistique approprié. Ainsi, nous avons examiné l'importance de la gare Windsor par rapport à la production de bâtiments publics d'influence stylistique néo-romane, tout particulièrement dans le secteur de l'architecture ferroviaire.

HISTORIQUE DE LA GARE WINDSOR

## HISTORIQUE

Le bâtiment originel de la gare Windsor fut construit en 1887-88 d'après les dessins de l'architecte américain Bruce Price. Plusieurs ailes vinrent ensuite s'ajouter au bâtiment de Price; en 1900, l'architecte montréalais Edward Maxwell construisit, le long de la rue de la Gauchetière, une longue aile tout à fait harmonisée au caractère du bâtiment de Price. En 1906, une seconde aile, construite par le service d'ingénierie s'ajouta au complexe préexistant. La gare Windsor doubla enfin sa superficie en 1912, lorsque s'acheva la construction d'une aile englobant l'angle nord-ouest des rues St-Antoine et Peel; cette dernière est l'oeuvre des architectes John Watts, Fennings Taylor et William Painter. L'année suivante, l'aménagement intérieur du bâtiment fut bouleversé par l'introduction de nouveautés technologiques. C'est alors que l'on construisit l'immense salle des pas perdus recouverte d'un plafond de verre. Sauf pour un bâtiment de huit étages construit en 1954 un peu à l'écart du complexe, la gare Windsor a gardé jusqu'à maintenant la configuration du complexe pendant la décennie 1910.

## ARCHITECTURE

Le bâtiment de l'architecte Bruce Price, qui a d'ailleurs donné le ton à tout le complexe de la gare Windsor est une structure en pierre de quatre étages; elle dégage une impression de monumentalité et d'unité organique redevable au traitement du matériau comme à la logique de l'articulation des masses. Au sommet de l'édifice, l'architecte a fait quelques concessions au pittoresque par l'inclusion de lucarnes et de tourelles d'angles.

Ce bâtiment s'inscrit d'emblée dans le courant stylistique néo-roman véhiculé par l'architecte américain Henry-Hobson Richardson. Les ailes de 1901 et 1912 annexées au bâtiment original manifestent chacune un grand respect du dessin original à la seule différence près que celle de 1912, avec son imposante tour de style Château amplifie davantage le côté pittoresque du dessin de Price. Au Québec et même au Canada, la gare Windsor constitue le monument le plus impressionnant que nous ait légué la production architecturale marquée par le style néo-roman.

CONCLUSION

Au plan historique, la gare Windsor possède une importance indéniable puisque ce terminus est relié à la plus audacieuse entreprise canadienne dans l'histoire du transport au 19<sup>e</sup> siècle: la réalisation du premier chemin de fer transcontinental entre Montréal et Vancouver. A Montréal, sa présence a contribué à orienter vers l'ouest le développement du centre-ville avec le Square Dominion comme coeur.

Au plan architectural, la gare Windsor témoigne avec éclat de l'influence de l'architecture américaine sur l'architecture québécoise. Il y a en outre dans la composition de la gare Windsor une force et une logique de l'expression fonctionnelle qui en faisaient à l'époque une oeuvre d'avant-garde. A notre avis, ces facteurs justifient amplement un classement du bâtiment originel de 1889 et des ailes de 1901 et 1912 si bien harmonisées au dessin de Price.

Mathilde Brosseau

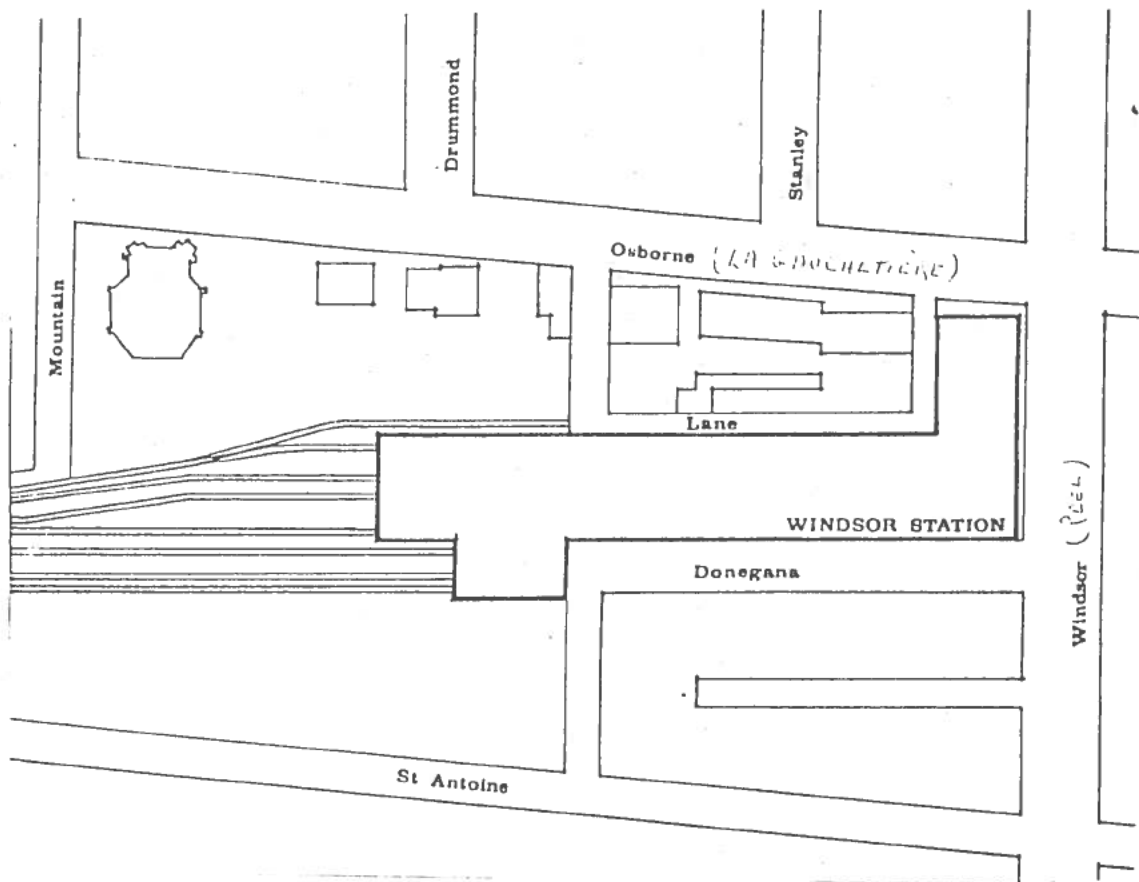
IMMEUBLE

Le 7 novembre 1885, un personnage officiel enfonça le dernier crampon de la voie ferrée du Canadian Pacific Railway Co.. Ce geste revêtait une importance considérable puisqu'il symbolisait l'aboutissement d'un rêve grandiose: relier par voie ferrée deux extrémités d'un immense pays. Par là, le gouvernement réalisait aussi une promesse grâce à laquelle, en 1870, il avait convaincu la Colombie Britannique de faire partie de la Confédération.

Dès cette époque à Montréal, les préparatifs en vue de la construction d'un siège social - terminus ferroviaire pour la compagnie allaient bon train (!). En 1883, le CP obtenait le contrôle de la compagnie Ontario and Quebec Railway, ce qui lui donnait l'avantage d'un droit d'entrée à Montréal. Puis, la compagnie acheta progressivement des droits de passage vers le site choisi en bordure du square Dominion. Parallèlement à ces transactions, on engagea un célèbre architecte américain, Bruce Price (1845-1903) pour la conception du bâtiment.

Pendant les années 1886-88, Price prépara quatre différentes versions de projets avant que la dernière ne soit acceptée par le gérant général de la compagnie, William Van Horne, un passionné d'architecture auquel on a attribué une part de responsabilité dans l'élaboration du projet final.

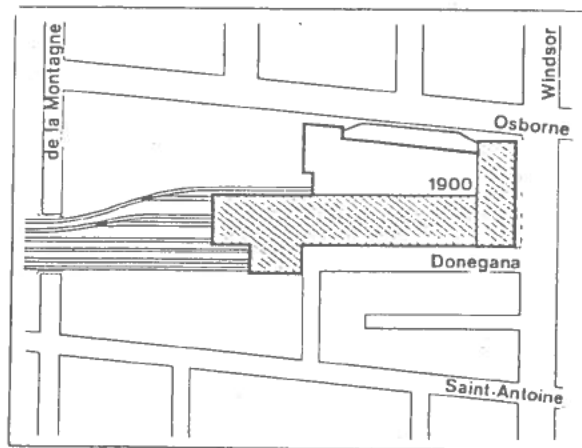
Les travaux de construction débutèrent en juin 1887 et s'achevèrent à la fin de l'année 1888. Le coût total du bâtiment était alors évalué à \$300,000.00. Le bâtiment en pierre, de quatre étages, érigé par Price occupe l'angle de la rue Peel (anciennement Windsor) et La Gauchetière (anciennement Osborne (photo 5)). C'est par la rue Peel qu'on accédait directement à la vaste salle d'attente donnant sur un quai d'embarquement à quatre voies d'accès qui s'étendait jusqu'à la rue de la Montagne. A l'origine, les bureaux généraux occupaient le second étage, certains bureaux plus prestigieux, comme celui de Van Horne, étaient situés au troisième étage et le quatrième étage logeait la section d'ingénierie.



PLAN D'OCCUPATION DE LA GARE WINDSOR EN 1889

PREMIERE AILE: 1900:

Les immenses bénéfices envisagés par la compagnie ne tardèrent pas à se matérialiser. Après 1896, l'entreprise du CP commença à porter fruits; elle inaugura une ère de prospérité qui se traduisit, à son siège de Montréal, par un besoin d'expansion des bureaux et de plus spacieux espaces pour les usagers du chemin de fer. On confia donc la réalisation d'une grande aile de 3 étages en pierre, rue La Gauchetière à l'architecte montréalais Edward Maxwell (1867-1923) (photo 7). Du même coup, on porta le nombre de voies ferrées à 7 pour mieux distribuer le flot de passagers.

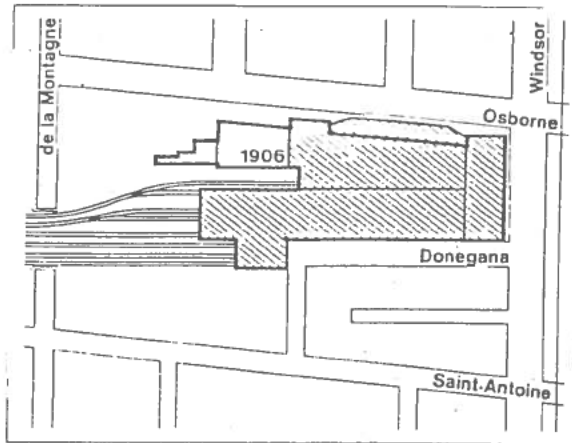


PLAN D'OCCUPATION DE LA GARE WINDSOR EN 1900

DEUXIEME AILE: 1906:

L'expansion de 1900 s'avéra vite insuffisante, si bien qu'en 1906, la compagnie construisit une seconde aile, rue Peel, à la suite de celle de Maxwell. A la différence des autres bâtiments, celle-ci est en brique recouverte de stuc. (photo 8).

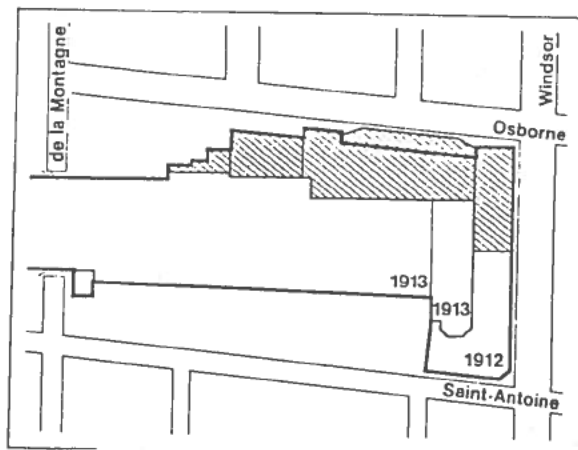
La même année, l'aile de Maxwell reçut sa suite de lucarnes qui l'harmonisa davantage au bâtiment de Price.



Plan de la Gare Windsor en 1906

TROISIEME AILE: 1910-12:

Cette fois, la compagnie du Canadien Pacifique réalisa son plus grand projet d'expansion depuis la construction du bâtiment de Price (photo 9). Cette aile, réalisée au coût de \$1,512,000.00 représentait un investissement monétaire deux fois plus élevé que le coût des bâtiments jusqu'à 1910. La nouvelle addition qui prolongeait le bâtiment de Price au sud jusqu'à la rue St-Antoine augmentait sensiblement la superficie de plancher destiné aux bureaux et dotait également la gare d'une immense aire d'entrepôt, d'un bureau d'immigration, d'une salle d'attente destinée exclusivement aux chinois et enfin, d'une troisième salle d'attente. A mi-chemin de l'abrupte pente de la rue Peel, le bâtiment se trouva couronné par une imposante tour contenant un réservoir d'eau d'une capacité de 30,000 gallons. L'ensemble fut réalisé par la firme architecturale de Taylor, Watts and Painter.



Plan de la Gare Windsor en 1912-13

### MODIFICATIONS DE 1913:

En 1913, le type d'aménagement des voies ferrées par rapport au terminus dût être modifié afin de répondre à l'introduction de nouveautés en matière de transport ferroviaire comme celle des trains-express de luxe et celle des trains de banlieues. Ainsi, on remplaça le système d'aménagement de voies de l'édifice de 1889 par un système plus moderne nécessitant la construction d'une vaste salle des pas perdus qu'on recouvrit d'un dôme en verre (photo 10). Cette modernisation occasionna la disparition de la salle d'attente de caractère néo-roman construite par l'architecte Bruce Price (photo 6).

### AILES DES ANNEES 1950:

Si, jusqu'à présent, les ailes ajoutées au bâtiment original de Price sûrent s'harmoniser au projet initial, les deux dernières ne montrent aucun lien visuel avec l'ensemble. Celle de 1952 prolongeait l'aile de 1906 jusqu'à la rue de la Montagne; elle fut démolie en 1972. En 1954, on construisit une dernière aile, rue Saint-Antoine. Ce bâtiment de huit étages, construit dans le style "fonctionnel" de l'époque, ne s'associe d'ailleurs pas visuellement à l'ensemble de la gare; il est construit à environ 12 pieds de l'aile de Watts, Painter et Gordon et se perçoit comme un bâtiment autonome. Nous l'excluons de l'étude.

### Description du complexe de la Gare Windsor:

La Gare Windsor telle que construite en 1888 occupe l'angle sud-ouest des rues de la Gauchetière et Peel. C'est un bâtiment de plan rectangulaire, à quatre étages, dont le profil robuste répond bien à la dénivellation du site (photo 2). Elle dégage une impression de monumentalité et d'unité organique redevable au traitement du matériau comme à la logique de l'articulation des masses. L'architecte y a utilisé avec beaucoup de maîtrise la pierre éclatée dont l'usage se répandait depuis quelque temps dans l'architecture institutionnelle et domestique de Montréal. L'appareil emploie des moellons énormes à la base décroissant graduellement en volume jusqu'au sommet de l'édifice. D'autre part, les trois premiers étages de fenestration s'inscrivent dans un système d'arcs et de tympans qui dotent l'enveloppe murale d'un rythme puissant (photo 21). La disposition de chaque baie forme une embrasure qui, en révélant l'épaisseur des murs, contribue à l'impression de monumentalité. Au dernier étage de l'édifice, Price a varié le rythme de la fenestration en groupant les fenêtres dans une série continue de petits arcs en plein cintre plutôt que de les intégrer au système d'arcs et tympans déjà utilisé aux trois premiers étages. Cette variété que l'on peut relier au goût du pittoresque si présent dans l'architecture de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle s'exprime avec plus de liberté au niveau de la ligne du toit. La composition s'anime en effet par la présence d'une série de lucarnes et tourelles d'angle en pierre. Enfin, vers l'extrémité sud de la façade, rue Peel, une tour carrée domine le bâtiment. Ces différents motifs amplifient le thème du pittoresque, mais sans rompre avec la solidité des masses et la robustesse du dessin d'ensemble.

A l'intérieur, on retrouvait autrefois un rappel du thème des arcs en plein cintre dans la vaste salle d'attente rythmée par de belles arcades. Cet élément principal de l'aménagement intérieur de la gare disparut lors des modifications subséquentes.

Au cours des années qui suivirent l'achèvement de la Gare Windsor, plusieurs ailes vinrent s'ajouter à la construction de l'architecte Bruce Price, de façon à former un véritable complexe architectural.

Celle de l'architecte montréalais Edward Maxwell prolonge le bâtiment d'origine sur une portion de la rue De La Gauchetière (photo 2). Au contraire de Price qui avait attribué à sa maçonnerie un rôle entièrement porteur, Maxwell utilisa la pierre simplement comme revêtement sur une structure d'acier. Néanmoins, sa composition manifeste une fidélité très poussée au dessin de Price. L'addition, composée d'une longue aile située en retrait de la façade de Price (rue De La Gauchetière)

est terminée par une structure sise au même plan que celle de Price et presque en tous points identique à elle (photo 22). Une robuste arcade relie d'ailleurs ces deux structures introduisant ainsi un élément de variété dans l'ensemble. C'est au niveau des chapiteaux de l'arcade qu'apparaissent des motifs iconographiques proprement néo-romans sous la forme de sculptures intégrant des têtes imbriquées dans un gracieux réseau végétal (photos 23-24). Des besoins additionnels d'espace ont, par la suite, mené à la construction de bureaux dans l'enceinte définie par cette arcade. A l'origine, l'aile de Maxwell, située en retrait de la rue fut construite avec un toit en terrasse; mais pour augmenter l'espace intérieur, on ne tarda pas à la munir d'un toit en pavillon percé d'une série de lucarnes en pierre qui eut l'avantage d'harmoniser beaucoup mieux l'aile à la composition de l'architecte Bruce Price.

L'aile construite en 1906 est sise immédiatement à l'ouest de la structure de Maxwell sur De La Gauchetière (photo 8). Il semble que le souci d'harmoniser cette aile à l'ensemble préexistant n'ait guère préoccupé son auteur; le matériau, de la brique recouverte de crépi, jure quelque peu avec la robustesse de la maçonnerie de Maxwell. D'autre part, la masse cubique du bâtiment et le rythme de la fenestration ne prolongent pas la monumentalité de la structure adjacente.

Si l'aile de 1906 porte quelque peu ombrage à l'ensemble de la gare Windsor, celle de 1910-12 (la plus importante de toutes les additions) construite afin de prolonger le bâtiment au sud, le long de la rue Peel et sur une partie de la rue Saint-Antoine a su glorifier la composition d'origine, lui ajoutant même un certain panache. Cette aile se fond admirablement bien à la pente de la rue Peel par la prolongation aux premiers étages des lourds moellons de pierre au profil très bombé que Price avait utilisés à la base de sa composition (photo 9). A ce niveau, plus encore qu'aux étages supérieurs, les grandes baies (rendues possibles par l'usage d'une structure d'acier) révèlent l'épaisseur des murs soulignant ainsi le caractère-forteresse de la structure. Les autres étages prolongent tout simplement le système de fenestration inauguré par Price sur sa façade, rue Peel. Près de la jonction avec la rue Saint-Antoine, l'édifice se trouve dominé par une tour monumentale à toit en pavillon dont le dessin rappelle singulièrement le profil des tours des premiers projets de Price, rejetés à l'époque à cause de leur coût prohibitif. Cette tour tire avantage de son emplacement presque au bas de la pente de la rue Peel, car en plus de rompre la longue continuité de la ligne de toit, elle rehausse la puissance de la composition en compensant l'effet décroissant produit par la dénivellation de la rue. L'entrée principale, à la jonction des rues Saint-Antoine et Peel joue encore sur une variation de la façade principale de Price (rue De La Gauchetière): la position de l'entrée est valorisée par un modelé très puissant de l'angle du bâtiment, puis, au-dessus de la corniche, par un toit en pavillon à pente très aigu et un couronnement de tourelles.

EVALUATION

## Le contexte stylistique de la Gare Windsor

Au plan stylistique, la gare de l'architecte américain Bruce Price et ses ailes des années 1900, 1910 et 1912 manifestent une remarquable homogénéité due, en partie, à l'influence de la mode néo-romane telle que véhiculée, vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, par l'architecte américain Henry-Hobson Richardson (1838-1886). Ce dernier était arrivé à insuffler une vitalité nouvelle à l'architecture nord-américaine en travaillant le répertoire formel néo-roman pour aboutir à une plus grande puissance expressive et, dans ses dernières oeuvres, à une approximation du principe "forme égale fonction". Il suffit, pour percevoir cette filiation, de comparer le célèbre Marshall Field Store (1885) de Richardson à Chicago avec la gare de Price à Montréal (photos 1 et 25). Dans les deux cas, on perçoit un même sens de la monumentalité, une même volonté de simplification et de logique fonctionnelle, particulièrement apparente dans le système de fenestration discipliné par l'usage d'arcs et de tympans.

Le style néo-roman "à la Richardson" a créé un impact formidable mais de courte durée dans l'architecture nord-américaine. Richardson mourut en 1886 à l'apogée de sa carrière. Pendant les années suivantes, on vit sa "manière" inspirer quantité d'architectes américains et canadiens jusqu'à l'avènement de l'Exposition Universelle de Chicago en 1893, qui catalysa la portée d'un autre courant architectural, celui de la tradition académique de l'École des Beaux-Arts.

## Style néo-roman dans l'architecture ferroviaire au Canada

L'état actuel des recherches permet d'affirmer que le dessin de la Gare Windsor introduisit la mode néo-romane dans l'architecture ferroviaire du Canada. Quatre ans à peine après l'achèvement de la Gare Windsor, la compagnie rivale du CP, le Grand Tronc, décidait d'agrandir considérablement son terminus ferroviaire à Toronto. Le Grand Tronc avait eu tendance jusque là, à suivre une influence britannique plutôt qu'américaine dans la construction de ses gares. Mais pour l'agrandissement du terminus ferroviaire de Toronto, la firme de Strickland et Symons adopta une version tout à fait orthodoxe du style néo-roman basé sur le dessin de terminus ferroviaires américains de l'époque. Il ne reste plus de trace de ces travaux aujourd'hui. Par contre, certaines petites gares du Canadien Pacifique, construites pendant la décennie 1890-1900, en Ontario, à Perth, Arnprior, Chatham, North Bay présentent une version très simplifiée du style néo-roman, inspiré sans aucun doute par l'aspect des petites gares de l'architecte Henry-Hobson Richardson sur le Boston and Albany Railroad (photos 27 à 30).

On pense que leur profil très ancré au sol, leur long toit en pavillon, leur type de fenestration ont pu inaugurer un nouveau profil de gare à la compagnie du Grand Tronc qui, pendant la première décennie du 20<sup>ème</sup> siècle, construisit à son tour plusieurs de ses gares suivant ce nouveau profil, soit à Guelph, Kitchener et Cobourgh en Ontario. Mais, ni le Grand Tronc, ni le Canadien Pacifique ne semblent avoir répandu ce type de gare au Québec.

Ces quelques remarques à propos de la répercussion du style néo-roman dans l'architecture ferroviaire confèrent une importance toute particulière à la Gare Windsor car au Québec, et même au Canada, elle constitue le seul terminus à témoigner de l'influence de l'architecte Henry-Hobson Richardson sur le développement de l'architecture ferroviaire.

#### Aperçu de l'influence du style néo-roman dans l'architecture du Canada et du Québec

On peut constater, aujourd'hui encore, l'impact de l'influence de l'architecte Henry-Hobson Richardson dans plusieurs villes du Canada; à Winnipeg, par exemple, dans le quartier des grands entrepôts, ou encore à Toronto, dans le secteur résidentiel de "l'Annex" comme dans certains grands bâtiments publics: l'hôtel de ville de l'architecte, Edward E. Lennox (1890) ou les édifices législatifs d'Ontario réalisés par l'architecte R. A. White (1886). La portée du style se décèle aussi dans une série de bâtiments publics (bureaux de poste), réalisés dans nombre de villes du Canada, vers la fin des années 1880, par l'architecte en chef du Ministère des Travaux Publics. Par contre, dans l'architecture commerciale, on rencontre dans presque toutes les grandes villes des bâtiments en pierre dont la devanture intègre sa fenestration dans un système d'arcs et de tympans; c'est là une marque de l'influence de la manière de Richardson qui fut d'ailleurs vite récupérée par les architectes des premiers gratte-ciel de l'Ecole de Chicago.

Au Québec, l'influence du style néo-roman fut assez restreinte. Il a pourtant laissé sa trace à Montréal qui, à cause de sa nature cosmopolite, demeurerait très ouverte aux courants architecturaux étrangers. Plusieurs suites de maisons du Mille Carré d'Or ou du Bas Westmount reflètent les caractères du style; elles sont souvent bâties, soit en pierre grise ou en grès rouge éclaté et se distinguent par un profil lourd mais simplifié; leur devanture s'orne souvent de lucarnes murales et d'une tour en pierre et leur entrée fait parfois usage d'un large arc en plein cintre (photo 31).

Le secteur de l'architecture publique a lui aussi conservé des témoins de ce langage architectural. Au rang des constructions les plus intéressantes, figurent l'église Erskine (339 ouest, rue Sherbrooke) bâtie en 1893-94 par la firme Hutchison and Wood (photo 32), et la bibliothèque Redpath de l'Université McGill (3465 McTavish), oeuvre des architectes Taylor et Gordon (1893) (photo 33). Parmi les édifices commerciaux influencés par la même mode, on compte notamment le premier gratte-ciel montréalais érigé en 1887 sur la Place d'Armes par la firme américaine Badcock, Cook et Willard (photo 34), l'immeuble de la Montreal Street Railway (750 Côte de la Place d'Armes, oeuvre des architectes J. M. Hopkins et George E. Post (1895), le 380 Saint-Antoine ouest (c. 1895) (photo 36) et la Banque de Montréal (950 ouest, Ste-Catherine) (photo 37) réalisée par la firme de Taylor et Gordon en 1892.

Ces quelques édifices résument assez bien la forme que prit l'influence de la mode néo-romane au Québec comme ailleurs au Canada et même aux Etats-Unis. Les bâtiments dérivés de ce style ont souvent tendance à amplifier le potentiel pittoresque du style plutôt que son côté de logique formelle véhiculé par les dernières oeuvres de Richardson comme ses petites gares du Boston and Albany Railway ou encore le Marshall Field Store de Chicago.

Par son échelle, la Gare Windsor surpasse de loin tous les édifices d'influence néo-romane au Québec. Au plan strictement architectural, son intérêt tient aussi au fait qu'en dépit de concessions à l'esprit pittoresque de l'époque, elle rend bien compte de l'aspect progressiste de l'influence de Richardson, c'est-à-dire une volonté de simplification et de logique formelles.

### CONCLUSION

Au plan historique, peu de monuments montréalais sont plus chargés de symboles que la Gare Windsor. Ce terminus de prestige est venu couronner la plus audacieuse entreprise canadienne dans le domaine des transports: la réalisation du premier chemin de fer transcontinental entre Montréal et Vancouver. En outre, sa présence a contribué à orienter vers l'ouest le développement du centre-ville de Montréal avec le Square Dominion comme centre. Aujourd'hui, les quelques édifices du 19<sup>ème</sup> siècle qui bordent encore le Square Dominion, comme l'Eglise Saint-George, la Gare Windsor, la cathédrale Marie-Reine du Monde, l'édifice du Sun-Life, l'aile de l'hôtel Windsor constituent un résumé des idéaux architecturaux de l'ère victorienne.

Au plan architectural, la Gare Windsor a inauguré avec éclat l'influence de l'architecture américaine sur l'architecture québécoise au détriment de la portée du monde architectural britannique. Il y a dans la composition de la Gare Windsor une force et une logique de l'expression fonctionnelle doublées d'un sens intuitif de la nature du matériau qui en faisaient à l'époque une oeuvre d'avant-garde. De toute évidence, ces raisons motivent un classement du bâtiment original de la gare Windsor, ainsi que des ailes de 1901 et 1912, réalisées en parfaite harmonie avec le dessin de Price.

BIBLIOGRAPHIE

VOLUMES:

Amis de la Gare Windsor,  
The Windsor Station, Montréal, 1973.

Edgar Andrew Collard,  
The Story of Dominion Square - Place du Canada, Longman 1971.

Henry Russell Hitchcock,  
The Architecture of H. H. Richardson and His Times, Hamden, 1961.

Henry Russell Hithcock,  
Architecture, Nineteenth and Twentieth Centuries, London,  
Penguin 1958

Harold Kalman,  
The Railway Hotels and the Development of the Château Style in Canada,  
University of Victoria, 1968.

Phyllis Lambert, Robert Lemire  
Inventaire des bâtiments du Vieux-Montréal, Dossier 25  
Ministère des Affaires Culturelles, Service de l'Inventaire des biens  
culturels, Québec 1977.

PERIODIQUES:

Omer Lavallée, "Windsor Station 1889-1964", Canadian Rail # 152, février 1964.

William Maxwell, "Architectural Education", Construction, Vol. 2, #2 (février 1908)

Russell Sturgis, "The works of Bruce Price", "Architectural Record",  
janvier 1899, p. 8-114.

DOCUMENTS ECRITS:

Mathilde Brosseau,  
Le Pittoresque et le revivalisme architecturaux au Canada et leur application aux gares du Grand Tronc et du Canadien Pacifique  
Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Faculté des Arts et Sciences, 1975.

John Witham,  
Canadian Pacific Railway Stations 1874-1914, manuscrit classé, Ministère des Affaires Indiennes et du Nord, Inventaire des bâtiments historiques du Canada, mai 1974.

DOCUMENTS GRAPHIQUES:

Plans des gares du CPR, Engineering Plan Room, Gare Windsor (3ème étage), 1101-13, rue Saint-Antoine, Montréal.

Plans de l'architecte Edward Maxwell, Bibliothèque Blackader (Nobbs Room), Université McGill.

Musée McCord, Archives photographiques Notman.

NOTES BIOGRAPHIQUES SUR LES ARCHITECTES IMPLIQUES DANS LA  
REALISATION DU COMPLEXE DE LA GARE WINDSOR

BRUCE PRICE (1845-1903):

Natif de Cumberland, au Maryland, Price reçut sa formation d'architecte à Baltimore, pendant la décennie 1860. Comme beaucoup d'autres architectes de son époque, il compléta sa formation académique par un voyage d'un an en Europe qui le mit en contact avec le riche patrimoine architectural des vieux-pays. C'était-là une initiative tout à fait profitable à des architectes qui, comme Price, devait plus tard s'inscrire d'emblée dans les courants "revivalistes" de l'époque.

De retour aux Etats-Unis, il ouvrit un bureau à Baltimore en 1868, déménagea en Pennsylvanie en 1872 et une fois sa réputation bien établie, se fixa définitivement à New York en 1877.

Price remporta vite les faveurs d'une clientèle sophistiquée, recrutée parmi les membres de la haute bourgeoisie. Sa production montre également beaucoup de versatilité; il excellait à incorporer les développements de l'architecture contemporaine dans divers types de bâtiments comme des gratte-ciel (Unity Building, New York ou Surety Building, New York) ou encore de luxueux ensembles domiciliaires comme ceux de Tuxedo Park ou de Georgian Court.

Ce fut probablement son travail de "designer" à la compagnie ferroviaire Boston and Albany qui le signala à l'attention du gérant général William Van Horne (américain comme Price) et lui valut l'obtention de la commission de la gare Windsor. Ce projet inaugura entre les deux hommes une fructueuse collaboration. Price construisit en effet plusieurs autres importants bâtiments pour la compagnie du Canadian Pacific: le Banff Springs Hotel en 1888, puis le Château Frontenac à Québec en 1890 à 1893, la gare-hôtel Viger, Montréal en 1898. Son association avec le CP lui valut également d'autres commissions comme celle du Royal Victoria College, rue Sherbrooke ouest, Montréal (1895) et celle de la maison Ross, rue Peel, Montréal (1890).

Bruce Price mourut à Paris en 1903.

EDWARD MAXWELL (1867-1923):

Edward Maxwell naquit à Montréal, étudia au Montreal High School, puis reçut un apprentissage en architecture au bureau de A. F. Dunlop (architecte britannique immigré à Montréal). Il acquit au début de sa carrière, de 1888 à 92, une expérience très profitable par son travail à Boston auprès de la firme de Shepley et Coolidge, connue dans le monde architectural d'alors comme le successeur du célèbre architecte Henry-Hobson Richardson. A son retour à Montréal, il ne tarda pas à décrocher des commissions d'importance; son client le plus prestigieux à cette époque fut la Compagnie du Canadien Pacifique. Maxwell construisit pour elle les gares de New Westminster (Colombie Britannique) 1897, celle de Sicamous junction (C.B.), de Renfrew, Almonte et Armprior et Galt en Ontario. Il était donc tout désigné pour construire la première grande aile de la gare Windsor en 1901, d'autant plus que le style néo-roman de mise, pour harmoniser ce bâtiment à celui de Price, lui était tout à fait familier, à cause de son travail auprès de Shipley et Coolidge (spécialistes du style).

Peu après l'achèvement des travaux à la gare Windsor, il s'associa à son frère William; la firme des frères Maxwell prit une grande envergure. En plus de leur pratique dans le secteur de l'architecture domestique (le dossier 25 du Ministère des Affaires Culturelles a répertorié une dizaine de leurs grandes résidences dans le seul quartier St-Antoine, à Montréal), ils obtinrent de nombreuses commissions dans le secteur public, à Montréal, au Québec et même ailleurs au Canada; on leur doit même l'érection en 1907 d'un grand complexe d'édifices législatifs à Regina (Saskatchewan).

Un autre aspect moins connu de la carrière des frères Maxwell (et tout aussi important que leur production architecturale) fut leur implication dans le domaine de l'éducation. En effet, dès 1908, William Maxwell proposait à l'Institut des architectes canadiens d'instituer dans tous les grands centres du Canada un cours fondé sur les principes de l'École des Beaux-Arts de Paris. L'année suivante, le projet des frères Maxwell se concrétisa; ils inaugurèrent ce type d'enseignement dans des ateliers du soir à Montréal, pendant que d'autres architectes réalisèrent un programme analogue (notamment à Toronto). L'action d'architectes comme celle des frères Maxwell fit beaucoup pour internationaliser ce type d'enseignement architectural au Canada.

Edward Maxwell mourut à Montréal en 1923; son frère lui survécut 30 ans.

LES ARCHITECTES JOHN H. WATTS, L. FENNINGS TAYLOR ET WILLIAM PAINTER:

De ces trois architectes responsables de l'énorme aile de 1913, seul William Painter était un employé régulier de la Compagnie du CPR. Sa fonction d'ingénieur en chef lui valut la conception de nombreuses gares érigées par la Compagnie (on peut encore retrouver le plan de ces gares au bureau d'ingénierie du CPR). On lui doit également d'importantes additions faites à plusieurs des grands hôtels du CP, comme celui du Château Frontenac, de l'Empress Hotel (Victoria, C.B.), du Banff Spring Hotel et celui du Chateau Lake Louise.

Les architectes John W.H. Watts et L. Fennings Taylor étaient tous deux originaires d'Ottawa. Chacun fut membre fondateur du Architectural Institute of Canada.

NOTES SUR L'HISTOIRE DU SQUARE DOMINION

Vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le Square Dominion s'imposait comme le coeur du nouveau centre-ville montréalais. En tant que l'un des grands bâtiments construits autour de ce prestigieux espace vert, la gare Windsor participe à l'histoire du Square Dominion.

Au tout début du 19<sup>ème</sup> siècle, le territoire occupé aujourd'hui par le Square Dominion et les bâtiments qui lui sont adjacents correspondait à l'ancien cimetière catholique. C'est là, qu'en 1832, furent enterrées les nombreuses victimes de l'épidémie de choléra. Le cimetière servit jusque vers 1850, au moment où l'exiguïté du terrain et la progression de la ville vers l'ouest forcèrent l'administration municipale à trouver un nouveau site funéraire.

En 1853, la ville solutionna le problème en achetant sur la Côte-des-Neiges, l'immense terre de Pierre Beaubien qui sert encore aujourd'hui de cimetière. Une fois terminé le transfert des restes vers le nouveau cimetière, la Ville décida de prolonger la rue Dorchester, à travers l'ancien cimetière et de partager le terrain en lots à bâtir. Pour contrer les risques d'épidémie suscités par une telle entreprise, la Sanitary Association of Montreal entreprit une campagne qui en 1867 mena à l'arrêt des travaux de construction, puis en 1870 à l'expropriation de l'ancien cimetière et sa conversion en parc.

La force d'attraction exercée par le nouveau Square qu'on avait aménagé au tout nouveau centre-ville d'alors attira là-bas des institutions qui virent tout de suite l'avantage de bâtir un édifice signalé par le paysage urbain. Monseigneur Bourget tint à y faire construire son palais dès 1855, puis sa cathédrale; l'église anglicane St-George s'y installa en 1870, puis le majestueux Hôtel Windsor en 1878; dès 1883, la compagnie du Canadien Pacifique acheta des droits de passage nécessaires pour implanter sa gare-terminus au coin sud-ouest du Square. En 1892, le YMCA ouvrait son nouveau siège social, lui aussi construit en bordure du Square actuel (photo 3); cet édifice devait être démolé dès 1909 pour faire place au premier bâtiment de la Sun Life (photo 4).

Pendant le 20<sup>ème</sup> siècle, plusieurs gratte-ciel se sont ajoutés aux édifices du siècle précédent érigés en bordure du Square. Cette juxtaposition de bâtiments anciens et modernes dote le Square Dominion d'un sens de continuité historique qui contribue beaucoup à l'intérêt de ce bel espace urbain.

TF  
302  
M811  
B8749  
1978  
GAC  
CECQ

40

*H. B. E. Lévesque*

Ministère des Affaires Culturelles  
Direction Générale du Patrimoine  
Service de l'Inventaire des Biens Culturels

GARE WINDSOR

902-26, rue Peel  
1101-13, rue St-Antoine  
Montréal, Qué.

HISTOIRE, RELEVÉ, ANALYSE



Préparé par:  
Mathilde Brosseau  
Avril 1978

LISTE DES ILLUSTRATIONS

- PHOTO 1: GARE WINDSOR, VUE DU SQUARE DOMINION
- PHOTO 2: GARE WINDSOR, BATIMENT DE 1889 ET AILE DE 1901,  
rue De La Gauchetière
- PHOTO 3: LE SQUARE DOMINION (c.1900) (Archives Notman)
- PHOTO 4: LE SQUARE DOMINION (c.1915) (Archives Notman)
- PHOTO 5: GARE WINDSOR EN 1889 (Archives Notman)
- PHOTO 6: SALLE D'ATTENTE REALISEE PAR L'ARCHITECTE PRICE  
(Archives Notman)
- PHOTO 7: GARE WINDSOR VERS 1905 (Archives Notman)
- PHOTO 8: GARE WINDSOR, Aile de 1906
- PHOTO 9: GARE WINDSOR: Aile de 1910-12
- PHOTO 10: GARE WINDSOR - Salle des pas perdus
- PHOTO 11: VUE AERIENNE DE LA GARE WINDSOR ET DE SON ENVIRONNEMENT
- PHOTO 12: VUE DE LA GARE WINDSOR, à l'angle sud-est des rues  
Mansfield et De La Gauchetière
- PHOTO 13: VUE DE L'EGLISE ST-GEORGES ET D'UNE PORTION DE LA GARE  
WINDSOR, à partir de la passerelle de l'Hôtel Champlain  
(rue De La Gauchetière)
- PHOTO 14: VUE A TRAVERS LE SQUARE DOMINION DE LA GARE WINDSOR  
(angle sud-ouest des rues Peel et De La Gauchetière)

- PHOTO 15: VUE DE LA GARE WINDSOR ET DE SON ENVIRONNEMENT, à l'angle nord-est des rues Peel et De La Montagne
- PHOTO 16: VUES DES MAISONS ABANDONNEES DANS LE VOISINAGE DE LA GARE WINDSOR, rue De La Gauchetière (# 1221-25)
- PHOTO 17: GARE WINDSOR ET ENVIRONNEMENT, vue de l'angle nord-ouest de Peel et Saint-Antoine
- PHOTO 18: VUE DE LA RUE PEEL VERS LE SUD A PARTIR DE LA GARE WINDSOR (angle sud-ouest de Peel et De La Gauchetière)
- PHOTO 19: VUE DE PEEL VERS LE SUD, prise à l'angle de la Gare Windsor (rue Saint-Antoine)
- PHOTO 20: VUE DE LA RUE SAINT-ANTOINE VERS L'OUEST, à partir de la Gare Windsor
- PHOTO 21: DETAIL DE L'ELEVATION, RUE PEEL, MONTRANT LE SYSTEME D'ARCS ET TYMPANS DE LA FENESTRATION
- PHOTO 22: VUE DE L'AILE MAXWELL ET DE SON ARCADE RELIANT DEUX AVANCÉES DU BATIMENT, RUE DE LA GAUCHETIERE
- PHOTO 23: DETAIL D'UN CHAPITEAU, ARCADE DE L'AILE MAXWELL
- PHOTO 24: DETAIL D'UN CHAPITEAU, ARCADE DE L'AILE MAXWELL
- PHOTO 25: LE MARSHALL FIELD STORE, CHICAGO (1885)
- PHOTO 26: GARE D'AUBURNDALE, CHEMIN DE FER BOSTON AND ALBANY (1883)
- PHOTO 27: GARE DE CHESTNUT HILL, CHEMIN DE FER BOSTON AND ALBANY (1883)
- PHOTO 28: GARE DU CPR A CHATHAM, ONTARIO (c.1897)

- PHOTO 29: GARE DU CPR A PERTH, ONTARIO (c.1898)
- PHOTO 30: GARE DU CPR A ARNPRIOR, ONTARIO (c.1898)
- PHOTO 31: MAISONS EN RANGÉE DE STYLE NEO-ROMAN  
1587-95 McGregor, Montréal (1895)
- PHOTO 32: EGLISE ERSKINE, 1339 ouest, rue Sherbrooke (1893-94)
- PHOTO 33: BIBLIOTHEQUE REDPATH, 3465 McTavish, Montréal  
Architectes: Taylor & Gordon (1893)
- PHOTO 34: EDIFICE DU NEW INSURANCE CO., Place D'Armes, Montréal  
Architectes: Badcock, Cook et Willard (1887)
- PHOTO 35: IMMEUBLE DE LA MONTREAL STREET RAILWAY  
750, Côte de la Place D'Armes  
Architectes: J.M. Hopkins, George Post (New York) (1895)
- PHOTO 36: 380 ouest, rue Saint-Antoine (c.1895)
- PHOTO 37: BANQUE DE MONTREAL  
950 ouest, rue Ste-Catherine, Montréal  
Architectes: Taylor & Gordon (1892)

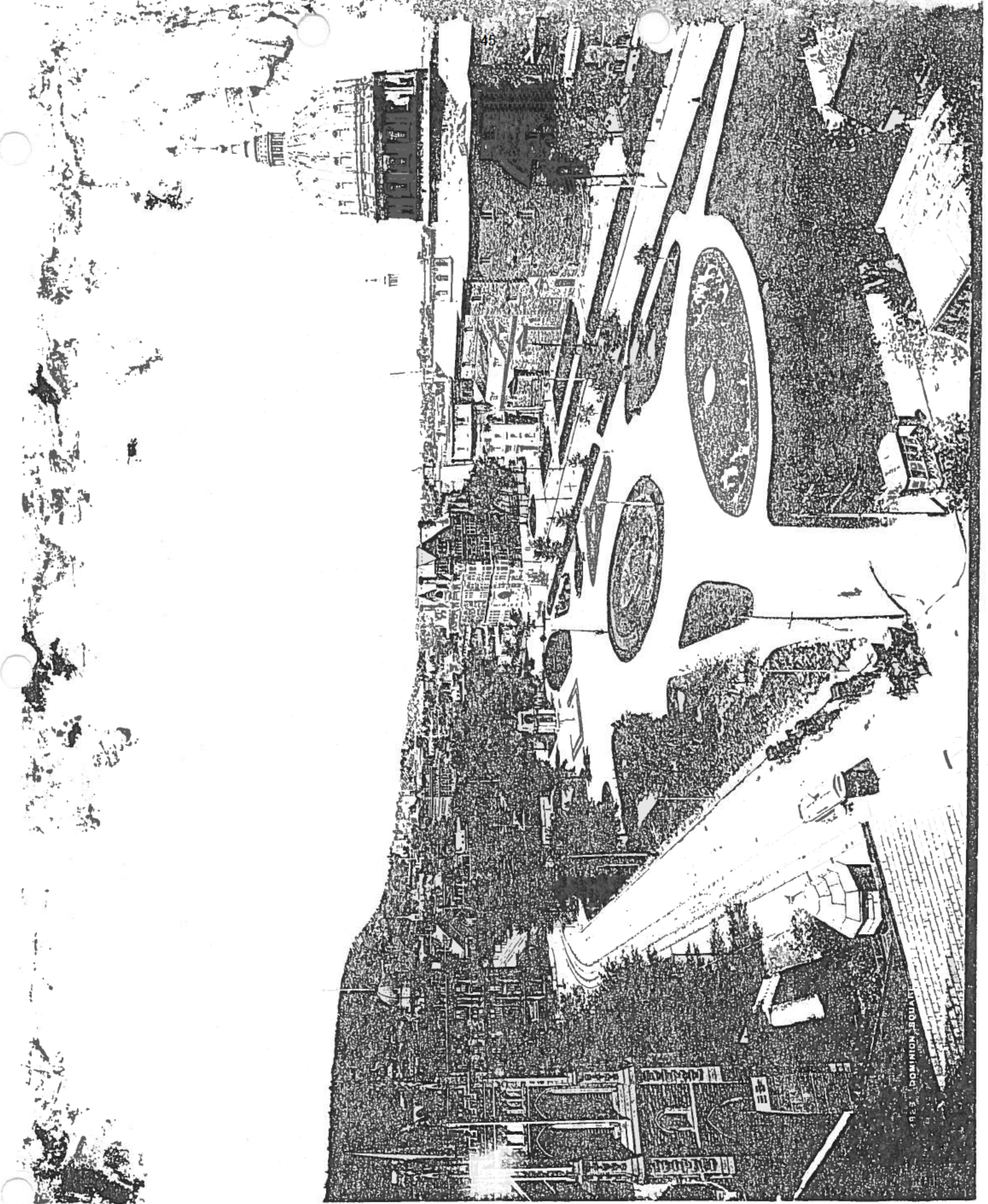


PHOTO 3: LE CARRE DOMINION VU DU TOIT DE LA GARE WINDSOR (c.1900) (Archives Notman)

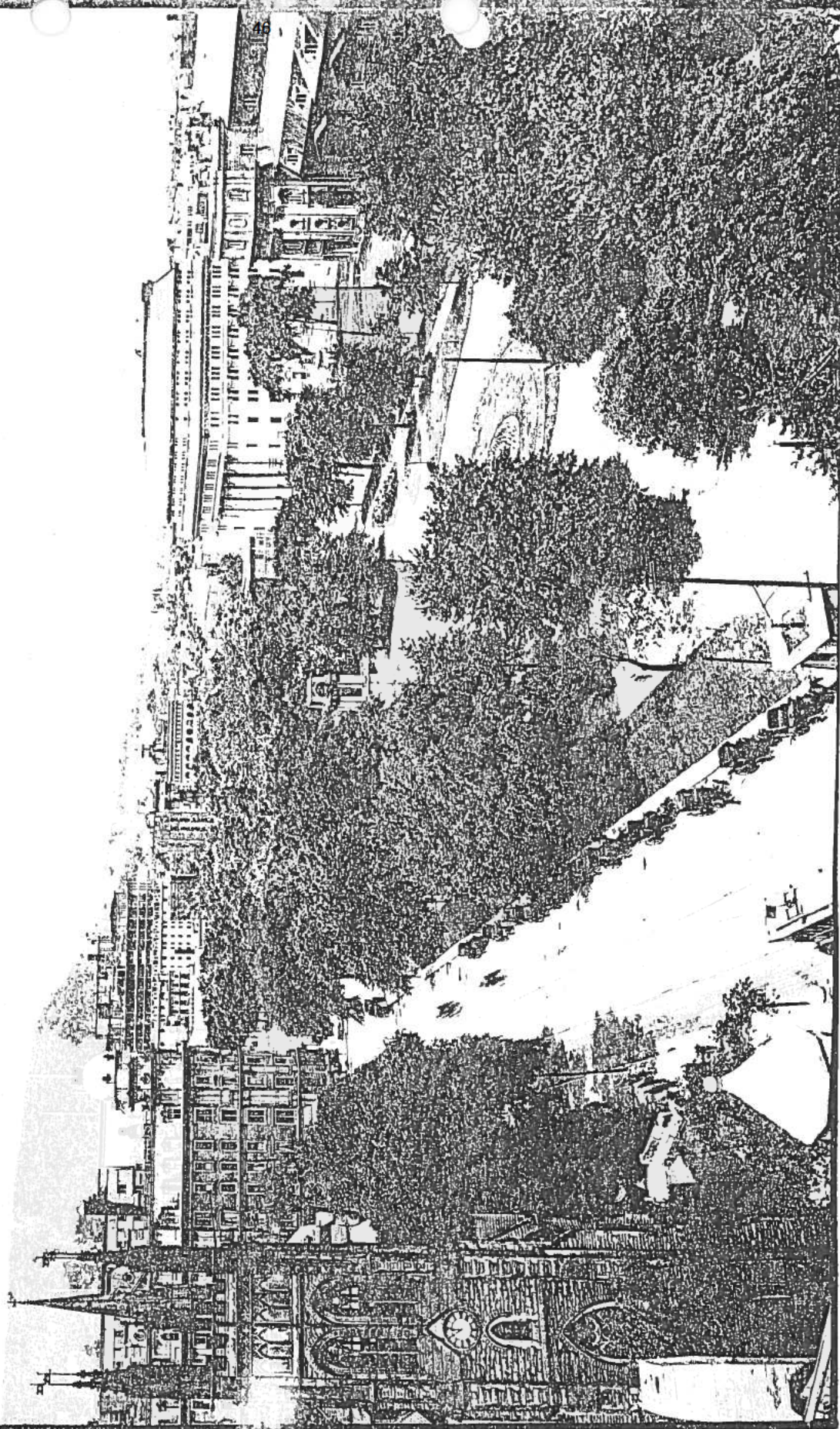


PHOTO 4: LE SQUARE DOMINION VU DU TOIT DE LA GARE WINDSOR (c.1915) Archives Notman

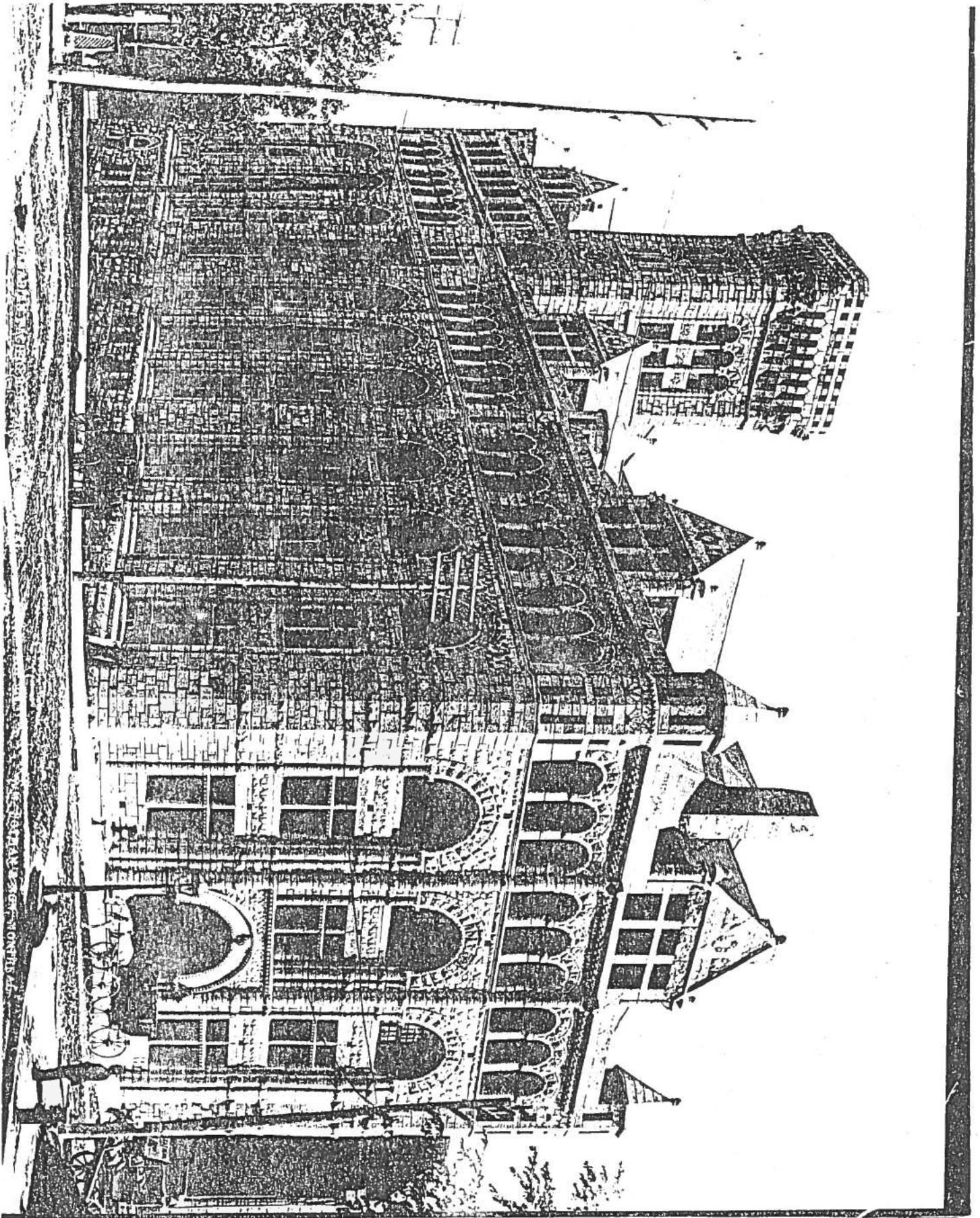


PHOTO 5: GARE WINDSOR EN 1889 (Archives Notman)

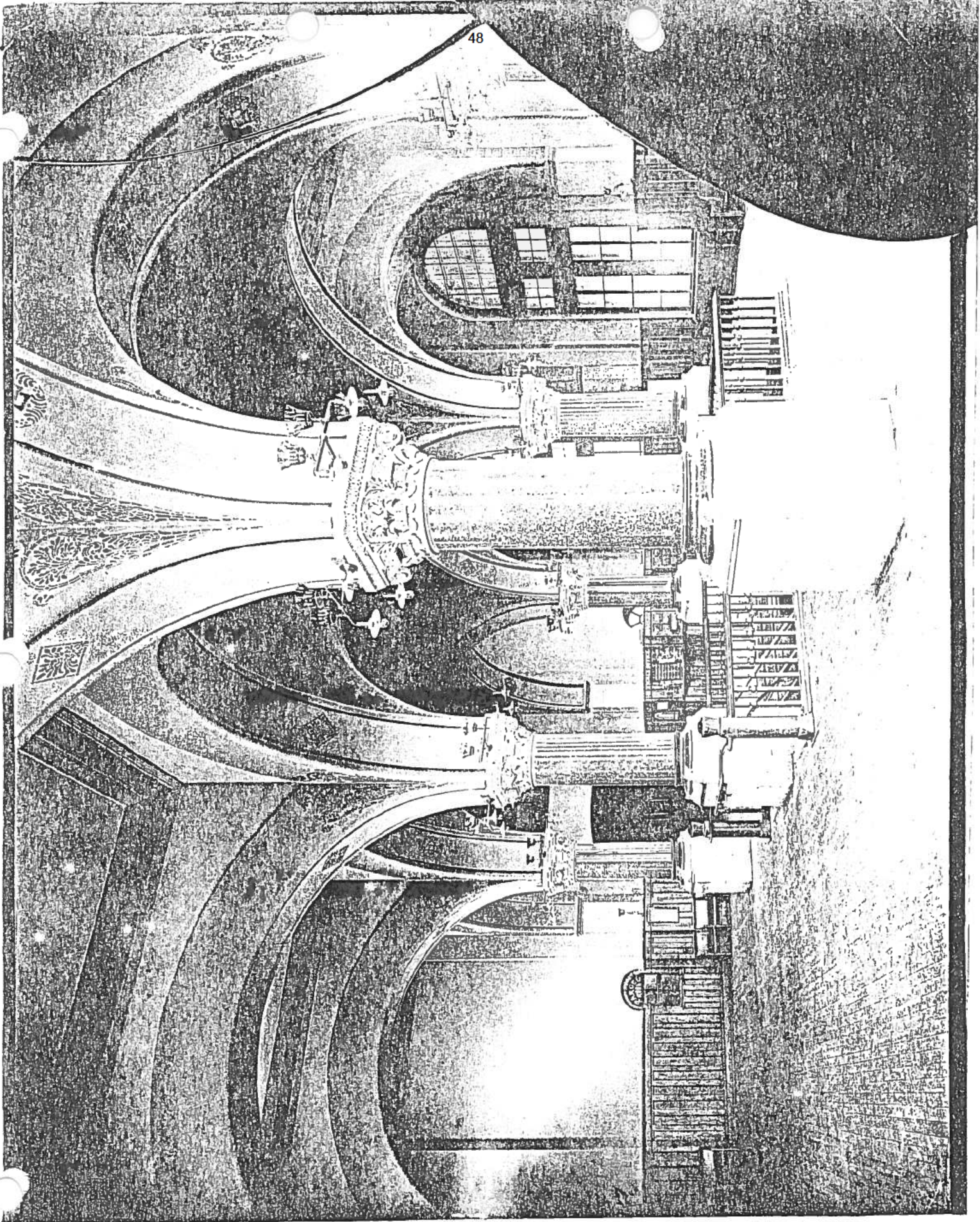
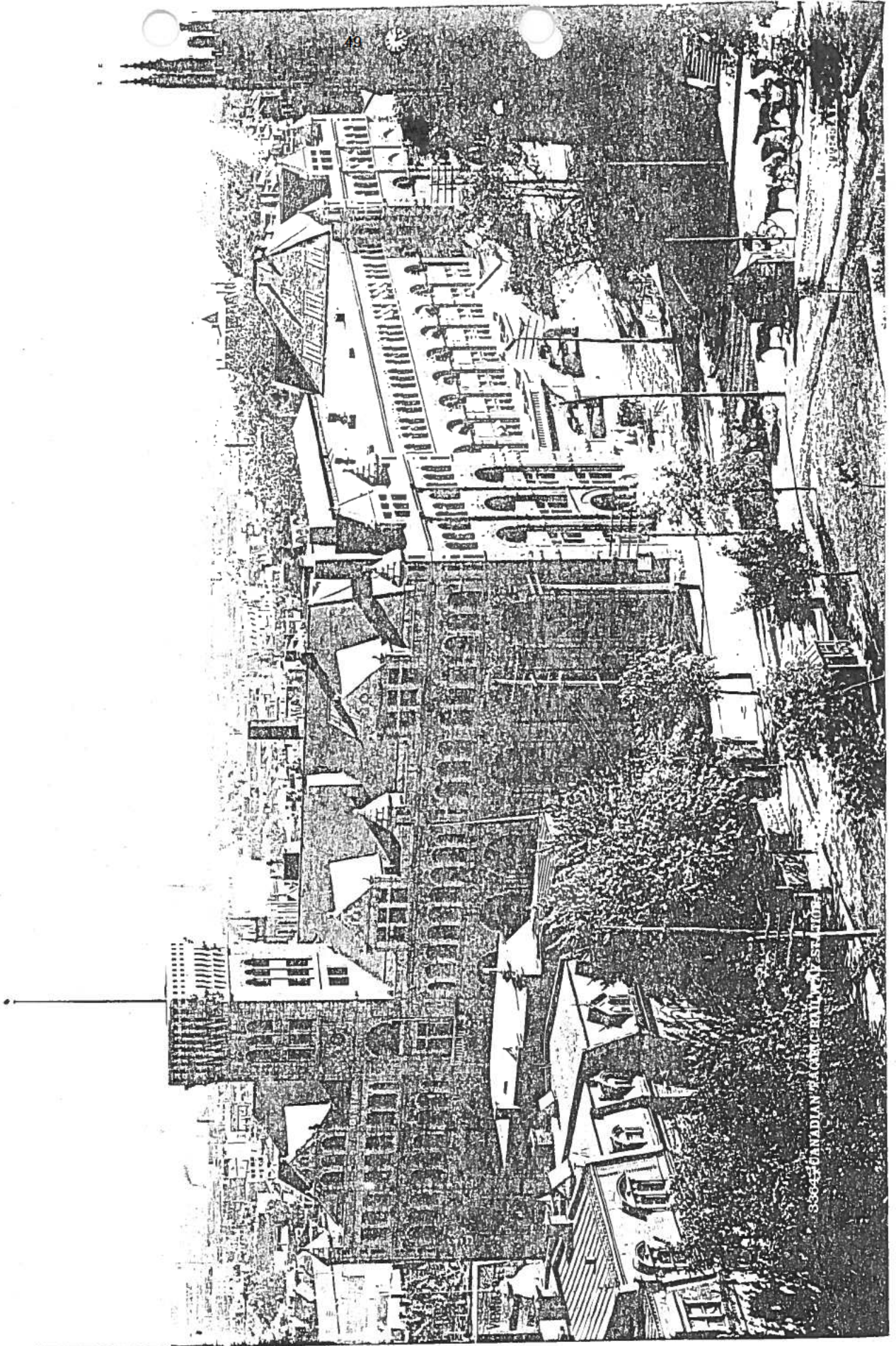


PHOTO 6: SALLE D'ATTENTE REALISEE PAR L'ARCHITECTE PRICE (aujourd'hui disparue)  
(Archives Notman)



336-43 CANADIAN PACIFIC RAILWAY STATION

PHOTO 7: GARE WINDSOR VERS 1905 (Archives Notman)

PHOTO 8: GARE WINDSOR, AILE DE 1906

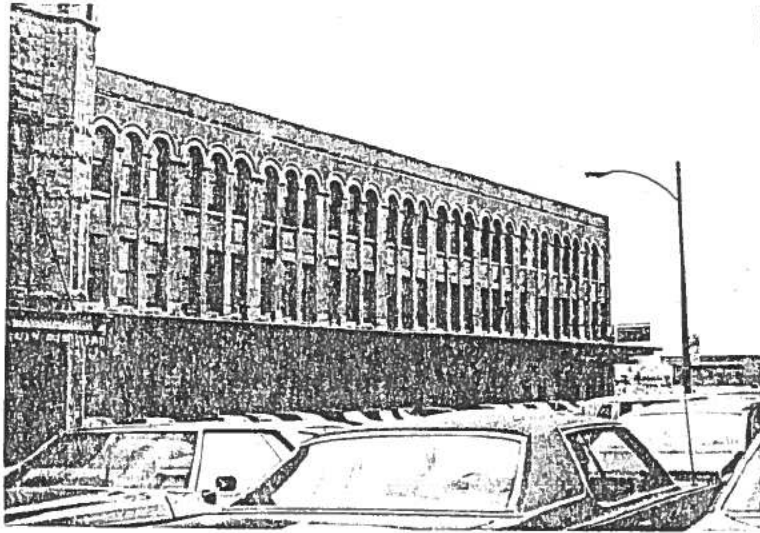


PHOTO 9: GARE WINDSOR  
AILE DE 1910-12

PHOTO 10: GARE WINDSOR  
SALLE DES PAS PERDUS



PHOTO 12: Vue de la Gare Windsor à l'angle sud-est des rues Mansfield et de la Gauchetière

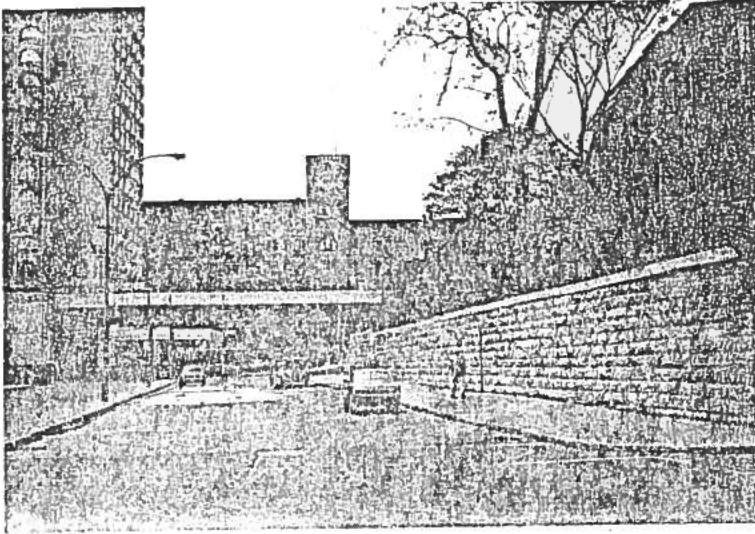


PHOTO 13: Vue de l'église St-Georges et d'une portion de la Gare Windsor à partir de la passerelle de l'hôtel Champlain ( rue de la Gauchetière )

PHOTO 14: Vue à travers le Square Dominion de la Gare Windsor  
( l'angle sud-ouest des rues Peel et de la Gauchetière )

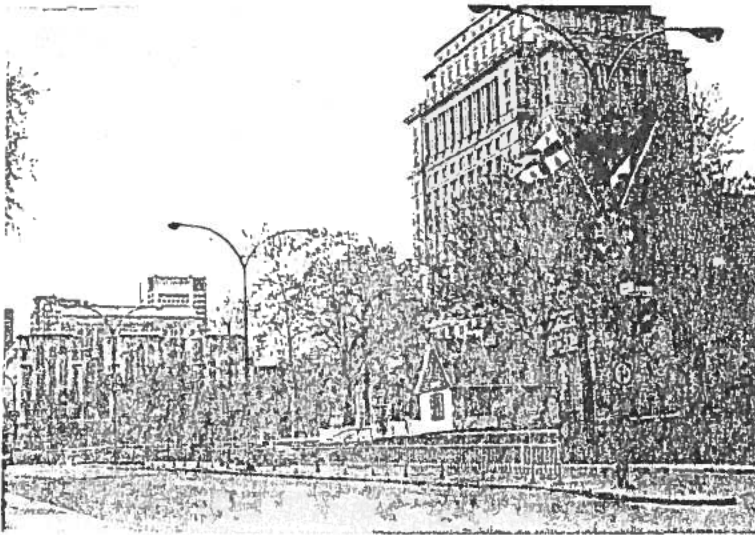


PHOTO 15: Vue de la Gare Windsor et de son environnement à l'angle  
nord-est des rues Peel et de la Montagne



PHOTO 16: Vue de maisons abandonnées dans le voisinage de la Gare Windsor, rue de la Gauchetière ( # 1221-25 )

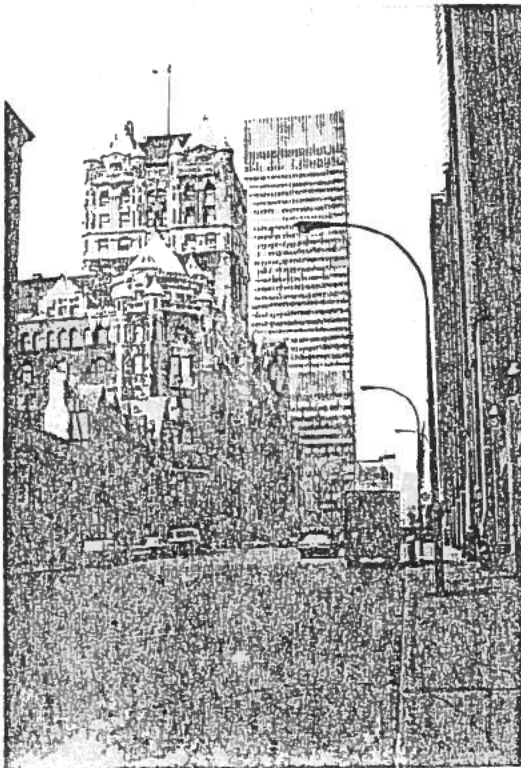


PHOTO 17: Gare Windsor et environnement vue de l'angle nord-ouest de Peel et Saint-Antoine

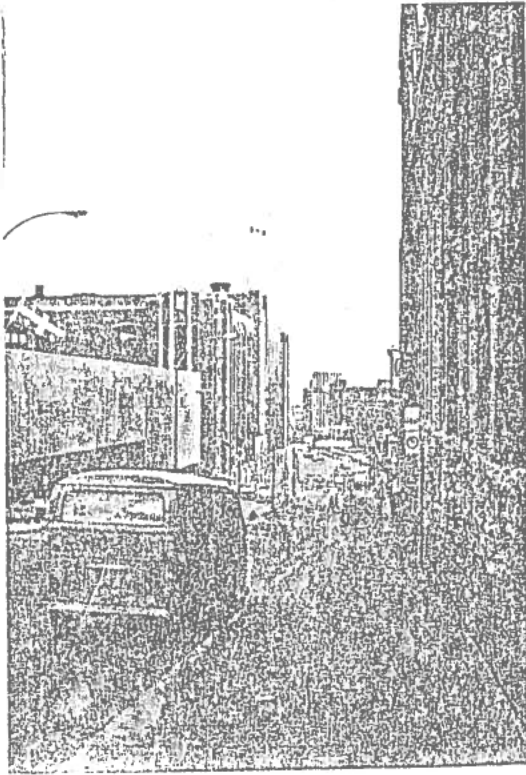


PHOTO 18: Vue de la rue Peel vers le sud à partir de la gare Windsor (angle sud-ouest de Peel et de la Gauchetière)

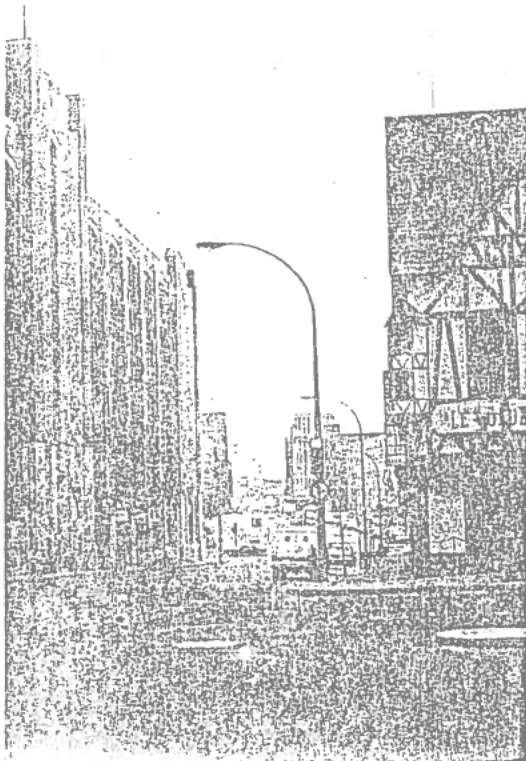


PHOTO 19: Vue de Peel vers le sud prise à l'angle de la gare Windsor (rue St-Antoine)

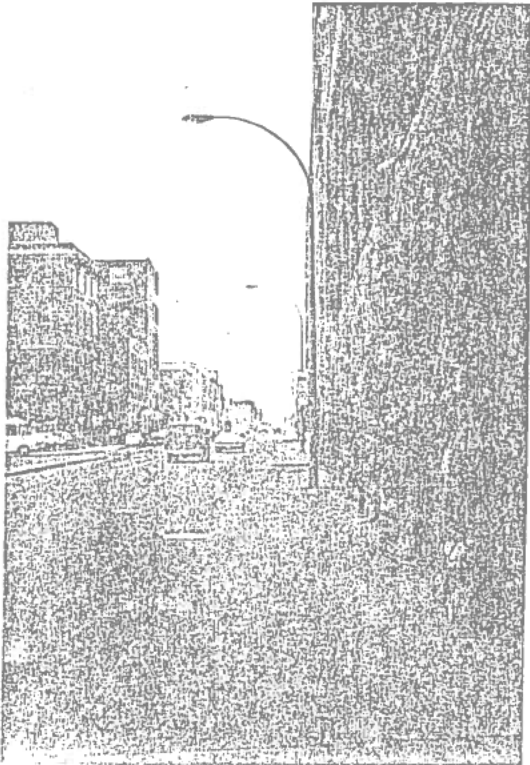


PHOTO 20: Vue de la rue Saint-Antoine vers l'ouest, à partir de la Gare Windsor

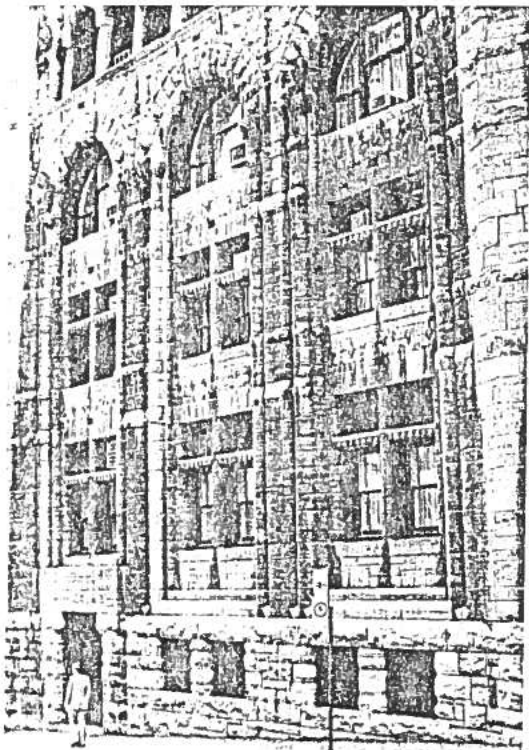


PHOTO 21: Détail de l'élévation, rue Peel: arcs et tympanons de la fenestration

PHOTO 22: Vue de l'aile Maxwell et de son arcade reliant deux avancés du bâtiment, rue La Gauchetière

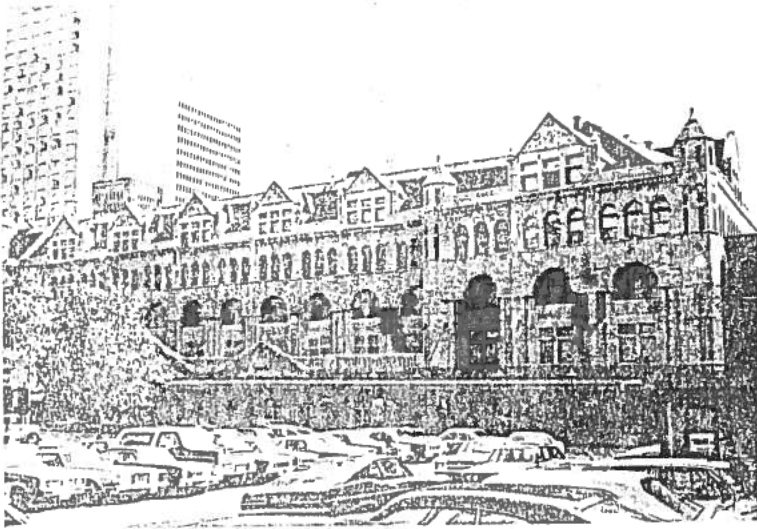


PHOTO 23: Détail d'un chapiteau, arcade de l'aile Maxwell



PHOTO 24: Détail d'un chapiteau, arcade de l'aile Maxwell



PHOTO 25: Marshall Field Store, Chicago  
Architecte Henry-Hobson Richardson, 1885  
Photo tirée: Henry Russell Hitchcock  
The Architecture of H.H.  
Richardson and his time



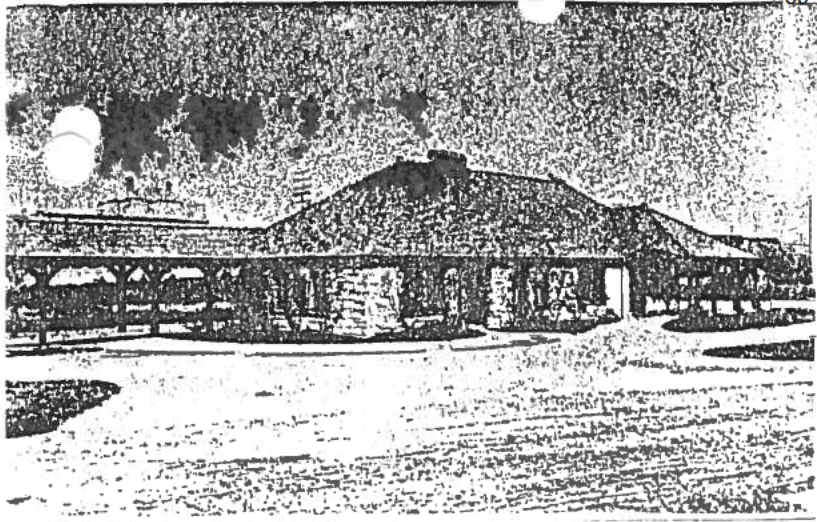


PHOTO 26: Gare d'Auburndale, Chemin de fer, Boston et Albany (1883)  
Photo tirée de : Henry Russell Hitchcock  
The Architecture of H.H. Richardson  
and his time.

PHOTO 27: Gare de Chestnut Hill, Chemin de fer Boston et Albany  
Photo tirée de: Henry-Russell Hitchcock  
The Architecture of H.H. Richardson and his time

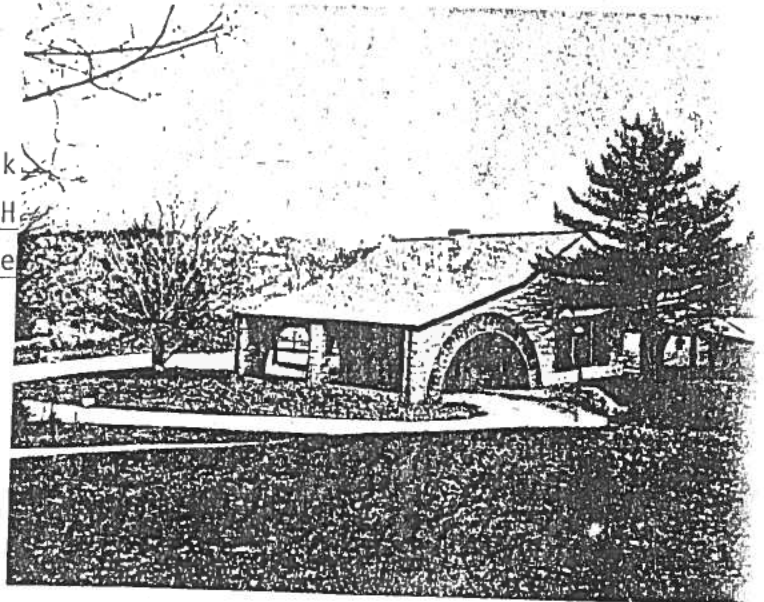
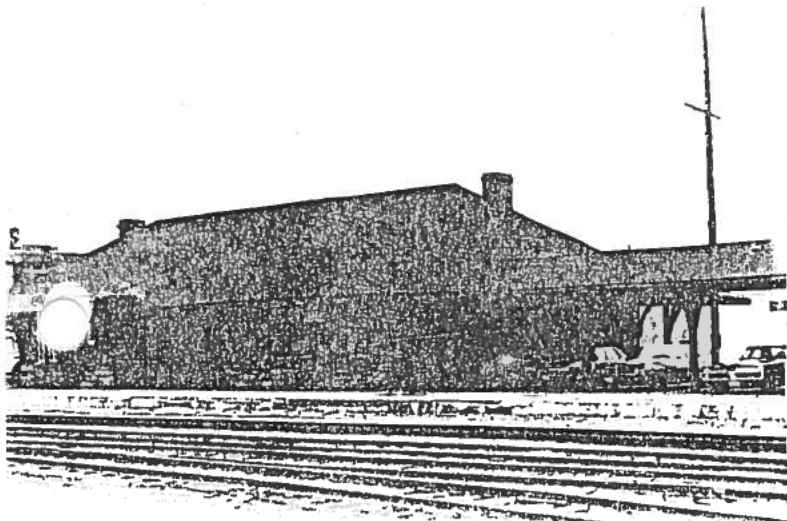


PHOTO 28: Gare du CPR à Chatham, Ontario (c. 1897)



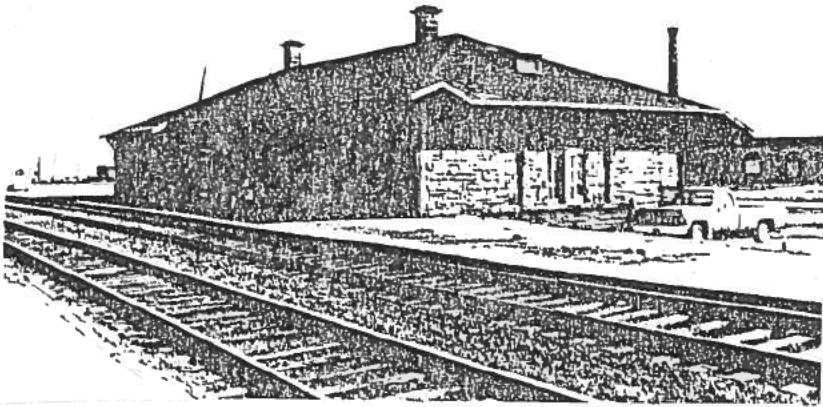


PHOTO 29: Gare du CPR, Perth,  
Ontario (c.1898)

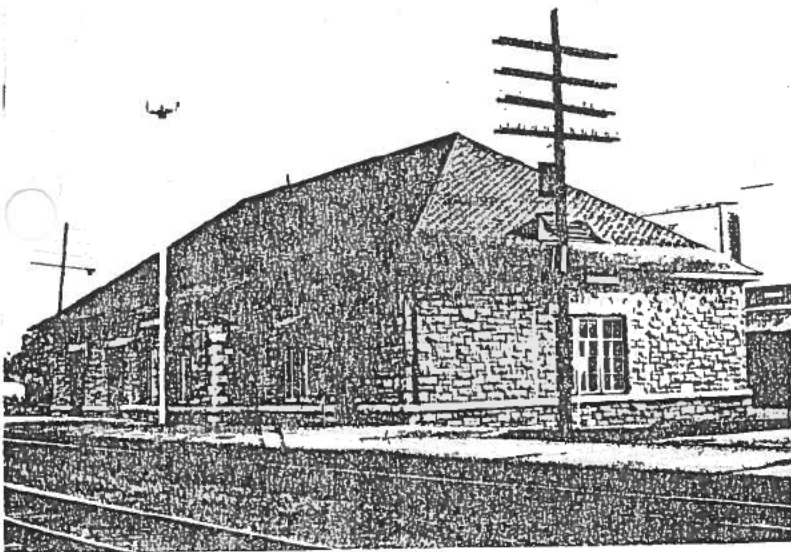


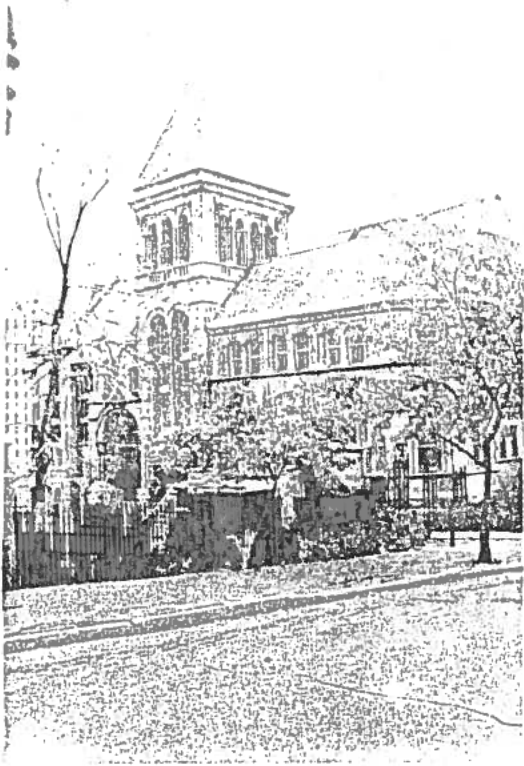
PHOTO 30: Gare du CPR, Arnprior  
Ontario (c.1898)



PHOTO 31: 1587-95, McGregor,  
Montréal (1895)

PHOTO 32: EGLISE ERSKINE

1339, ouest rue Sherbrooke

Architectes: Hutcheson & Wood  
(1893-94)PHOTO 33: BIBLIOTHEQUE REDPATH

3465, Mc Tavish, Montréal

Architectes: Taylor et Gordon  
(1893)



PHOTO 34: New Ass. Co.  
Architectes: Badcock, Cook et  
Willard (1887)

PHOTO 35: 750, Côte de la Place d'Armes  
(Immeuble de la Montreal Street  
Railway)  
(Architectes: J.M. Hopkins,  
George Post (N. York) (1895)

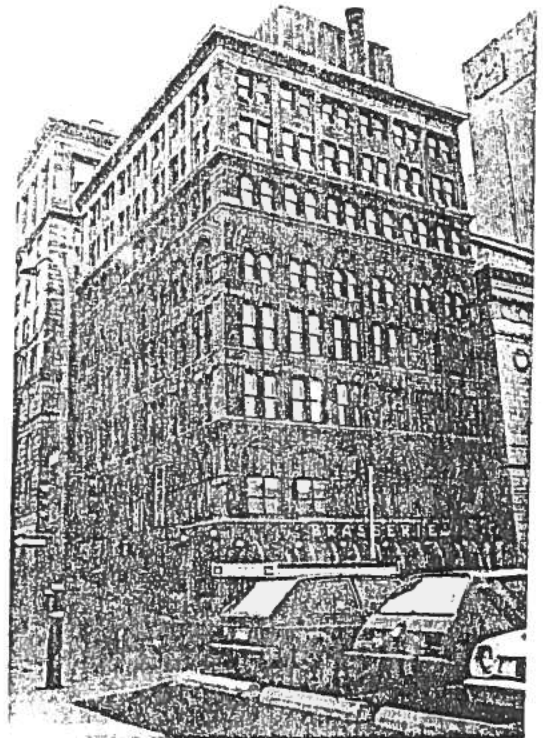


PHOTO 36: 380 Saint-Antoine ouest  
(c.1895)

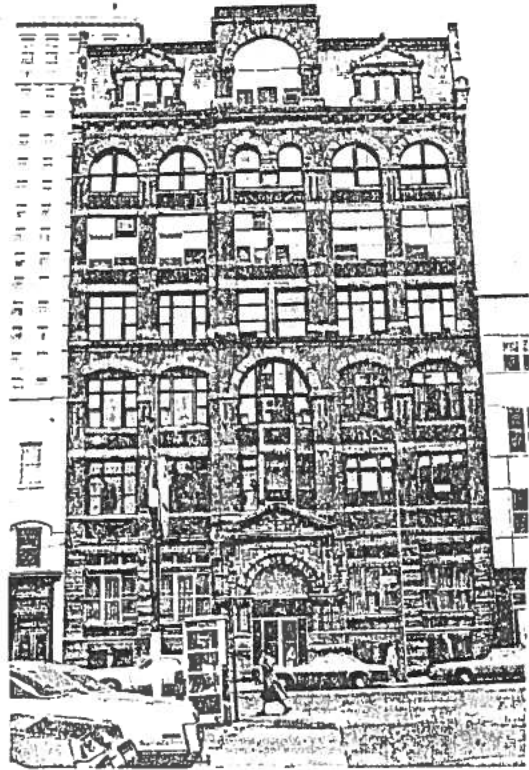


PHOTO 37: BANQUE DE MONTREAL  
950 ouest, rue Ste-Catherine  
Architectes: Taylor & Gordon (1892)

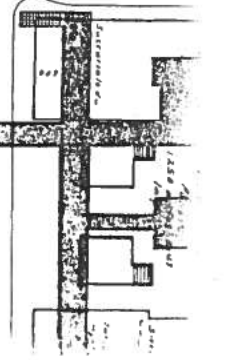
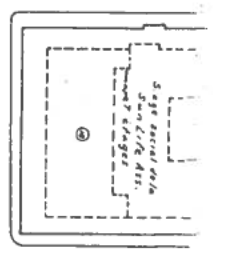
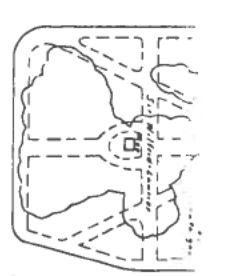
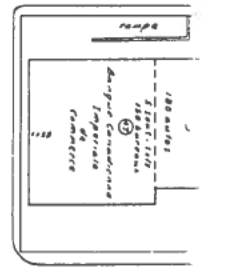
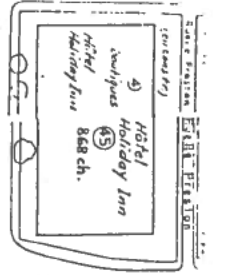
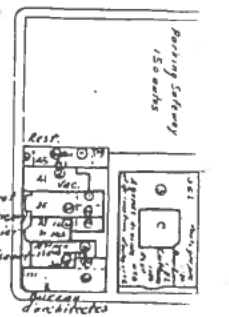
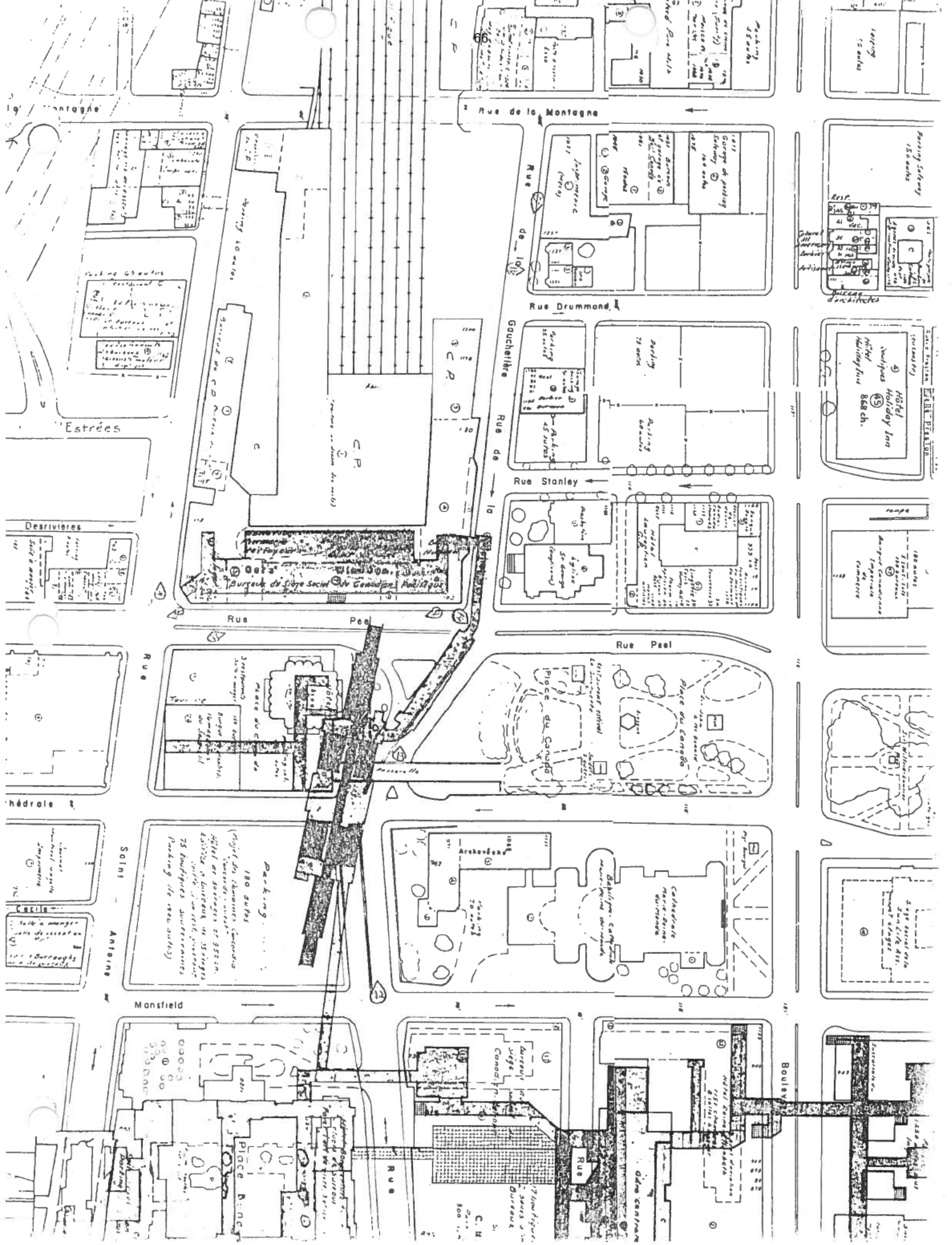


ENVIRONNEMENT ET SITE

Le complexe de la gare Windsor occupe un emplacement stratégique en plein coeur du centre-ville de Montréal. Il présente des façades sur trois rues: Peel, La Gauchetière et Saint-Antoine. Le bâtiment tire avantage d'un site qui comprend la forte dénivellation de la rue Peel, entre Saint-Antoine et La Gauchetière.

Située comme elle l'est en plein centre-ville, la Gare Windsor s'intègre évidemment à un tissu urbain assez dense (photo 11). Mais son environnement immédiat se trouve structuré par le Square Dominion. Cet espace vert lie en effet d'importants bâtiments aux fonctions et aux âges très différents, comme par exemple des gratte-ciel récents comme ceux du Château Champlain et de la Banque de Commerce, d'autres plus anciens comme ceux de la Sun Life, des églises de l'époque victorienne comme celle de St-Georges et la cathédrale Marie-Reine du Monde et enfin, le complexe de la Gare Windsor.

Quant aux rues Saint-Antoine et La Gauchetière, dans l'environnement immédiat de la Gare Windsor, elles sont bordées de terrains de stationnements entrecoupés d'agrégats de bâtiments hétéroclites: quelques élégantes demeures de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle (maintenant abandonnées), de petits commerces et entrepôts et deux importants édifices à potentiel patrimonial, le bureau de poste en Chef de la Ville de Montréal et l'Hôtel Château Renaissance (autrefois Hotel Queen's) (photos no. 12 à 20).





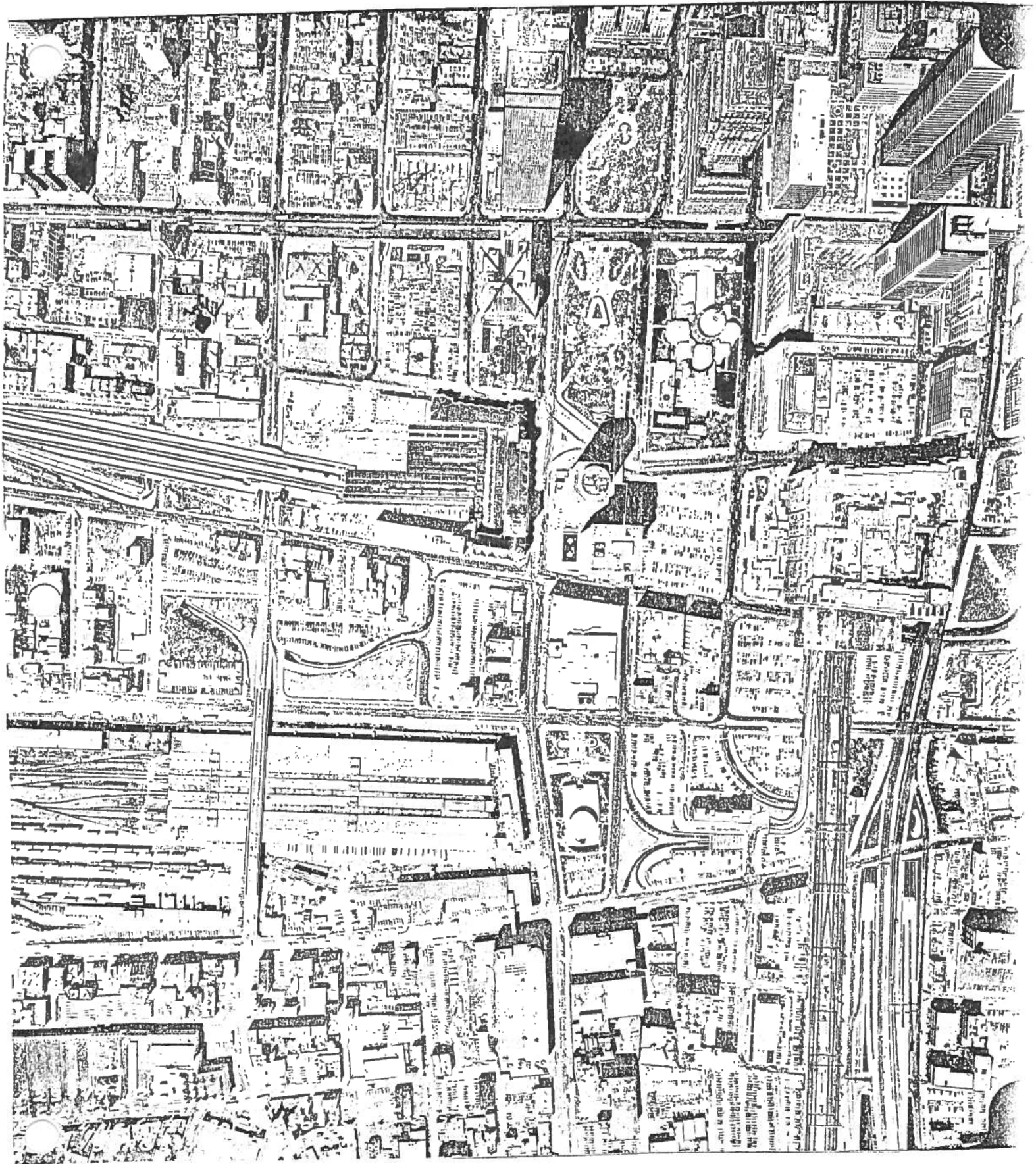


PHOTO 11: VUE AERIEENNE DE LA GARE WINDSOR ET DE SON ENVIRONNEMENT  
(Photothèque Nationale)

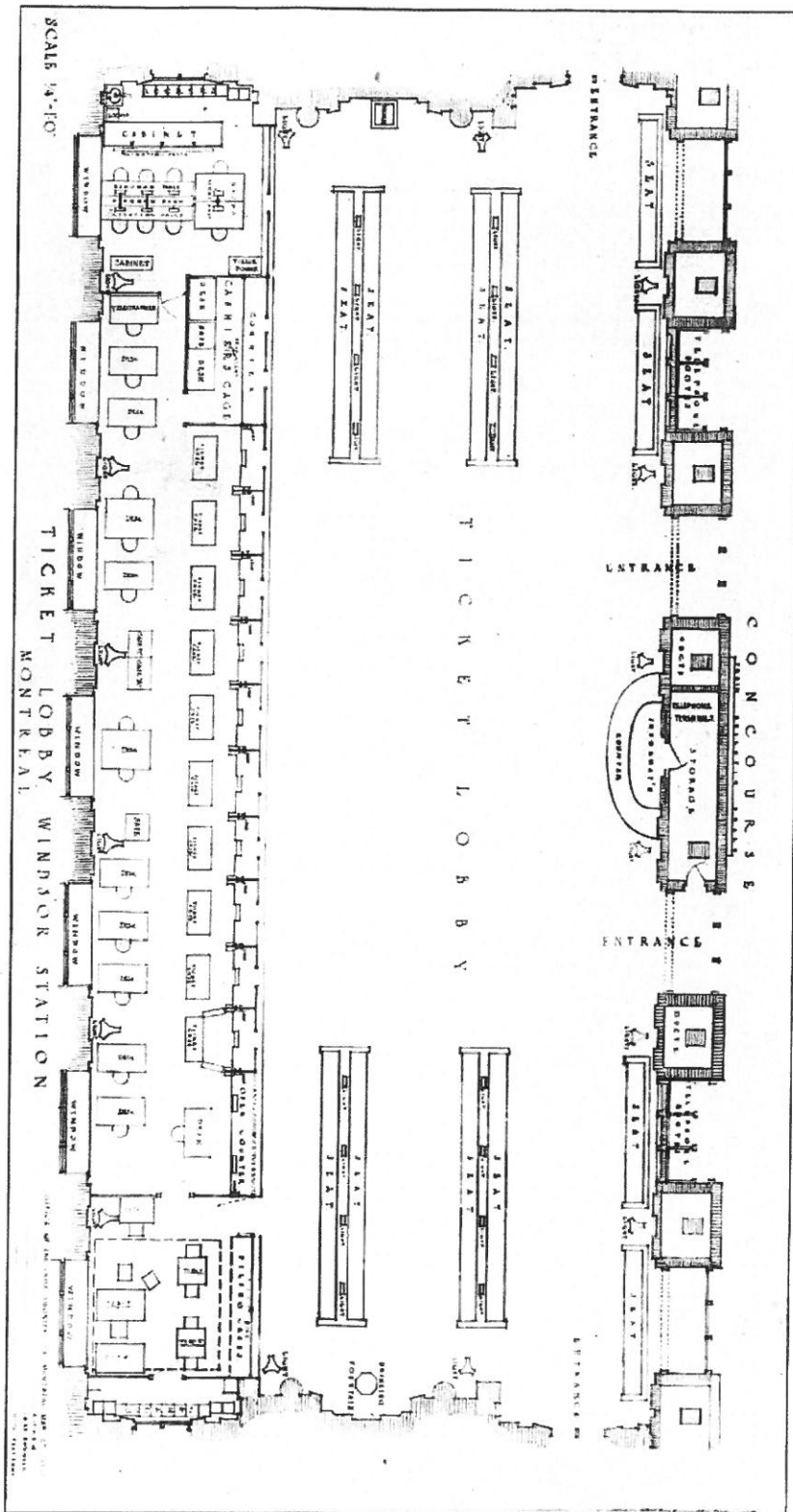
6. **Canadian Pacific Hotels.**—*Chateau Lake Louise.*—The fire on July 3 destroyed the old wing but left the new concrete structure unharmed and dinner was served same as usual on the evening of the fire. The Chateau has 185 bedrooms available for guests and is prepared to accommodate up to that capacity.

7. **Canadian Pacific Montreal Windsor Station.**—*New Ticket Offices* are in use which, probably, are the most efficiently designed in the world.

The enormous growth of traffic at Canada's finest station necessitated additional space for the ticketing staff and it has been obtained by constructing new offices along the east side of the main waiting room, arranged in much the same style as the public office of a bank. The chief materials used are walnut and marble. At the north end is a private office, enclosed in glass; then comes an open counter for the giving of steamship and general information and the ten ticket selling stations occupy the centre, while, at the south end, are located the six men who handle sleeping and parlor reservations and have direct telephone connection, not only with the ticket clerks but also with other offices in the city and at outlying points in Eastern Canada and the United States. Telegraph connection with the outside points is provided also and reservations can be handled by this department with the greatest possible ease and celerity.

Each of the ticket selling stations is technically known as a "universal ticket-selling unit" and carries a complete stock of Canadian Pacific, New York Central, Delaware & Hudson and Pullman tickets, so that at each station passengers can obtain tickets for any point on the lines named and on their connections, together with sleeping and parlor car accommodation, without being referred to another office or wicket, no matter how complicated the routing they desire.

Ticket cases or racks are arranged so that two clerks can use the same wicket during the day, the one going off duty being able to turn the rack around so that he can make up his accounts at a desk behind it while his relief man sells from the opposite side. Each man has a com-

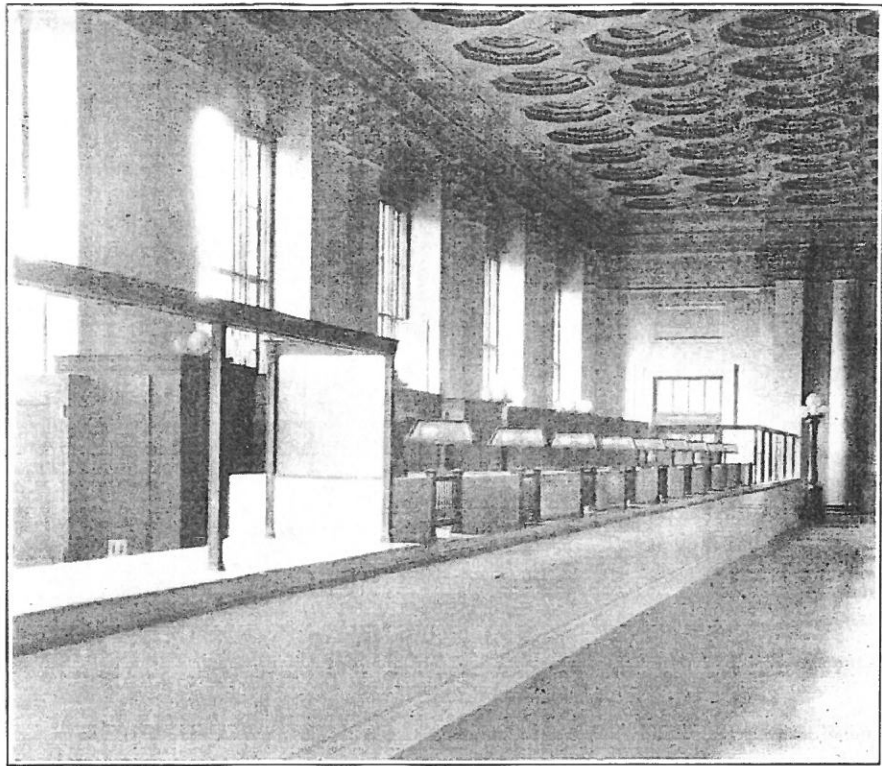


Ground Plan Windsor Station Ticket Offices and Waiting Room, Montreal, Que.

plete set of tickets for his own use, as well as separate drawers for equipment, etc., by which his work is greatly simplified and facilitated and all confusion is avoided. Each unit is planned so that the ticket clerks can quote fares and sell tickets with maximum speed and efficiency.

The new arrangement, which is designed to meet not only present requirements, but those of the future as well, will be appreciated by the travelling public as well as by the men who handle the work.

Windsor Station ticket office is presided over by E. P. Whelan, Agent, who has had charge of it for several years and was previously at Place Viger Station.



Front View Montreal Windsor Station Ticket Office.

**8. Canadian Pacific Rock Ballast and Track Conditions on Eastern Lines.**—Referring to Section 10 of Bulletin 183.

The rock ballasting of the main line between Montreal and Toronto has just been completed. This work has been carried on vigorously for the past three seasons at the rate of over a mile of finished track per day and involved using nearly 2,000,000 tons of crushed rock or about 35,000 carloads.

This main line was relaid throughout recently with new rails weighing 100 lbs. to the yard and every tie equipped with heavy tie plates and, at the same time, miles of tile drains were installed, so that the line as it stands to-day is typical of the most recent developments in high grade track construction.

The Montreal-Ottawa main line was relaid last year with a similar new 100 lb. rail and rock ballasting has been taken in hand.

Completion of the work referred to in preceding paragraph will give the Company railway lines between Montreal, Toronto and Ottawa, in strength of construction, smooth riding and comfort in travel second to none on the continent.

**9. Canadian Pacific Steamships—British Columbia Coast Service.**—In connection with the visit in June of the British Empire Special Service Squadron, headed by H.M.S. *Hood*, the biggest warship afloat, an excursion was arranged under the auspices of the Navy League and Canadian Pacific S.S. *Princess Charlotte*, carrying 1,164 passengers, left Victoria in time to meet the Squadron off Cape Discovery and cruised around the warships for a time.

H.M.S. *Hood*, H.M.S. *Repulse* and H.M.A.S. *Adelaide* (of the Australian Navy) arrived Vancouver June 25 and were met off Point Grey by Canadian Pacific S.S. *Princess Patricia*, carrying a large crowd of excursionists.

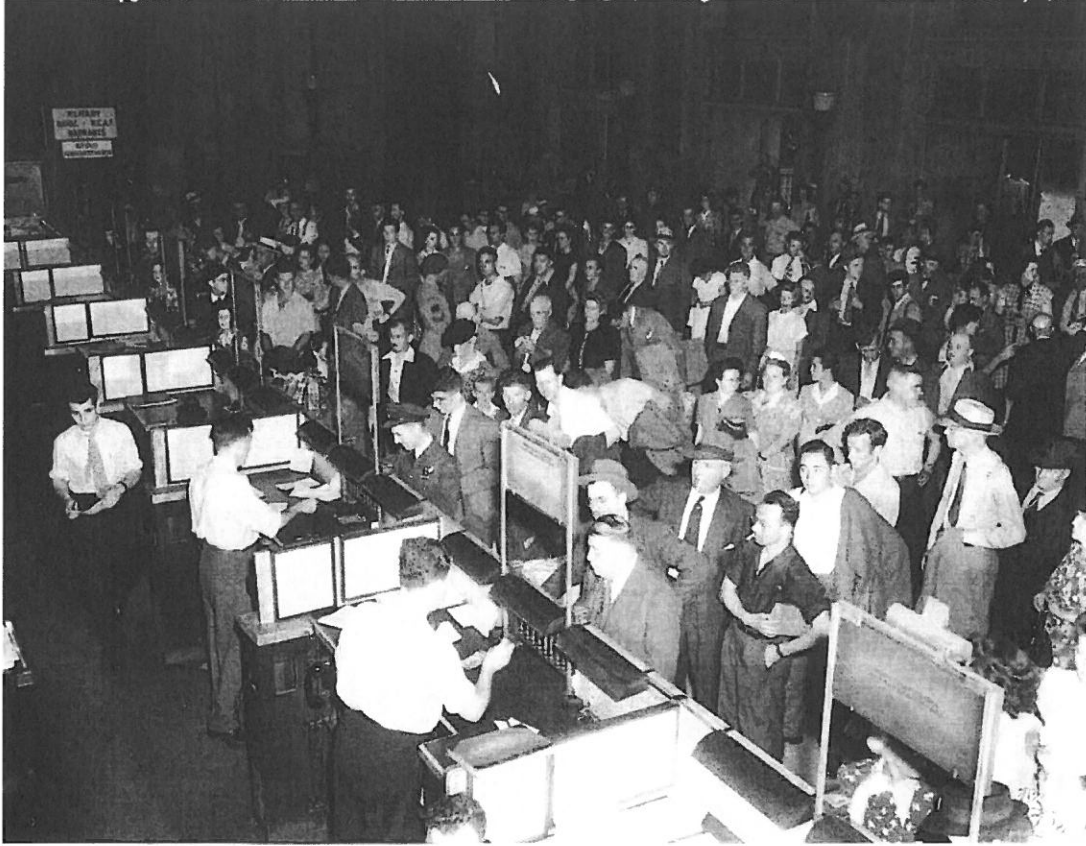
*S.S. Motor Princess.*—Section 15 of Bulletin 186, third line of second paragraph should show departure from Sidney 10.45 a.m. and 6.10 p.m.

*West Coast Route.*—S.S. *Princess Maquinna* calls in the course of her voyage, repeated three times each month, at several points on Barclay Sound.

Some years ago Capt. J. M. Vince started a small herring saltery on the Sound, which has grown to such extent that the Limited Company, which has developed out of his personal venture, caught and packed last year over five thousand tons of herring, and now Capt. Vince is arranging to bring out fifty or sixty families of experienced fisher folk (mostly Scottish) from the old country to assist in the work, for whom a model fishing village is projected on Numukamis Bay.



NS11814, 1925

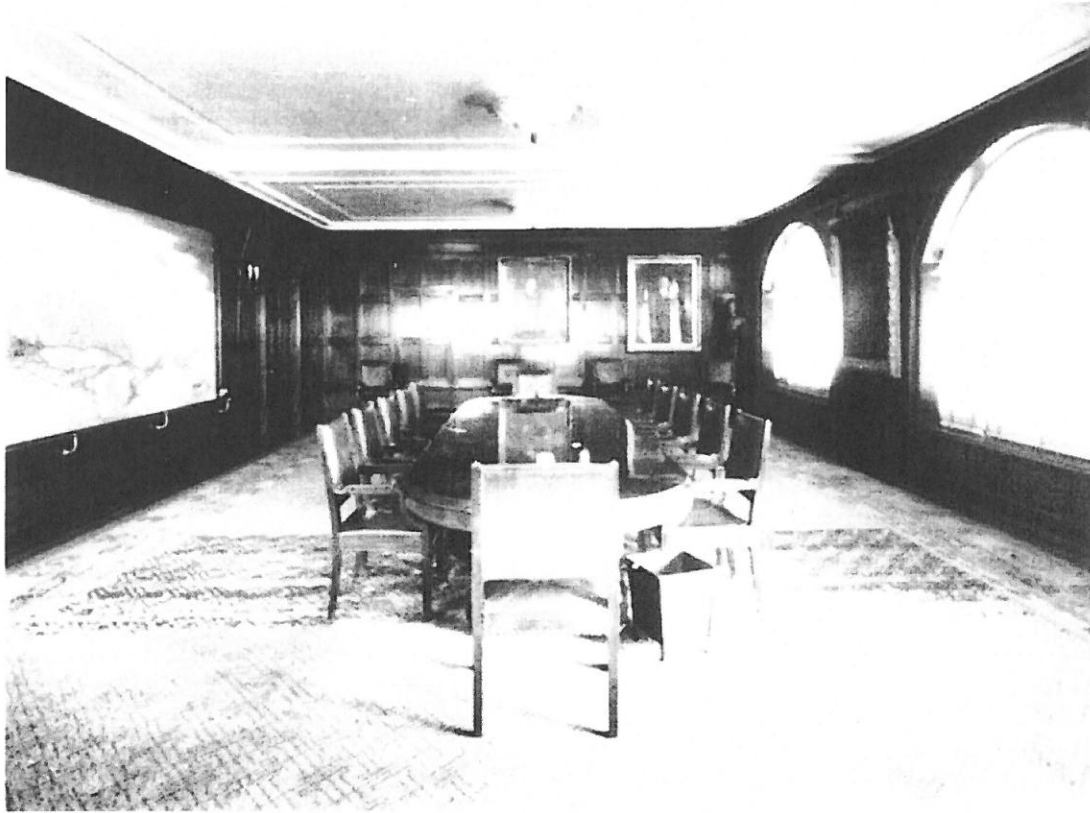


NS10924-Waiting room, 1940s

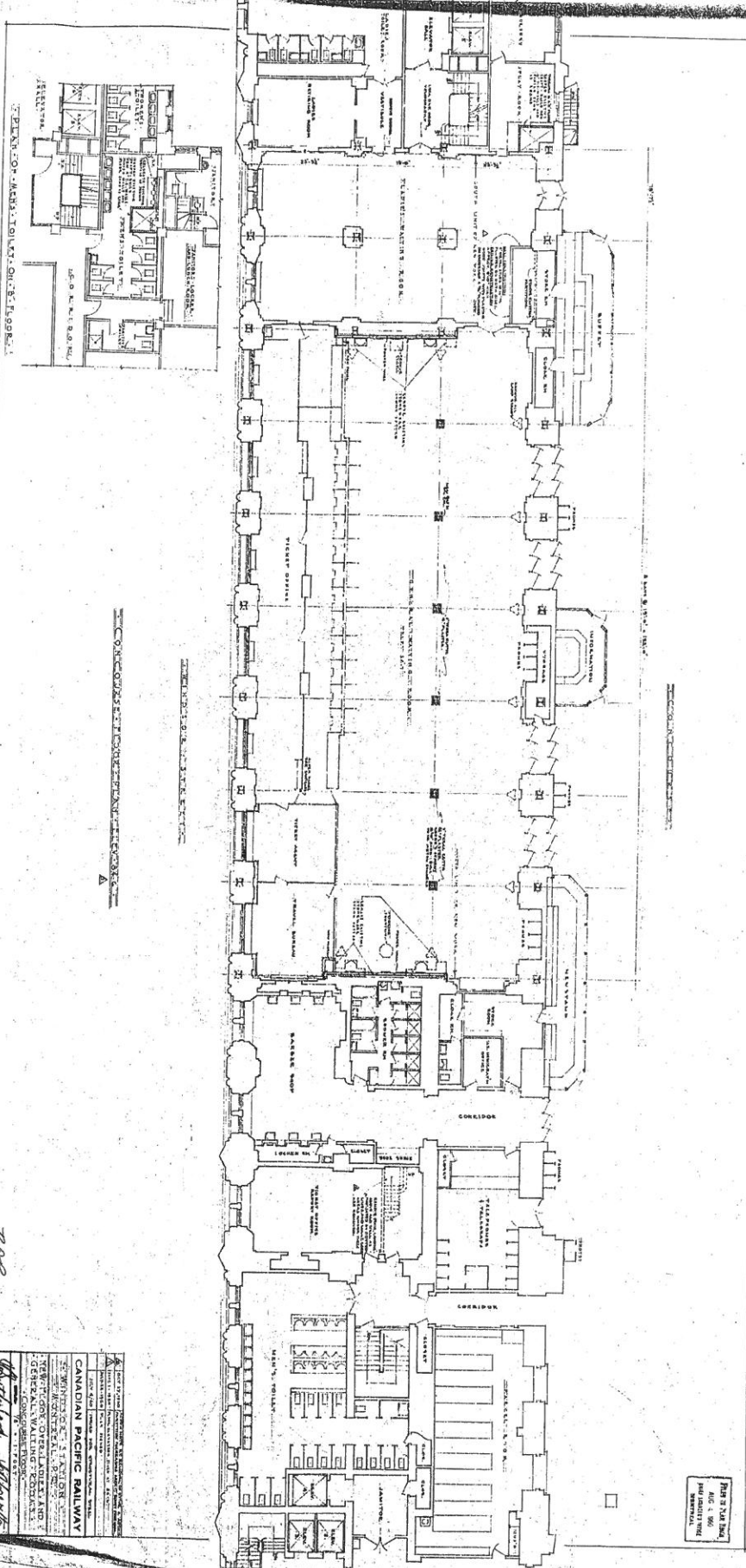


NS18819, ca 1942





NS25092, 1948 Board of Directors meeting room



PLAN OF AREA TO BE CONSTRUCTED

2000

CANADIAN PACIFIC RAILWAY	
GENERAL MANAGER	
GENERAL VALUING DEPARTMENT	
VANCOUVER	
1924	

Printed in the United States of America



1724

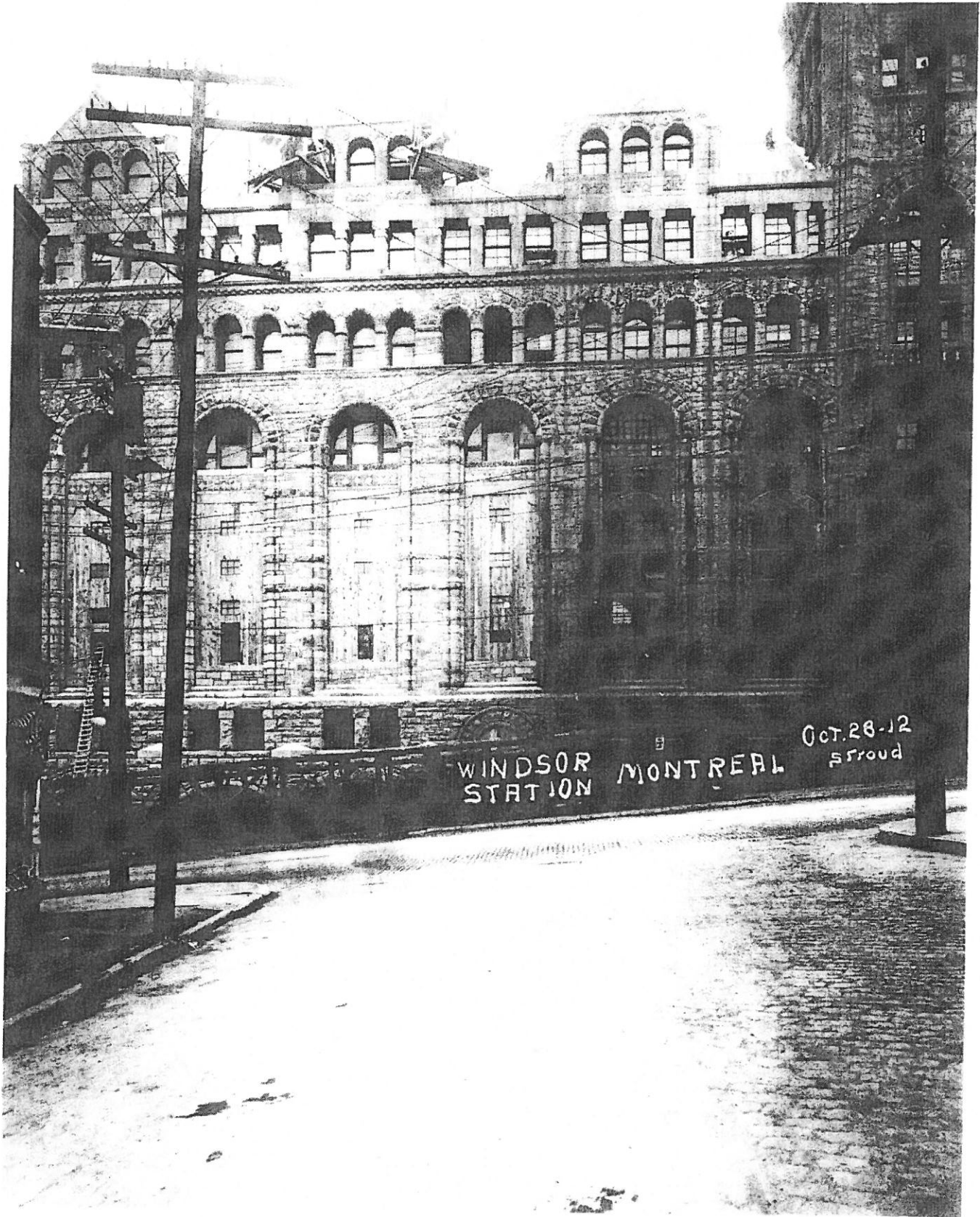
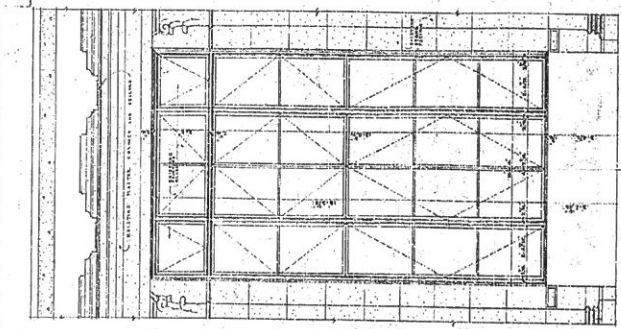


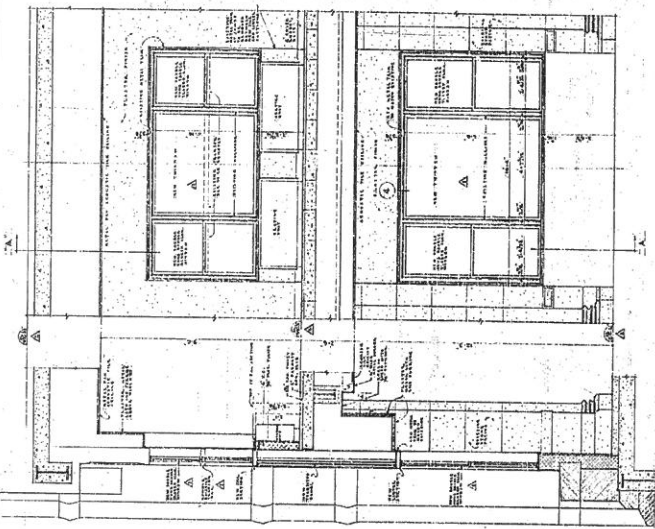




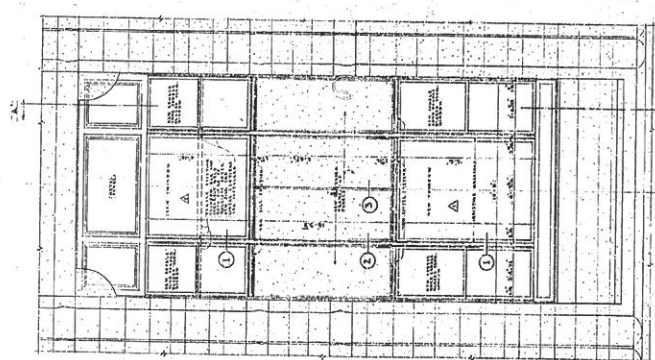
FIG. 10 PLAN AND  
SECTION  
BY ARCHT. DEPT.  
MONTREAL



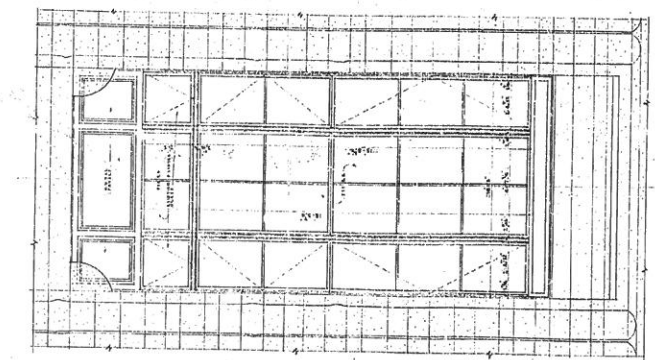
EXTERIOR ELEVATION AS SHOWN



INTERIOR ELEVATIONS SHOWING ALTERATIONS



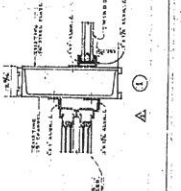
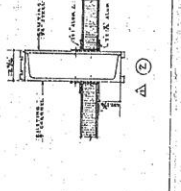
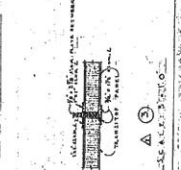
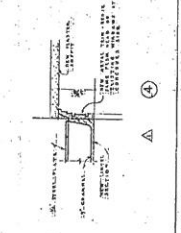
INTERIOR ELEVATION SHOWING ALTERATIONS



EXTERIOR ELEVATION AS SHOWN

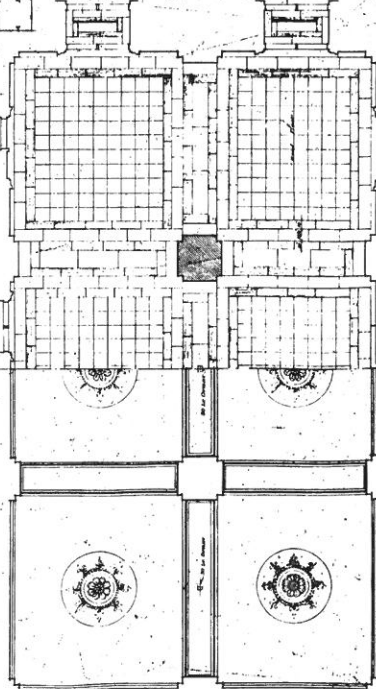
CANADIAN PACIFIC RAILWAY  
 WINDSOR STATION  
 ELEVATIONS AND SECTION DRAWING  
 PREPARED BY THE ARCHT. DEPT.  
 MONTREAL  
 1914

SCALE: 1/8" = 1'-0"  
 ARCHT. DEPT.  
 MONTREAL

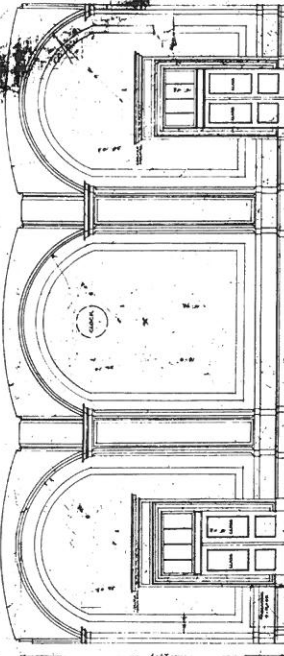
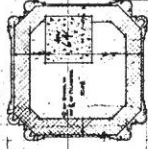


WINDSOR - ST. STATION - EXTENSION  
PLANS & ELEVATIONS OF WOMEN'S WAITING ROOMS  
-SCALE 1/8" = 1'-0"

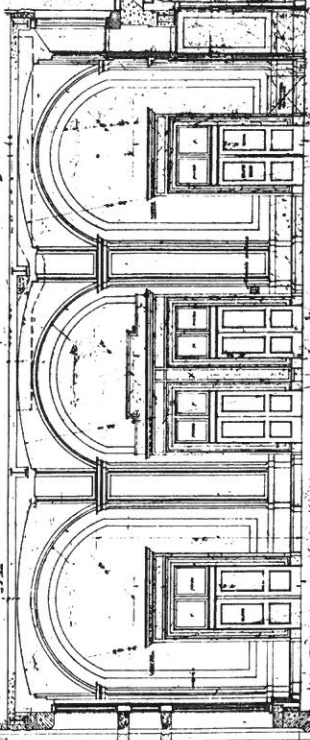
NOTE - ALL APPLICABLE WORK  
SHOWN ON THIS DRAWING IS  
TO BE EXECUTED BY BLACK  
AMERICAN WELLS  
This is a Group of Specifications



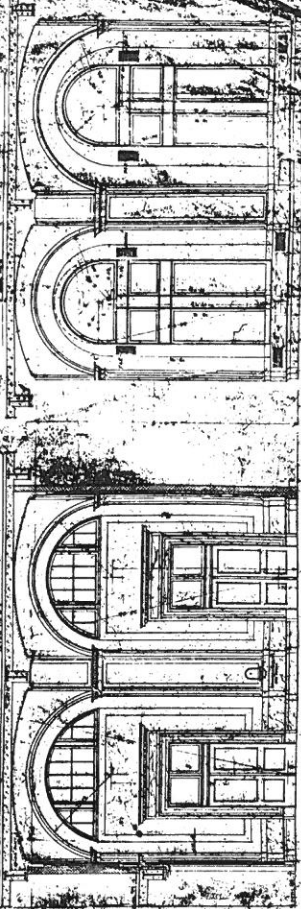
1/4 INCH DETAILS



ELEVATION WEST - GENERAL WAITING ROOM



ELEVATION WEST - WOMEN'S RETIRING ROOM

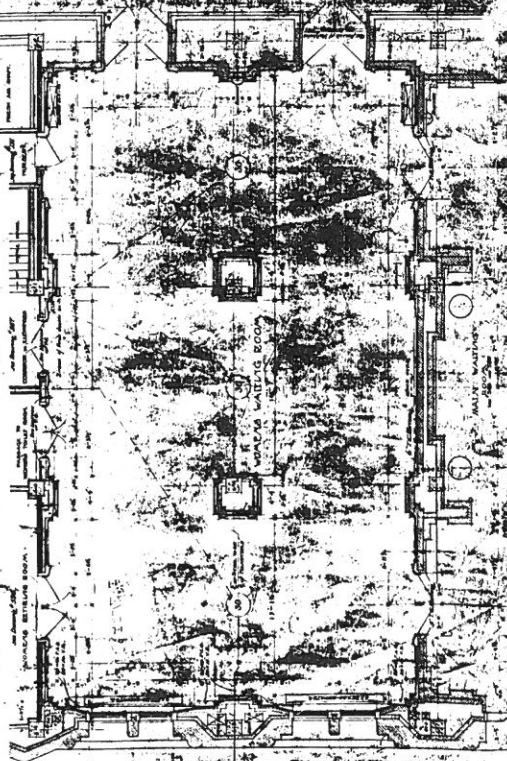


ELEVATION WEST - CONCOURSE

SCALE 1/8" = 1'-0"

HALF PLAN OF FLOOR

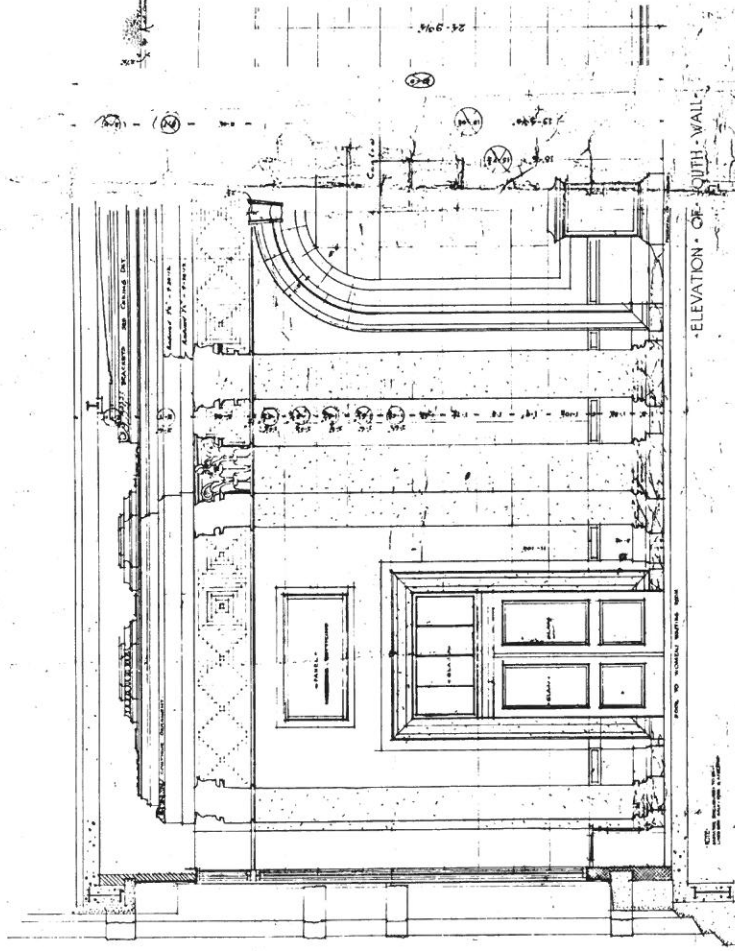
HALF PLAN OF CEILING



2450 2510

# C-P-R WINDSOR JT EXTENSION

## REVISED DETAIL OF MAIN WAITING ROOM (NORTH AND SOUTH)



KEY TO MATERIALS

[Symbol]	Harvard Granite
[Symbol]	Marble
[Symbol]	Brick
[Symbol]	Concrete
[Symbol]	Paint
[Symbol]	Stain
[Symbol]	Glaze
[Symbol]	Other

REVISIONS

NO.	DATE	DESCRIPTION
1	10/15/24	Initial Design
2	11/05/24	Revised Detail
3	11/20/24	Final Approval

APPROVED: [Signature]

SCALE: 1/4" = 1'-0" (SEE NOTE)

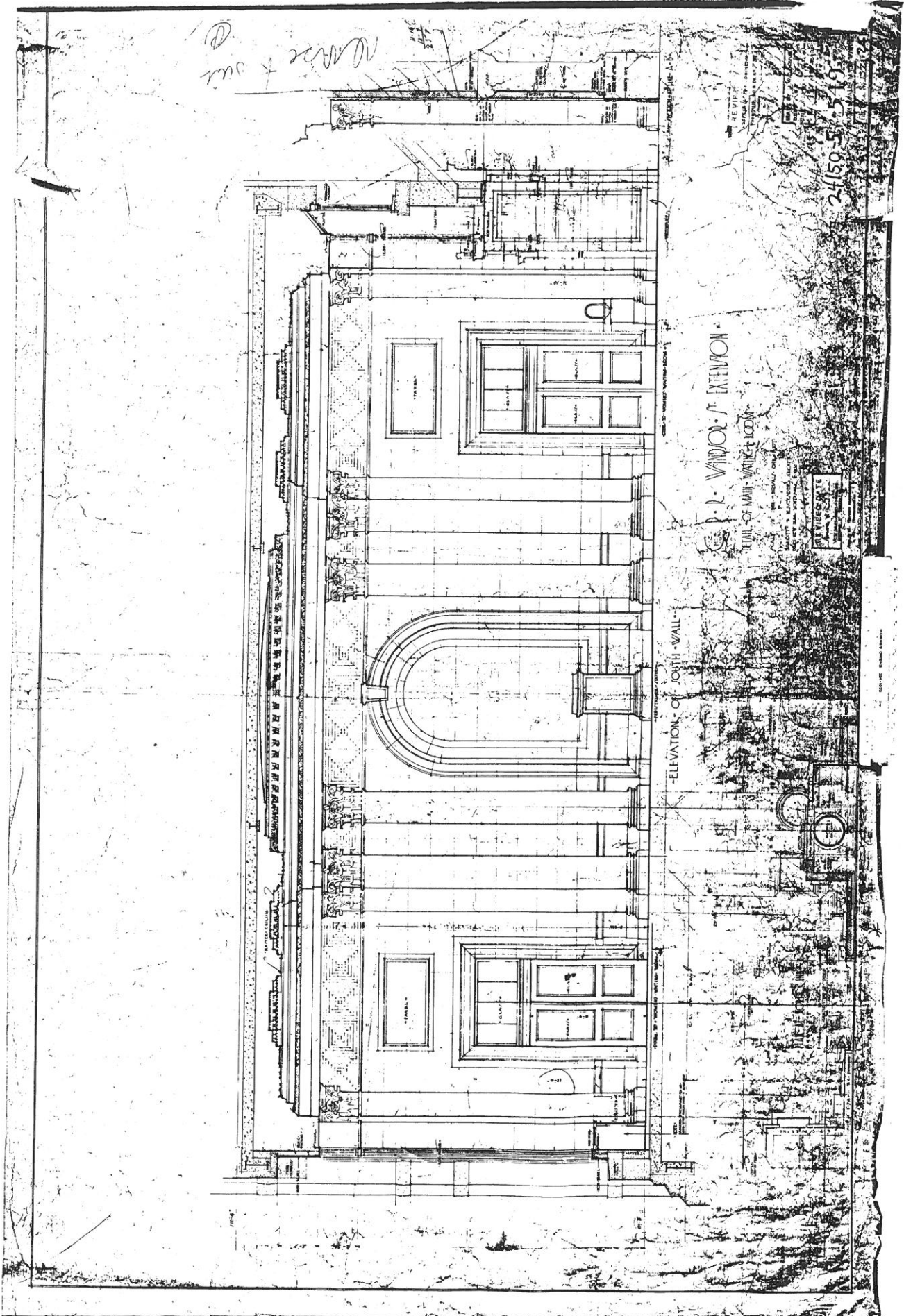
DESIGNED BY: [Name]

DRAWN BY: [Name]

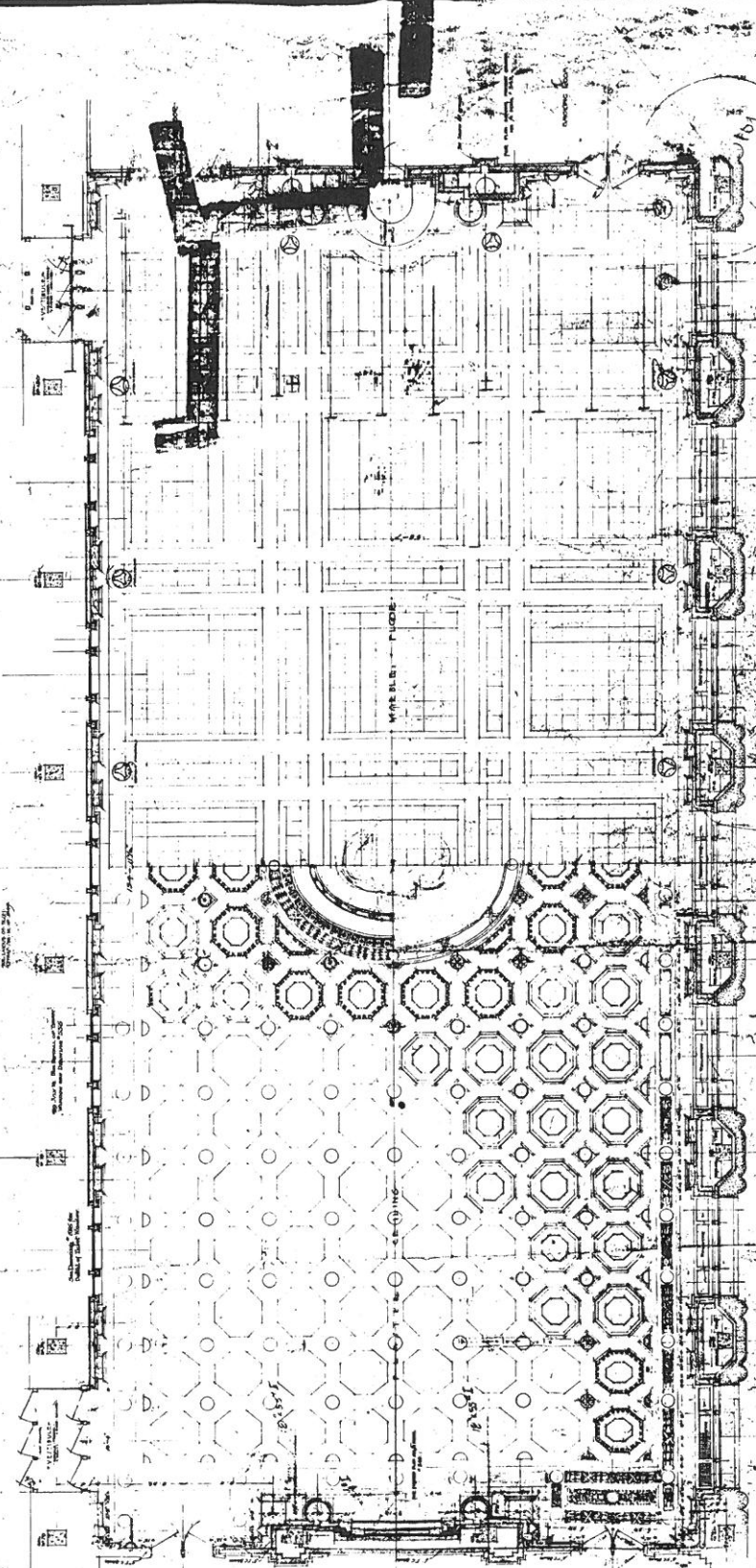
CHECKED BY: [Name]

DATE: [Date]





C. D. WINDOZ, N. EXTENSION  
PLAN - FLOORING - HALF - OF - CEILING - & - HALF - OF - MARBLE - FLOOR -  
MAIN / WAITING - ROOM



REVISED DATE  
APPROVED BY  
DATE

REVISED DATE  
APPROVED BY  
DATE

PLAN



mitted to pass through a gate direct to the stretcher of their loved one.

**Well-equipped Lunch Counter**

Also important, of course, is the well-fitted lunch counter where Red Cross representatives prepare tea, coffee, biscuits and snacks which are passed out to the soldiers, together with cigarettes, matches and chocolate bars.

Those men simply passing through Vancouver to other parts of the province are not neglected because no friends are present to meet them. They, too, receive refreshments and, by strange coincidence, there is usually a pretty nurse (or two) to make him comfortable in his stretcher and pass the time of day until everyone must move to Shaughnessy Military Hospital.

Recently representatives of 31 organizations met in the reception centre of the C.P.R. station to see what they could do to add to the "welcome home" for men returning from overseas. They found the work in such good hands that they decided to leave it absolutely as is—and to expend their effort in follow-up work after men had been settled in hospitals or returned to their homes.

The capacity of the reception centre is approximately 70 wounded soldiers—including a fair proportion of walking wounded. Each soldier is allowed to invite about three relatives, which means a total of about 325 in the rooms, including Army, Legion and Red Cross representatives.

**ON CANADIAN CLUB BOARD**

H. A. Greeniaus, Assistant to the Vice-President of western lines, Winnipeg, has

been elected to the executive committee of the Canadian Club in the Manitoba city. The club is this year celebrating its 40th anniversary with publication of an illustrated history of its four decades of service. One of the club's past presidents is D. C. Coleman, Chairman and President of the company.

**PRESIDENT OF C. OF C.**



R. D. Farley

R. D. Farley the company's agent at Drummondville, P.Q., has been elected president of the Chamber of Commerce for that city. A former mayor of Scotstown, P.Q., Mr. Farley has held a number of civic administrative offices in both Scotstown and Drummondville.

Joining the company as assistant agent in Knowlton in 1901, Mr. Farley went to Scotstown six years later as agent, and has been agent at Drummondville since 1927. His service was interrupted by the last war when he went overseas with the 117th Eastern Townships O/S Battalion.

During his 17 years at Drummondville, Mr. Farley has held the offices of school trustee, chairman of the Drummondville school trustees, joint chief warden, C.P.C., and joint chairman, Drummondville Victory Committee.

In addition to his appointment to the presidency of the Drummondville Chamber of Commerce, Mr. Farley is joint chairman, National War Finance Committee for County Drummond, and president, 117th Eastern Townships O/S Battalion Association.



**WELCOMED HOME**—Flying a Halifax bomber from England to Halifax, Flt. Lt. Gordon "Suds" Sutherland, arrived in Winnipeg by train recently, wearing the ribbons of the D.F.C. and D.F.M. He was met by his sister, Miss Jean Sutherland, of the company's transportation office at Winnipeg of which their father, the late Gordon Sutherland was once superintendent.

"Swell trip," said the airman. "Nothing happened. I operated at one place and had a sleep." He is a veteran of 150 operational flights in the Middle East and Europe.

Flt. Lt. Sutherland was four times over Berlin, the last time, he said, "we weren't touched." Once, over Mannheim, his ship was caught in the searchlights and landed at an emergency field with 70 holes in the plane.

The ship he brought home is to be used for instruction. The young flight lieutenant is massively built like his father and was photographed with his sister on his arrival.

He is a nephew of Watson S. Hall, General Superintendent, Calgary, and lived with Mr. and Mrs. Hall and his sisters in Winnipeg before enlisting. A brother, Cpl. Murray Sutherland is a wireless operator. A younger sister, Dorothy, is in the company's offices in Calgary.

Flt. Lt. Sutherland has been released by the R.C.A.F. to pursue civilian flying, probably at Winnipeg.

**RECEPTION CENTRE**

(Continued from page 9)

The wide "front" door is approximately 15 feet from the point where the side door of one of the C.P.R.'s comfortable hospital cars' comes to rest. This space is covered, protected from rain or wind. No longer must the soldier face the shock of being carried from a heated car to the outside cold.

**Protection From Elements**

The "rear" door of the rooms is also covered and opens into the subway that runs from street level to the track level. Ambulances can be backed right to the door. From train to ambulance, there is no exposure from the elements. There is no chance of discomfort.

The reception room itself is what you would expect.

The two large rooms supplied by the company have been admirably fitted for the handling of returning troops, with painted and decorated with flags and pennants. And what is more, they are arranged that the men can have honest, down-to-earth talk with their relatives.

The system is so simple that it might serve as a model for other reception centres. It allows of no fuss, no hurry, no waiting.

The reception room is divided into two parts — the large room where returning men talk to their relatives for 10 or 15 minutes; and the entrance, comfortably fitted with easy chairs where relatives wait until per-



**SERVICE CENTRE OPENED**—Travel problems confronting members of Canada's Armed Forces visiting Montreal are given speedy and efficient treatment at the new Armed Services Information Bureau in Windsor Station. Sponsored by the Canadian Progress Club and opened by the Montreal War Services Co-Ordinating Council in co-operation with the railway, the new service centre is located at the depot's Osborne street entrance. Among those attending the opening ceremony, pictured above, were Air Commodore R. L. Delahaye, Major-General E. J. Renaud, Officer Commanding, Military District No. 4; L. W. Townsend, president, Co-Ordinating Council; Major-General E. de B. Panet, Chief, department of investigation; C. E. Stockhill, Assistant to the Vice-President, Montreal; L. Rooke, president of the Canadian Progress Club.

Bull 103, Aug. 1944



NS16435, 1926





NS3840, 1940s





B2969-41, avril 1953

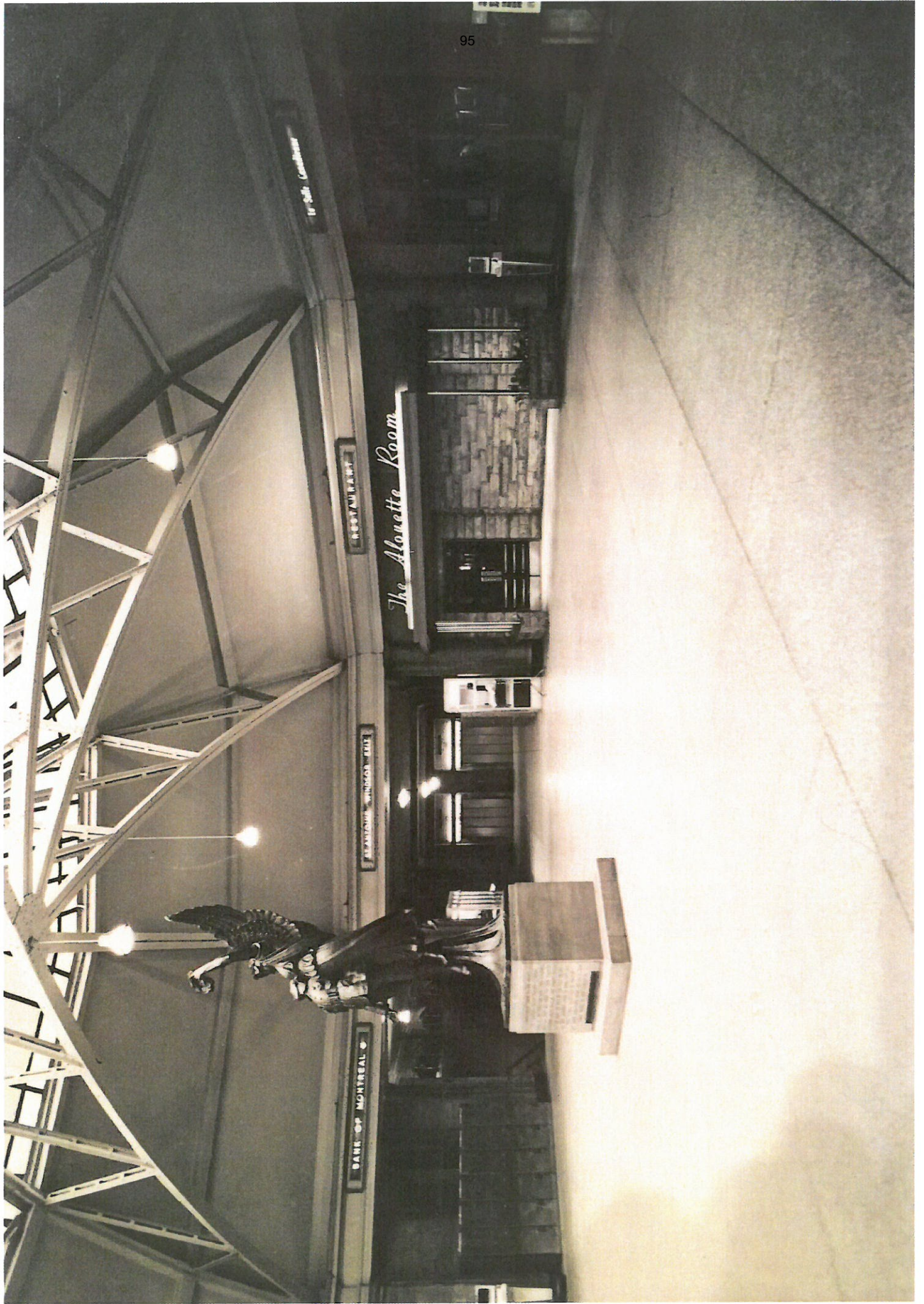




A29732

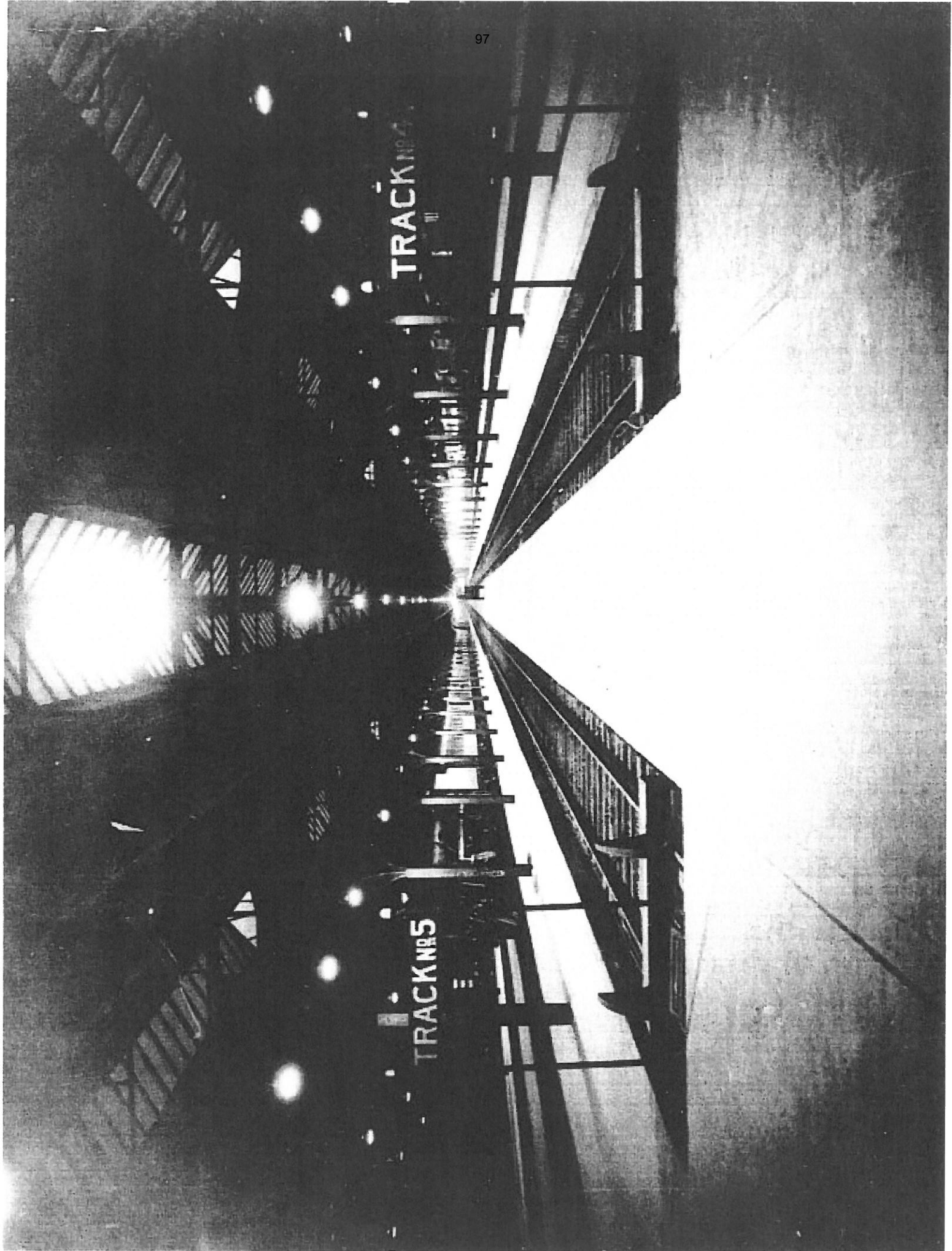


A17411



complet  
so much  
minimur  
offer  
ing if  
struct  
worth  
the n  
more  
Fina.  
used  
diff





**Subject**

CP RAIL - STATIONS EAST

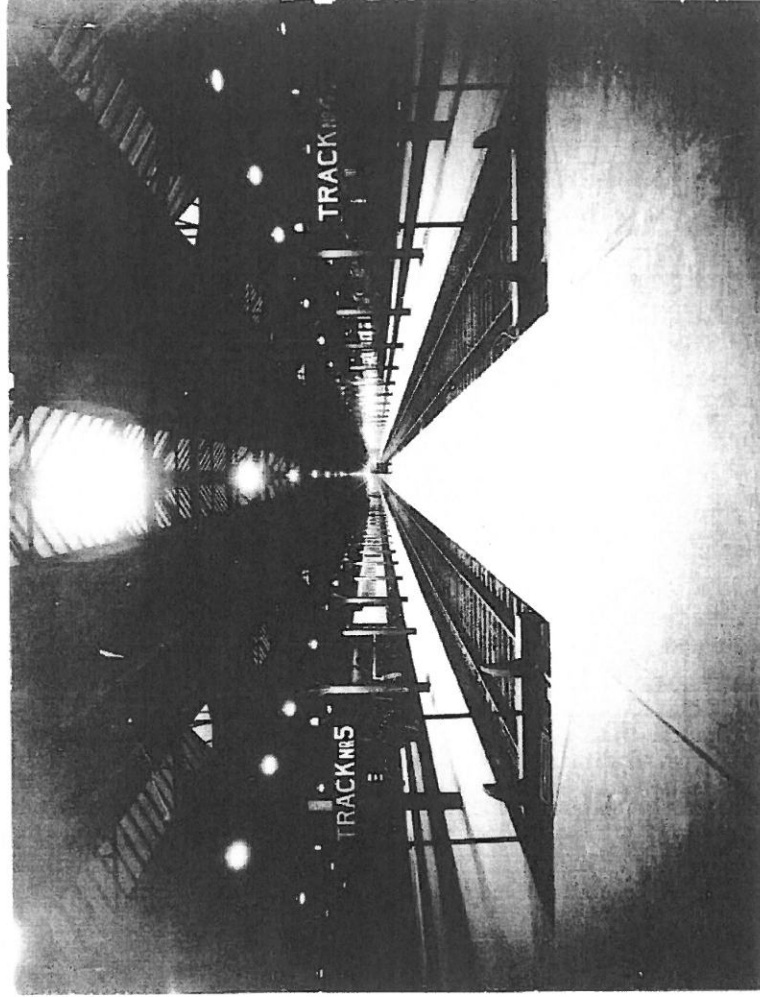
- Interior of Windsor Station "Bush" train shed,  
when new Year 1915

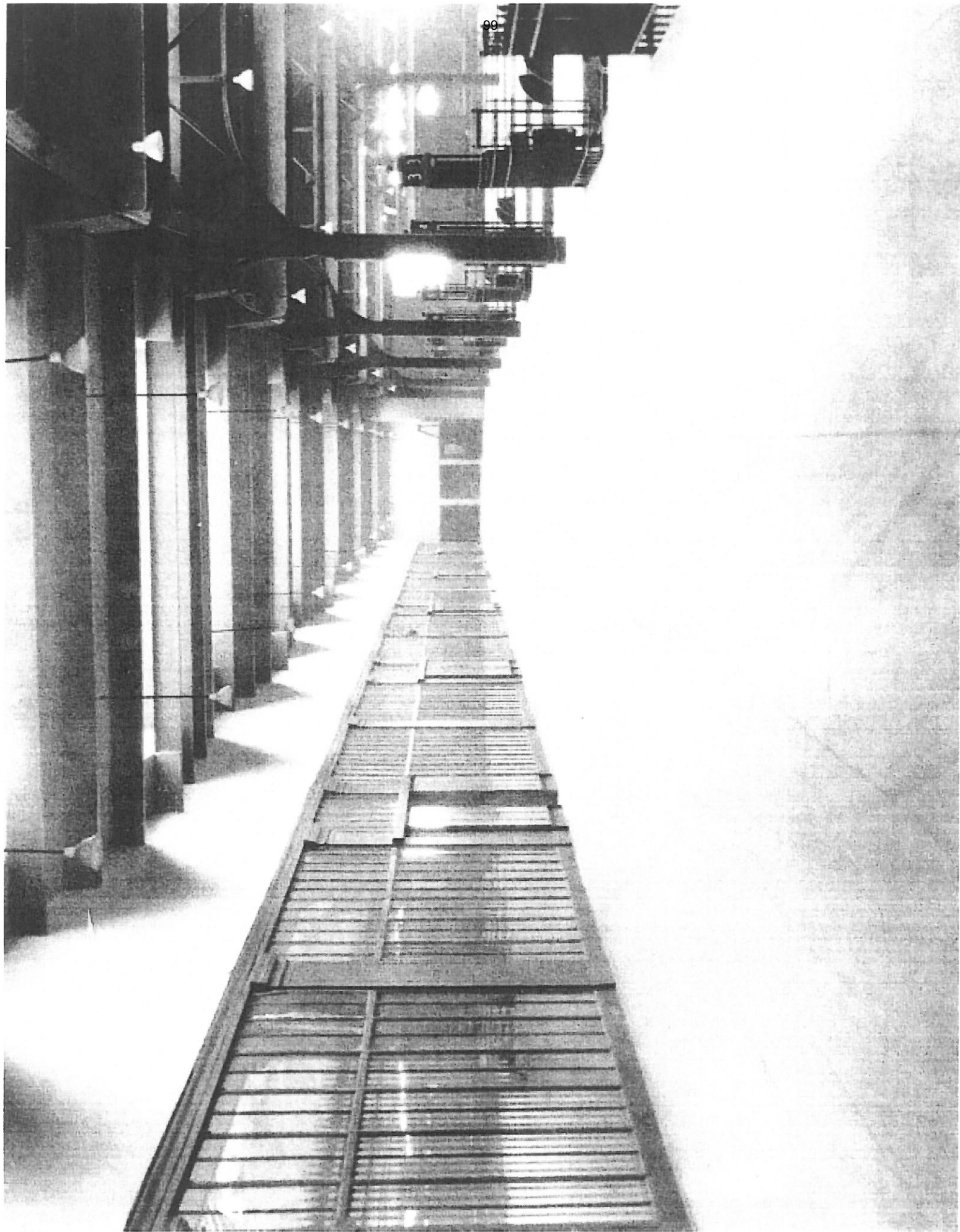
**Note --- Master File**

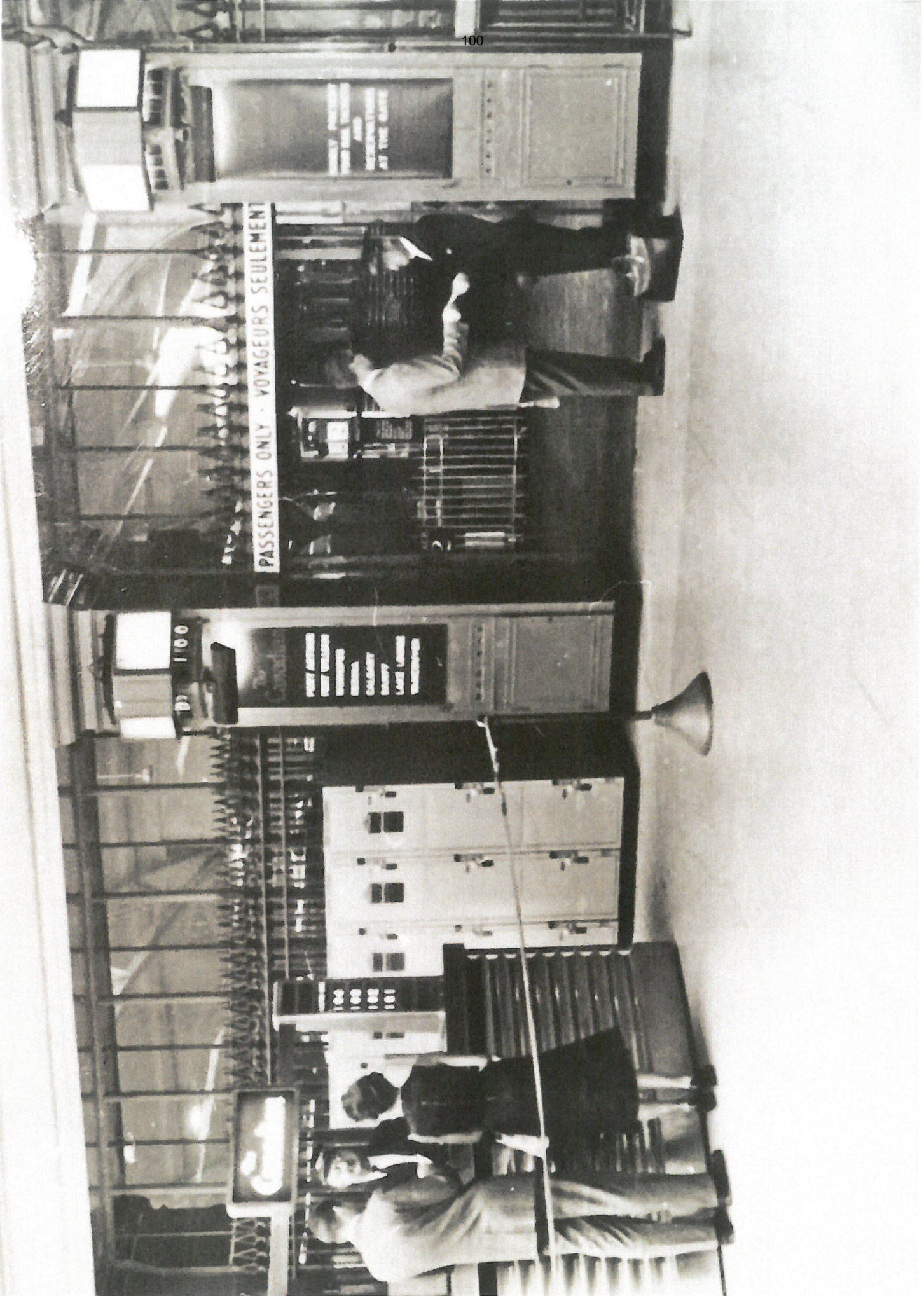
129

Colour Neg. N° \_\_\_\_\_  
B & W Neg. N° 12549  
Transp. N° \_\_\_\_\_  
Album N° \_\_\_\_\_  
Stock \_\_\_\_\_  
Drawer \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_  
Date 1915  
Photographer \_\_\_\_\_  
Remarks: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Canadian Pacific  
Photographic Services  
Public Relations and Advertising  
Montreal, Quebec  
Adv 70







PASSENGERS ONLY - VOYAGEURS SEULEMENT

100

POST OFFICE  
TELEPHONE  
CURRENCY EXCHANGE  
LUGGAGE  
RESTAURANT

100

100

101

**Subject** -CP-STNS. EAST-Wdsr. Stn. Mtl. Que-Side Elevation Dwg. Peel Street & Lagauchetiere.

**Note — Master File** 293

Colour Neg. N° \_\_\_\_\_

B & W Neg. N° 7361

Transp. N° \_\_\_\_\_

Album N° \_\_\_\_\_

Stock \_\_\_\_\_

Drawer \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_

Date 1925

Photographer \_\_\_\_\_

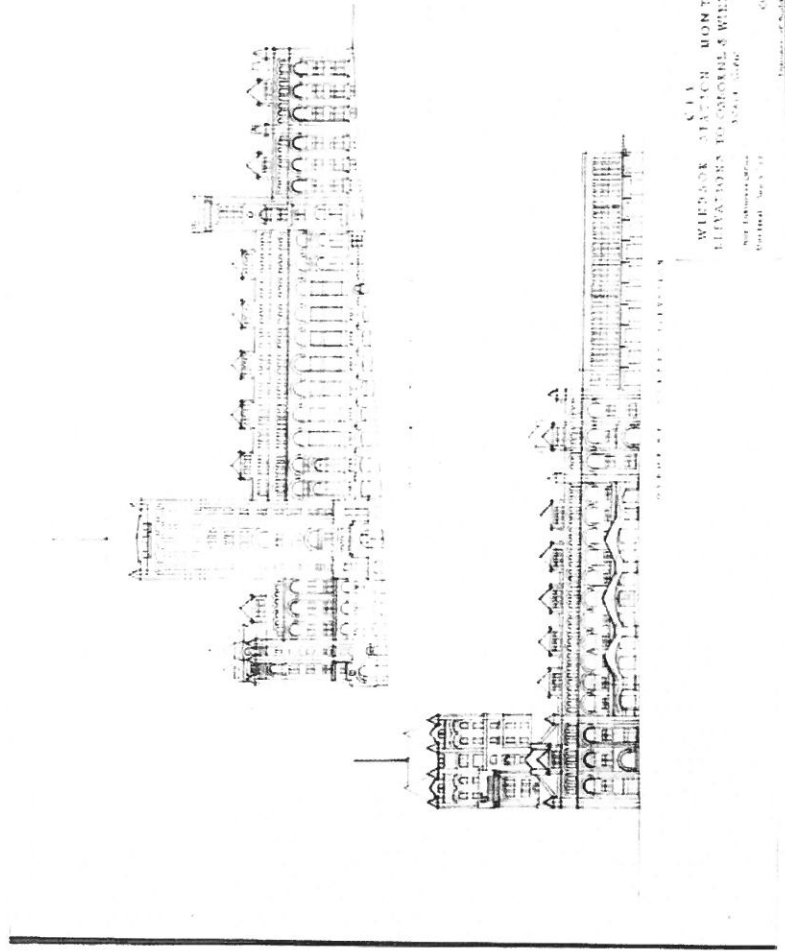
Remarks: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Canadian Pacific  
 Photographic Services  
 Public Relations and Advertising  
 Montreal, Quebec  
 Adv 70



CITY  
 WATERLOO STATION - MONTREAL  
 ELEVATIONS TO CORNER OF WATERLOO STY  
 1924-1925  
 CHAS. H. HARRIS  
 Architect

Category 21.22.30 Photograph A-11291

Subject Construction of extension, 1910-11.

Source .....

Photographer .....

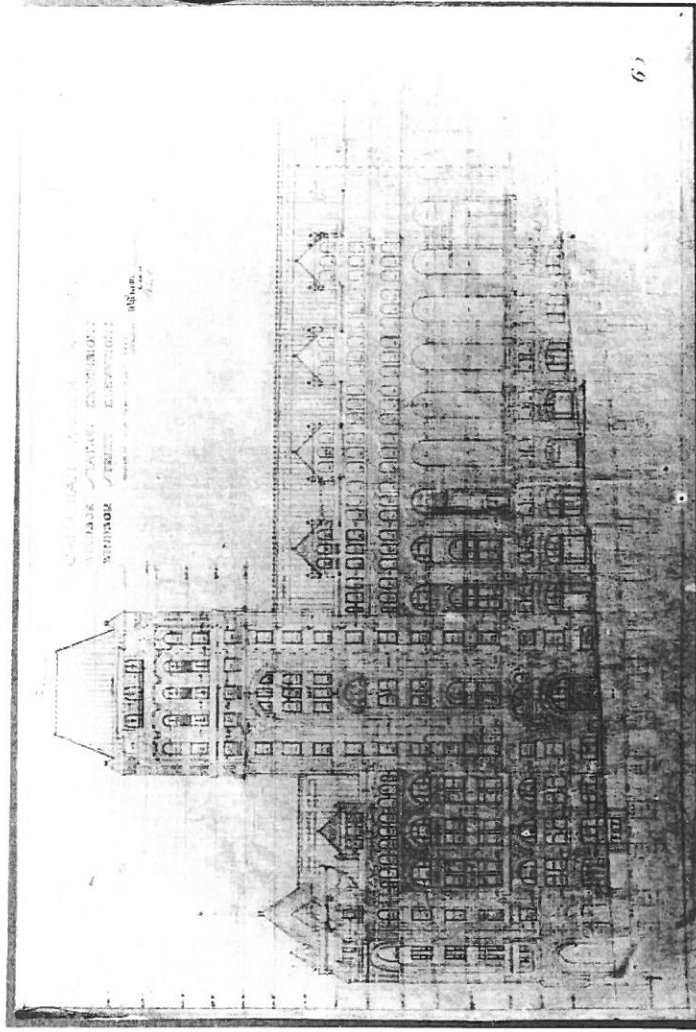
Date .....

Prev Neg No. ....

Credit CP Corporate Archives .....

PS Negative .....

Remarks: .....



Canadian Pacific  
Corporate Archives  
Public Relations and Advertising  
Montreal, Canada H3C 3E4

Adv 70

Category 21.22.30/c .....  
 Subject Construction of extension, 1910-11. Photograph A-11288 .....

Source .....

Photographer .....

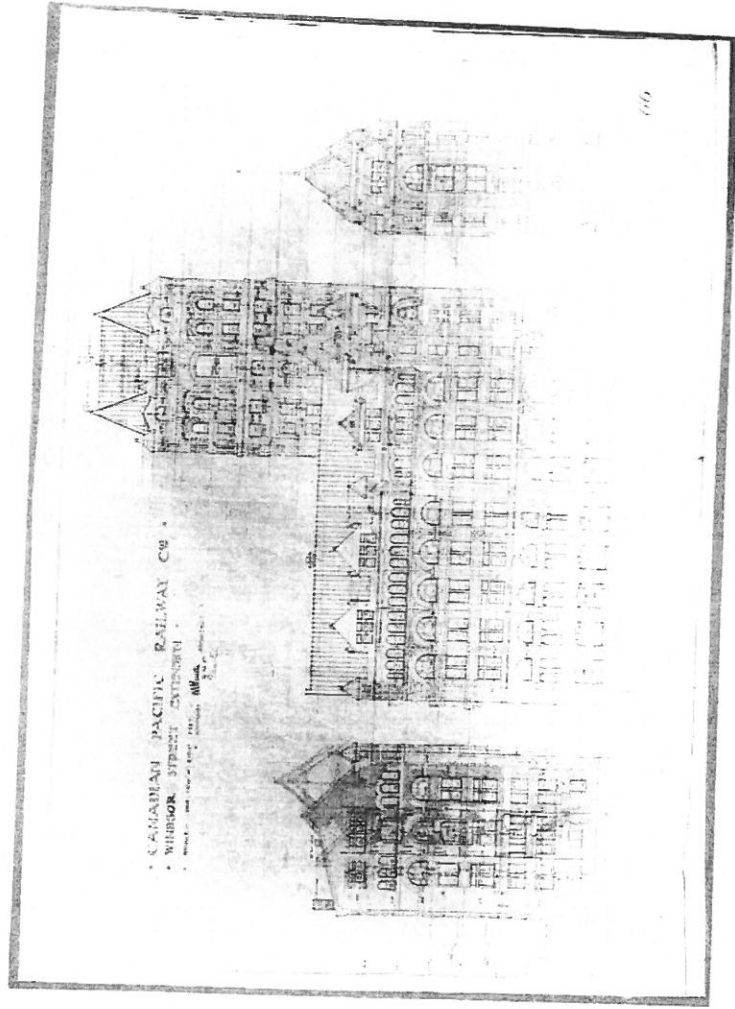
Date .....

Prev Neg No. ....

Credit CP Corporate Archives .....

PS Negative .....

Remarks: .....



Canadian Pacific  
 Corporate Archives  
 Public Relations and Advertising  
 Montreal, Canada H3C 3E4

Category 21.22.306 ..... Photograph A-11290 .....

Subject Construction of extension, 1910-11.

Source .....

Photographer .....

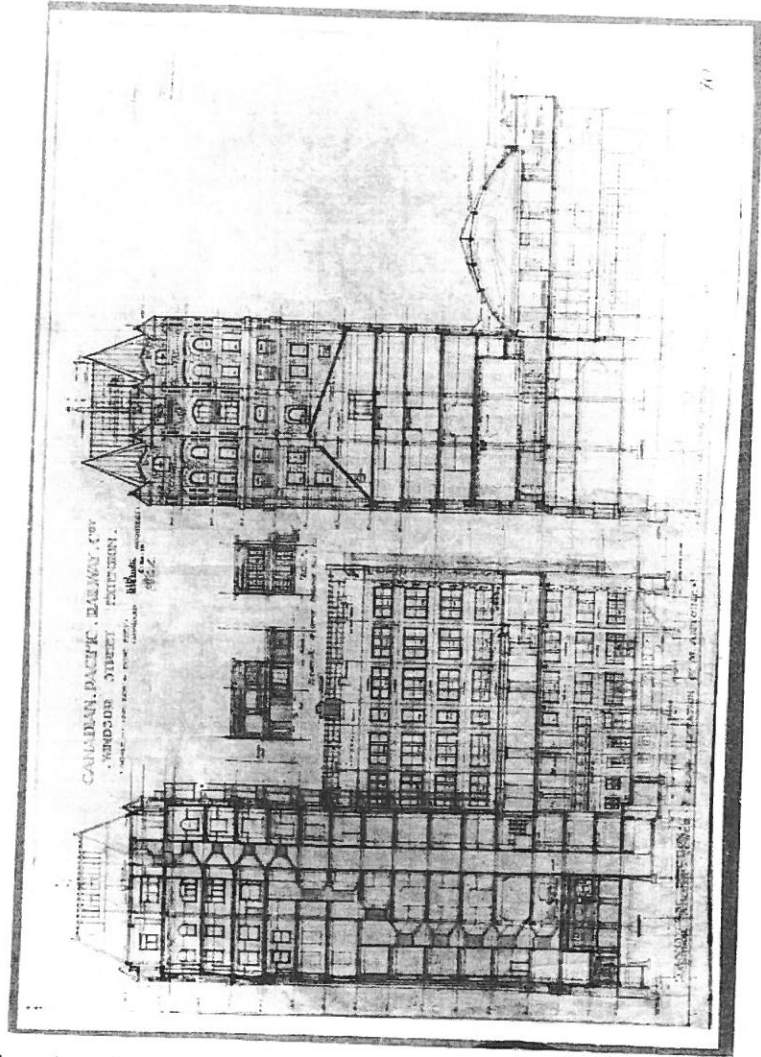
Date .....

Prev Neg No. ....

Credit CP Corporate Archives .....

PS Negative .....

Remarks: .....



Canadian Pacific  
 Corporate Archives  
 Public Relations and Advertising  
 Montreal, Canada H3C 3E4

# 4-6-24

2590, boulevard Saint-Joseph est  
Montreal (Quebec) H1Y 2A2



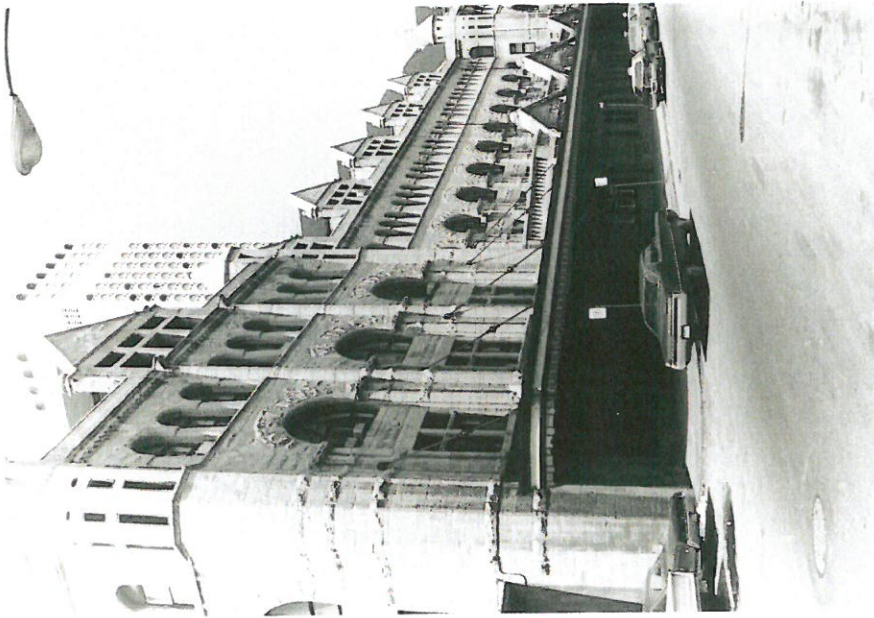
COMMUNAUTÉ  
URBAINE  
DE MONTRÉAL  
Service de la planification  
du territoire

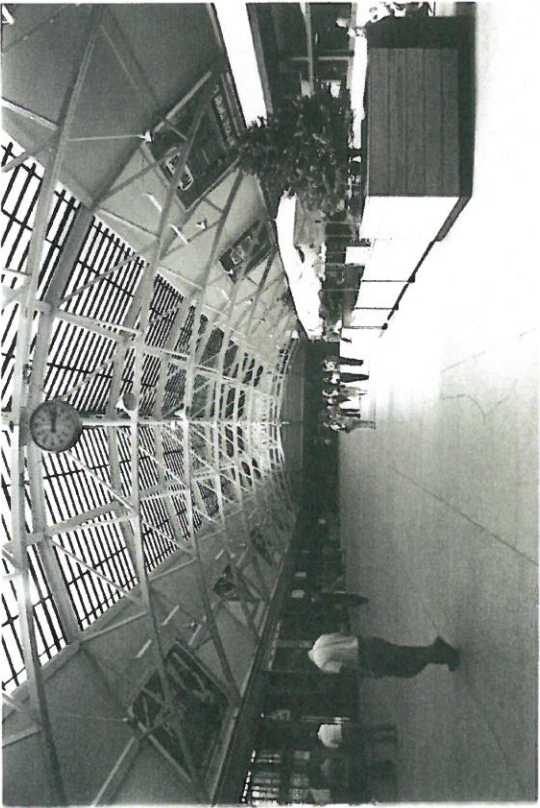
77

CHAC WINDSOR

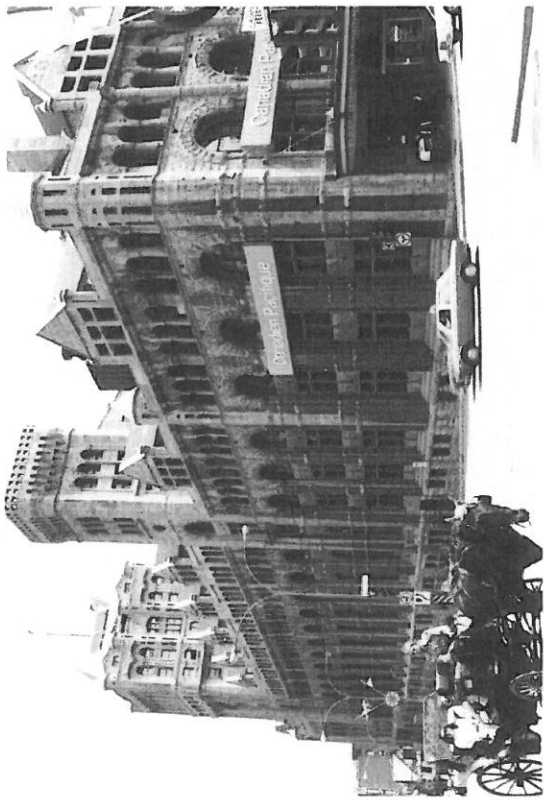
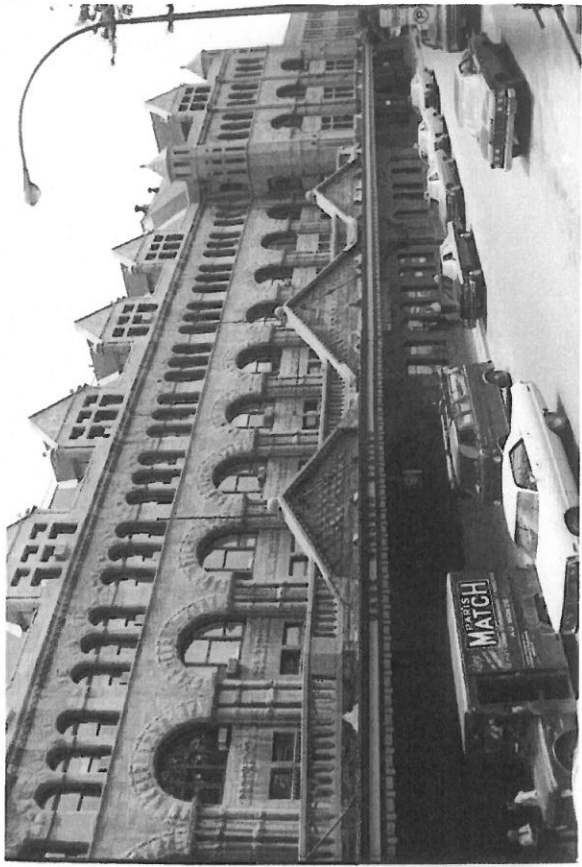
htbl

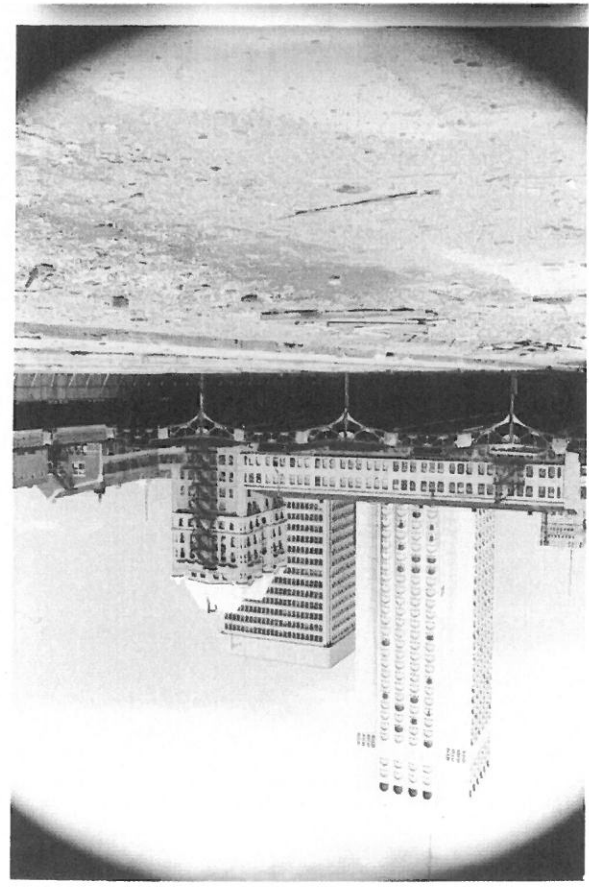
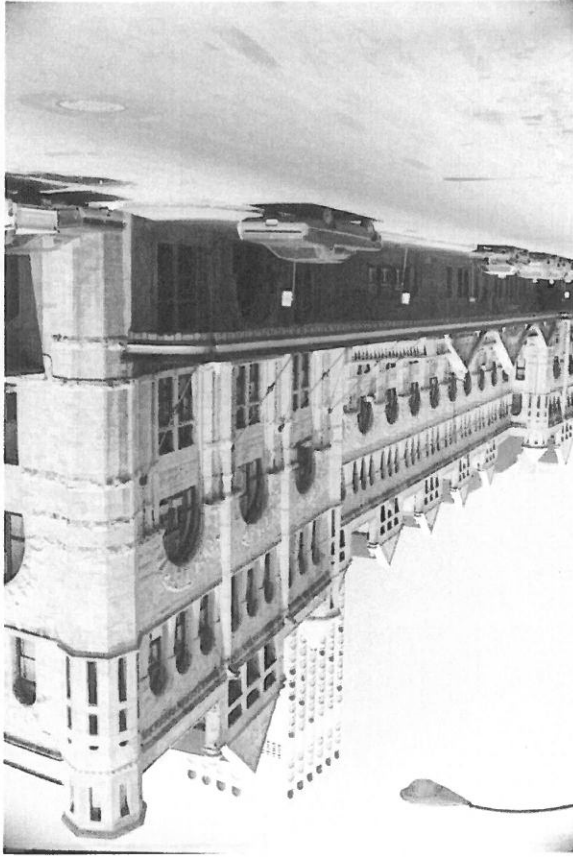
4-6

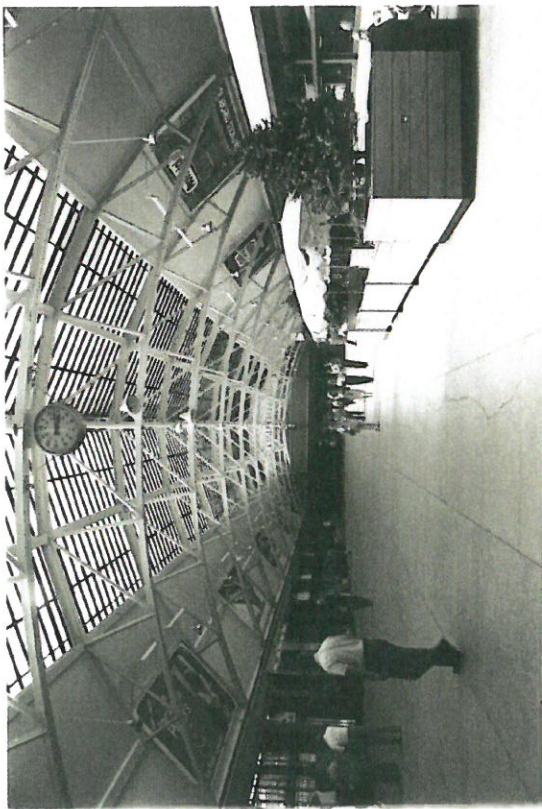


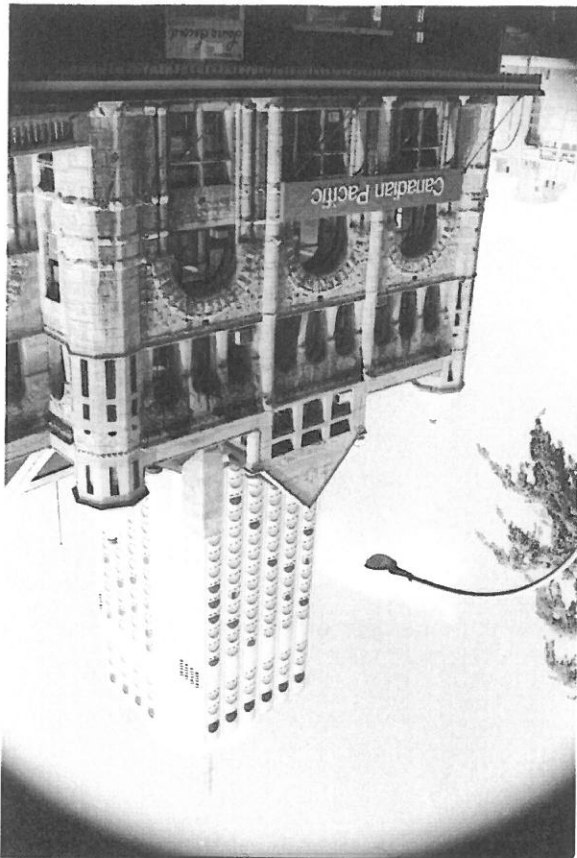












**Conseil du patrimoine culturel du Québec**  
**Rapport du Comité d'audition**

Date de la séance : jeudi 23 novembre 2017

Lieu de la séance : Ministère de la Culture et des Communications  
 Salle Camille Laurin de l'édifice Wilder  
 1435, rue de Bleury, bureau 800  
 Montréal (Québec) H3A 2H7

Ministère de la Culture et des Communications  
 Salle Jean Fortier  
 225, Grande Allée Est, RC  
 Québec

Présences :

Comité d'audition : À Montréal :  
 Mmes Ann Mundy, vice-présidente  
 Claudine Déom, membre du Conseil  
 MM. Yves Lefebvre, président du Conseil  
 Gavin Affleck, membre du Conseil

À Québec :  
 M. Denis Boucher, conseiller en patrimoine

Demandeurs : Mmes. Danielle Lavoie, vice-présidente principale, portefeuille de l'Est du Canada  
 Martine Patenaude, directrice, gestion de projets, développement  
 MM. Christian Vézina, vice-président, opérations, portefeuille de l'Est du Canada  
 Charles-Antoine Roy, architecte sénior, DMA Architectes et Jocelyn Bélanger, gérant principal de projet  
 Jozef Zorco de la firme d'architecture DMA

Nom du dossier : Gare Windsor, immeuble patrimonial situé à Montréal

Projet : Remplacement des fenêtres de la gare Windsor

---

Le président souhaite la bienvenue aux demandeurs et leur fait part des considérations formelles relatives à la Loi sur le patrimoine culturel. Il explique le rôle du Conseil et les assure de transmettre à la ministre, un rapport d'audition fidèle à leurs commentaires.

## **Contexte**

Les demandeurs exposent le contexte des travaux de remplacement des fenêtres de l'immeuble patrimonial. Le remplacement des fenêtres fait partie du projet de revitalisation global et de mise en valeur de la Gare Windsor et de son espace environnant. D'importants travaux de réfection de la maçonnerie sont en cours.

Une étude patrimoniale réalisée par l'Atelier Christian Thiffault permet de mieux comprendre les particularités de l'architecture de cet immeuble. Les demandeurs soulignent l'importance de bien comprendre le traitement des ouvertures dans le courant architectural néo-roman, notamment leur profondeur dans le parement de pierre.

L'état de dégradation des fenêtres impose un remplacement selon l'analyse de l'état de santé de l'immeuble. Déjà des mesures temporaires ont dû être prises, notamment sur l'aile Maxwell, où des protections en métal ont été installées en 2015 de façon temporaire.

## **Problématique des fenêtres en bois**

L'intervention projetée serait le 4<sup>e</sup> changement de fenêtres; la première génération ayant été installée lors de la construction de l'immeuble en 1887, la seconde en 1935 et la troisième entre 1976 et 1982. Les fenêtres actuelles ont été conçues sur place en bois et présentent des systèmes d'ouverture à hauban et non à guillotine, comme cela est présenté dans le Répertoire du patrimoine culturel. Leur performance énergétique est déficiente, leur conception, avec une quincaillerie de type résidentiel, présente plusieurs défauts et leur fabrication n'est pas de très grande qualité. Enfin, leur état de dégradation est important, avec une peinture au plomb qui s'écaille et, par conséquent, une étanchéité altérée.

La profondeur des ouvertures est en partie responsable de la dégradation des fenêtres dans le contexte climatique de Montréal. Avec le cycle gel/dégel, la profondeur des embrasures des ouvertures provoque la rétention de la neige, la formation de barrages de glace et la présence d'eau en contact avec les cadres.

## **L'utilisation de l'aluminium**

Si des solins adaptés doivent être ajoutés pour préserver les cadres, les demandeurs présentent une solution plus globale, soit le remplacement des fenêtres en bois par un modèle en aluminium. Déjà un des immeubles qui a inspiré l'architecte Bruce Price, le Allegheny County Courthouse à Pittsburgh a vu ses fenêtres de bois remplacées par un modèle en acier mouluré.

Selon les demandeurs, des fenêtres en aluminium auraient une espérance de vie supérieure, coûteraient moins cher à produire et seraient plus faciles à entretenir. Cette proposition serait la meilleure d'un point de vue technique mais aussi d'un point de vue architectural, notamment grâce aux avancées dans la reproduction de motifs et de proportions en aluminium. La technologie permettrait maintenant de proposer des fenêtres dont les détails seraient très proches de l'existant.

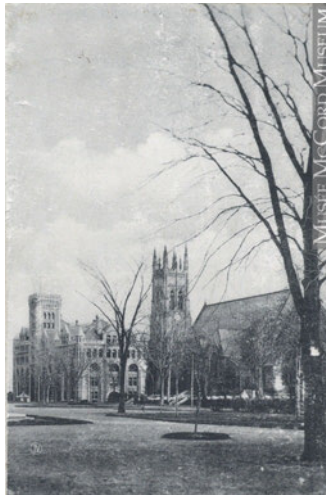
Un autre argument qui milite en faveur d'un matériau comme l'aluminium serait la facilité d'entretien. L'accessibilité aux quelques 1700 fenêtres de la Gare Windsor demeure difficile; les accès aux grues sur les rues limitrophes et dans la cour intérieure étant problématiques.

---

**Préparé par :** Denis Boucher  
**Approuvé par :** Yves Lefebvre, président  
**Date :** 6 décembre 2017

**Rapport déposé pour information aux membres du Conseil du patrimoine culturel du Québec au cours de la réunion plénière du 13 décembre 2017.**

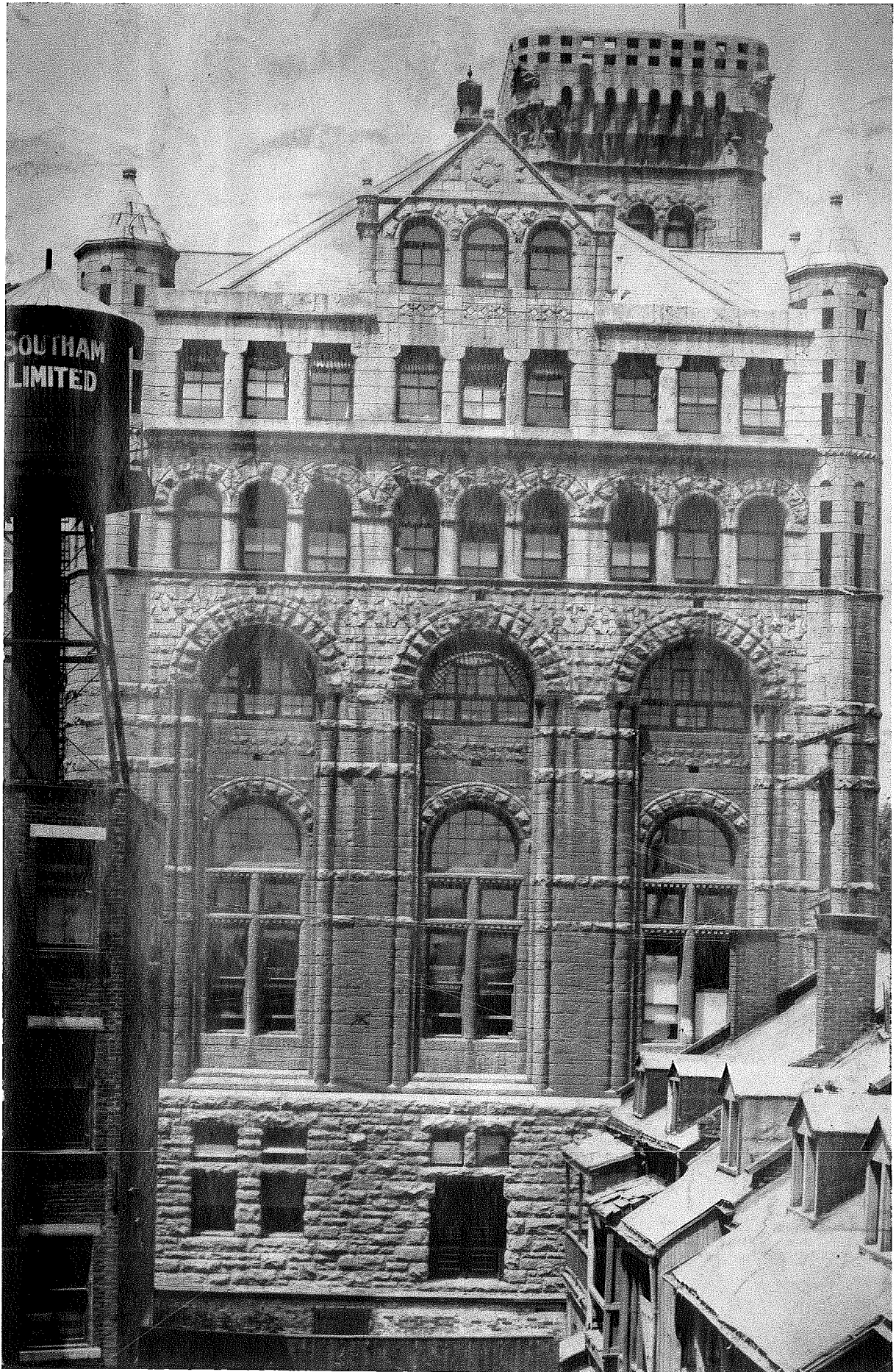


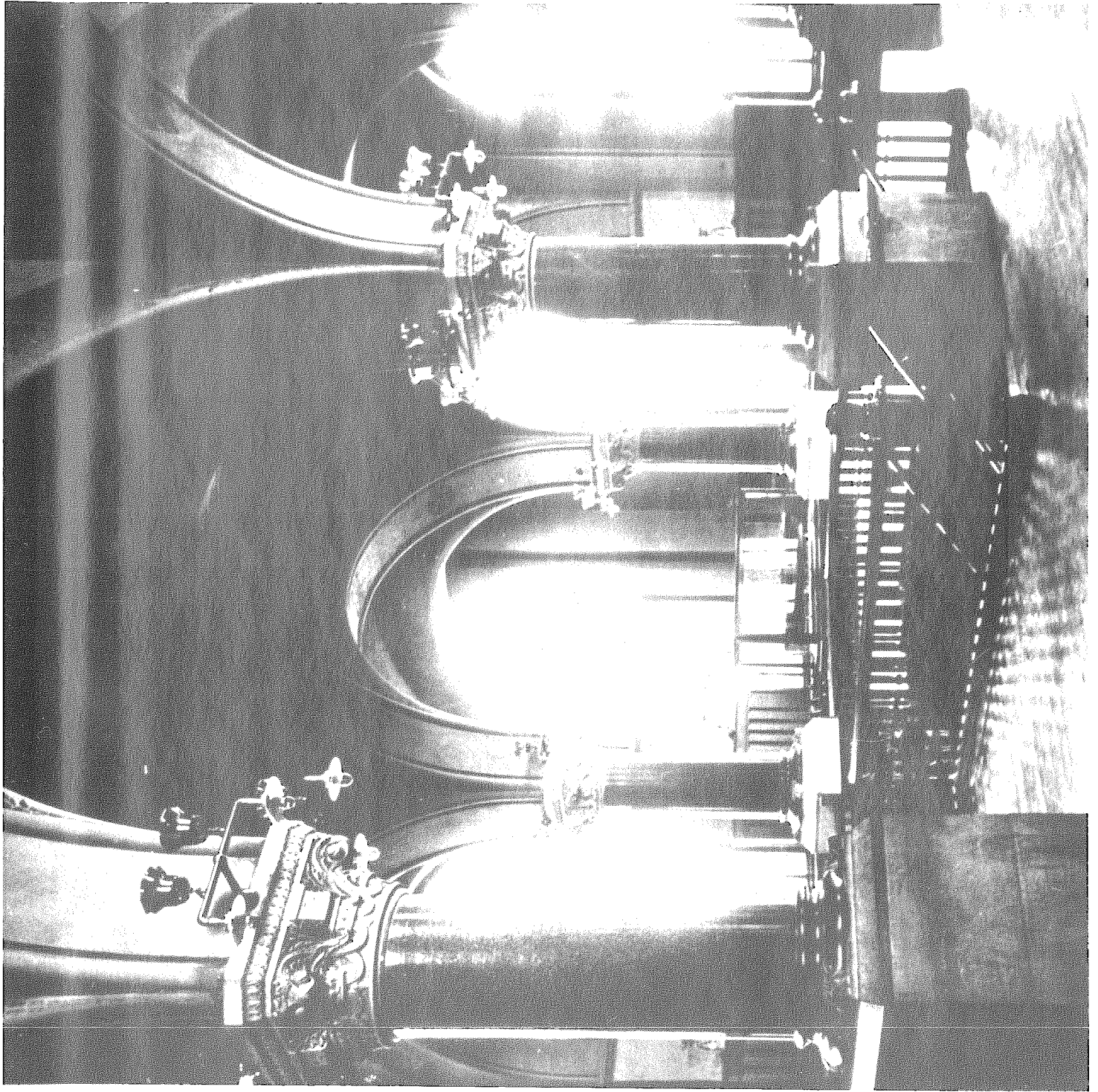


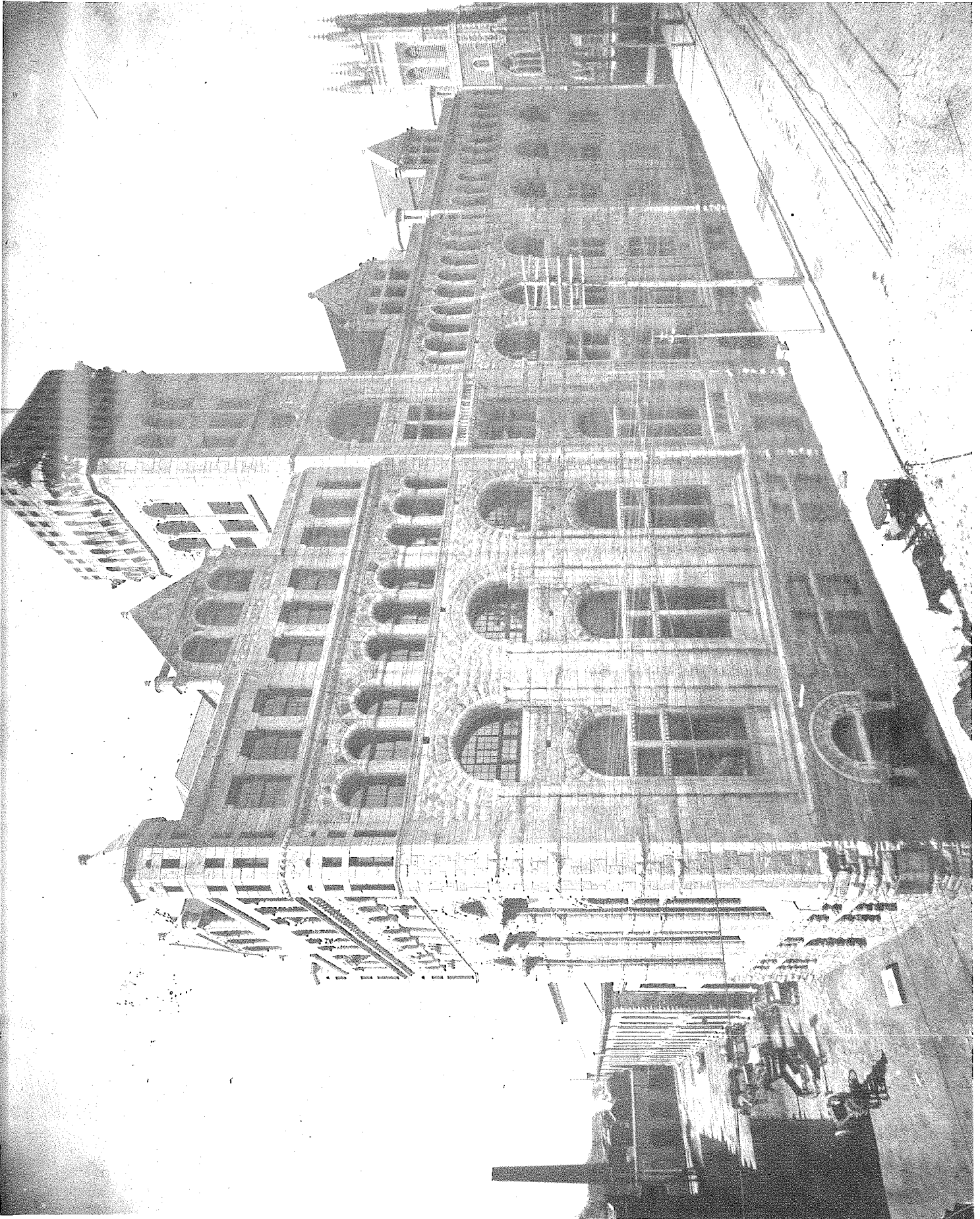




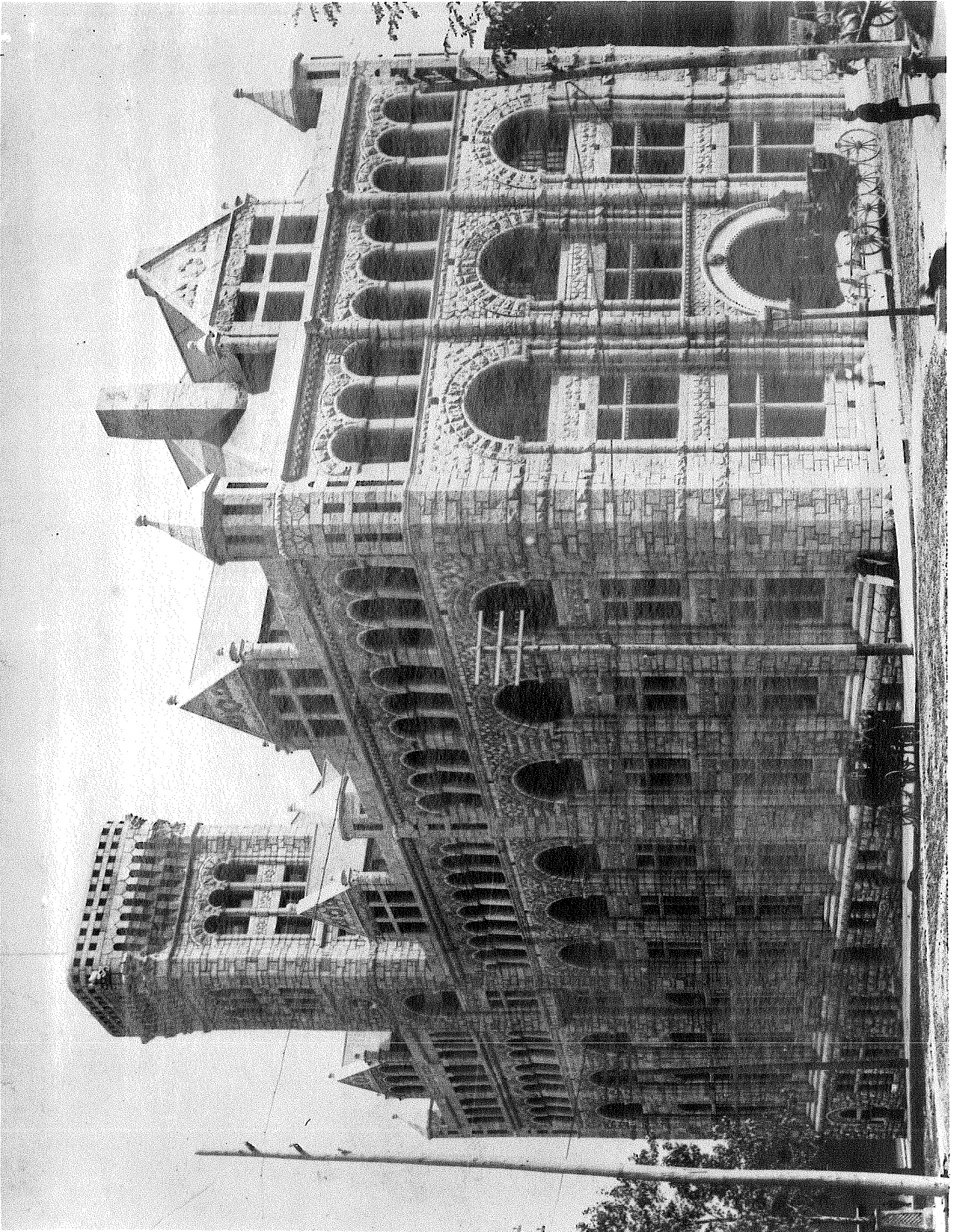










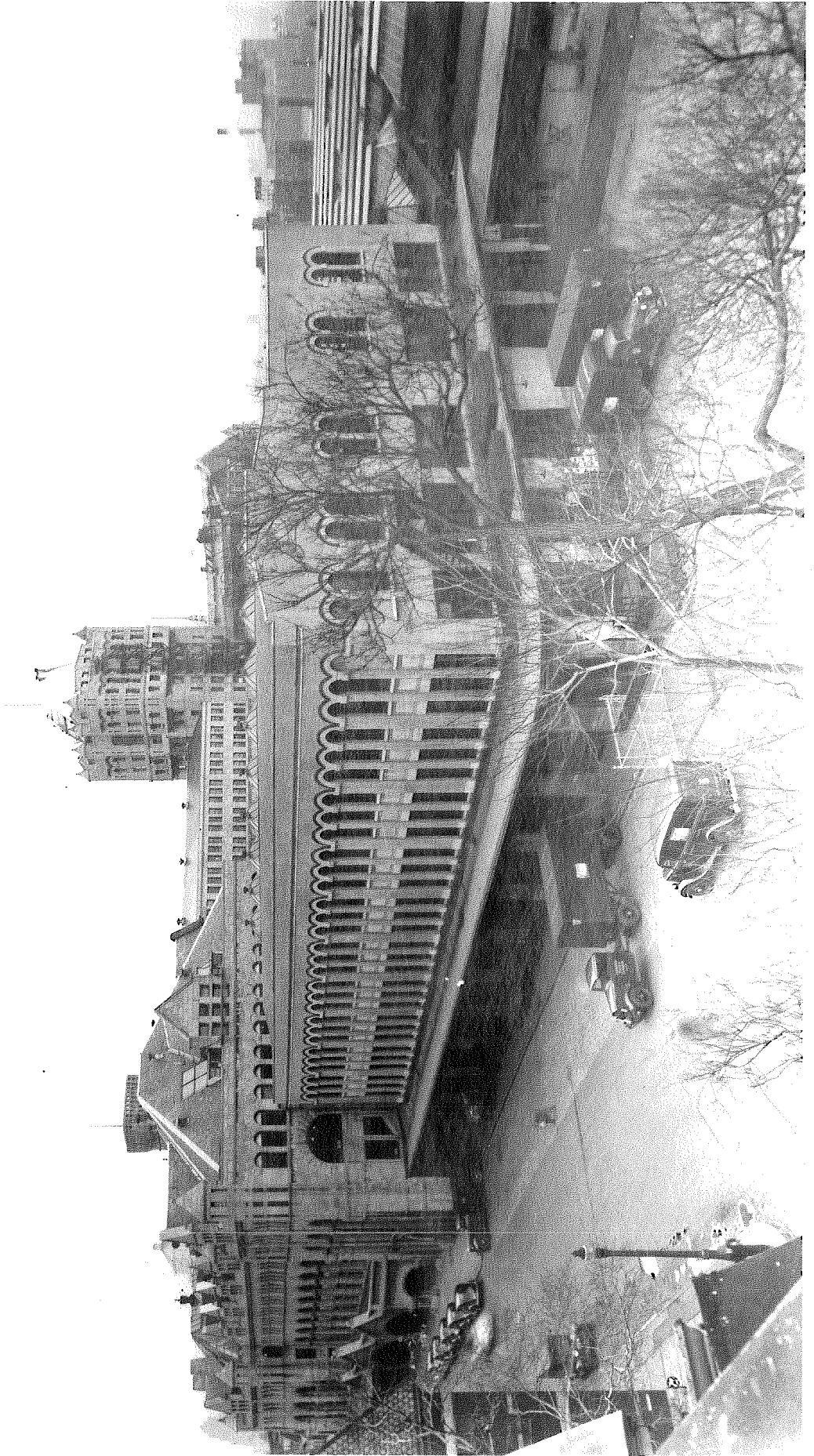








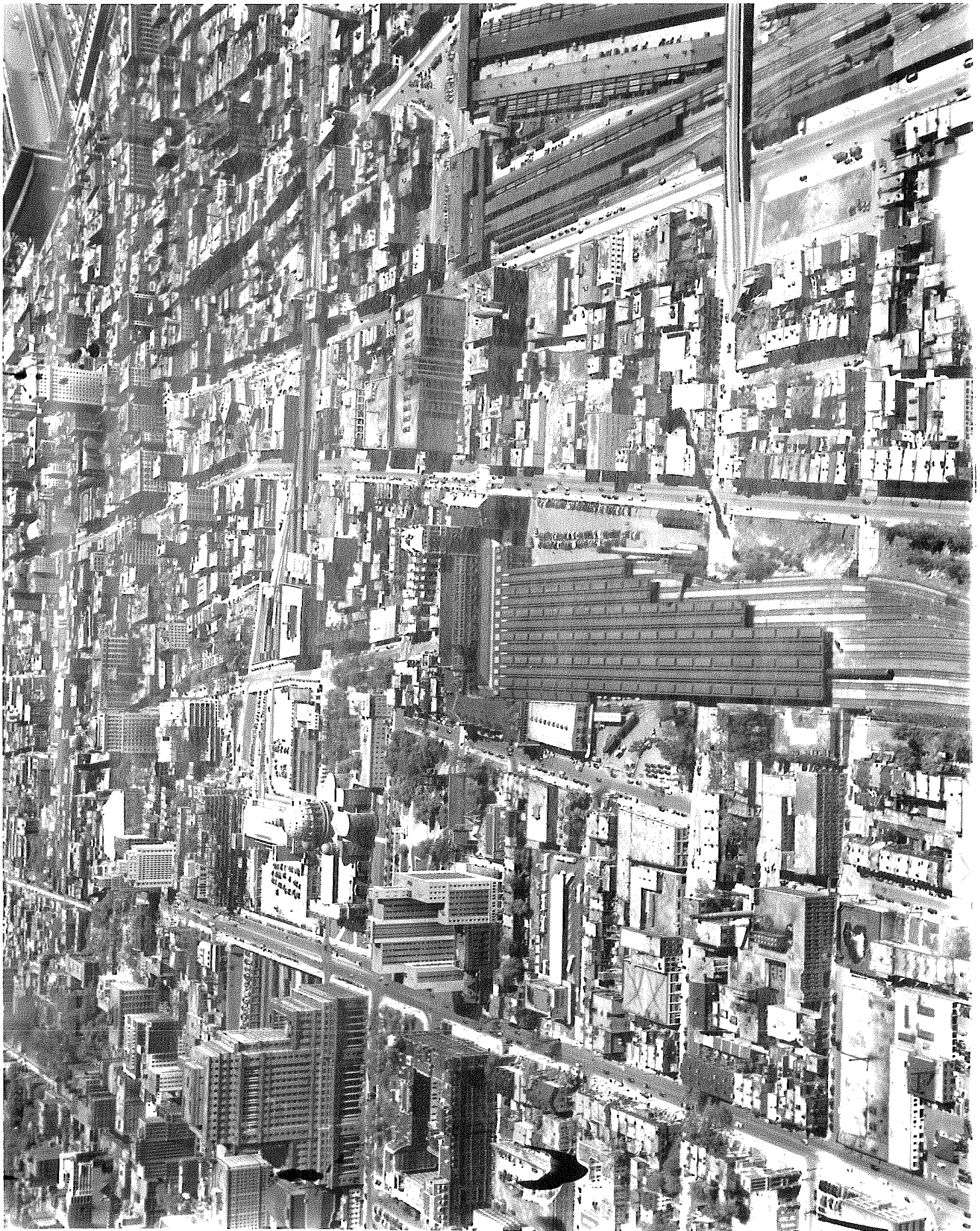




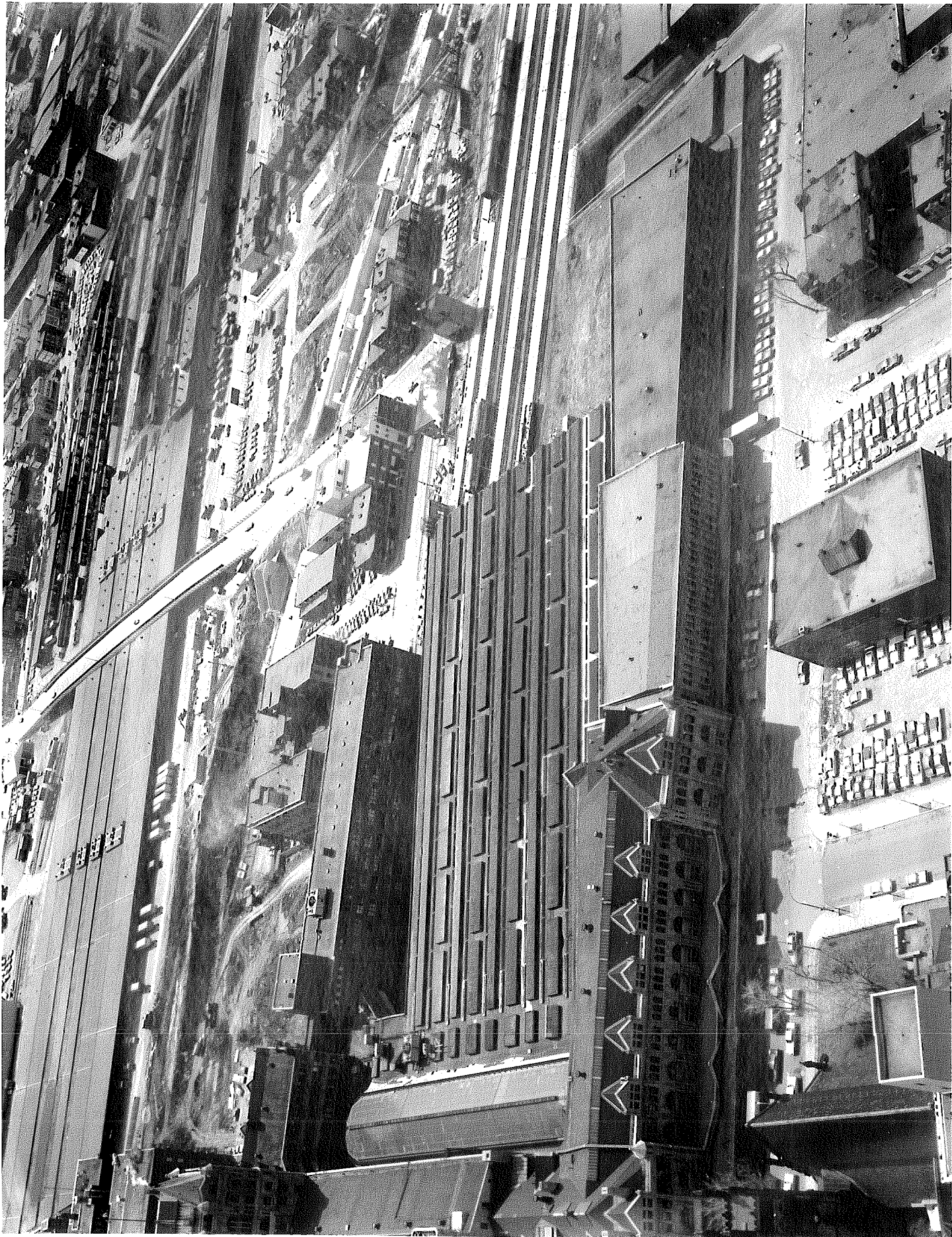


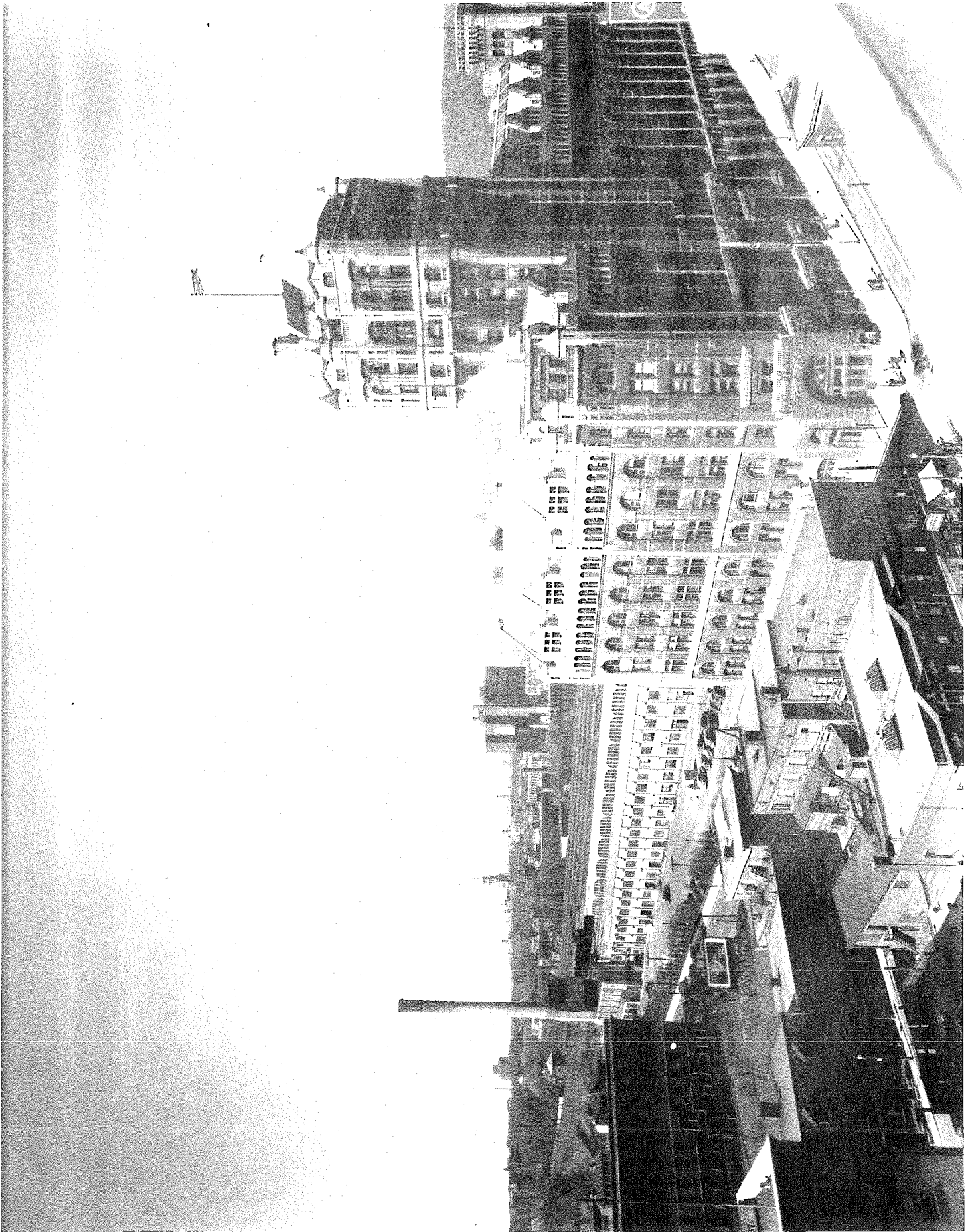


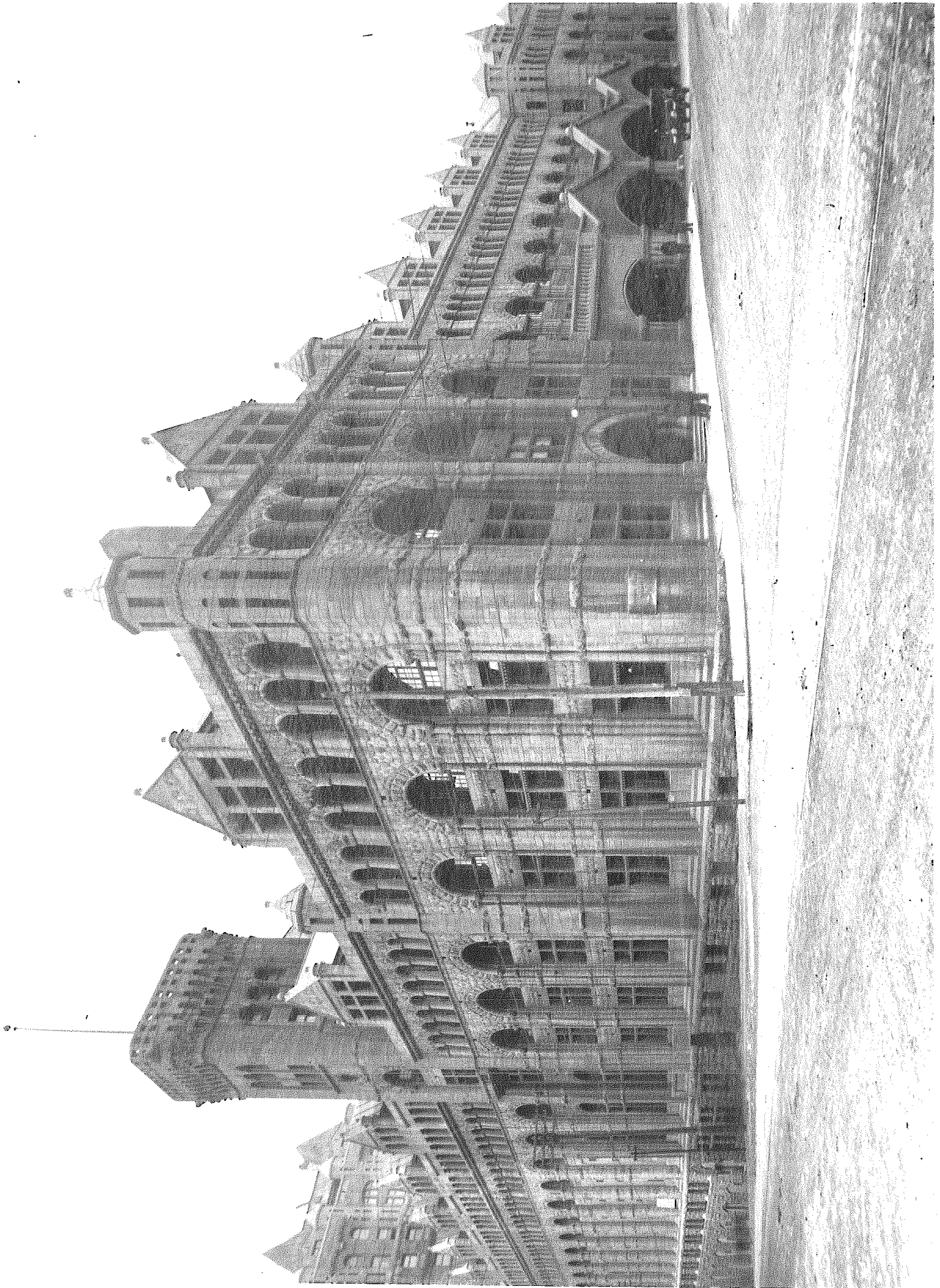




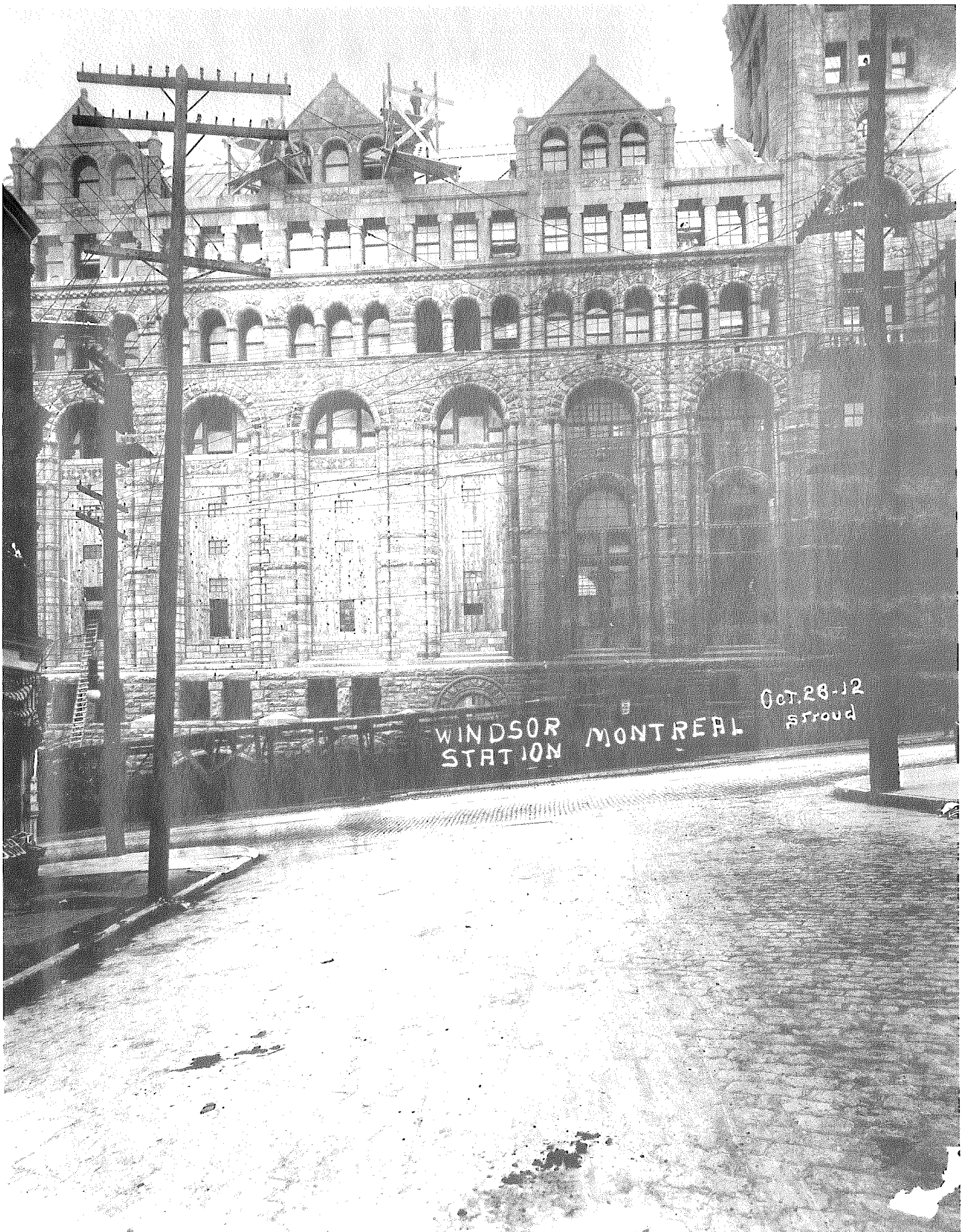


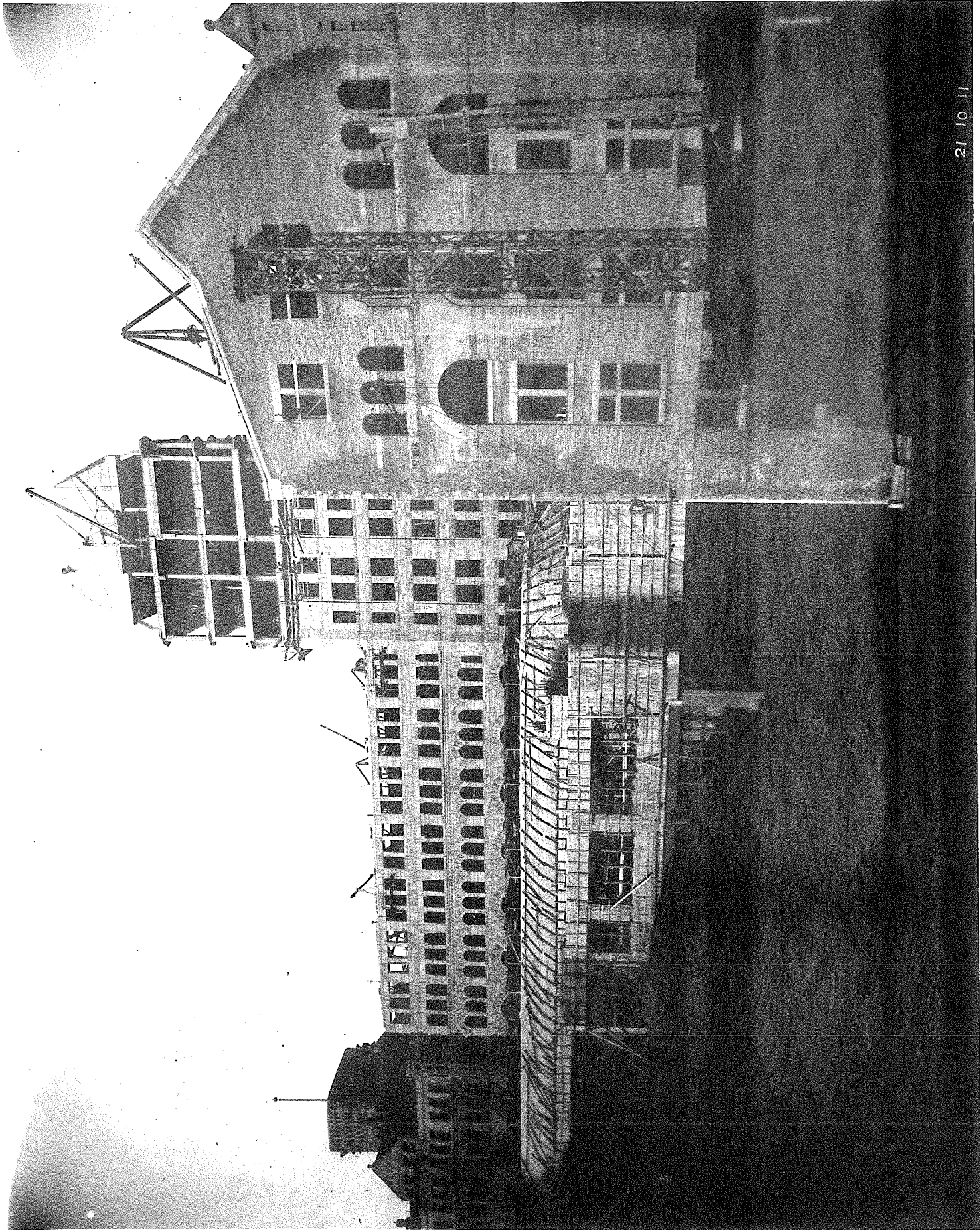


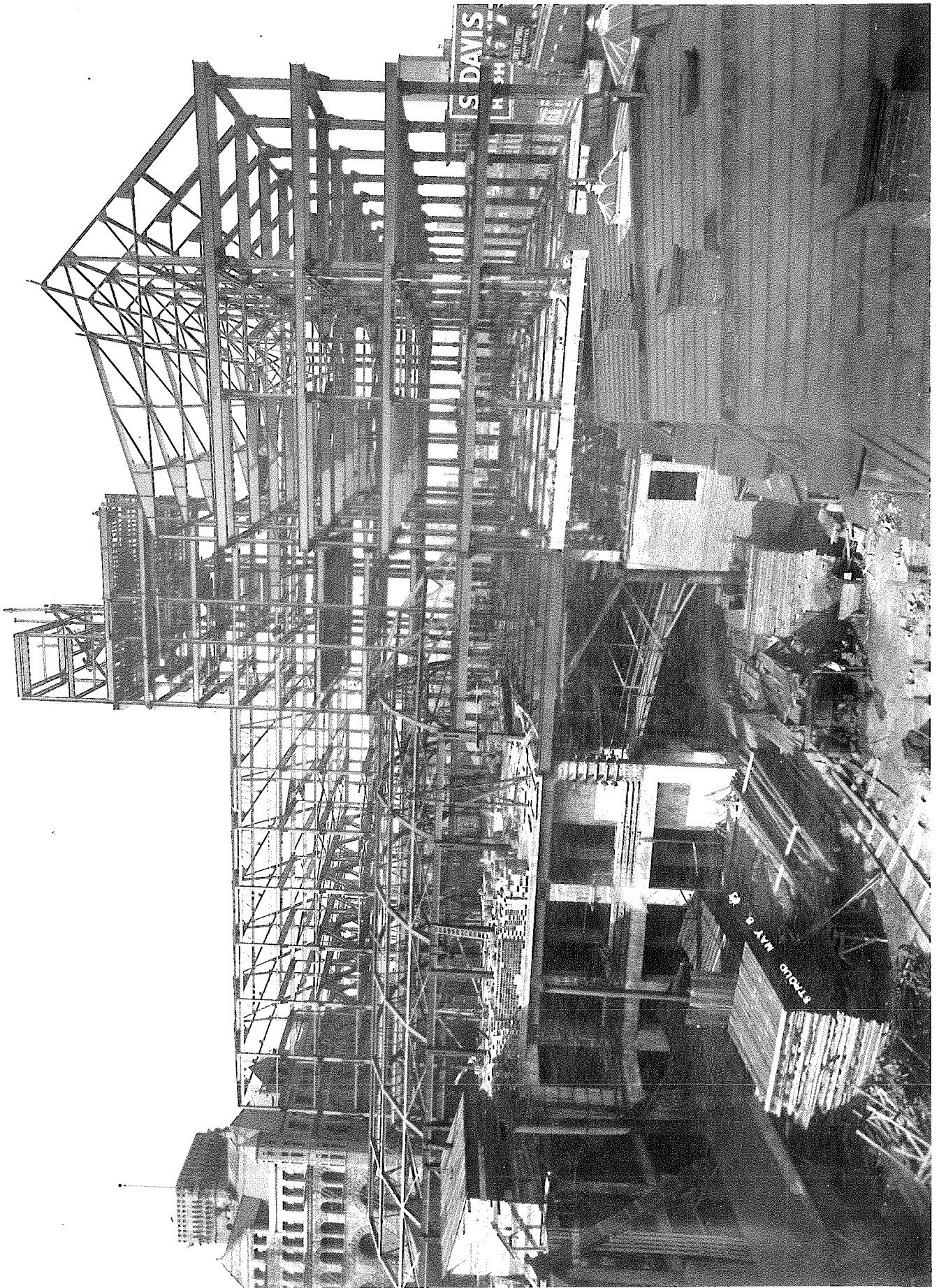


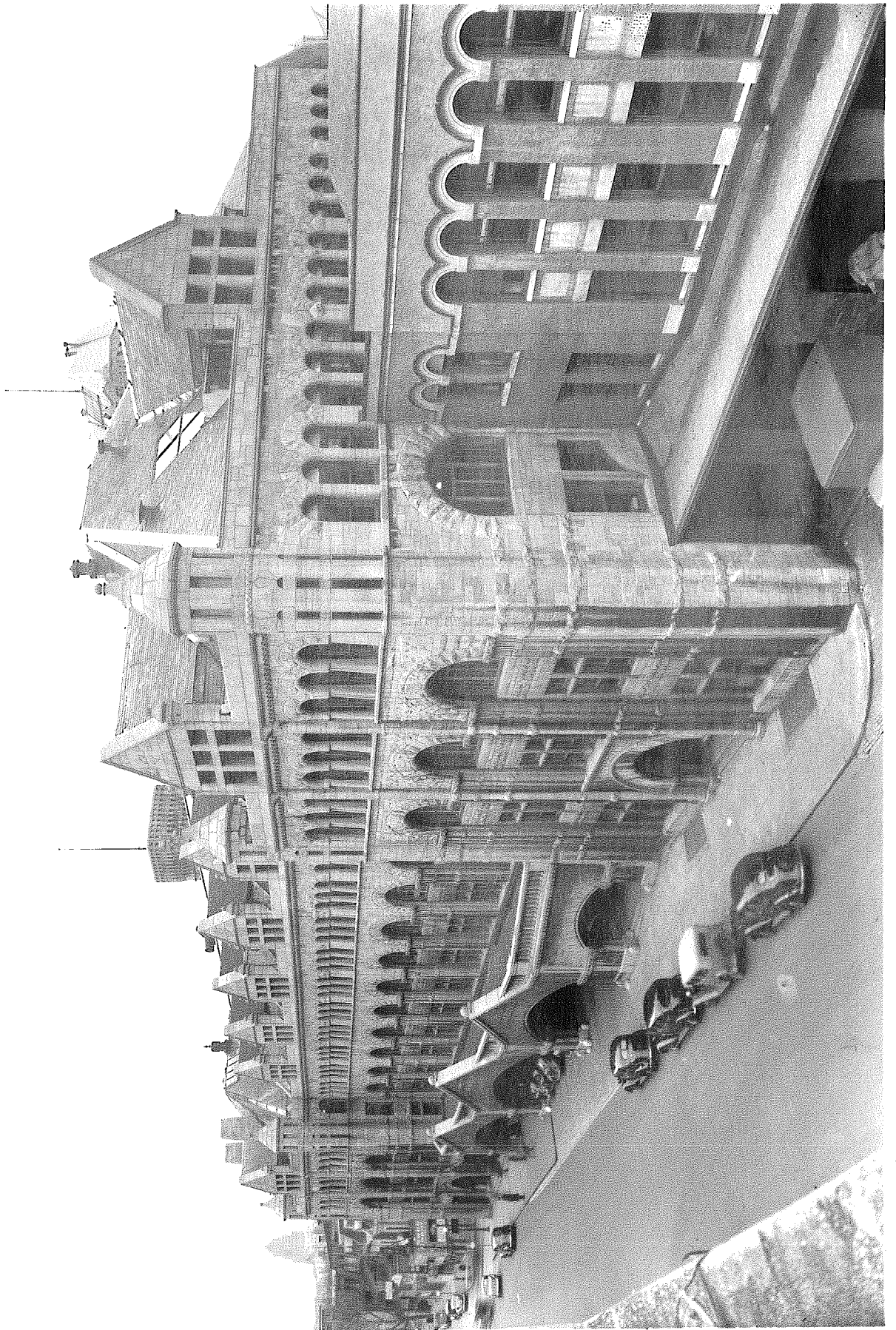


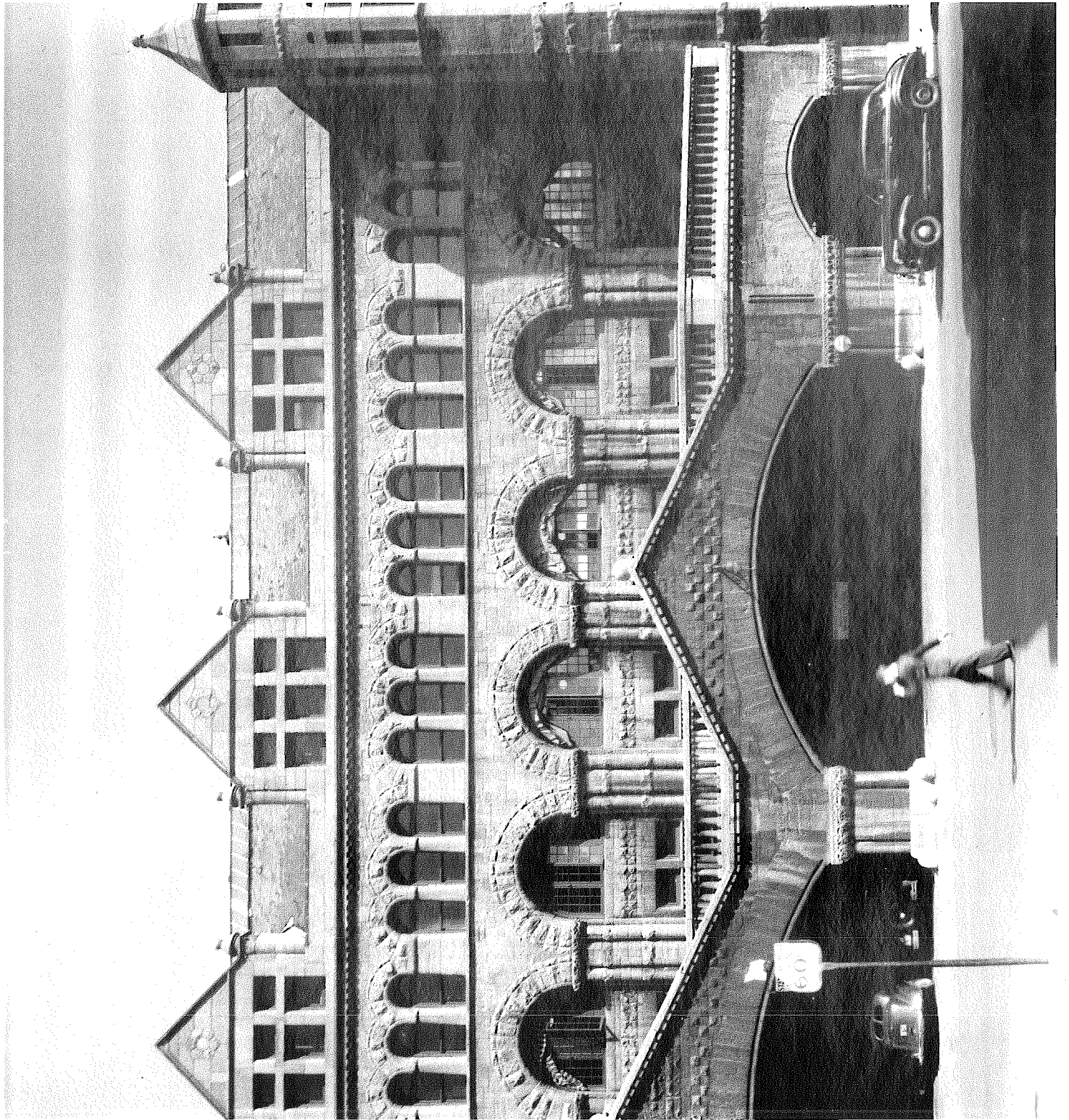


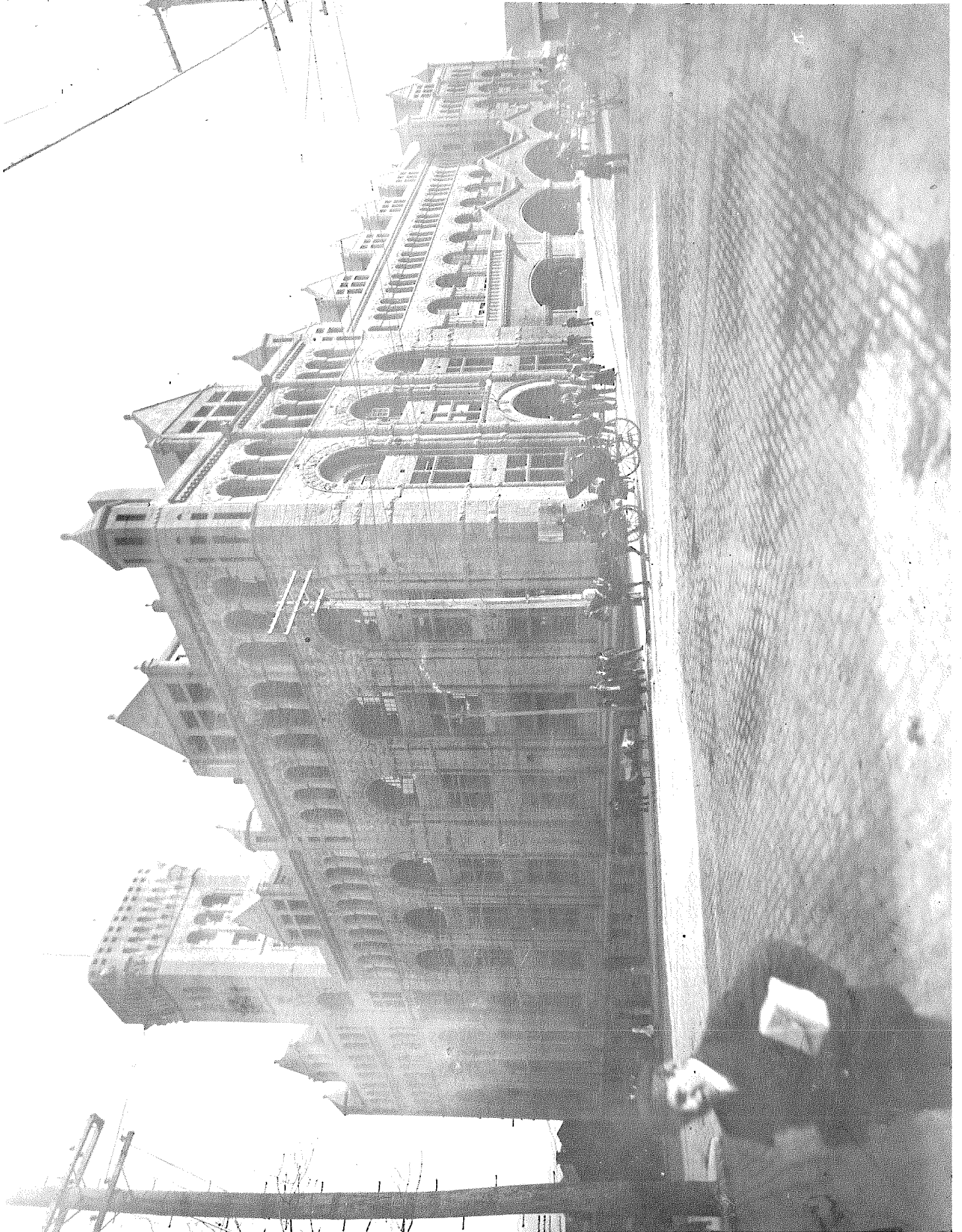


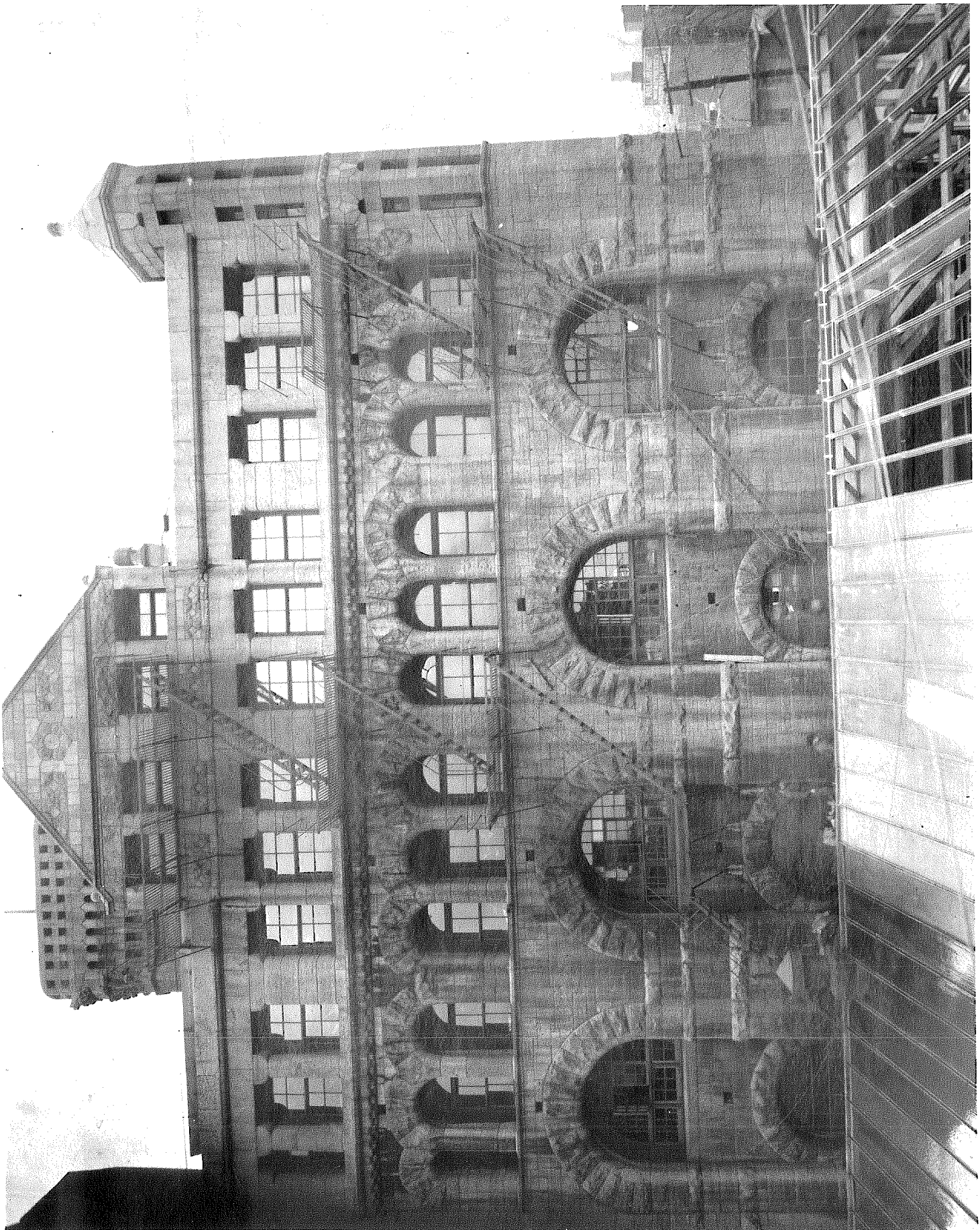












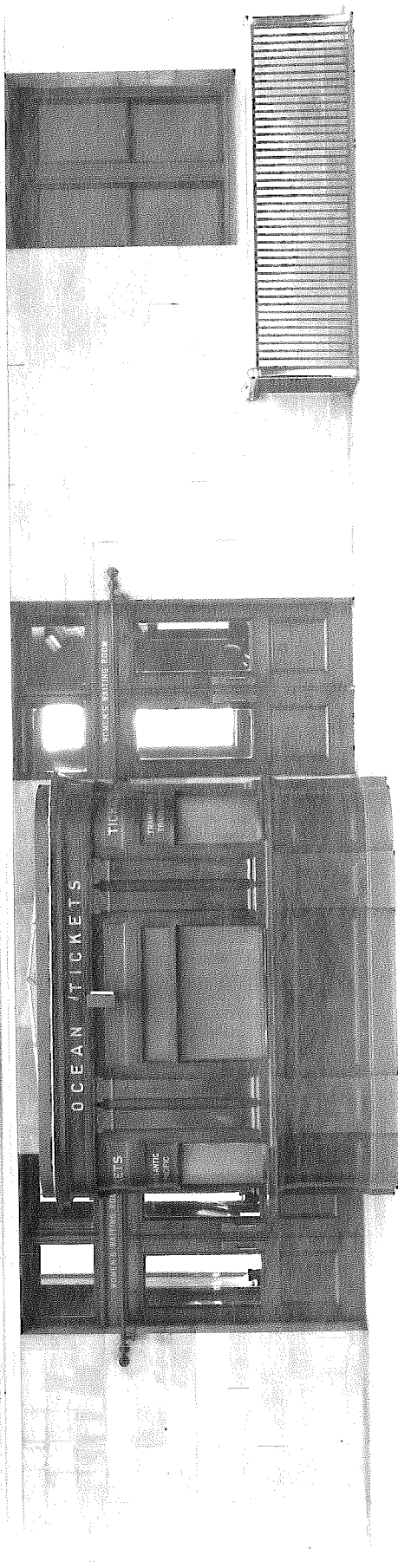












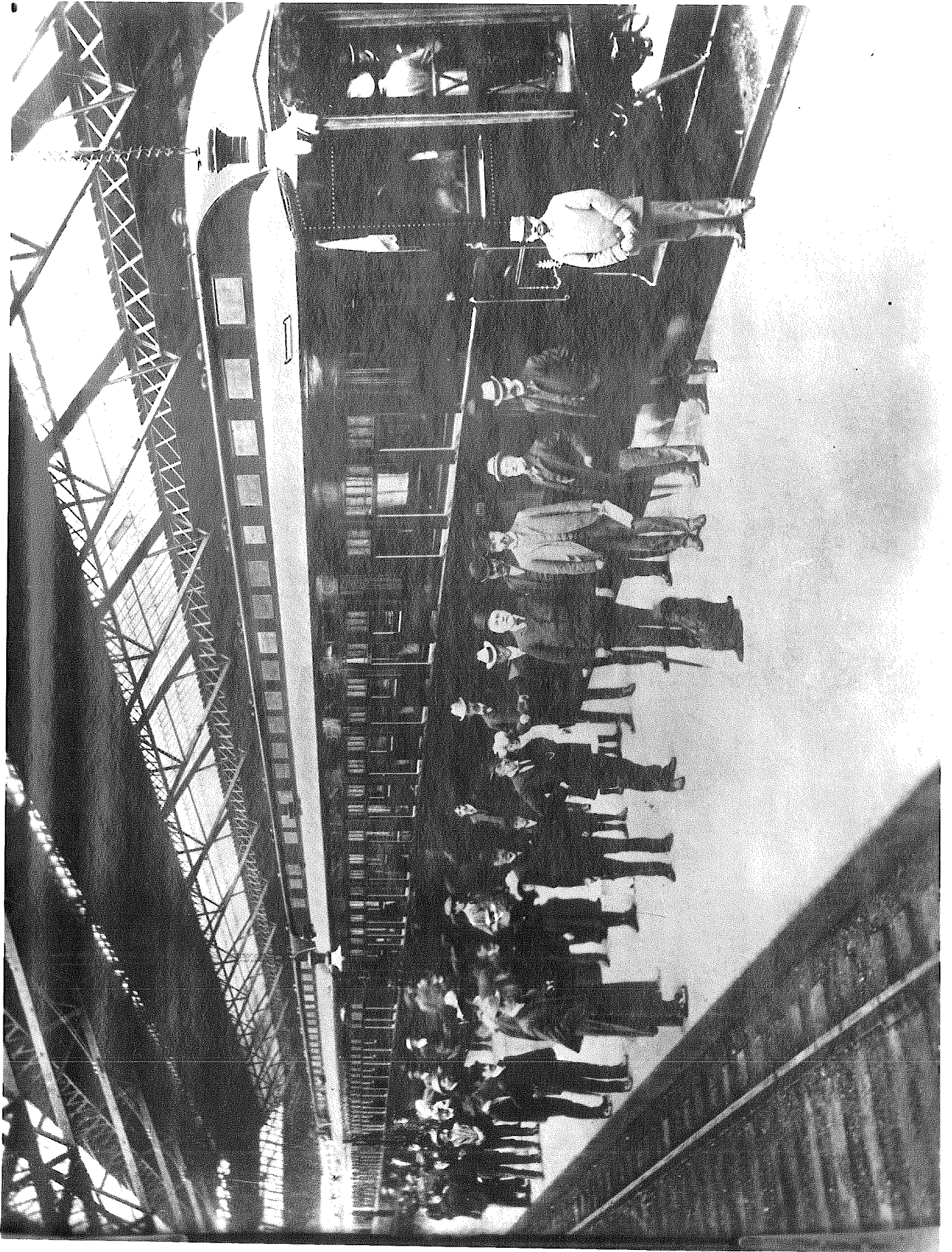


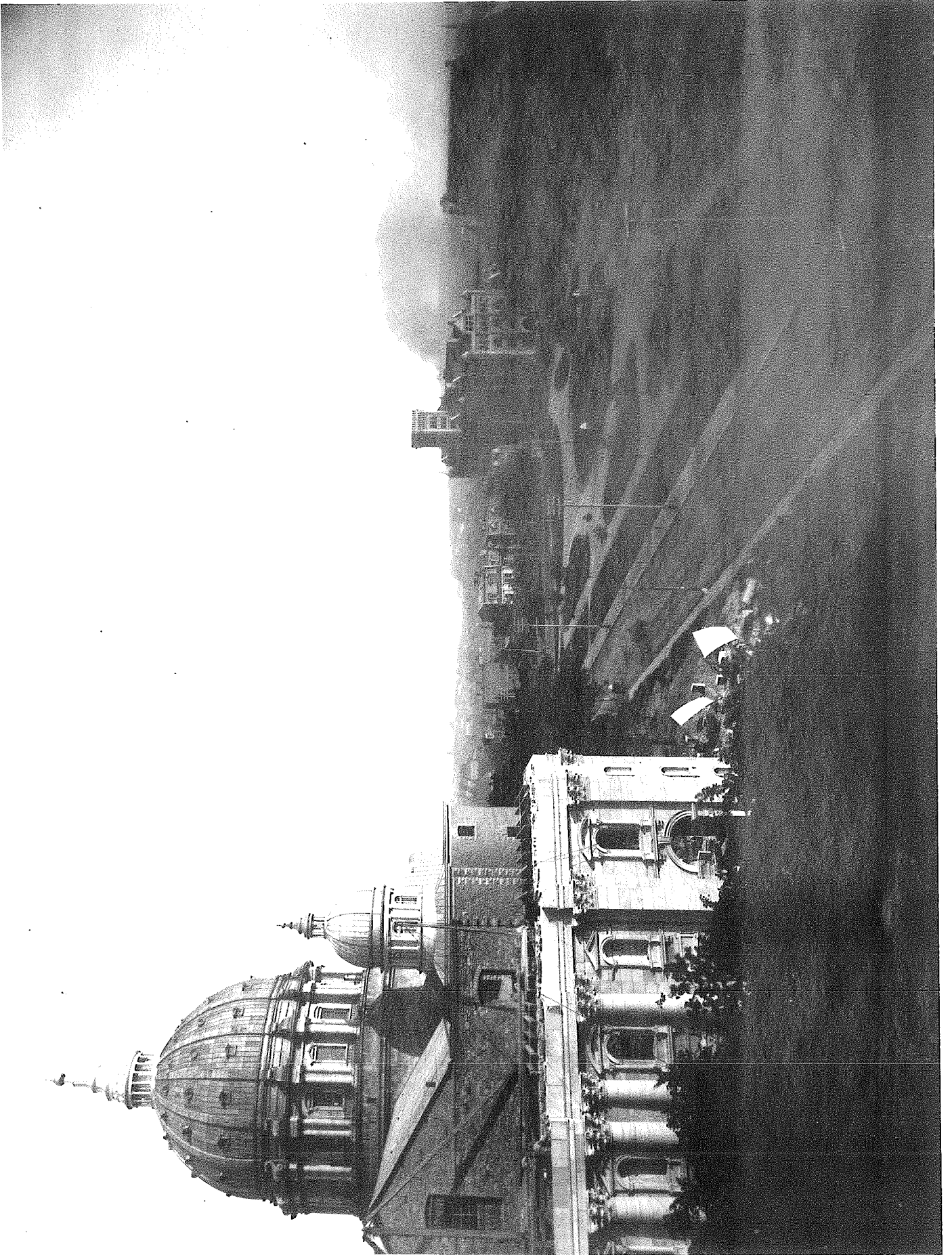


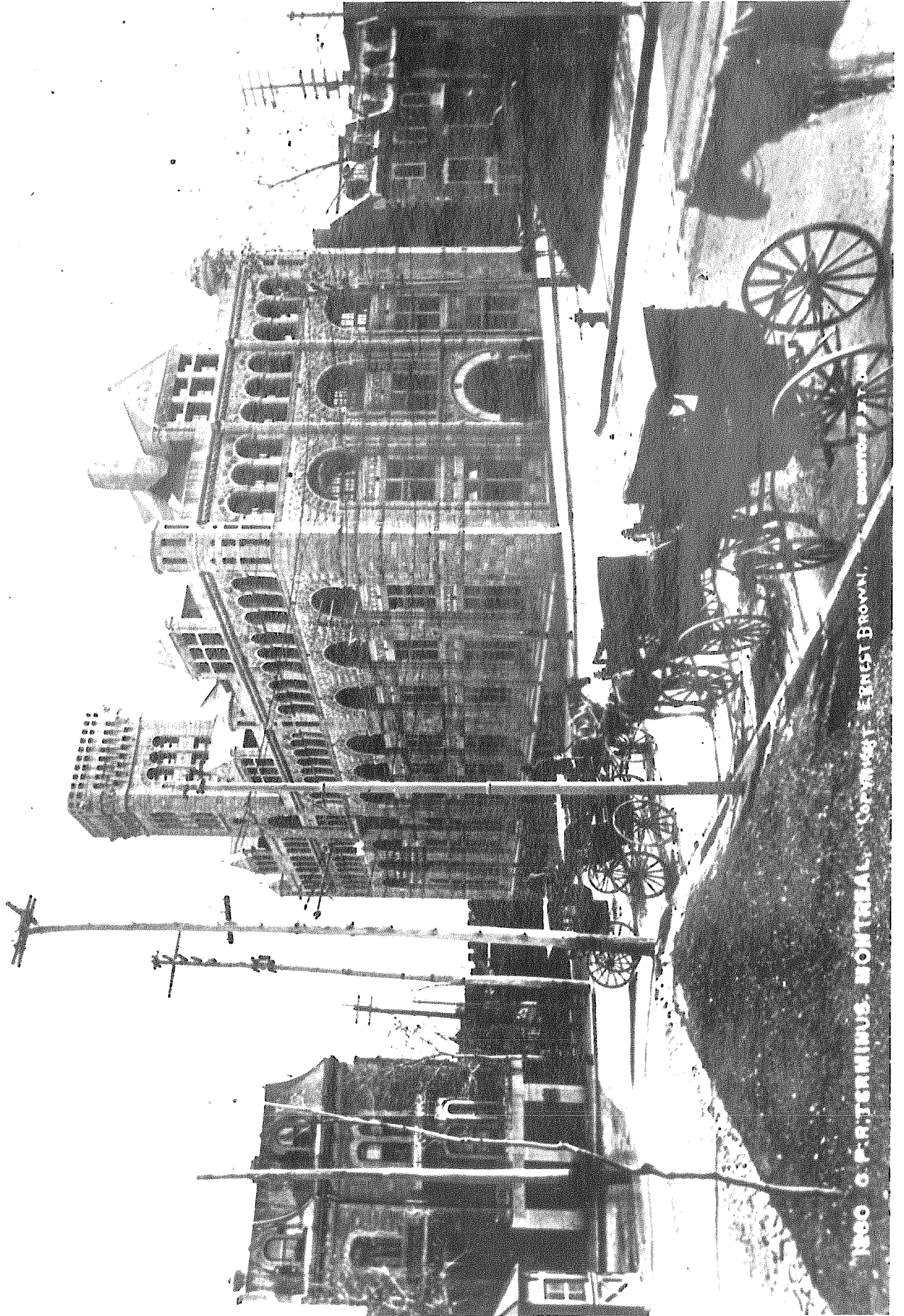
THE FOUNDATION CO.  
 NEW YORK. CHICAGO. NEW ORLEANS.  
 BISHOP CONSTRUCTION CO. LIMITED  
 MONTREAL TORONTO

THE FOUNDATION CO.  
 BISHOP CONSTRUCTION CO. LIMITED  
 ENGINEERS

DEC-28-09







1860 O. P. R. TERMINUS. MONTREAL. COPYRIGHT ERNEST BROWN.















