

# Notes

## Introduction

1. Voir entre autres : Esther TRÉPANIÉ, *Peinture et modernité au Québec 1919-1939*, Montréal, Éditions Nota bene, 1998 ; et Esther TRÉPANIÉ et Yvan LAMONDE (dir.), *L'avènement de la modernité culturelle au Québec*, Québec, Institut québécois de la recherche sur la culture, 1986. De même, le Centre Canadien d'Architecture a présenté en 1998 une exposition intitulée « Montréal Métropole 1880-1930 » qui a donné lieu à une publication sous la direction d'Isabelle GOURNAY et France VANLAETHEM, *Montréal Métropole, 1880-1930*, [Montréal], Centre Canadien d'Architecture, 1998. Enfin, à l'échelle internationale, il existe un courant similaire de révision du concept de modernité en architecture que l'ouvrage collectif *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture*, publié sous la direction de Jean-Louis COHEN et Hubert DAMISCH (Paris, Flammarion/HESS, 1993), illustre d'excellente façon.

2. Le premier ascenseur à passagers aurait été installé par Otis Tufts de Boston en 1859, dans un hôtel à New York. Propulsé par une machine à vapeur, l'engrenage s'inspirait du système hélicoïdal de la vis. Il faut attendre 1866 pour que le premier ascenseur suspendu soit installé, lui aussi dans un hôtel new-yorkais. Dès la fin des années 1860, l'invention entraîne la multiplication des édifices de dix niveaux hors sol. Cf. Col. W. A. STARRETT, *Skyscrapers and the Men Who Build Them*, New York/Londres, Charles Scribner's Sons, 1928, p. 21.

3. *Ibid.*

4. Premier second Grand Prix du concours du Prix de Rome en 1889, Despradelle (1872-1912) a été engagé par le MIT en 1893. Ses cours et ateliers de conception architecturale ont connu un succès immédiat.

5. Ancien Prix de Rome en 1883, Gaston Redon (1853-1921) a réalisé quelques œuvres architecturales, dont le casino de Royan (1896) et des travaux de rénovation au Louvre, mais il s'est surtout consacré à l'enseignement. J. Omer Marchand (1872-1936), premier architecte canadien diplômé de l'École des beaux-arts, avait choisi son atelier.

6. John Bland considère que cette agence a été la première à avoir une pratique géante au Canada. Cf. John BLAND, « Macdonald, Robert Henry », in Adolf K. PLACZEK (dir.), *Macmillan Encyclopedia of Architects*, vol. III, New York/Londres, The Free Press/Colier Macmillan, 1982, p. 53-54.

Par ailleurs, en 1928, parmi les agences canadiennes, la firme Ross et Macdonald est celle qui a le plus d'édifices en chantier qui représentent une valeur totale de loin la plus élevée, soit onze projets pour un total de 28 440 000 \$. Cf. « The Contract Record's Directory of Construction », *CRER*, 26 décembre 1928, p. 1371-1384.

7. Robert H. MACDONALD, « A Building Contractor on Architect's Specification — A Satire », *JRAIC*, 17 : 8, août 1940, p. 138 ; *id.*, « Architectural Economics in the Architect's Organization », *JRAIC*, 17 : 8, août 1940, p. 138 ; *id.*, « Book Review : Architectural Specification », *JRAIC*, 11 : 7-8, juillet-août 1934, p. 117-120.

8. Lorenzo PRICE (dir.), *Montreal Old and New: Entertaining, Convincing, Fascinating. A Unique Guide for the Managing Editor*. Montréal, International Press Syndicate, [1915], p. 96.

9. *La Presse*, 13 avril 1913, p. 33. Dans *Montreal Old and New*, *op. cit.*, p. 292, on ajoute : « [...] one of the largest and most complete in the world. »

10. « Toronto Union Station », *Construction*, 7 : 5, mai 1914, p. 199.

11. « The Royal Bank Building, Toronto », *Construction*, 8 : 7, juillet 1915, p. 285.
12. « The Mount Royal Hotel, Montreal », *Construction*, 16 : 5, mai 1923, p. 157 ; SINATICUS, « The Royal York Hotel, Toronto », *Construction*, 22 : 7, juillet 1929, p. 209.
13. Claude BERGERON, *Architectures du xx<sup>e</sup> siècle au Québec*, [Québec/Montréal], Musée de la Civilisation/Éditions du Méridien, 1989, p. 19.

### Les enjeux urbains

1. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la vie politique nord-américaine a vu apparaître ce personnage typé qu'était le « boss », sorte d'entrepreneur politique qui profitait du haut taux d'immigration et du développement rapide des villes victoriennes pour distribuer des faveurs à l'électorat et bâtir ses programmes électoraux sur la croissance économique.
  2. Extrait du rapport de la Commission du plan de Chicago, cité par Charles MOORE in *Daniel H. Moore Burnham. Architect, Planner of Cities*, vol. 2, New York, Da Capo Press, 1968 (1921), p. 115.
  3. [John M. LYLE], *Report of Civic Improvement Committee for the City of Toronto*, [Toronto], 1911, p. 10.
  4. *Ibid.* p. 11
  5. Sur les sources du mouvement et sur sa spécificité par rapport aux modèles historiques, cf. Joan E. DRAPER, « Paris by the Lake : Sources of Burnham's Plan of Chicago », in John ZUKOWSKY (dir.), *Chicago Architecture 1872-1922 : Birth of a Metropolis*, Munich/Chicago, Prestel-Verlag/The Art Institute of Chicago, 1987, p. 107-120.
  6. [John M. LYLE], *op. cit.*, p. 7.
  7. « Skyscrapers Are Money-Losers », *CE*, 24, 6 mars 1913, p. 394.
  8. Collectif, *Proceedings of the Second National Conference on City Planning and the Problems of Congestion : Rochester, New York*. May 2-4, 1910, Cambridge, The University Press, 1912.
  9. Benjamin C. MARSH (secrétaire exécutif du comité du surpeuplement de la ville de New York), in *Proceedings [...]*, *op. cit.*, p. 36.
  10. George A. HOOKER, « Congestion and its causes in Chicago », in *Proceedings [...]*, *op. cit.*, p. 46.
  11. Le rapport du plan de Manille par l'agence de Daniel H. Burnham fait état non seulement de ce lien néfaste entre le plan en damier et les énormes « pertes d'argent annuelles », mais aussi des risques de grands désastres en cas d'incendie auquel le plan en damier peut contribuer en ralentissant l'arrivée des secours. Cf. Charles MOORE, *op. cit.*, vol. 2, p. 187.
  12. [John M. LYLE], *op. cit.* p. 10.
  13. Walter VAN NUS, « The Fate of City Beautiful Thought in Canada, 1893-1930 », in Gilbert A. STELTER et Alan F. J. ARTIBISE, *The Canadian City: Essays in Urban History*, Toronto/Ottawa, McClelland and Stewart/Institute of Canadian Studies, Carleton University, 1977, p. 162-185.
  14. *Construction*, 3 : 11, octobre 1910, p. 77.
  15. « Editorial », *Construction*, 5 : 5, avril 1912, p. 43.
  16. Dr Charles A. HODGETTS, « Condemnation of the Skyscraper », *Construction*, 5 : 10, novembre 1912, p. 57.
  17. « Height of Office Buildings », *CE*, 30 janvier 1913, p. 245.
  18. A. BERG, « The Brick Industry in Canada », *Construction*, 4 : 1, décembre 1910, p. 86-88.
  19. *Ibid.*, p. 86.
  20. Dr Charles A. HODGETTS, *op. cit.*, p. 56. Hodgetts parle de « paranoïa » au lieu de mégalomanie.
  21. *Ibid.*
  22. *Construction*, 3 : 11, octobre 1910, p. 77.
  23. « Skyscrapers Are Money-Losers », p. 394.
  24. « Editorial », *Construction*, 6 : 12, 1913, p. 454.
  25. « Height of Office Buildings », p. 245.
  26. « Over the Draughting Board ; Do Skyscrapers Pay », *AR*, 12 : 1, mai 1902, p. 109-110.
  27. *Construction*, 6 : 12, décembre 1913, p. 453.
  28. « Height of Office Buildings », p. 245.
  29. *Ibid.*
  30. « Skyscrapers Are Money-Losers » p. 394.
  31. « Editorial », *Construction*, 5 : 5, avril 1912, p. 43.
  32. A. C. DAWSON, « The City as an Organism », *La Revue municipale*, décembre 1927, p. 11-12.
- Pour ce qui est de l'école de Chicago, parmi les autres fondateurs de ce courant, on compte Robert Park, Roderick McKenzie et Louis Wirth. Un premier ouvrage collectif intitulé *Introduction to the Science of Sociology*, paru en 1921, et un second intitulé *The City*, en 1925, ont jeté les bases de leur approche.

Une de leurs notions centrales est l'écologie urbaine que l'on doit comprendre comme le rapport sain et équilibré entre les citadins et leur espace de vie, la ville. Cf. Yves GRAFMEYER et Isaac JOSEPH (dir.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, 1984 (1979).

33. A. C. DAWSON, *op. cit.*, p. 12, traduction libre.
34. F. S. BAKER, « The Skyscrapers », *Construction*, 5 : 13, décembre 1912, p. 75.
35. *Ibid.*
36. *Ibid.*, p. 75-76.
37. « The Structural and Economic Height of Skyscraper », *Construction*, 22 : 10, octobre 1929. La majeure partie de cet article comprend en fait des extraits du rapport de J. L. Kingston de l'agence Warren et Wetmore pour l'American Institute of Steel.
38. Thomas ADAMS, « Relation of Zoning to City Planning », *CE*, 13 janvier 1921, p. 127 ; H. L. SEYMOUR, « Zoning, and its Relation to Town Planning », *CE*, 5, mai 1921, p. 438.
39. Pour une vue d'ensemble sur la question de l'implantation de règlements de zonage au Canada, cf. Walter VAN NUS *op. cit.*
40. F. W. FITZPATRICK, « The City Beautiful », *Construction*, 4 : 2, janvier 1911, p. 83.
41. *Ibid.*
42. Thomas ADAMS, *op. cit.*, p. 127-128, H. L. SEYMOUR, *op. cit.*, p. 438-439.
43. Stewart YOUNG, « Town Planning and its Benefits », *Construction*, 19 : 9, septembre 1926, p. 281-282.
44. Cf. Walter VAN NUS, *op. cit.*
45. « Notes and Comments : Building Height Regulation », *AR*, 20 : 4, octobre 1912, p. 388.
46. « Editorial », *Construction*, 6 : 8, août 1913, p. 291.
47. *Ibid.* ; « Current Topics : A Limit of 200 feet », *Construction*, 4 : 4, mars 1911, p. 65.
48. « Current Topics : Calgary is joining », *Construction*, 4 : 4, mars 1911, p. 66.
49. « Current Topics : Winnipeg », *Construction*, 4 : 11, novembre 1915, p. 482.
50. « Editorial », *Construction*, 6 : 8, août 1913, p. 291.
51. « Current Topics : At Edmonton », *Construction*, 5 : 7, mai 1922, p. 69.

## Les édifices à bureaux

1. Montgomery SCHUYLER, « A Modern Classic », *AR*, 15 : 5, mai 1904, p. 444. Schuyler utilise l'expression en parlant du Knickerbocker à New York.
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*, p. 431, 436. Pourtant, quelques années plus tard, on élaborera le projet d'exhausser l'édifice et d'en faire une tour.
4. Schuyler est vague dans ses références. C'est par déduction qu'on peut élaborer l'hypothèse qu'il s'agit de ces édifices.
5. Il y a aussi le Canadian General Electric (vers 1912) et le Ames-Holden (vers 1910).
6. En fait, sur la rue Sainte-Catherine, la façade était curieuse car elle ne consistait qu'en une seule travée de fenêtres. Ses proportions étaient plus qu'élancées, elles étaient graciles. Un agrandissement conçu par Ross et Macdonald et construit de 1926 à 1927 (document 51a de Parcs Canada, p. 70) a permis d'ajouter deux travées et de rétablir des dimensions plus habituelles pour un bâtiment de ce gabarit.
7. William n'était pas encore l'associé de son frère, mais Robert LEMIRE a montré qu'il avait joué un rôle important dans cette commande. « Immeuble de la compagnie d'assurances London & Lancashire Life », in Collectif, *L'architecture de Edward & W. S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, p. 74-75.
8. Le nom de Eustace G. Bird de Toronto n'apparaît ni dans la perspective du projet ni dans les premiers articles de 1911, mais il se trouve dans les annonces et les articles qui accompagnent l'inauguration. Cf. *Construction*, 4 : 6, mai 1911, p. 44 ; publicité de Pedlar, *Construction*, 5 : 1, décembre 1911, p. 21 ; et *CR*, 24 : 31, 31 août 1910, p. 38.
9. L'article paru dans *The Contract Record* du 31 août 1910 est le plus explicite quant à la distribution des rôles : les crédits de la conception allaient à l'agence Carrère et Hastings de New York et E. G. Bird de Toronto, leur associé depuis de nombreuses années, entre autres pour la Traders Bank à Toronto. Ross et MacFarlane auraient été en charge des détails de construction, de la supervision et du chantier de construction. « The Transportation Building, Montreal, Canada », *Construction*, 5 : 13, décembre 1912, p. 46-56. La rupture avec l'agence américaine s'explique peut-être du fait que Ross et Macdonald ont finalement hérité du prestigieux projet de la gare de Toronto.
10. « The Transportation Building, Montreal, Canada », p. 47

11. *Ibid.* Les expressions entre guillemets sont tirées de cet article
12. H. W. DESMOND, « A Beaux-Arts Skyscraper — The Blair Building, New York City », *AR*, 14 : 6, décembre 1903, p. 436-443.
13. « The Transportation Building, Montreal, Canada », p. 47.
14. CCA : chemise 13-014-03M, plan des bureaux.
15. « The Transportation Building, Montreal, Canada », p. 52.
16. *Ibid.*
17. ANC : RG 2, c.p. 2351, 11 septembre 1914.
18. « The Transportation Building, Montreal, Canada », p. 56.
19. *Ibid.*
20. CR, 26 : 19, 8 mai 1912, p. 57.
21. *Ibid.* ; *La Presse*, 13 avril 1912, p. 33.
22. L'édifice est situé au coin des rues Sainte-Catherine et Saint-Denis à Montréal.
23. Franz Winkler, « Some Chicago Buildings », *AR*, 31 : 4, avril 1912, p. 313. Il s'agit d'une formulation critique à propos de gratte-ciel de Chicago qui montre assez bien l'idée que l'on pouvait parfois se faire de ces grands immeubles. Elle peut être paraphrasée à propos des bâtiments de Ross et Macdonald dont il sera question ici.
24. Cet air de famille a été relevé par Nadine CORBEL, « 1920-1930 : les édifices à bureaux de Ross et Macdonald », *ARQ : Architecture/Québec*, 30, avril 1986, p. 27.
25. Selon Nadine CORBEL, *op. cit.*, il y aurait eu un choix de motifs qui caractérisent le travail de Ross et Macdonald. Elle note, entre autres, les grandes arcades d'entrée qui se déploient sur deux niveaux avec clé de voûte en console. Il faut cependant préciser que si Ross et Macdonald utilisaient ce motif, ils étaient loin d'être les seuls. Les exemples au Canada et aux États-Unis abondent. Par ailleurs, pour Ross et Macdonald, la standardisation n'est probablement pas qu'une question de style mais aussi de productivité.
26. Commencé en 1928, l'édifice a été terminé en 1940. Il a cependant été occupé entre-temps.
27. « Dominion Square Building, Montreal », *Construction*, 23 : 2, février 1930, p. 40. Les coupes du projet datées de 1928 montrent plutôt quatre niveaux en sous-sol. CCA : 13-136, 07.
28. « A New Tendency in Office Building Design : Combined Garages and Offices », *CRER*, 6 novembre 1929, p. 1313-1314.
29. CCA, dossiers Robert Lemire sur Ross et Macdonald : *Dominion Square Building, Montréal*, brochure publicitaire non datée, p. 7.
30. Ces qualités de l'édifice n'ont pas été voulues au départ car, dans leurs premières versions, les architectes prévoyaient un plan en peigne d'un seul côté, vers le Square Dominion. CCA : 13-136-02 ; dessins datés du 4 février et du 10 mars 1928.
31. Un recensement serait un exercice futile, mais on peut au moins rappeler en exemple l'édifice Bayard à New York, réalisé par Louis H. Sullivan en 1898-1899, et dont il a déjà été question. Plus près du Dominion Square Building, il y a le Bowery Savings Bank, à New York par York et Sawyer, paru dans *AF*, juin 1923, p. 265.
32. « Dominion Square Building, Montreal », p. 40.
33. Parmi ces édifices en hauteur élancés, il y a le très modeste Versailles à Montréal (1912-1913) dont il est question plus loin et le Prudential Trust à Winnipeg (1912-1914).
34. *Construction*, 8 : 7, juillet 1915, p. 324.
35. Montgomery SCHUYLER, « The Woolworth Building », in *American Architecture and Other Writings*, Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 1961, p. 605-621.
36. L'édifice a deux sous-sols, dix-neuf niveaux hors sol dont deux mezzanines et deux *penthouses*. En 1920, Ross et Macdonald avaient déjà dessiné pour la compagnie Price un projet d'une taille plus modeste. Pourtant, du point de vue de l'intégration au vieux quartier de Québec, le monumental formalisme Beaux-Arts de cette esquisse s'opposait avec force à l'architecture traditionnelle de la vieille ville. L'édifice avait beau n'avoir que cinq étages, être placé au croisement de deux rues et être dégagé de ses voisins afin de permettre quatre façades fenêtrées, il montre comment la manière Beaux-Arts, qui s'alliait à l'urbanisme monumental du *City Beautiful Movement*, pouvait trancher avec le caractère pittoresque de Québec. Cf. CCA : 13-047, « Office Building for Price Brothers & Co, rue Saint-Louis, Québec », en particulier 13-047-02, projet 500, planche 27, perspective.
37. Exception faite de la nouvelle aile de l'Hôtel-Dieu (1959-1961) qui est moins remarquable que les autres tours.
38. SINATICUS, « Architects' Building Montreal », *Construction*, 24 : 6, juin 1931, p. 182.
39. *Ibid.*

40. *Ibid.*

41. C'est de cette façon qu'il est présenté dans une publicité de la Canada Cement Company. Cf. *Construction*, 23 : 6, juin 1930, p. 8.

### Les grands magasins

1. William STEPHENSON, *Timothy Eaton. Un homme et sa maison*, Toronto, McClelland and Stewart, 1969.

2. *Ibid.*, p. 25.

3. Elle peut facilement être comparée à celle d'Aristide Boucicaut (1810-1877) et son épouse, propriétaires du Bon Marché, le plus important magasin de Paris sous le Second Empire. Suivant les pratiques de ce couple de commerçants, chaque employé était le membre d'une grande famille, du moins tant et aussi longtemps que l'on était satisfait de ses services. Véritable armature idéologique d'un nouveau capitalisme paternaliste, cette façon de faire visait à développer l'attachement, voire le total dévouement de l'employé à l'entreprise. Cf. Michael B. MILLER, *Au Bon Marché 1869-1920 : Le consommateur apprivoisé*, Paris, Armand Colin, 1987 (1981). L'analyse alerte et enlevée de cet auteur à partir du seul cas parisien permet de comprendre l'ensemble du phénomène des grands magasins jusque dans ses implications idéologiques et sociales. Les similitudes avec le cas de Timothy Eaton sont notables.

4. « Un superbe édifice rue Sainte-Catherine », *La Presse*, 10 juillet 1909, p. 24.

5. Cette stratégie d'ennoblissement des édifices commerciaux a été utilisée au début du xx<sup>e</sup> siècle dans tous les hauts lieux de la consommation. Elle se vérifie par exemple dans les hôtels, les restaurants, les théâtres et les cinémas, ces derniers étant connus aux États-Unis sous le nom de *Movie Palaces*.

6. Selon STEPHENSON, *op. cit.*, en ce qui concerne Timothy Eaton, il aurait ciblé la clientèle féminine dès ses débuts.

7. *Ibid.*, p. 33.

8. « Un superbe édifice rue Sainte-Catherine », p. 26.

9. Le magasin de Saskatoon n'est plus occupé par Eaton.

10. « Department Store Growth in Canada », 21 : 12, décembre 1928, p. 406.

11. *Ibid.*

12. TRUDY, COWON & ASSOCIATES, *The 1929 Eaton's Building in Calgary : Preservation Alternatives*, 31 mars 1986.

13. Cf. *Construction*, 20 : 9, septembre 1927, p. 304. L'édifice est aujourd'hui occupé par la compagnie La Baie, mais l'« arcade » a disparu.

14. « Department Store Growth in Canada », *Construction*, p. 406.

15. CRER, 28 novembre 1928, p. 1240. Incidemment, en compensation de la réunion des lots, Eaton a légué à la ville des bandes de terrain le long des rues Yonge et College pour rééquilibrer le réseau de circulation environnant. Cf. SINAITICUS, « Eaton's College Street Store, Toronto », *Construction*, 23 : 11, novembre 1930, p. 351-352.

16. SINAITICUS, *op. cit.*, p. 352 et 354. L'auteur met en parallèle les façades avec deux édifices de Washington, le Monument à Lincoln par Henry Bacon (1866-1924) et le Temple des rites écossais par John Russell Pope (1874-1934), des associations discutables.

17. Cette amorce comme première étape de construction était prévue dès le départ. On la retrouve dans la première version connue du projet de Ross et Macdonald qui n'avait pas de tour centrale. Cf. APO : 229-500-257-L34.

18. SINAITICUS, *op. cit.*, p. 355.

19. APO : F 229-8-0-96, R. Y. EATON, « Adresses on buying style departments and the management of Department », 8 février 1929.

20. J. W. BATEMAN, « Modern Lighting for Exteriors and Interiors of Building », *JRAIC*, 12 : 11, novembre 1935, p. 178-186.

21. APO : 229-8-0-255. Sur Céra, voir l'ensemble de ce dossier qui porte sur lui. Sur l'engagement de Carlu, voir plus spécifiquement la lettre de Portlock en date du 20 juillet 1928. M. Portlock était acheteur de la compagnie Eaton à Paris et en charge de trouver ce responsable du nouveau rayon d'art moderne et d'engager Carlu.

22. Cf. Hilary RUSSELL, *Eaton's College Street Store and Seventh Floor*, [Parcs Canada], Historic Sites and Monuments Board of Canada, 1983, p. 406.

23. APO : F 229-8-0-255, télégramme de Portlock, 20 juillet 1928. Céra était le deuxième choix de Portlock. Le premier était Louis Sognot (1892-1970), décorateur en chef des ateliers Primavera,

rattachés aux magasins du Printemps. Par ce choix, Portlock montre sa perspicacité car Sognot s'est mérité une grande renommée. Pour ce qui est de l'atelier de Martine, Portlock lui reprochait « de traîner un peu de l'arrière. Leurs travaux sont trop élaborés et colorés, alors que les œuvres les plus récentes et les meilleures sont caractérisées par leur simplicité et leur couleur. »

24. Hilary RUSSELL, *op. cit.*, p. 406.

25. APO : F229-8-0225, télégramme de Portlock, 20 juillet 1928.

26. APO : F229-8-0225, rapport de M. Portlock sur M. René Céra daté du 9 août 1928 ; « Lettre non signée [mais certainement de Céra] à J. J. Vaughan, datée du 6 décembre 1928 », p. 6.

27. Céra avait aussi des ambitions personnelles. Il voulait, entre autres, ériger à Toronto ou à Montréal un petit hôtel moderne avec des boutiques qui permettrait de commercialiser des objets de luxe. APO : F229-8-0225, « Lettre non signée [de Céra] à J. J. Vaughan datée du 6 décembre 1928 », p. 6.

28. *Ibid.*

29. APO : F229-8-0225, « Lettre à J. J. Vaughan, en date du 3 juillet 1930 ».

30. Carlu a étudié sous Duquesne et Racoura, puis Laloux. Cf. Hilary RUSSELL, *op. cit.*, p. 405.

31. Isabelle GOURNAY, « Architecture at the Fontainebleau School of Fine Arts, 1923-1939 », *Journal of the Society of Architectural Historians*, 25, septembre 1986, p. 270-283. Carlu, lors de ses études, a aussi travaillé à Bucarest.

32. Hilary RUSSELL, *op. cit.*, p. 405.

33. Isabelle GOURNAY, *op. cit.* L'École d'architecture était parrainée par l'Américain Whitney Warren, directeur du *Beaux-Arts Institute of Design*, et par Victor Laloux.

34. *Ibid.*, p. 282.

35. « Mural Decorations for the Ritz Carlton in Boston », *AR*, 63 : 2, février 1928, p. 178-179. La pièce présentée dans cet article est très différente des réalisations canadiennes de Carlu. Autant ces dernières sont fortement architecturées, autant la première consiste en un décor peint qui nie les repères architecturaux puisqu'on a éliminé par exemple les corniches et arrondi les angles entre le mur et le plafond.

36. APO : F 229-9-0255, lettre de Portlock en date du 20 juillet 1928.

37. Hilary RUSSELL, *op. cit.*, p. 406.

## Les grands hôtels

1. Nikolaus PEVSNER, *A History of Building Types*, Princeton, Princeton University Press, 1976.

2. *Ibid.*

3. C. Pelham MULVANY, *Toronto : Past and Present [Until 1882]. A Handbook of the City*, Toronto, Ontario Reprint Press, 1970, p. 105.

4. Patricia TRAINOR, Farhad RAHBARY, David BUTTERFIELD (dir.), *Railway Stations of Manitoba : A Building Inventory*, [Winnipeg], Manitoba Culture, Heritage and Recreation, 1987, p. 3. En comparaison, les compagnies américaines auraient reçu environ 131 millions d'acres le long des quatre lignes vers la côte ouest.

5. ANC : RG 30 : brochure de la Transcontinental Townsite Co., agents autorisés de la G.T.P. Towns, *Your questions answered ; indexed information on Western Canada and Grand Trunk Pacific New Towns*, Winnipeg, Transcontinental Townsite Co., 1913, p. 5.

6. ANC : RG 30, volume 111617, dossier A-1 : « Grand Trunk Pacific Development Company, Limited ; Proposed Prospectus re Issue of Debenture Stock », 18 avril 1911. Une note manuscrite en surcharge et datée du 10 juin 1911 précise que le conseil d'administration à Londres a refusé le projet d'émission d'obligations mais s'engageait à financer les travaux. Le prospectus indique également que cette compagnie s'appelait à l'origine la « Grand Trunk Pacific Town Development Company Limited ». Le changement de nom a eu lieu le 20 janvier 1910.

7. Patricia TRAINOR et al., *op. cit.*, p. 6.

8. ANC : RG 30, volume 111617, dossier A-1.

9. Sandford Fleming (1827-1915), ingénieur du CP, avait donné l'exemple en proposant des plans standardisés le long des voies. La gare était au milieu et constituait, avec les voies, l'axe de symétrie d'un plan en damier curieusement disposé à 45°. Dans les faits, ce plan sophistiqué n'a jamais été réalisé. Pour ce qui est des gares du GTP, elles avaient la particularité d'être généralement situées sur le côté nord des voies de manière à profiter du soleil l'hiver. Cf. J. Edward MARTIN, *The Railway Stations of Western Canada*, White Rock, Studio E, 1980, p. 3-6 ; ainsi que Patricia TRAINOR et al., *op. cit.*, p. 1-9.

10. Sur ces restrictions, voir ANC : RG 30 vol. 11617, 1907-1908, fiche 1-2 : lettre du Commissaire des terres au vice-président et au directeur général du GTP, p. 4-5 et 9. Quant aux étables et aux forges, l'interdiction de bâtir apparaît clairement dans la brochure *Your questions answered [...] op. cit.*

11. Avant d'être engagé par le GTR, Charles Hays (1856-1912) avait accédé à la direction et la vice-présidence de nombreuses compagnies américaines. Pour un résumé de sa carrière, cf: « G.T.R.'s General Manager », *RSW*, 1: 4, juin 1898 et « The Death of Charles M. Hays », *RMW*, 1912, p. 230.
12. Cf. Omer LAVALLÉE, « The Grand Trunk Railway of Canada: An Overview », *Railroad History*, bulletin 147, automne 1982, p. 12-30.
13. « Embellissement de la Capitale », *La Presse*, 29 août 1907, p. 5. L'article se termine en affirmant que Gilbert « est un architecte de génie ».
14. *Ibid.*, nous soulignons. Construit sur Broadway entre juin 1888 et septembre 1889, les dimensions du Tower étaient très modestes: le lot mesurait vingt et un pieds et demi par cent huit de profondeur et la hauteur correspondait à dix étages (onze niveaux). La valeur toute relative de cet exploit se mesure mieux lorsqu'on sait que l'année suivante, George B. Post a réalisé le Pulitzer d'une hauteur de vingt-six étages avec la même technique de construction.
15. En 1895, Bradford Lee GILBERT a publié un *Sketch Portfolio of Railroad Stations and Kindred Structures* (New York, *Railroad Gazette*) où de nombreuses gares sont esquissées.
16. Selon Carroll L. V. MEEKS, *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven/Londres, Yale University Press, 1956, p. 107-108.
17. *La Presse* du 16 janvier 1906, en page 11, annonce leur arrivée à Montréal en rapport avec l'agrandissement du Windsor et il en est à nouveau question dans un article du 20 septembre 1907, p. 14.
- H. J. Hardenbergh (1847-1918) est surtout connu pour l'immeuble d'habitation Dakota (1880) et plusieurs hôtels dont le Waldorf (1892), l'Astor (1896) et le Plaza (1905), tous les trois à New York, ainsi que le Willard (1901) à Washington et le Copley Plaza (1912) à Boston. Architecte marquant de l'industrie hôtelière, il sera question de son influence dans ce domaine à quelques reprises dans ce chapitre.
18. Le nom de Meredith apparaît dans *RMW*, octobre 1907, p. 737 et dans « Ottawa's Proposed Terminal », *Construction*, 1: 6, mai 1908, p. 41.
19. ANC: RG 2, P.C. 2073, arrêté du Conseil privé numéro 1249, daté du 26 septembre 1907. Le Conseil privé aurait finalement accepté les plans et devis de l'hôtel et de la gare, le 9 juin 1908 (PC 1361). Cf. ANC: RG 30, 2063, *Grand Trunk Railway Company of Canada, Index for Agreement File*.
20. Ce plan a, entre autres, été publié dans *CE*, 4 octobre 1907, *op. cit.* Une version légèrement modifiée est parue dans *La Presse*, 27 août 1907, p. 5 et dans « Ottawa's Proposed Terminal », p. 40.
21. « Architectural Ethics: The Case of the Ottawa Terminal Station and Hotel », *AR*, 24: 4, octobre 1908, p. 294.
22. Cf. « Ottawa's Proposed Terminal », p. 39 et « G.T.R. Ottawa Station and Hotel », *RMW*, novembre 1907, p. 801.
23. En plus de la construction d'un édifice, on a depuis percé une autre avenue parallèle à Sussex Drive dans ce parc.
24. C'est dans ce secteur que le Musée des beaux-arts du Canada a récemment été construit.
25. « Architectural Ethics [...] », p. 293-294.
26. « Proposed Central Union Passenger Station, and Terminal Hotel, Ottawa, Ont. », *CE*, 4 octobre 1907, p. 360.
27. *Ibid.*
28. Marc DE CARAFFE et Janet WRIGHT, *Les hôtels de style château des compagnies ferroviaires*, Ottawa, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1980, p. 331.
29. CCA: 13-007-01, planche 202, *Detail of Balustrade and Bridge*.
30. *CE*, 4 octobre 1907, *op. cit.*
31. Henry-Russell HITCHCOCK, *Architecture: dix-neuvième et vingtième siècles*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 1982 (1958), p. 290.
32. Pour la tour d'eau, cf. CCA: 13-005-01, planche 136c, *8<sup>th</sup> Floor Plan*.
33. « Architectural Ethics [...] », p. 296.
34. Les données qui suivent sont tirées de « Architectural Ethics [...] », p. 293-299.
35. « Ottawa's Proposed Terminal », p. 39-41.
36. « Canadian Architects Selected », *Construction*, 1: 7, juin 1908, p. 40-42. Leur version a été estimée à un peu plus de deux millions de dollars, ils auraient donc réussi à économiser 500 000 \$.
37. « Remarkable Similarity in Plans », *Construction*, 1: 9, août 1908, p. 32-36.
38. « Architectural Ethics [...] ».
39. Le fait qu'on ait nommé l'hôtel en hommage à Laurier prouve que ce projet tenait à cœur à l'homme politique. Il y a d'autres preuves. Au mois de septembre 1907, la revue *The Railway and*

*Marine World* (p. 665) mentionne qu'« à son retour à Ottawa après un récent voyage en Europe, Sir Wilfrid Laurier aurait affirmé que l'une des premières choses qui méritera son attention sera de pousser le projet de l'hôtel et de la gare d'Ottawa qui avait malheureusement été retardé durant son absence » (trad. libre).

40. « Notes and Comments; Architectural Ethics », *AR*, 27 : 3, mars 1910, p. 277.
41. *Ibid.* et « Remarkable Similarity in Plan », p. 32-36.
42. Cette modification de Ross et MacFarlane est tardive puisque dans la perspective parue dans « Architectural Ethics [...] », p. 294, ces oriels étaient parfaitement symétriques, ce qui assurait la continuité des bandeaux sur le pourtour de l'édifice.
43. « Architectural Ethics [...] », p. 298.
44. *Ibid.*, p. 298.
45. Cf. Kelly CROSSMAN, *Architecture in Transition: from Art to Practice, 1885-1906*, Kingston/Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987.
46. ANC-MG28, microfilm C10481, 5 mai 1976; « Minutes of the RAIC », vol. 1. Meredith a écrit à l'AAPQ et à l'Institut royal d'architecture du Canada nouvellement constitué pour condamner les deux architectes montréalais. Sa démarche est restée lettre morte. Au conseil de l'IRAC, en date du 28 septembre 1908, suite à une proposition de F. S. Baker, appuyée par Alcide Chaussé, on décide d'envoyer une lettre en faveur de Ross et MacFarlane aux deux partis impliqués (p. 17). Au conseil suivant, celui du 6 avril 1909 (p. 20, 21), H. B. Gordon, appuyé par J. P. Hynes, demande que la lettre de Meredith soit rayée des procès-verbaux.
47. ANQM : 06-P, procès-verbaux des réunions du conseil d'administration de l'AAPQ, vol. V, p. 317-318. ANQM : 06-P, 124-7, vol. 6. Fonds de l'AAPQ, livre des procès-verbaux. Compte-rendu de l'assemblée générale du 21 janvier 1909.
48. Cette thèse a surtout été défendue par Harold D. KALMAN, *The Railway Hotels and the Development of the Château Style in Canada*, [Victoria], University of Victoria Maltwood Museum, 1968.
49. Sur Rattenbury (1867-1935), cf. Anthony A. BARRETT et Rhodri Windsor LISCOMBE, *Francis Rattenbury and British Columbia: Architecture and Challenge in the Imperial Age*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1983. À propos du passage de Rattenbury au Château Frontenac, voir p. 29.
50. Sur les gares et hôtels d'Edward et William S. Maxwell pour le CP, cf. Harold KALMAN et France GAGNON-PRATTE, « Hôtels et gares », in Collectif, *L'architecture de Edward et W. S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, p. 85-102.
51. Sur ces projets, voir « Grand Trunk Pacific Hotel Development in the West », *CR*, 27 : 31, juillet 1913, p. 50-51.
52. Richard F. BACK, « Henry Janeway Hardenbergh », *AR*, 44 : 1, juillet 1918, p. 92.
53. Montgomery SCHUYLER, « Henry Janeway Hardenbergh », *AR*, 6 : 3, janvier-mars 1897, p. 336, 338.
54. William HUTCHINS, « New York Hotels - II - The Modern Hotel », *AR*, 12 : 6, novembre 1902, p. 622.
55. ANC : RG 30, vol. 3069, dossier 450-7, texte de Frank Crane intitulé « The United-American Crees ».
56. William HUTCHINS, *op. cit.*, p. 621-635.
57. *Ibid.*, p. 621.
58. Les dessins sont conservés dans le fonds Ross et Macdonald au CCA. Les plans d'ensemble se trouvent dans la chemise 13-005-02.
59. *CR*, 1<sup>er</sup> juillet 1908, 22 : 27, p. 27.
60. Nikolaus PEVSNER, *op. cit.*, p. 178.
61. *Ibid.*, p. 180-181.
62. Russell STURGIS, « The Works of Bruce Price », in *Great American Architects Series*, New York, Da Capo Press, 1972, p. 34.
63. Herbert M. CLARK, « Château Laurier », *Construction*, 5 : 11, octobre 1912, p. 61.
64. CCA : 13-007-01, planche 128c, *Basement Plan*.
65. Dans *Architecture : vocabulaire et méthode*, dirigé par Jean-Marie Pérouse de Montclos (Paris, Imprimerie nationale, 1982, p. 29), la rotonde est définie non pas comme une pièce mais comme un « bâtiment ou corps de bâtiment de plan centré, circulaire, ovale ou polygonal, montant de fond, et souvent couvert d'un dôme ».
66. Herbert M. CLARK, *op. cit.*, p. 58-75. On peut ajouter que la « rotonde » serait de style François I<sup>er</sup>, selon *Château Laurier, Ottawa, Canada*, p. 5 (ANC).
67. Montgomery SCHUYLER, *op. cit.*, p. 364.
68. William HUTCHINS, *op. cit.*, p. 622.



69. « Proposed Central Union Passenger Station, and Terminal Hotel, Ottawa, Ont. », p. 360. Il faut préciser que les chiffres sont contradictoires puisqu'à la même date, dans *Construction*, octobre 1907, il est question de 340 chambres dont 100 avec salle de bain.

70. Cf. Nikolaus PEVSNER, *op. cit.*, p. 186. Le Château Laurier est loin cependant du ratio de deux sur trois que l'hôtel Astor obtenait en 1902-1904.

71. CCA: 13-007-0, planches 132c, 133c, 134c, 135c et 136c qui montrent les plans du premier au septième étage.

72. CCA: 13-007-01, planches 127d et 128, *Sub Basement Plan, Basement Plan*.

73. CCA: 13-007-06, planche 1020a, *Plan of fire escapes*.

74. Herbert M. CLARK, *op. cit.*, p. 70. La majorité des données techniques qui suivent, sauf mention contraire, sont tirées de cet article.

75. ANC: *Château Laurier, Ottawa, Canada*, p. 5.

76. CCA:13-005-01 : série de plans et d'esquisses de structure.

77. *Ibid.*

78. Sur les plans, on hésitait entre le calcaire de l'Indiana et le grès de l'Ohio. CCA:13-005-09, planche 200, *Typical one half detail [maçonnerie] Canal Elevation*. Voir aussi Marc DE CARAFFE et Janet WRIGHT, *op. cit.*, p. 331.

79. « G.T.R. Station and Hotel for Ottawa », *RMW*, avril 1907, p. 233.

80. « Canadian Architects Selected », p. 42.

81. ANC: RG 30, vol. 1337, *The Ottawa Terminals Ry Co. Minutes Book*. Ce montant de 2 500 000 \$ est corroboré par la demande de Ross pour devenir *Fellow* du RIBA.

82. CCA: 13-005-01, planche 102, *News, Souvenir and Cigar Stand*.

83. *Construction*, 7: 6, juin 1914; *CRMW*, 1911, p. 52; *CR*, 10 septembre 1913, p. 56.

84. « Hotel Macdonald, Edmonton, Alberta », *Construction*, 9: 5, mai 1916, p. 150. Il est à noter que dans les autres hôtels, les architectes ont probablement reçu le même mandat.

85. *Ibid.*, p. 151. Cette sobriété ne semble pas une affaire d'économie seulement, car le Macdonald aurait coûté 2 500 000 \$ selon *Historical Tours of Downtown Edmonton*, The Historic Sites Service, Alberta, Culture and Multiculturalism et The Planning and Development Department of the City of Edmonton, Edmonton, 1988, p. 6.

86. « Editorial », *Construction*, 7: 6, juin 1914, p. 213.

87. La hauteur de 200 pieds est indiquée dans « Grand Trunk Pacific Railway Hotel at Edmonton », *CRMW*, novembre 1914, p. 505.

88. Dans *CRMW*, juillet 1915, p. 264, on indique qu'il y a six étages de chambres et trente-quatre chambres par étage ayant toutes un éclairage naturel. De ces chambres, vingt-deux auraient une salle de bain privée. En novembre 1914, on parlait plutôt de cinq étages de chambres tout en répétant qu'il y avait vingt-deux chambres avec salle de bain. Selon les plans conservés au CCA, en particulier ceux inclus dans la chemise 13-022-05, le sixième étage aurait moins de chambres et comprendrait des dortoirs pour les employés de l'hôtel.

89. CCA: 13-022001M, *Plan of Central Section City of Edmonton*. Si l'on en juge par ce plan, les architectes et les promoteurs étaient sensibles à la proximité du quartier des affaires. En effet, sur ce plan d'étude, on a poché les lots d'une vingtaine d'immeubles commerciaux d'importance comme des banques, des édifices d'affaires, des hôtels, le magasin de la Hudson Bay et un théâtre. On voulait probablement mesurer et démontrer à quel point l'emplacement choisi était, malgré tout, satisfaisant pour la clientèle d'hommes d'affaires et pour l'administration municipale.

90. CCA: 13-022-01M, *Location plan of Hotel at Edmonton*.

91. Cette perspective a été publiée dans « G.T.P. Hotel, Edmonton », *CRER*, 26: 18, mai 1912, p. 47, avec un plan de l'étage type des chambres. La même perspective est reprise dans le même magazine en 1913 (27: 37, 10 septembre 1913, p. 56) et en 1914 (28: 12, 25 mars 1914, p. 369).

92. ANC: RG 30, vol. 1105, *Minute Book*, n. 3, 1909-1913, p. 437: Rapport annuel du Grand Trunk, 25 septembre 1913.

93. « Fort Garry Hotel, Winnipeg », *Construction*, 7: 6, juin 1914, p. 215-235.

94. Randi ROSTECKI et Janet WRIGHT, *Fort Garry Hotel, 222 Broadway, Winnipeg, Manitoba, Ottawa*, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1979, p. 175.

Il y a une ambiguïté sur la question de la hauteur. Dans *Construction*, 7: 6, juin 1914, on affirme à la page 217 que l'édifice s'élève sur quatorze niveaux, ce qui inclurait probablement le sous-sol en partie hors terre. Dans le document *Early Building in Winnipeg*, réalisé par Ivan J. SAUNDERS, R. R. ROSTECKI et Selwyn CARRINGTON (vol. V: Reports on Selected Buildings, Ottawa, Parcs Canada, 1977, p. 175), Ivan Saunders indique que la construction a nécessité deux permis: le premier, 3033/1911 aurait été celui

d'un hôtel de 1 300 000\$. En 1913, le permis 4084 comprenait un projet d'addition de quatre étages au coût de 198 000\$. Marc DE CARAFFE et Janet WRIGHT, *op. cit.*, qui reprennent ce texte, expliquent donc que le Selkirk devait avoir dix étages, mais qu'en cours de construction, quatre étages auraient été ajoutés. Curieusement, ces informations sont en contradiction avec les perspectives publiées du Selkirk aussi bien qu'avec les plans au CCA (chemise 13-018-03) qui datent de juillet 1911. Étant donné cette contradiction, l'hypothèse que le deuxième permis corresponde non pas à l'ajout mais à la modification des derniers étages doit rester ouverte.

95. Randi ROSTECKI, *op. cit.*, p. 175.

96. Le Selkirk est connu par une perspective illustrée dans *CRMW*, septembre 1912, p. 462, et dans « The Hotel Selkirk, Winnipeg », *CR*, 25 : 36, 6 septembre 1911, p. 52. Le Selkirk est également connu par les plans conservés au CCA : 13-018-03.

97. CCA : 13-018-03, planches 115a, 116b, 117a, 118a.

98. David ROSE, « The Canadian Railway Hotel revisited : The Château Style Hotels of Ross & Macdonald », *SSAC Bulletin SEAC*, juin 1993, p. 35.

99. Hardenbergh avait adopté cette idée de coursive à l'immeuble Dakota dont il a été question plus tôt.

100. « Fort Garry Hotel, Winnipeg », *Construction*, 7 : 6, juin 1914, p. 217.

101. Dans « The Hotel Selkirk, Winnipeg », p. 52, on précise : « L'édifice en entier va former un bon exemple de ce que la science moderne peut faire pour l'élimination des risques d'incendies. [...] Il sera absolument incombustible et tandis que toutes les précautions ont été prises pour assurer une protection absolue à la vie et à la propriété, une même attention a été apportée à l'hygiène et au maintien de la santé. » En fait, la construction est une structure d'acier recouverte de matériau isolant, les cloisons sont en terre cuite et les planchers recouverts avec des matériaux incombustibles comme le marbre, la tuile et le béton. Cf. « Fort Garry Hotel, Winnipeg », p. 235.

102. *Ibid.*, p. 231 et CCA : 13-018, 03, planche 105a, *First Floor Plan*.

103. « Fort Garry Hotel, Winnipeg », p. 231.

104. *Ibid.*, p. 230.

105. *Ibid.*, p. 220.

106. « The Hotel Selkirk, Winnipeg », p. 52.

107. Cf. « The Admiral Beatty Hotel, St. John, N.B. », *CRER*, 27 mai 1925, p. 538-539. En ce qui concerne le Mount Royal, voir, entre autres, « The Mount Royal Hotel, Montreal », *Construction*, 16 : 5, mai 1923, p. 156-174.

108. À propos du premier projet d'un hôtel Mount Royal, cf. « Hotel Mount Royal, Montreal », *CR*, 25 : 45, 8 novembre 1911, p. 44 ; « Proposed Mount Royal Hotel, Montreal », *CR*, 26 : 1, 3 janvier 1912, p. 43-44 ; « Le nouvel hôtel Mont-Royal », *La Presse*, 13 avril 1911, p. 20. Pour ce qui est du premier projet à Saint John, cf. « Splendid New Hotel Planned For St. John, N.B. », *CR*, 28 : 26, juillet 1914, p. 838-839.

109. Cf. Isabelle GOURNAY, « Le travail d'Ernest Cormier à l'Université de Montréal », in Isabelle GOURNAY (dir.), *Ernest Cormier et l'Université de Montréal*, Montréal, CCA/Éditions du Méridien, 1990, p. 70.

110. John BLAND et Harold KALMAN donnent une brève description du Palliser dans le collectif *L'architecture de Edward & W. S. Maxwell*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1991, p. 94-95.

111. Il s'agit du règlement 1288 entre le Conseil de ville de Regina et le CP selon une notice dans *CRMW*, mars 1927, p. 125. En plus de ces ententes qui touchent l'hôtel, au moins deux autres traitent du réseau ferroviaire et de la gare. Cf. *CRMW*, avril 1926, p. 174.

112. *CRMW*, juillet 1926, p. 363.

113. Les chiffres sont contradictoires selon les sources : 252 selon un article paru dans *Western Report*, 16 février 1987, ou 233 selon un autre article daté du 22 juin 1989 [titre du magazine n.i.] (Archives CP).

114. Archives CP : « CPR project becomes first major hotel in Regina », 22 juin 1989.

115. *CRMW*, juillet 1926, p. 363.

116. CCA ; 13-115-01, *Block Plan, Reduced Scheme*, mars 1926.

117. CCA : 13-115-01, *Basement Floor*, mars 1926 et révision A, dessin 10b, 16 mars 1926. Sur les dessins préliminaires, on indiquait la présence possible d'une taverne ou d'un café.

118. Dans son discours, E. W. Beatty, président du CP, a affirmé : « L'ouverture de l'hôtel Saskatchewan peut être considérée comme une autre preuve du développement constant de l'Ouest canadien ; plus particulièrement, elle est un tribut du Canadien Pacifique à l'esprit d'entreprise des gens de la Saskatchewan et de la ville de Regina et une expression de la confiance de la compagnie dans leur

avenir.» Cf. *The Morning Leader*, Regina, 23 mai 1927, p. 1. Tout un cahier de ce journal est consacré à l'hôtel.

119. « The Royal York Hotel, Toronto », *JRAIC*, 6 : 8, août 1929, p. 246.
120. Archives CP: « The Royal York Hotel of Toronto », *The Hotel Monthly*, avril 1930, p. 41.
121. *Ibid.*, p. 33.
122. Archives CP: Bertram BERNARD, « The Curtain Goes Up », référence non indiquée.
123. « The Royal York Hotel, Toronto », p. 246.
124. CCA : 13-120-02 à 13-120-09.
125. Dans « The Royal York Hotel, Toronto », p. 246, il est mentionné que les vues étendues dans toutes les directions étaient un critère de choix dans la recherche de la meilleure solution.
126. *Ibid.* Ce critère est également mentionné dans cet article.
127. L'hôtel Royal York a depuis été agrandi et cette place n'existe plus.
128. Norman D. WILSON, directeur général, *Report of the Advisory City Planning Commission with Recommendations for the Improvement of the Central Business Section of the City of Toronto*, Toronto [Ville de Toronto], 1927.
129. « The Royal York Hotel, Toronto », p. 247.
130. Bertram BERNARD, *op. cit.*
131. L'expression « ville dans la ville » vient d'un article intitulé « A City Within a City Block », écrit par Ernest EVANS et publié dans *Maclean's Magazine*, 15 mai 1929, p. 43-60, au moment de l'inauguration de l'hôtel Royal York à Toronto. Elle illustre de manière imagée le fait que les grands immeubles pouvaient dorénavant avoir suffisamment d'activités et de personnes pour devenir autonomes par rapport à leur contexte. Empruntée et francisée « ville dans la ville », l'expression se retrouve dans le manuscrit de Jacques LACHAPPELLE, *L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald, du pragmatisme au fantasme métropolitain*, présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor (Département d'histoire, Faculté des lettres, Université Laval, Québec, mai 1994). Elle est reprise dans l'article du même auteur, « L'américanité dans l'architecture de Ross et Macdonald », *Bulletin de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, 22 : 2, juin 1997, p. 40-46. En 1999, France VANLAETHEM et Isabelle GOURNAY ont à leur tour utilisé cet aphorisme de « ville dans la ville » pour parler du gigantisme architectural dans « A Long-Term Perspective on Place Ville-Marie », *Journal de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, 24 : 1, 1999, p. 6-15.

## Conclusion

1. Reyner BANHAM, *Megastructure: Urban Future of the Recent Past*, Londres, Thames & Hudson, 1976.
2. Jacques LACHAPPELLE, *La perspective de l'avenue McGill College*, Montréal, Héritage Montréal, 1984. Cette recherche a permis de se familiariser avec cette remarquable série de projets du Canadien National. En plus de la thèse de doctorat (*L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald, du pragmatisme au fantasme métropolitain*, Université Laval, Québec, mai 1994), voir Jacques LACHAPPELLE, « Montréal souterrain », *Werk, Bauen + Wohnen*, (Zurich), 7/8, juillet 1994, p. 14-23. Voir également France VANLAETHEM et Isabelle GOURNAY, « A Long-Term Perspective on Place Ville-Marie », *Journal de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, 24 : 1, 1999, p. 6-15.
3. À titre de rappel, un tunnel a été creusé pour la Canadian Northern Railway afin de développer la ville de Mont-Royal en assurant un lien rapide au centre-ville. Le tunnel sert encore aujourd'hui au réseau des trains de banlieue de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.