



2 LES ÉDIFICES À BUREAUX

L'héritage académique

Dans l'élaboration d'une esthétique propre aux gratte-ciel, les architectes de l'école de Chicago avaient privilégié le rationalisme constructif. Louis H. Sullivan lui avait donné son expression la plus claire en suivant l'adage selon lequel la « forme suit la fonction ». Il fallait également, selon lui, que l'édifice en hauteur exprime avec force cette verticalité qui le distingue. Il a traduit avec éloquence ce parti pris dans le Wainwright (1890-1891) à Saint-Louis et le Guaranty Building (1894-1896) à Buffalo, deux édifices aux lignes épurées dont l'élan vertical est assuré par les montants ininterrompus qui séparent, avec une stricte régularité, des travées de fenêtres identiques, puisque la fonction aux étages était partout la même. Mais qu'en est-il de l'académisme? Alors que le gratte-ciel est un type nouveau, il formule des pistes en se fiant à des principes tirés du passé. Ross et Macdonald, comme tant d'autres architectes en ce début du xx^e siècle, ont suivi cette voie paradoxale qui les mènera tout de même à saisir rapidement le potentiel et les contraintes des grands immeubles.

La « rationalité voluptueuse » des premières œuvres¹

En bons architectes académiques, Ross et Macdonald ont réalisé en 1908, d'après l'antique modèle de la basilique, l'un de leurs premiers édifices commerciaux, la succursale montréalaise de la Banque de Toronto au coin des rues Guy et Sainte-Catherine. En vérité, l'édifice ne renvoie pas directement à l'Antiquité mais pastiche, sur un mode simplifié, l'immeuble de la Knickerbocker Company à New York, terminé quatre ans plus tôt par McKim, Mead et White. Plus qu'une solution de facilité, cette copie révèle l'admiration de George Allen Ross pour la célèbre agence américaine, mais aussi son ambition de se mesurer à elle, du moins dans le contexte canadien.

Que l'édifice de McKim, Mead et White soit devenu un modèle, cela s'explique facilement. Montgomery Schuyler a signé une critique enthousiaste de ce projet à la « rationalité voluptueuse », qu'il considérait comme « un classique moderne² ». Auteur d'articles éclairés sur les gratte-ciel, il n'en félicitait pas moins l'administration de la Knickerbocker pour leur « digne détermination » à ne pas succomber à la

Ross et MacFarlane. Banque de Toronto (actuellement Banque Toronto Dominion), Montréal rue Sainte-Catherine Ouest, au coin de la rue Guy, 1908.
Photographie : J.L., 1999.



McKim, Mead et White.
Knickerbocker Trust Company,
 New York, 1904.
 Photographie tirée de *Monograph
 of the Works of McKim,
 Mead & White* (New York,
 Arno Press, 1915).

tentation d'ériger un édifice en hauteur³. Ce n'est pas qu'une mince contradiction d'en venir à féliciter des promoteurs de se sacrifier au nom de l'art. Mais l'idéal académique fait fi de telles contingences. En ce qui a trait à la conception, Schuyler insistait sur les qualités architectoniques de l'immeuble. La franchise étant une vertu, il admirait l'ossature de pierre qui redonnait aux ordres classiques leur rôle originel, soit celui de constituer la structure d'un bâtiment au lieu d'être un maquillage plaqué. Pourtant, dans les faits, il s'agissait de l'enro-

bage d'une charpente en acier. Mais peu importait au critique. Pour lui, les colonnes permettaient de lire la position relative des piliers d'acier et, de cette façon, leur fonction de support de l'édifice était restaurée. Largement vitré, l'entrecolonnement était traité comme un vide qui renchérisait cette expression structurale des colonnes. Le tout relevait du purisme dans l'emploi du langage classique.

Pour ajouter de la dignité à cette réalisation, Schuyler lui a trouvé un ultime précédent dans le temple de Zeus à Agrigente (vers 480 av. J.-C.). Il cite à ce propos Viollet-le-Duc qui trouvait habile l'utilisation des colonnes comme éléments de support, à la fois piliers et contreforts, alors que l'entrecolonnement était un remplissage léger. Comme s'il voulait faire du Knickerbocker non pas une œuvre isolée mais un trait de civilisation, Schuyler rappelle le sévère jugement, maintes fois repris, selon lequel, par rapport aux Grecs, les Romains auraient suivi un « raisonnement barbare » en donnant l'impression que le remplissage était la structure. Pour le critique, le Knickerbocker se rattache à la tradition des architectes Beaux-Arts adeptes du rationalisme néogrec. Sans plus de précisions, il donne en exemple la faculté de médecine de Paris. Il s'agit probablement de l'École de chirurgie de Jacques Gondouin inaugurée en 1775. Enfin, aux États-Unis, il voit deux précurseurs : le *Memorial Hall* à West Point, construit par McKim, Mead et White en 1899 et le *New York Exchange* de George B. Post, réalisé de 1901 à 1904⁴. Ces immeubles ressemblent au Knickerbocker avant tout par le mariage qu'ils opèrent entre le classicisme et des usages contemporains. C'est cet esprit

de l'œuvre que Schuyler veut faire ressortir : il voulait démontrer l'applicabilité du renouveau classique Beaux-Arts dans des immeubles d'affaires.

Le Knickerbocker répondait donc au désir des architectes d'élaborer une approche plus somptueuse que celle de l'école de Chicago, sans pour autant présenter un décor arbitraire. Pourtant, au point de vue de la conception architecturale, le choix de traiter des façades comme des colonnades classiques était lourd de conséquences. Dans son extravagance et son éclectisme pittoresque, l'architecture victorienne se riait souvent des règles strictes du classicisme. Cette liberté facilitait les ajustements à la commande. L'académisme ne suivait pas cette voie. Par exemple, au calcul des charges qui assurait des dimensions minimales aux structures d'acier, il opposait la proportionnalité des ordres qui obéissent à des préceptes esthétiques. Les exigences d'une beauté canonique contrariaient les visées économiques de réduire les coûts de construction et d'offrir un espace libre maximal.

Un formalisme donnant priorité aux proportions peut même rendre difficile l'adéquation du volume au programme. Ainsi, au Knickerbocker et à la Banque de Toronto, c'est le gabarit relativement modeste qui permet d'obtenir une façade tétrastyle pratiquement de plain-pied avec le trottoir. Dans le même lotissement, des besoins plus exigeants n'auraient pas permis cette conception. En fait, pour des programmes un peu plus importants, l'histoire offre plusieurs solutions, dont celle-ci : l'utilisation du rez-de-chaussée et des premiers étages comme socle à la colonnade. Ce concept de portique ou faux portique surélevé était le deuxième grand type d'élévation à colonnes à être employé

par les adeptes de l'académisme. La hauteur de la base offrant un jeu appréciable, il était facile d'ajuster les proportions des colonnes. Cette flexibilité explique que ce modèle ait été populaire et se soit généralisé. Le *New York Exchange* de George B. Post auquel s'est référé Schuyler en est un exemple parmi d'autres, innombrables.

Pour leur part, Ross et MacFarlane ont utilisé de faux portiques surélevés ou des séries de pilastres aux étages dans quelques immeubles à bureaux dont le *Lake of the Woods* (1909-1910) et le *Dominion Guarantee* (1907)⁵. Dans ce dernier cas, l'édifice était particulièrement harmonieux et représentait bien les idéaux de l'académisme. Il reprenait même des tics américains : les balcons décoratifs et le parapet de la toiture traité comme une balustrade. Ces deux motifs étaient inutiles dans un lieu de travail, mais ils lui donnaient un air de palais.

Néanmoins, même avec ce schéma de composition à « socle ajustable », Ross et MacFarlane offrent un contre-exemple qui témoigne de la difficulté de satisfaire aux exigences de l'académisme : le magasin Willis, qui comprenait les aires de vente et les bureaux de la compagnie⁶. Situé sur un lot étroit — à peine 20 pieds (6 m) de largeur rue Sainte-Catherine, avant l'agrandissement de 1926-1927 qui a porté sa largeur à 47 pieds (14,3 m) — ce programme a forcé une hauteur de sept étages. Puisqu'on y vendait des pianos, le choix de la verticalité peut surprendre, mais il témoigne de la confiance que l'on avait dorénavant dans les ascenseurs ! C'est l'extérieur qui a fait problème. Les architectes ont fait usage d'astuces pour tenter d'allonger la composition sans bousculer les règles d'équilibre que le



Ross et MacFarlane. *Lake of the Woods*, Montréal, rue du Saint-Sacrement, au coin de la rue Saint-Alexis, 1909-1910.
Photographie : J.L., 1999.



Ross et MacFarlane. *Dominion Guarantee*, Montréal rue Saint-Jacques, au coin de la rue Gauvin, 1908. La corniche et le parapet ont malencontreusement été éliminés, probablement en 1958 lors du surprenant ajout de la tour qui chevauche l'édifice. Photographie : J.L., 1999.



Edward Maxwell. Édifice *London & Lancashire Life*, Montréal, rue Saint-Jacques, au coin de la rue Saint-Jean, 1899. Photographie : J.L., 1999.

décor classique commande. Compte tenu des dimensions effilées de la bâtisse, l'exercice était difficile. Il a fallu jongler avec les proportions. Les pilastres ioniques ont été étirés et rapprochés. La taille de l'entablement a été exagérée afin de ménager dans la frise un registre de fenêtres. Le dernier niveau est transformé en attique. Le premier étage est traité comme un socle mais il est suspendu dans les airs car, pour satisfaire des exigences commerciales justifiées, la base massive est remplacée par des vitrines qui donnent l'impression que les pans de maçonnerie aux étages sont portés par du vide, un paradoxe dans l'architecture commerciale qui existe depuis l'avènement des grands vitrages au XIX^e siècle. Dans le Willis, des petites colonnes ont été placées au rez-de-chaussée sous les pilastres colossaux, ce qui contrevient à une règle du classicisme : un élément d'apparence fragile ne doit pas donner l'impression d'en porter un plus solide. Ainsi, en dépit de son élégance au premier regard, la composition est curieuse, on dirait qu'un bâtiment de pierre a été soulevé du sol et déposé sur des pilotis.

Ross et ses associés n'étaient pas les seuls à devoir résoudre les dilemmes du classicisme pour des édifices de plus en plus imposants. Même dans les années 1920, ils ont réessayé d'employer des pilastres colossaux en façade, mais dans l'ensemble ils ont privilégié des traitements moins stricts ou des styles plus souples comme le néogeorgien (ou style néocolonial) qui a été très populaire aux États-Unis pour des raisons nationalistes, mais peut-être aussi pour son adaptabilité.

Quoi qu'il en soit, ces premières œuvres placent non seulement Ross et

MacFarlane dans le courant académique du renouveau classique mais, même avec le *Dominion Guarantee*, elles témoignent de leur approche dépouillée et sévère qui restera marquante jusque dans les œuvres tardives de Ross et Macdonald. L'académisme, par principe, n'est pas contre la surenchère décorative. Les architectes français Charles Garnier et Victor Laloux en ont fait la preuve. Quelques architectes canadiens se sont aussi laissés tenter par une ornementation forte et puissante. Pour ne citer que des exemples montréalais, mentionnons Finley et Spence au *Guardian* en 1902, Edward et William Maxwell au *London & Lancashire Life*⁷ en 1899, Hutchison et Wood au *Canadian Express* en 1900, Marchand et Haskell à l'Académie Marchand en 1909-1910. Mais aux États-Unis et peut-être encore plus au Canada, la tendance générale va vers la parcimonie du décor au profit de la sobriété et, autant que possible, de la rigueur. En fait, avec le renouveau classique, l'expression de l'édifice doit obéir à la raison ou plutôt à des raisons parfois contradictoires : un facteur économique en évitant l'excès d'ornement ; une esthétique contraignante en acceptant les règles classiques et académiques ; une expression historique factice en conservant des enveloppes de pierre ; une architectonique plus authentique en indiquant les travées structurales d'acier ou de béton. Ce sont autant de raisons qui font de l'académisme un éclectisme qui s'ignore. Les contradictions sont encore plus fortes dans l'« art commercial » où la beauté et le profit doivent se concilier. Néanmoins, ces projets académiques de Ross et MacFarlane restent de petite taille. Le premier projet d'envergure auquel ils collaborent montrera



Ross et MacFarlane. Édifice Willis, Montréal, rue Sainte-Catherine Ouest, au coin de la rue Drummond, 1910; agrandissement latéral en 1926-1927. Photographie: J.L., 1999.

l'ampleur que devront prendre ces contradictions dans les édifices blocs.

**Vérités et mensonges
architecturaux :
le Transportation**

Parmi les commandes les plus importantes qu'ont reçues Ross et MacFarlane, il y avait celle de la gare de Toronto pour laquelle ils assistaient les anciens patrons de Ross, les Américains Carrère et Hastings, seconde agence en importance aux États-Unis. La gare n'a pas vu le jour mais, parallèlement, Ross et MacFarlane

Carrère et Hastings ; E. G. Bird, associé (Ross et MacFarlane, associés). Édifice Transportation, Montréal, 1909-1912. Démoli. Photographie tirée de Construction, décembre 1912.



ont contribué avec ces architectes à l'érection d'un édifice montréalais, le Transportation (1909-1912) qui, comme son nom l'indique, relevait du même milieu des transports. Plus précisément, on trouvait parmi les actionnaires la compagnie de chemin de fer Intercolonial qui appartenait au gouvernement canadien. L'architecte Eustace G. Bird a lui aussi participé à ce projet⁸.

Le rôle de Ross et MacFarlane a été secondaire car leur nom n'apparaissait plus au moment de l'inauguration, mais l'œuvre occupera une place déterminante dans leur production future, car elle débute la série de leurs grands immeubles à bureaux⁹. Ils en feront peu après une variante, le Read Building (1912-1913). Le Transportation mérite donc qu'on s'y arrête. C'est un exemple significatif des changements de gabarit à la faveur des restrictions de zonage. En effet, le gratte-ciel étant limité en hauteur, il se transforme en édifice bloc suivant au moins trois stratégies complémentaires :

1) Il y a réunion des lots. Ce que les grands immeubles perdent en hauteur, ils le gagnent en largeur. Il s'agit, dans une même propriété, d'assurer la plus grande superficie de location possible, car les anciennes divisions du parcellaire victorien ne correspondent plus aux capitaux disponibles pour des immeubles à revenus. Il est vrai que les victoriens eux-mêmes avaient recours à des procédés de regroupement, mais de manière générale, pour des raisons de sécurité, les édifices respectaient la mitoyenneté des lots par l'emploi de murs coupe-feu. La confiance acquise dans les stratégies de sécurité des grands immeubles permettait donc les changements de gabarit des espaces intérieurs.

2) Les lots privilégiés vont généralement être ceux qui permettent d'avoir plus d'un mur de façade : c'est-à-dire les lots de coin, les têtes d'îlot ou, si possible, les quadrilatères complets qui constituent la solution idéale. On comprendra, dans ce contexte, à quel point certains projets ont pu nécessiter de difficiles négociations, ou le fait que des propriétés foncières exceptionnelles soient devenues de belles occasions d'affaires.

3) Par rapport aux édifices victoriens, il y a souvent bris d'échelle, puisque les édifices du siècle précédent étaient limités à quelques étages et que l'on veut maintenant atteindre la hauteur maximale permise. Ces édifices prédominent leur voisinage de manière monumentale.

Même sans chercher à écraser l'environnement existant par la hauteur, le paysage urbain est ainsi chamboulé, sinon meurtri par des édifices toujours plus imposants, promus par les grandes entreprises, les consortiums et même les gouvernements. En son temps, le Transportation avait été qualifié de « mammoth » parce qu'il contrastait avec son contexte, et d'anciennes photos prouvent la justesse de cette impression. Regroupant plusieurs lots et dominant ses voisins, sauf ceux de sa taille avec lesquels il s'harmonise, cet édifice illustre la mise en place de l'idéal que le zonage préconise, c'est-à-dire des îlots qui un jour devraient être entièrement construits à une même hauteur maximale. L'impact de ces mastodontes est d'autant plus accentué que leur traitement est monumental. L'unité et la simplicité de leur composition les distinguent de la première

vague d'édifices commerciaux héritée de l'époque victorienne. Le choix de matériaux traditionnels comme la pierre, les alignements de bandeaux et de corniches ou l'inspiration passéiste assurent une continuité, mais ne compensent pas l'effet de contraste.

C'est en ce sens que les édifices blocs traduisent un projet d'uniformité urbaine : l'occupation maximale des lots sur tout le territoire constitue le diktat d'une cohérence à venir. La période préconise donc un renouveau urbain un peu comme l'a fait le victorien et comme on en reformulera un autre après la Seconde Guerre mondiale. C'est-à-dire qu'à chacune de ces périodes, on remet en cause le patrimoine dont on hérite. Aujourd'hui démolie, le Transportation témoigne assez bien de cette historicité fugace. Cet idéal urbain n'a donc jamais été atteint avec les édifices blocs. Implantés aux extrémités des îlots, ceux qui ont survécu jusqu'à nos jours contrastent toujours avec les édifices du centre qui sont moins bien organisés. Le résultat est à l'opposé de l'harmonie escomptée et témoigne du fait que la ville peut rarement être réduite à une vision univoque.

Dans le Transportation, Carrère et Hastings ont repris un schéma tripartite devenu conventionnel depuis le XIX^e siècle aux États-Unis. En effet, dans une description de l'édifice parue dans le magazine *Construction*, on peut lire à propos des façades que la triade « base, développement et chapiteau [est] toujours en vogue, mais améliorée par une recherche graduelle et consistante sur l'apparence esthétique¹⁰ ». En parlant de chapiteau, le texte fait allusion aux ordres classiques et révèle que l'élévation de l'édifice est traitée comme une



Carrère et Hastings. Édifice Blair,
New York, 1903.

Photographie tirée de
AR, décembre 1903.

analogie de la colonne, un formalisme que Sullivan abhorrait. Il est curieux de lire cette comparaison pour un édifice plus large que haut, mais il est vrai qu'en 1912, cette métaphore était devenue une « convention » qui existait depuis de « nombreuses années », était toujours « en vogue », et il faut ajouter qu'elle allait le rester encore longtemps¹¹. Avec cette métaphore, le décor est concentré à la base et au couronnement. C'est là par exemple que l'on peut mettre des colonnes ou des pilastres et ainsi laisser la partie centrale plus dégagée. Dans ce cas-ci, le premier registre était traité en arcades dans lesquelles s'inscrivaient les entrées et les vitrines. Ces dernières formaient des cages de verre saillantes qui devaient capter le regard du passant. Les architectes ont fait suivre deux niveaux de transition, celui qui termine la base et celui qui débute le développement. Au couronnement, les fenêtres géminées du dernier niveau et l'arcature de la corniche font écho aux arcades du rez-de-chaussée.

Dans l'immeuble, la solution rappelle celle que Carrère et Hastings ont utilisée dans l'édifice Blair (1902-1903) à New York, qui leur avait valu une excellente critique¹². À l'inauguration, on affirmait que ses auteurs avaient réalisé le meilleur édifice à bureaux de la métropole américaine. C'était alors le premier gratte-ciel de cette taille à être réalisé par des architectes ayant étudié à l'École des beaux-arts de Paris. Il s'agissait d'une démonstration pratique des préceptes de l'enseignement français dans cet édifice si typiquement américain qu'est le gratte-ciel. Si les tripartismes horizontal et vertical sont conventionnels, ce sont les travées centrales qui sont particulièrement intéressantes. Carrère et Hastings donnent l'impression

d'avoir arraché trois travées de l'enveloppe de pierre pour faire place à un fenêtrage de grandes dimensions, avec des encadrements de métal. Ces bandes verticales sombres contrastent avec la blancheur de la maçonnerie et révèlent que la pierre n'a pas une fonction de structure mais d'enveloppe. C'est comme si, par souci de franchise quant au mode constructif, ils avaient déshabillé le parement pour exposer l'artifice du mur-rideau de pierre.

Par leurs proportions, les pans de pierre étroits, minces et réguliers donnent pour leur part l'impression d'être des pilastres classiques sans en être. Les corbeaux de la galerie métallique font office de chapiteaux. Carrère et Hastings ont donc évité la littéralité des ordres que Ross et MacFarlane ont expérimentée avec peine dans l'édifice Willis et font preuve d'invention dans l'emploi du langage classique. Dans une ère de remise en question de l'école de Chicago, le succès du Blair s'explique donc aisément et il a été présenté comme un modèle du genre. Le Transportation en poursuit les leçons même si ses proportions générales sont plus traditionnelles.

Dans le magazine *Construction*, on a dit du Transportation que « l'édifice de dix étages d'aujourd'hui est [conçu] dans le but d'exprimer franchement la nature pratique de la structure tout en possédant une certaine dignité et une impression artistique¹³ ». Pourtant, les rapports à la structure ne sont pas aussi limpides qu'on le laisse croire. Il est vrai que les pans de maçonnerie suggèrent la présence et l'emplacement de la structure d'acier. On serait alors tenté de croire que les colonnes au rez-de-chaussée indiquaient l'alignement des piliers d'acier. Mais, comme les plans le

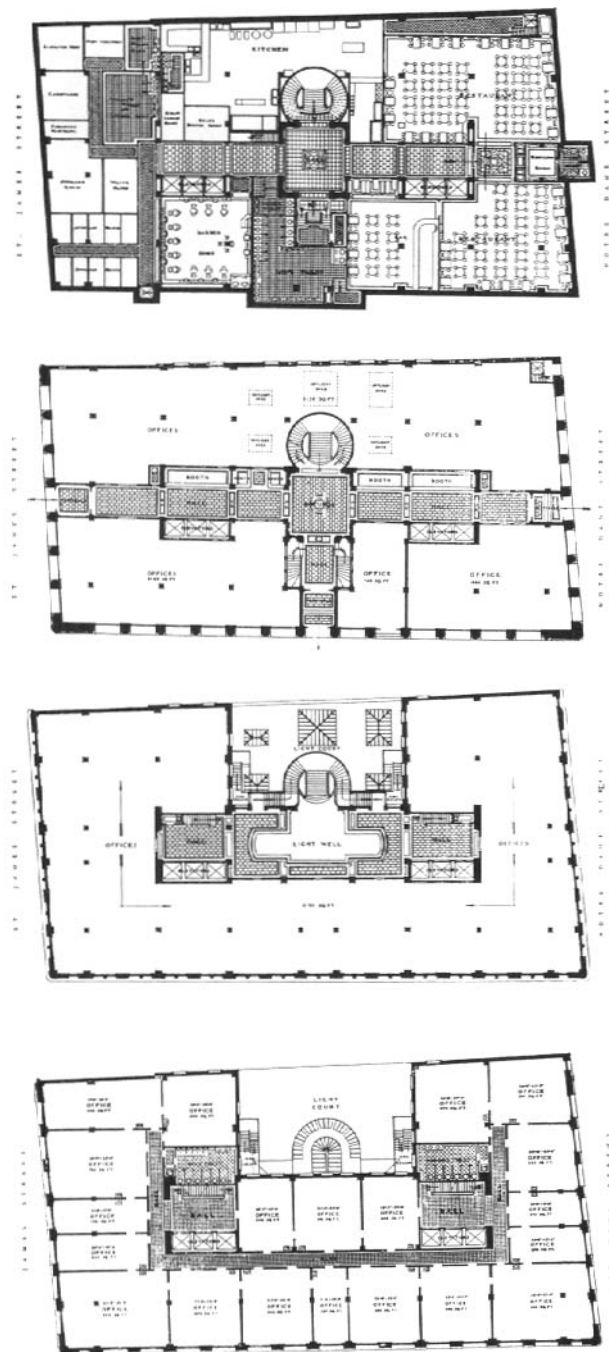
prouvent, les impressions sont trompeuses : sauf pour des irrégularités justifiables, seul un pilastre sur deux en façade recouvrait les montants structuraux. Le rythme des travées n'était donc pas déterminé par la trame structurale. Deux raisons peuvent expliquer cette décision d'uniformiser les travées au détriment de l'expression de la structure. La première est économique : la largeur d'une travée correspondait à une largeur minimale pour des espaces de location aux étages. Ainsi, comme on peut le vérifier dans les plans, en multipliant les fenêtres, l'aménagement intérieur était plus flexible¹⁴. La seconde raison qui peut expliquer le rythme des travées tient d'un maniérisme : la succession de bandes claires et foncées donnait l'impression, comme au Blair, d'une série de pilastres classiques. Le rythme est donc une question d'esthétique. Ainsi, même sans adopter un ordre classique quelconque, les règles de proportions entravent l'expression authentique de la structure. Académisme oblige.

Le rythme serré des travées peut avoir une troisième raison. Sullivan disait des élévations du gratte-ciel qu'elles devaient accentuer l'élan vertical. Dans le Blair à New York, la prépondérance des montants ainsi que l'alternance de bandes verticales jouent ce rôle. Au début du siècle, on a été sensible à cette volonté, dans le Transportation, de renforcer la verticalité afin de guider « l'œil jusqu'à l'étage-attique et la corniche décorative¹⁵ ». Pour témoigner de cet effet, la critique a qualifié l'édifice de style « gothique moderne¹⁶ ». En réalité, Carrère et Hastings n'ont pas abandonné l'équilibre classique. Compte tenu de l'absence de correspondance entre les pilastres extérieurs et la trame

structurale, ils n'ont certainement pas pris, comme dans les cathédrales médiévales, le parti de montrer avec vigueur le transfert de la charge du bâtiment ! Au contraire, les façades taisent tous les efforts de la matière. L'étiquette gothique est également impropre, compte tenu du décor qui est moins inspiré du Moyen Âge que de la Renaissance française. Les fleurs de lys disséminées sur le parement de pierre du rez-de-chaussée, les rosettes dans chaque losange des treillis enveloppant les colonnes, le fût de celles-ci qui était sans galbe et les faux balustres à feuilles d'acanthé sous les fenêtres du premier étage, tous ces détails étaient autant de raffinements rappelant le style français du xvi^e siècle. La délicatesse de ces enjolivements contribuait à donner aux façades un traitement plein de retenue.

En fait, toutes ces subtilités et ces oppositions tectoniques où s'entrecroisent les règles classiques et les nouvelles possibilités constructives de l'acier témoignent de cet académisme éclectique qui tente de réunir et de contrôler des considérations diverses et parfois opposées. Sans choisir entre le rationalisme et le passéisme, l'architecture de Carrère et Hastings est typique de l'ambivalence de cette approche. Elle est cependant à son meilleur, car elle réunit agréablement l'ensemble de ses contradictions.

Le plan, pour sa part, est remarquable par sa conception qui marie l'académisme au pragmatisme. Au rez-de-chaussée, les circulations adoptaient un plan en T qui suivait la prédilection des Beaux-Arts pour les compositions ayant un axe principal et un axe secondaire transversal. C'est un plan simple, clair, cohérent et dégagé. Il est l'opposé de tout imaginaire référant à la ville

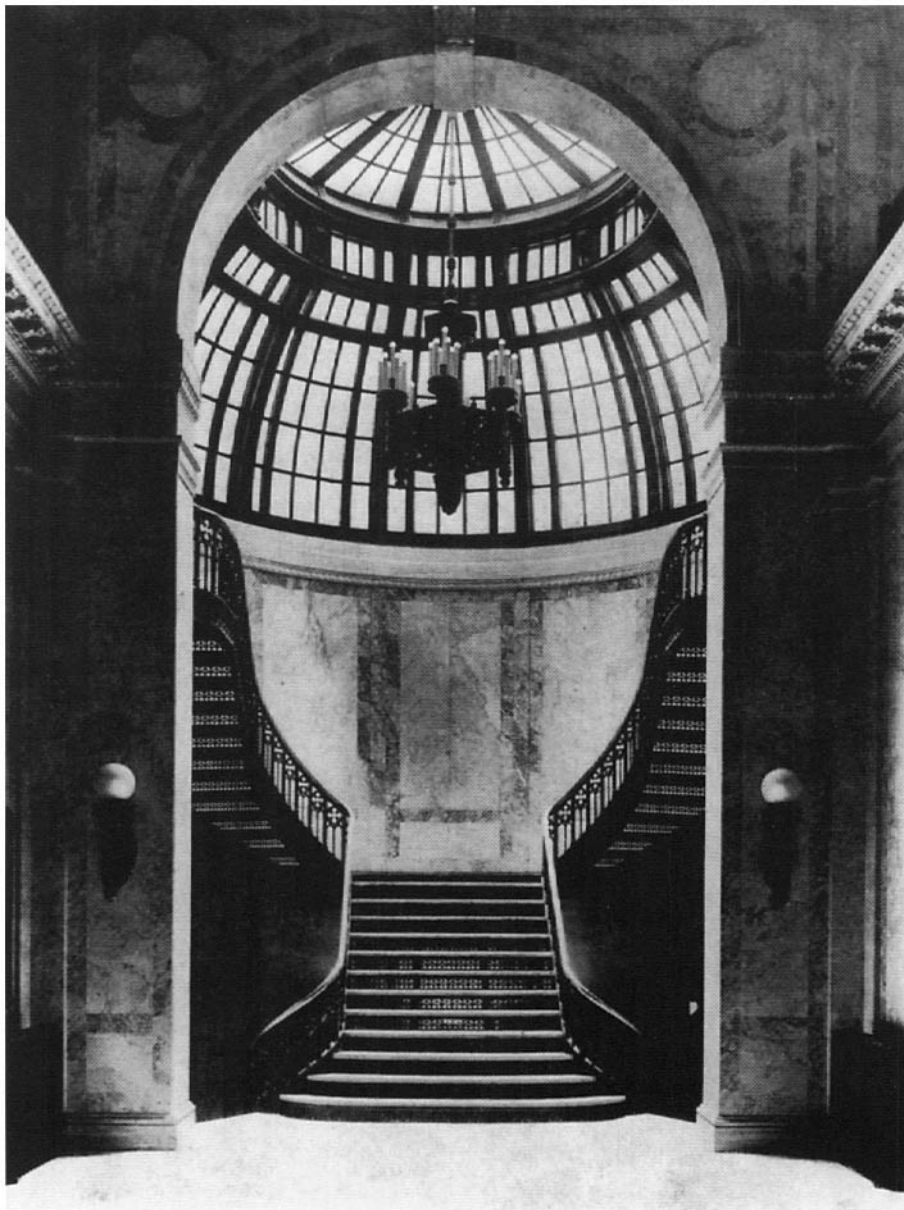


Carrère et Hastings; E. G. Bird, associé (Ross et MacFarlane, associés).
Édicule Transportation, Montréal, 1909-1912. Démoli.
Plans du sous-sol, du rez-de-chaussée, de la mezzanine
et plan type des étages de bureaux.
Reproduits de *Construction*, décembre 1912.

extérieure comme étant chaotique, tortueuse et sombre. La qualité de cet espace annonçait déjà la possibilité de créer un lieu public intérieur dans les édifices blocs. Ce sera une grande leçon pour Ross et MacFarlane.

Curieusement, les architectes ont séparé les six ascenseurs en deux groupes éloignés, une façon de faire coûteuse et plutôt rare. La largeur de l'édifice ne permet pas d'expliquer cette dissociation qui était plutôt le résultat d'une symétrie académique. Le désir de formaliser avec fermeté le plan explique aussi l'enchaînement scénographique d'espaces ayant chacun une forte identité. Au croisement des axes, le hall s'élargit pour former un espace sur plan carré ouvert sur la mezzanine. Mais ce qui est le plus remarquable à ce point, c'est l'escalier semi-circulaire qui lui est adjacent, à peine isolé par une arcade. Une vaste verrière le baignait d'une lumière qui se répandait jusque dans le hall. Les contremarches ajourées de l'escalier permettaient de mieux diffuser cet éclairage zénithal tout en créant un jeu de transparence. Construit avec des matériaux nouveaux, ce beau morceau d'architecture relie d'une manière théâtrale les premiers niveaux plus publics : la mezzanine, le rez-de-chaussée et le sous-sol.

L'Intercolonial louait une partie du rez-de-chaussée, soit 624 pieds carrés, entre autres pour un service de billetterie¹⁷. Quant au sous-sol, il comprenait un restaurant, un bar et un salon de barbier. Cette commercialisation est significative : avec les grands immeubles, il devenait possible de tirer des profits supplémentaires à partir de la location d'espaces pour des services qui étaient destinés aux nombreux travailleurs regroupés dans l'édifice. Le salon de



barbier au sous-sol était presque un tic de la période. Ross et Macdonald en ont prévu dans plusieurs de leurs réalisations, souvent coincés entre les salles des machines et d'entreposage. L'implantation de commerces aux niveaux inférieurs sera de fait une seconde leçon du Transportation pour Ross et MacFarlane, leçon qu'ils apprennent

également au Château Laurier et qu'ils appliqueront aussi bien dans leurs hôtels que dans certains édifices à bureaux. Cependant, la recherche de superficies maximales pour des fins de location se concilie parfois difficilement avec la qualité des espaces communs.

Comme le puits de lumière au-dessus de l'escalier semi-circulaire le laisse devi-



Carrère et Hastings; E. G. Bird, associé (Ross et MacFarlane, associés). Édifice Transportation, Montréal, 1909-1912. Démoli. Corridor.

Photographie tirée de Construction, décembre 1912.

Carrère et Hastings; E. G. Bird, associé (Ross et MacFarlane, associés). Édifice Transportation, Montréal, 1909-1912. Démoli. Escalier principal.

Photographie tirée de Construction, décembre 1912.



Ross et MacFarlane. Édifice Read, rue LaGauchetière Ouest, au coin de la rue Saint-Alexandre, Montréal, 1912-1913. Photographie : J.L., 1999.



Ross et Macdonald. Édifice Dandurand, Montréal, rue Saint-Denis, au coin de la rue Sainte-Catherine Est, 1913-1914. Photographie : J.L., 1999.

ner, les étages de bureaux suivaient un plan en U de manière à comporter un plus grand nombre de fenêtres. L'exercice de la planification se résumait alors à concilier la plus grande surface de plancher au plus grand nombre possible d'espaces de bureaux pouvant bénéficier d'une fenêtre. Cette règle de géométrie tirait profit de la position décentrée des ascenseurs : ils étaient placés aux coudes des ailes, dans des espaces qui ne bénéficiaient pas de fenêtres, donc des espaces impossibles à louer. Les toilettes, les escaliers d'issue extérieurs qui étaient accessibles de celles-ci et les escaliers intérieurs étaient regroupés près des ascenseurs, ce qui facilitait leur localisation par les usagers.

Concluant sur la rentabilité d'une telle architecture, l'article du magazine *Construction* définit ce bâtiment comme « une architecture qui répond simplement à son usage », où rien ne dépare son caractère commercial¹⁸. La décoration retenue, sans inutile virtuosité, aurait donc représenté l'image réconfortante de la rationalité économique. L'article confirme qu'un tel bâtiment était conçu

avant tout pour être rentable, et on exprimait le souhait qu'il ait un éventuel effet d'entraînement dans les environs, sans doute pour faire augmenter la valeur des terrains¹⁹. On pourrait difficilement trouver une confirmation plus claire des enjeux spéculatifs de ces grands immeubles. L'influence qu'a exercée le Transportation se vérifie surtout dans l'imitation directe de son design, entre autres dans le Read Building que Ross et MacFarlane ont réalisé seuls²⁰. Cependant, le traitement des façades y est simplifié, ce qui s'explique par la vocation de l'édifice : il devait servir à l'industrie légère et aux grossistes, et non à des bureaux. Pour ce type d'usage, l'édifice bloc était largement répandu car il avait l'avantage, sur les gratte-ciel élancés, d'offrir de grandes superficies de plancher. Sa flexibilité constituait un attrait supplémentaire tant pour les propriétaires que pour les locataires. La sécurité de l'édifice était aussi un atout que l'on vantait plus volontiers que l'esthétique. Ainsi, en plus d'être une construction incombustible, le Read avait des escaliers de secours enclos, « comme on en trouve en Europe », conformes aux recommandations des assureurs et aux exigences de la Ville de New York²¹.

Ross et Macdonald reprendront également les principes de composition de façade du Transportation dans l'édifice Dandurand (1913-1914) où, cependant, ils se laissent encore tenter à appliquer l'ordre toscan à des pilastres démesurément étirés²². D'autres architectes montréalais tireront un meilleur parti de ces principes. C'est le cas d'Hutchison, Wood et Miller dans l'édifice Shaughnessy (1912) ou de R. E. Bostrom dans le McGill (1912). Mais indépendamment des cas d'ému-

lation, le Transportation s'inscrit dans la série d'édifices blocs qui se sont répandus au Canada avant la Première Guerre mondiale et qui ont établi les bases de la typologie d'immeubles d'affaires la plus répandue jusqu'à la crise des années 1930.

**« Look like business
and nothing more²³ » :
colosses des années 1920**

Ross et Macdonald ont projeté ou construit à Montréal une douzaine de grands immeubles avant que les restrictions touchant la hauteur ne soient changées. Ces édifices larges et trapus ont un air de famille indéniable²⁴. Au lieu du Vieux-Montréal cependant, ils sont situés dans le centre-ville actuel qu'ils ont contribué à définir. Fidèles aux leçons antérieures, ils ont été implantés à des coins de rues ou en tête d'îlots ; ils ont presque tous le maximum permis de dix niveaux hors-sol et ils occupent le plus de superficie possible, c'est-à-dire qu'ils bordent le trottoir. Le centre-ville minéral, dense et compact, construit jusqu'aux limites, continuait de se concrétiser alors que la verdure, pourtant jugée si importante dans les discours urbanistiques du *City Beautiful*, se raréfiait. Pour ce qui est de l'espoir d'atteindre une uniformité architecturale harmonieuse au centre-ville, il ne s'est pas réalisé non plus dans les années 1920. Plusieurs des édifices construits sur des sites de premier choix exposent toujours les grands pans aveugles de leurs murs mitoyens.

Pour les élévations, Ross et Macdonald ont conservé dans la majorité des cas l'académique tripartisme vertical d'avant la Première Guerre mondiale. Il y avait aussi un ou des registres de

transition, dont la raison d'être, au pire, tenait de l'habitude, au mieux, d'une volonté d'amoindrir l'effet de répétition. De la même façon, les travées peuvent varier. C'est à peu près toujours le cas pour les travées d'angle. En reprenant les formules académiques, l'architecture continuait de se dégager des logiques fonctionnalistes selon lesquelles les élévations devraient refléter l'ordre intérieur. L'arbitraire du rapport entre l'enveloppe et le plan restait entier, accepté comme allant de soi. Somme toute, cette approche du design des façades restait cantonnée dans une tradition solide. Avec ce schéma de base, les architectes n'avaient qu'à permuter des motifs architecturaux : pilastres, arcades, bandeaux, fenêtres jumelées ou isolées, etc. Ainsi, le Medical Arts (1922-1923) a des colonnes engagées au sommet ; le Confederation (1927-1928), des pilastres. Le couronnement du Castle consistait en une série d'arcades ; au Keefer (1923-1924), celles-ci étaient confinées à la base. Et ainsi de suite. Les autres différences tiennent au rythme des fenêtres, au nombre de niveaux regroupés et à l'existence ou non de registres de transition²⁵. Inutile donc de trop insister sur les nuances des traitements stylistiques de cette production, car bien des choix esthétiques s'expliquent mal. Ainsi, l'avancée centrale de la longue façade du Confederation, de style néogeorgien, est à peine perceptible, et pourtant elle entraîne une irrégularité dans la trame des colonnes d'acier. Cet impact de la façade est d'autant plus surprenant que dans un tel édifice, le style tient de l'ellipse. De manière générale, l'historicisme manque de conviction ou est un embarras. Le Confederation illustre le fait que, depuis le début du siècle, la



Hutchison, Wood et Miller. Édifice Shaughnessy, rue McGill au coin de la rue Saint-Paul Ouest, Montréal, 1912. Photographie : J.L., 1999.



R. E. Bostrom. Édifice McGill, rue McGill, Montréal, 1912. Photographie : J.L., 1999.



Ross et Macdonald. Medical Arts, Montréal, rue Sherbrooke Ouest, au coin de la rue Guy, 1922-1923. Photographie : J.L., 1999.



Ross et Macdonald. Édifice Keefer, Montréal, 1923-1924. Photographie tirée de Construction, juillet 1924, p. 212.

finition n'a cessé de se simplifier, de se neutraliser pour ne pas dire se dessécher. L'architecture est dotée d'une tectonique effacée : le traitement des façades est bidimensionnel, presque graphique dans certains cas, de sorte qu'il ne s'en dégage aucune impression d'effort. Mais voilà que sans plasticité, ni pesanteur, la façade a au moins le mérite d'exprimer qu'elle est bel et bien un mur-rideau. Par l'économie de moyens et par la régularité du fenêtrage,

cette architecture s'est donné une apparence de rationalisme plus forte encore que dans les œuvres d'avant la guerre. En effet, dans cette série d'édifices, ce qui est plus significatif que les allusions et les désillusions stylistiques, c'est la constance du caractère. Robert Henry Macdonald jugeait inévitable la standardisation de l'architecture. Il en parlait du point de vue d'une régie interne de l'agence d'architectes, où les détails types pouvaient se répéter d'un

projet à l'autre et ainsi augmenter la productivité dans la salle de dessin. Mais les répétitions et les similitudes dans les grands immeubles dépassent ces questions de standardisation dans la pratique architecturale ou dans l'imitation académique. La simplicité des façades est une métaphore d'une gestion comptable serrée. Les répétitions, résultats de standardisations apparentes ou réelles, sont des analogies aux discours idéologiques du milieu des affaires en faveur d'un rationalisme économique. Dans ce contexte, le dessin des façades était inexorablement voué au minimalisme et à l'uniformisation. Autrement dit, même dans l'architecture académique que l'on décrit souvent comme un conservatisme, sinon comme une régression, la logique du profit a suivi son cours et a orienté le design vers un dépouillement prémoderniste.

Cela dit, dans cette série uniforme de bâtiments empruntant leur style à l'histoire, il y a tout de même une timide exception : la façade de l'édifice Hermes. La symétrie, la fermeture de la composition par des travées d'angles distinctes, le basilaire sont tous là pour rappeler les règles académiques. Les fenêtres géminées au sommet distinguent on ne peut plus clairement les meneaux des piliers derrière lesquels sont les poteaux d'acier. Sullivan avait utilisé cette même idée en 1897 dans l'édifice Bayard à New York. Mais, comme pour dénoncer le fait que tout ce traitement de maçonnerie n'est que décoratif et plaqué sur un mur-rideau, les architectes ont abandonné les bandeaux et les corniches pleine largeur. La démonstration demeure malaisée et inachevée, mais elle présageait la transposition tridimensionnelle qui sera



réalisée sur chacune des ailes du Dominion Square Building.

L'aménagement intérieur de ces immeubles suivait deux tendances complémentaires : d'une part, le besoin de grandes surfaces et, d'autre part, un cloisonnement flexible qui permet d'offrir en location une gamme variée d'espaces. La question de la superficie est en grande partie réglée, on l'a vu,

*Ross et Macdonald. Édifice Castle, rue Sainte-Catherine Ouest, au coin de la rue Stanley, Montréal, 1924-1927.
Photographie : J.L., 1999.*



Ross et Macdonald. Édifce
Hermes, rue Peel, au coin du
boulevard de Maisonneuve Ouest,
Montréal, 1926-1927.
Photographie: J.L., 1999.

par la réunion de lots contigus, ceux-ci donnant de préférence sur plusieurs rues non seulement pour des raisons de prestige et de visibilité mais surtout pour l'éclairage. En plus de profiter de ces façades, les architectes ont souvent créé des puits de lumière afin d'obtenir plus de fenêtrage, une salle avec une fenêtre devenant généralement le module minimal d'un bureau. Autant que possible, les ascenseurs sont près du centre, mais en aucun cas la symétrie parfaite du plan n'est recherchée. Il s'agit toujours d'une logique où la rentabilité maximale doit primer le formalisme. Le plan se moque de l'ordre des façades. Le Transportation de Carrère et Hastings était à cet égard exceptionnel.

Par ailleurs, l'intérêt de ces bâtiments tient en grande partie au programme. Comme ces édifices de Ross et Macdonald destinés à la location multiple le montrent, différentes entreprises de tailles petites et moyennes pouvaient s'y trouver réunies. Alors que pour les grandes entreprises le gratte-ciel offre

une image de marque qui traduit le gigantisme de l'organisation du travail de bureau entièrement voué à la productivité, pour les petites entreprises, il représente plutôt une possibilité de se réunir, de profiter d'une proximité mutuelle, de se situer dans un lieu bien identifié dans le paysage urbain, en somme, de bénéficier d'une économie d'échelle. Dans certains cas, les édifices sont prévus pour correspondre exclusivement à un marché ou à une clientèle très ciblés. Ainsi, le Medical Arts, s'adressait aux médecins et comportait un petit hôpital privé, tandis que l'édifice Medic Dental regroupait, comme son nom l'indique, des dentistes. Ces cas sont assez probants pour rappeler une autre dimension de l'impact de ces édifices sur l'espace urbain: la séparation du lieu de vie et du lieu de travail qui a débuté au XIX^e siècle. En effet, ce n'est plus dans un cabinet privé, à même leur résidence, que ces professionnels travaillent. Il en est de même pour les petits bureaux qui, au lieu



Ross et Macdonald. Édifce
Dominion Square, Montréal,
rue Sainte-Catherine Ouest,
au coin de la rue Peel, 1928-1940.
Extérieur, élévation arrière. La
partie inférieure a été agrandie.
Photographie: J.L., 1999.

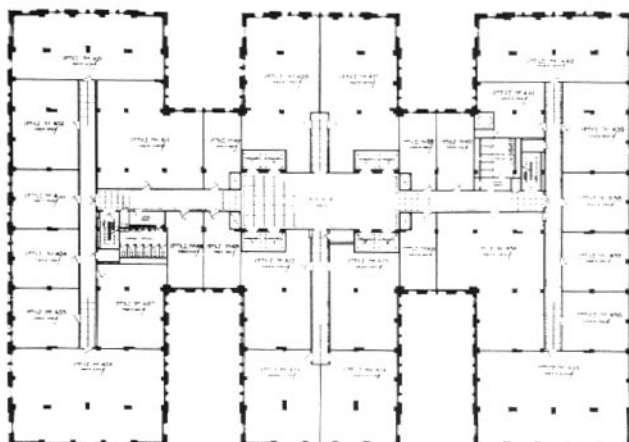
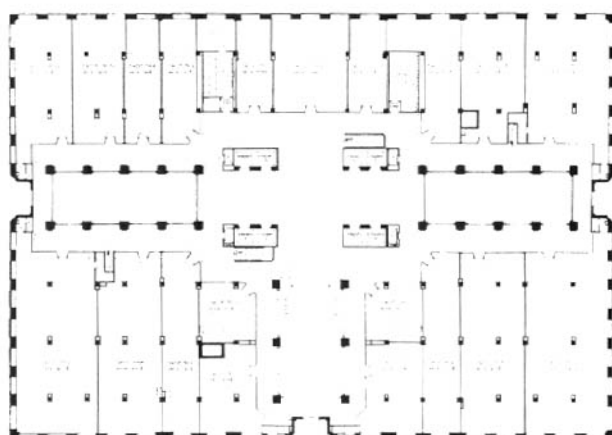
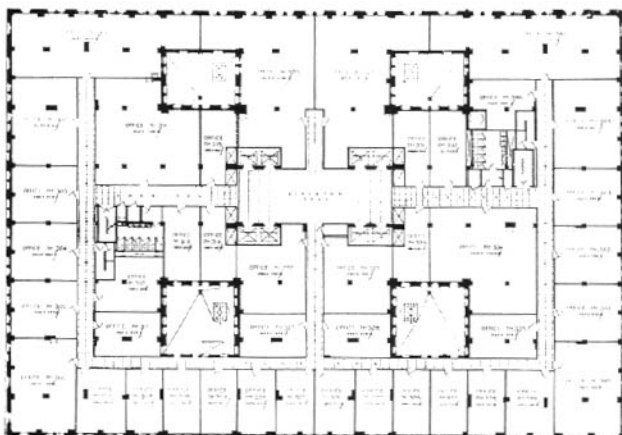
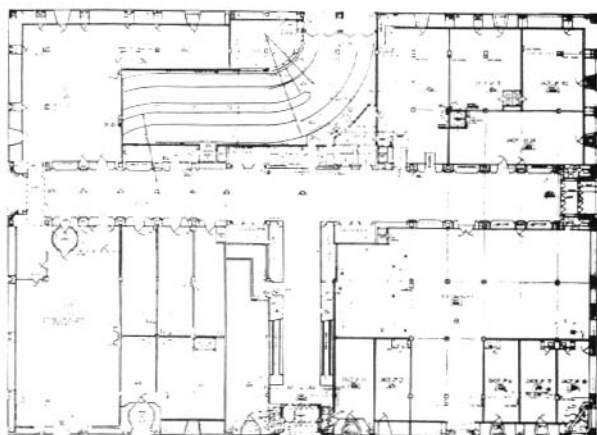
d'avoir une adresse privée, partagent un immeuble avec d'autres entreprises, peut-être même des compétiteurs. Les grands immeubles n'ont fait que généraliser et pousser plus loin ces pratiques en les étendant à des groupes professionnels peu touchés jusqu'alors par cette réorganisation du travail. Au point de vue de l'espace urbain, le gratte-ciel offre un aménagement intérieur qui se substitue à la rue bordée d'immeubles mitoyens. Il opère une ségrégation. Aux rues et aux trottoirs, il ajoute les atriums, les couloirs et les ascenseurs, c'est-à-dire tout un réseau de circulation piétonnière intérieur et en grande partie vertical. Autant la ville industrielle pouvait paraître chaotique, autant l'univers clos du grand immeuble devait sembler contrôlé, cohérent et harmonisé.

Malgré leurs dimensions imposantes, aucun de ces colosses des années 1920 réalisés par Ross et Macdonald n'adopte un plan qui exploite pleinement ce potentiel d'espace public intérieur. Il y a bien le Castle qui, poussant plus loin l'expérience du Transportation, regroupe des commerces au premier étage, donnant une raison fonctionnelle aux larges vitrines des deux premiers niveaux. L'essai est timide, bien que cette façon de faire soit toujours de mise. Néanmoins, le Castle annonce le Dominion Square qui, avec les hôtels de Ross et Macdonald, permettra aux architectes d'approfondir l'approche singulière selon laquelle l'aménagement d'un grand immeuble peut être repensé de manière à intégrer un réseau intérieur original, parallèle au réseau des rues.

Un précurseur des mégastructures : l'édifice Dominion Square

Dans la série des édifices à bureaux que Ross et Macdonald ont réalisés au cours des années 1920, le Dominion Square occupe une place à part, et ce, pour deux raisons : la volumétrie et le programme²⁶. Commande d'un syndicat de promoteurs dont faisait partie George Allen Ross, ce bâtiment profite d'un site enviable dans un secteur très affaîré du centre-ville, entre la rue Sainte-Catherine et le square Dominion, difficilement acquis, lot par lot. Mais il s'agit d'un terrain avantageux, s'il en est, car il occupe un quadrilatère complet, ce qui réduit d'autant les contraintes d'implantation, entre autres en ce qui a trait à l'éclairage naturel. Il s'en est suivi une œuvre originale, d'une plus grande liberté de composition que dans les précédents édifices blocs.

Comme les autres réalisations de Ross et Macdonald rue Sainte-Catherine, le Dominion Square regroupait des bureaux et des commerces. Les architectes y ont d'ailleurs installé leur agence avant de déménager à l'Architects' Building, pour ensuite y revenir durant la crise. L'une des particularités de l'édifice tient au fait qu'on y a aménagé un vaste stationnement de 600 places sur trois niveaux en sous-sol²⁷. L'automobile était devenue une réalité urbaine incontournable, mais la tendance à inclure un stationnement dans un immeuble à bureaux en était à ses débuts²⁸. En soi, planifier un stationnement représente un défi particulier : les dimensions de la trame structurale doivent permettre les virages, maximiser le nombre de places, donner une visibilité satisfaisante au conducteur, etc.



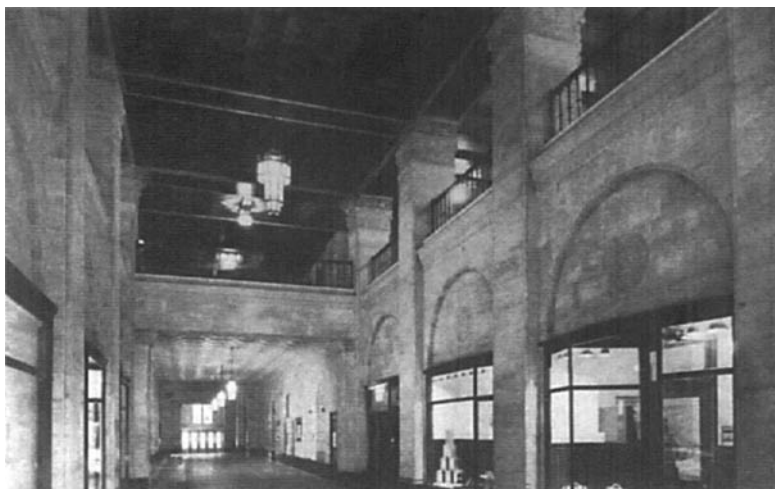
Ross et Macdonald. Édifice Dominion Square, Montréal, 1928-1940. Plans du rez-de-chaussée et de la mezzanine, premier étage de bureaux et plan type des bureaux. Reproduits de Construction, février 1930.

L'accès constitue un autre problème délicat. Il faut éviter la confusion, réduire les dangers pour les piétons, prévenir les engorgements et intégrer ces grandes ouvertures aux élévations. Ross et Macdonald ont réglé ces dernières difficultés avec beaucoup d'aisance en profitant de la rue arrière entre le bâtiment et la place publique. Cependant, pour ce qui est de la trame structurale, elle a causé des difficultés aux étages. En effet, un aspect curieux du Dominion Square tient au fait que les piliers ne sont pas toujours alignés sur l'alternance de contreforts et de

trumeaux en façade. Il y a même quelques rangées de colonnes dans l'axe des fenêtres. La complexité du programme (en particulier le garage) et de la volumétrie a entraîné l'abandon d'une correspondance généralement élémentaire (mais pas toujours suivie) dans des édifices blocs entre la structure et les élévations.

La commercialisation de cet édifice à bureaux est peut-être, par rapport au plan, l'élément le plus significatif et le plus original. La forme en croix étant empêchée par l'accès au stationnement, Ross et Macdonald ont repris le corri-

dor suivant un plan en T de l'édifice Transportation. Cependant, ils en ont fait un vaste passage sur deux niveaux et, au lieu de confiner les commerces au sous-sol, ils les ont installés au rez-de-chaussée et à l'entresol. À ce dernier niveau, vingt boutiques de grandeurs variées pouvaient être aménagées, ce qui obligeait à faciliter l'accès, la circulation et la compréhension immédiate de tout cet espace commercial afin de le rendre viable. C'est pourquoi Ross et Macdonald ont dessiné une galerie très large et partiellement ouverte sur la mezzanine. Grâce aux percées, tout l'espace pouvait être visuellement embrassé à chacune des trois entrées. Au point de rencontre des deux axes, soit au cœur de l'immeuble, on trouve les ascenseurs, de telle sorte que le vaste passage devenait le lieu d'accès obligé aux bureaux, ce qui assurait dès le départ un certain nombre de clients potentiels pour les commerces. Afin de faciliter la montée à la mezzanine, des escaliers mécaniques ont été installés immédiatement en face de l'entrée principale, rue Sainte-Catherine. À cette date, l'escalator n'était plus une innovation en soi, mais son emploi dans une partie commune d'un édifice locatif (plutôt que, par exemple, dans un grand magasin) était inhabituel. Il s'agissait probablement d'une première à Montréal. Cela témoignait du souci des architectes de faciliter les déplacements des visiteurs et d'éviter les encombrements afin d'assurer la rentabilité des deux niveaux de commerces. Car depuis le début du siècle, on craint la congestion sous toutes ses formes. La fluidité du mouvement est une valeur idéologique de l'aménagement et de l'architecture ; la libre circulation des marchandises et des individus est



associée au libéralisme commercial. Elle procède de ce sentiment de modernité que le dynamisme du milieu des affaires avait induit dans tous les aspects du quotidien.

En fait, cette galerie marchande sur deux niveaux qui traverse de part en part l'édifice agit comme une rue intérieure. C'est là son importance historique. Elle illustre le fait que des architectes comme Ross et Macdonald ont très bien compris que les grands immeubles leur donnent l'occasion de

Ross et Macdonald. Édifice Dominion Square, Montréal, 1928-1940. Galerie longitudinale. Photographie tirée de Construction, février 1930.

Ross et Macdonald. Édifice Dominion Square, Montréal, 1928-1940. Galerie transversale et escaliers mécaniques. Photographie tirée de Construction, février 1930.



redéfinir l'espace public urbain. En effet, si les gratte-ciel ont bouleversé la morphologie et la fonction du centre-ville, leur taille permet aussi de changer le rapport entre les espaces extérieurs et intérieurs. La galerie du Dominion Square rappelle les passages couverts qui avaient été popularisés en Europe au XIX^e siècle. Il s'agissait alors d'espaces extérieurs protégés par des verrières, mais en l'intégrant au grand immeuble, la formule était renouvelée. Elle diffère également des grands atriums à structure métallique qui se sont répandus au XIX^e siècle aux États-Unis. Ces vides intérieurs, qui se trouvaient aux étages, servaient à améliorer l'éclairage des bureaux et grugeaient l'espace locatif. Cette conception prétendait rivaliser avec le gratte-ciel, mais elle s'est avérée coûteuse et peu sécuritaire en cas d'incendie.

Avec le Dominion Square, Ross et Macdonald ont anticipé le programme du centre commercial urbain, un concept qui reste toujours valide aujourd'hui. Ce précédent d'avant la Seconde Guerre mondiale remet en cause l'hypothèse voulant que ce type d'intervention au centre-ville soit la transposition d'un phénomène de banlieue. En effet, selon cette hypothèse, le succès de la formule des *shopping centres* dans les quartiers suburbains à partir des années 1950, aurait été perçu comme une telle menace pour le centre-ville qu'il aurait entraîné une révision des façons de faire. Des immeubles comme le *Eaton Centre* à Toronto (1973-1979) ou des édifices comme Place Ville-Marie (1959-1962) et Place Bonaventure (1966-1967) à Montréal illustrent avec éclat ce phénomène de renouveau du quartier central. Or, s'il est vraisemblable qu'il y ait des corrélations entre les stratégies

commerciales urbaines et périurbaines, il reste à voir si l'influence est à sens unique car, comme le Dominion Square Building le montre, le fait de rassembler des boutiques dans un espace intérieur commun s'inscrit dans une logique de promotion immobilière bien antérieure au boom qui a suivi la Seconde Guerre mondiale. L'économie d'échelle et le profit que représente ce regroupement de commerces obéissent aux mêmes principes que la réunion des bureaux ou des petites entreprises.

Dans le Dominion Square Building, cette galerie était rendue possible par la taille du bâtiment mais, du point de vue architectural, elle concrétisait à l'intérieur les qualités dont on rêvait tant, depuis le début du siècle, pour les espaces extérieurs. En effet, le caractère et l'ambiance de ce centre commercial étaient définis par son unique propriétaire. Son cadre architectural pouvait, de cette manière, être intégré et unifié. Ainsi, voisin de la diversité tapageuse de la rue Sainte-Catherine, ce passage, d'une sobriété ennoblée par l'usage du marbre et du travertin, se devait d'être le moins encombré possible²⁹. La recherche d'une dignité distinctive explique l'uniformité du traitement qui est poussée jusque dans l'agencement des devantures de boutiques toutes semblables et sans publicité criarde. L'invraisemblable harmonisation urbaine que proposait le *City Beautiful Movement* à l'extérieur devenait ainsi ponctuellement réalisable à l'intérieur. La rue, la vraie, pouvait bien être laissée au désordre, ce hall établissait, lui, un ordre nouveau. Grâce à celui-ci, on pouvait réduire le malaise face au centre-ville, malaise que des scénarios catastrophiques entretenaient depuis des décennies. D'un bâtiment à l'autre, les édifices

blocs pouvaient offrir le réconfort de lieux intérieurs bien contrôlés, beaux et sécuritaires. Ils consacraient la privatisation de l'espace public qui, par le fait même, devait obéir à l'esprit de compétition de l'entreprise privée. Cela dit, en comparaison des exemples plus récents, le Dominion Square Building a le mérite d'offrir, encore aujourd'hui, une leçon d'urbanité trop souvent oubliée. L'accès direct à certains commerces depuis l'extérieur permet de poursuivre le rythme et l'animation de cette grande artère commerciale qu'est la rue Sainte-Catherine, au lieu de complètement interioriser les usages. De plus, comme tous les commerces bénéficient d'une vitrine en façade, il y a une certaine transparence entre l'intérieur et l'extérieur.

Les étages de bureaux constituent une autre caractéristique très intéressante de cet immeuble, puisque tous, sauf le premier et les derniers, suivent un plan en peigne, soit un plan en E accolé à un E inversé. La quête d'un meilleur ensoleillement et d'une meilleure ventilation explique cette forme. Ainsi, les courettes que l'on avait cachées dans les précédents édifices du même type, au profit des façades lisses et planes, sont ici exprimées et contribuent à la composition de façade. Malgré l'apparente perte de superficie, donc de revenus de location, le grand nombre de fenêtres, toutes orientées vers la ville, améliore la flexibilité et la qualité dans l'aménagement des bureaux. Avantageuse pour l'éclairage, cette organisation en peigne est aussi remarquable à l'extérieur. De la rue Sainte-Catherine, cette succession d'aires parvient à briser la masse et réinterprète avec bonheur le rythme et la silhouette saccadée du paysage

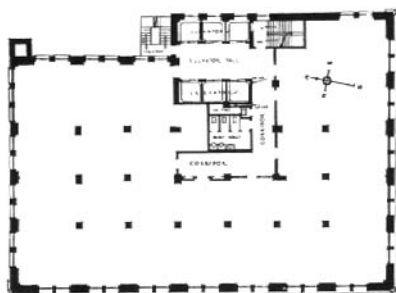
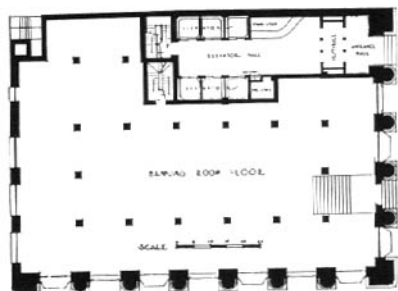
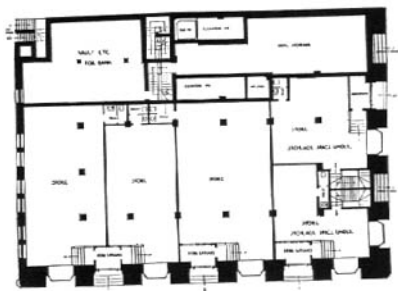
urbain. En fait, la comparaison avec l'édifice Confederation permet de saisir spontanément à quel point ces courettes et ces ailes dynamisent la composition et annulent l'impression de lourdeur³⁰. Au lieu du gabarit plus large que haut, ces ailes assurent un rapport inverse. Un détail cependant n'est pas résolu : la verticalité des étages de bureaux s'accorde mal à l'horizontalité du basilaire. Cette tension est en soi des plus légitimes, mais elle n'a pas abouti ici à une solution heureuse. La transition que devrait assurer le premier étage de bureaux est sans effet.

Le traitement des élévations est similaire à celui de l'édifice Hermes. Mais ce qui dans cet édifice tenait du placage prend tout son sens dans la volumétrie accidentée du Dominion Square. Quant à son style néoroman, il n'est pas en soi une originalité dans la mesure où l'on peut facilement en trouver des exemples aux États-Unis³¹. Il a cependant eu pour Ross et Macdonald une importance particulière, puisque le Dominion Square rappelle une autre de leurs réalisations majeures, l'hôtel Royal York à Toronto³². Les similitudes entre les deux immeubles dépassent les parentés stylistiques : la volumétrie que les architectes ont choisie pour le Dominion Square faisait partie des études pour l'hôtel torontois. Plus qu'un bel exemple de récupération de design qui améliore la productivité de l'agence, le Dominion Square est un transfert d'un type d'usage à un autre : le plan qui, comme on le verra, se justifiait pour résoudre le problème des modules de chambres est devenu acceptable pour des bureaux. Il est vrai que le Dominion Square donne l'impression d'être un projet d'hôtel dont on aurait, en cours de route, changé la vocation. Il dément



Ross et Macdonald. Édifice Dominion Square, Montréal, 1928-1940.

Extérieur, vu de l'angle des rues Sainte-Catherine Ouest et Peel. Photographie : J.L., 1999.



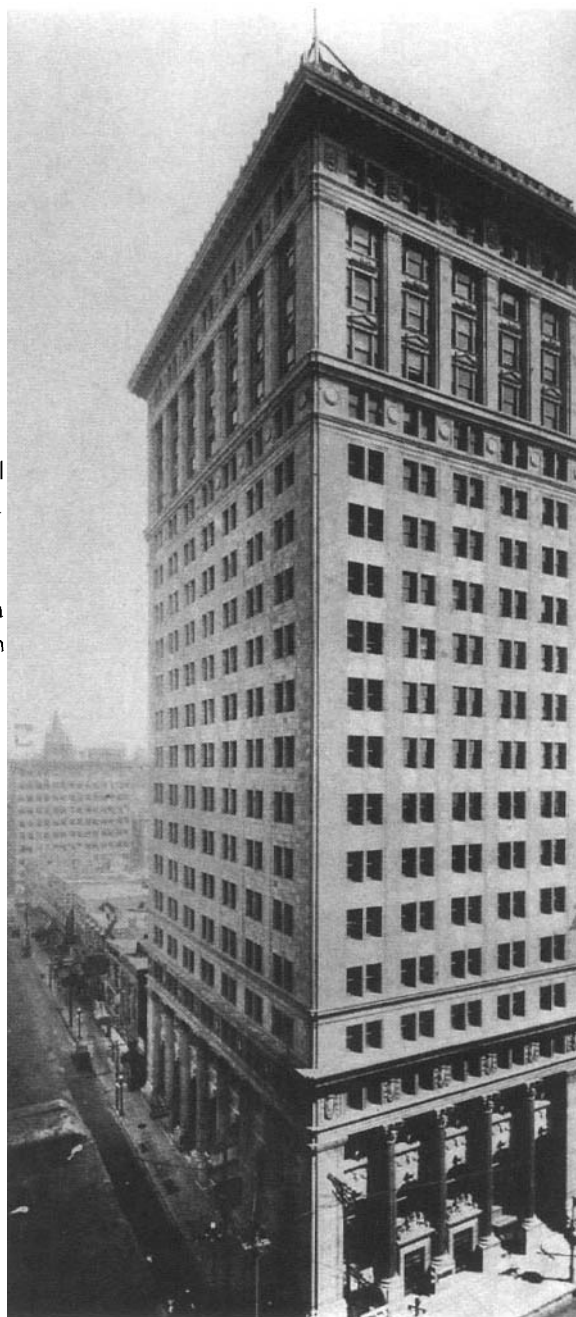
Ross et Macdonald. Banque Royale, Toronto, 1913-1915. Plans des niveaux des commerces, de la banque et des bureaux. Reproduits de *Construction*, juillet 1915.

donc, ou du moins nuance, la théorie qui se voulait très souple, il est vrai, de l'adéquation du caractère à l'usage que l'académisme comme le rationalisme prônaient. Il n'en reste pas moins que pour un édifice à bureaux, la forme en peigne est pleinement défendable et fait du Dominion Square un exemple significatif de la tendance à rechercher une volumétrie brisée, amenée par le gigantisme. Comme édifice bloc, il fournit la solution la plus explicite aux inquiétudes exprimées, depuis le début du siècle, à l'égard de la qualité de l'éclairage naturel et de la ventilation dans les immeubles à bureaux du centre-ville. Si on ajoute le centre commercial, le Dominion Square Building, qui reste méconnu parce qu'il a moins de panache qu'un gratte-ciel, n'en est pas moins un édifice marquant de l'histoire de l'architecture au Canada.

Le gratte-ciel Beaux-Arts : la Banque Royale à Toronto

Avant les années 1920, les édifices aux proportions élancées qui pourraient évoquer l'image typique du gratte-ciel sont peu nombreux et ont peu apporté à la réflexion théorique et pratique de Ross et Macdonald. Ils reprennent, pour ce qui est de l'extérieur, la formule éculée du tripartisme³³. L'édifice de la Banque Royale (1913-1915) se distingue avant tout par sa taille : il a vingt niveaux hors-sol. Érigé à la suite d'une dérogation au zonage, cette construction, la plus haute de l'Empire britannique, a été d'autant plus critiquée qu'elle s'ajoutait à deux autres gratte-ciel récemment réalisés au coin de Yonge et King, carrefour dont on disait alors qu'il était le plus dense au pays³⁴.

Pour Ross et Macdonald, c'était l'occasion rêvée de concevoir un vrai



Ross et Macdonald. Banque Royale, Toronto, 1913-1915. Extérieur. Photographie tirée de *Construction*, juillet 1915.

gratte-ciel avec des moyens importants. L'idéal académique privilégiant les bâtiments coûteux, la qualité de l'ensemble s'en ressent : l'édifice est de très bonne tenue. Aux registres inférieurs, les architectes se sont même permis un traitement plus expressif qu'à leur habitude, qui rappelle néanmoins deux œuvres antérieures : la gare Union à Ottawa (1909-1912) et la Banque de Toronto à Montréal (1908). Le retrait du mur et des arcades crée une ombre forte de laquelle surgissent les colonnes et l'entrée de la banque. Tout le décor profite de cette accentuation des contrastes. Inaccoutumé pour ce type d'édifice composé par analogie au tripartisme de la colonne classique, ce traitement décoratif plus soutenu à la base qu'au sommet est logique dans la mesure où il est plus susceptible d'être vu et apprécié par les piétons. Pour le reste, outre sa taille, ce bâtiment est conventionnel. Comme au Versailles, un édifice érigé dans le Vieux-Montréal, les derniers niveaux sont plus fenêtrés que les autres, donc d'apparence plus légère. Selon les approches de design des gratte-ciel bien établies à cette période et que l'on a déjà vues, les architectes ont multiplié les étages de transition et laissé pratiquement sans ornement le développement central, une nudité plane qui fait valoir les parties extrêmes.

Les circulations verticales (trois des six ascenseurs et les deux escaliers d'issue, dont un extérieur) ont été placées le long du mur mitoyen, c'est-à-dire celui qui est aveugle, sauf pour un décroché qui assure un fenêtrage partiel. En fait, l'édifice comporte deux façades ingrates qui ne reçoivent aucun traitement particulier si ce n'est le quadrillage des ouvertures. Leur

matériau moins coûteux, la brique, essaie, par sa couleur, de se rapprocher du calcaire et de la terre cuite des façades principales. Ce faisant, l'édifice perpétue une approche qui ne diffère pas de celle des autres grands immeubles canadiens de son temps : malgré sa hauteur, il est un bâtiment de coin et pas encore une tour autonome.

L'ensemble du plan intérieur est plus pragmatique que remarquable. Il présente néanmoins une solution intéressante dans le but d'augmenter les revenus de location : quatre petits commerces ont été aménagés sur la rue Yonge, la principale rue commerciale de la ville, à trois pieds sous le niveau du trottoir. Par conséquent, la succursale bancaire est placée au-dessus de ces commerces. Les arcades visent d'ailleurs à distinguer la banque de ces boutiques. Cette idée de commercialiser les niveaux de plain-pied ou les sous-sols et de surélever le niveau principal de la banque avait déjà été exploitée dans un édifice voisin, la Banque Traders, par Carrère et Hastings, édifice terminé en 1909. Avant tout économique, la solution offrait l'avantage de rendre l'espace public de la banque accessible par un grand escalier monumental qui répondait au goût Beaux-Arts du décorum. Les intentions en apparence contradictoires de l'académisme et du profit se voyaient ainsi réconciliées, un objectif que Ross et Macdonald partageaient avec Carrère et Hastings. Ces derniers seraient d'ailleurs responsables de la décoration intérieure de la succursale de la Banque Royale, mais il n'est jamais fait mention de collaboration entre leur agence et celle de Ross et Macdonald. Associés ou non dans ce projet, il existe un indéniable rapport d'émulation entre les deux tours voisines.



Ross et MacFarlane.
Édicule Versailles, Montréal,
rue Saint-Jacques, 1912-1915.
Façade rue Notre-Dame.
Photographie : J.L., 1999.

L'édifice de la Banque Royale à Toronto tient donc une place à part dans l'œuvre de Ross et Macdonald, principalement parce qu'il profite d'une dérogation au zonage. Ross et Macdonald y ont montré leur capacité d'appliquer des conventions américaines dans un édifice qui s'adressait à une grande entreprise, mais il faut attendre les années 1920 pour que des gratte-ciel figurent à nouveau dans leur livre de commandes.

Déjouer l'ombre et la lumière: les gratte-ciel Art déco

Plus que l'édifice de la Banque Royale, ce sont les études volumétriques pour l'hôtel Royal York et, par conséquent, pour le Dominion Square Building, qui annoncent des recherches nouvelles en matière de gratte-ciel chez Ross et Macdonald. Au lieu de s'élever tout de go de pied en cap, la masse d'un bâtiment en hauteur suit dorénavant des reculs successifs, par paliers, afin d'enrayer le problème de l'ombre projetée. La forme pyramidale avait été discutée pendant de nombreuses années avant de faire l'objet de règlements de zonage en 1916, à New York. Grâce à ces zigzourats des temps modernes, les rues de cette ville devaient enfin bénéficier de quelques heures d'ensoleillement. On espérait ainsi répondre à l'une des principales craintes exprimées à l'égard du gratte-ciel. Trop heureuses de renouer avec la course à la hauteur, plusieurs villes, dont des villes canadiennes, ont emboîté le pas et adopté cette réglementation plus permissive. À Montréal, par exemple, à la toute fin des années 1920, il devint possible de réaliser des gratte-ciel de vingt étages et plus pourvu que les façades présentent

des reculs successifs. C'est ainsi que, limité par le zonage à douze niveaux, le Dominion Square, présenté à son inauguration comme le plus grand édifice à bureaux du Canada, a été dépassé en 1931 par l'exhaussement de l'édifice Sunlife dessiné par les architectes torontois Darling et Pearson.

Avec cette loi, le gratte-ciel avait dorénavant une logique de composition qui lui était propre. Les architectes devaient le concevoir non plus en fonction de formules classiques comme l'analogie à la colonne, mais en adoptant un élagage du volume qui dramatise leur silhouette et les effets de la lumière. Le concours international du *Chicago Tribune* en 1922 marqua une autre étape dans cette évolution. Le projet gagnant de Raymond Hood, de l'agence Howells et Hood, adoptait un concept néogothique à l'exemple de l'édifice Woolworth de Cass Gilbert à New York (1911-1913), dont le style vertical avait paru particulièrement bien adapté à une construction qui s'élance vers le ciel³⁵. Cependant, le projet qui a retenu l'attention en Amérique est le second prix attribué à Eliel Saarinen. Ce dernier a modifié le style gothique pour en faire un jeu de lignes verticales, transformant les façades en de longues bandes d'ombre et de lumière. L'absence de corniche sur les différents volumes éliminait toute horizontale qui aurait pu limiter ou arrêter la course vertigineuse du regard vers le sommet de l'immeuble. Sans encore porter ce nom, le gratte-ciel Art déco venait de naître.

Du moins, s'agit-il de l'une des sources de l'Art déco, car celui-ci, surtout aux États-Unis, est un recueil éclectique de références. On sait par exemple que l'Exposition des arts décoratifs à Paris, en 1925, a eu une

grande influence. Pour garder un certain leadership international dans le domaine du design, la France avait proposé de réunir des projets « modernes ». Parmi les approches ainsi regroupées, celles des décorateurs ensembliers ont été les plus populaires. Leur production faisait le pont entre la tradition, le défunt mais regretté Art nouveau et l'avant-garde. Ils rejoignaient cette dernière tendance dans leur recherche de la forme simple, leur goût pour le primitivisme, leur interprétation du cubisme, etc. En fait, le trait commun le plus répandu chez tous les adeptes de ce style naissant était l'accentuation géométrique du design. Ainsi, en interprétant le gothique comme des lignes verticales et en ayant des volumes en escalier, le projet de Saarinen s'inscrivait facilement dans ce courant que l'on a parfois qualifié de *Modern Style*. Par ailleurs, en comparaison des avant-gardistes, les adeptes de l'Art déco ont en commun d'être généralement plus conservateurs. Les thèmes chers de l'académisme tels que

la symétrie, l'équilibre, les proportions, l'unité, etc., étaient respectés. Les matériaux traditionnels comme les bois précieux gardaient la faveur des artisans. En architecture, c'est en pierre ou en brique que l'on construisait les enveloppes. Le métal cependant a été peu à peu intégré dans des détails ornementaux. Mais le principal conservatisme tient dans le fait que ce style servait à perpétuer la tradition des arts décoratifs, c'est-à-dire qu'il était plus associé au luxe qu'à la production de masse. L'Art déco demeurait élitiste. Intimement lié aux années folles, il a été abondamment utilisé dans les lieux ludiques. Il symbolisait la modernité en exacerbant le thème de l'urbanité, c'est-à-dire l'effervescence des métropoles.

C'est avec l'édifice montréalais dit *Tramways* (1927-1930), construit pour la Terminal Building Corporation, que Ross et Macdonald se sont initiés à l'Art déco. Le volume de type bloc restait très près de celui des autres édifices de même taille. Seules les travées d'angle,



Ross et Macdonald,
édifice *Tramways*, Montréal,
rue Saint-Antoine Ouest, 1927-1930.
Photographie : J.L., 1999.



Ross et Macdonald, édifice Price, Québec, 1928-1930.
Perspective reproduite de JRAIC, juin 1930, p. 213.



Borott et Blackader.
Édifce Aldred, Montréal,
Place d'Armes, 1929-1931.
À gauche: Babb, Cook et Willard,
Édifce de la New York Life
Insurance, 1889.
Photographie: J.L., 1999.

en plus d'être singularisées par leur traitement dénudé, ont un étage de moins: le volume est timidement brisé. Bien que ce procédé soit d'une grande retenue, Ross et Macdonald devaient croire à son efficacité, car ils l'ont aussi utilisé dans l'édifice Dominion Square et, plus tard, dans celui de la General Electric. Autrement, le schéma de composition est traditionnel: il s'inscrit dans la lignée des compositions tripartites. Par contre, l'Art déco apporte des solutions inusitées aux exigences académiques. Ainsi, pour assurer les effets de transition dans les registres inférieurs, les architectes ont varié le traitement des allèges de fenêtres des deux premiers étages et orné les pilastres. Il y a aussi des motifs inédits comme les amortissements sculptés en forme de palmettes qui évoquent les ziggourats, une des sources d'inspiration archéologique de l'Art déco. Mais, en rappelant un style antique, en reposant sur un schéma de composition académique et en reprenant des tics comme les étages de transition, l'édifice Tramways montre à quel point l'Art déco, loin d'être une révolution, était une stylisation moderniste, un style d'actualité qui s'ajoutait à un éventail plus traditionnel.

Parce que l'Art déco opérait comme un style, avec des règles et un répertoire d'ornements, plusieurs architectes canadiens ont réalisé des édifices blocs similaires au Tramways. Pour leur part, Ross et Macdonald sont heureusement allés beaucoup plus loin dans la recherche volumétrique, entre autres avec l'édifice Price à Québec (1928-1930) et l'Architects' Building à Montréal (1929-1934). Ces deux immeubles plus élevés, aux proportions élancées et d'une volumétrie en gradins, rejoignent l'approche du gratte-ciel lancée par Saarinen.

Le siège social de la compagnie Price, malgré ses dix-huit étages, apparaît comme une intégration urbaine étonnamment réussie et révèle, de ce fait, des qualités inattendues de la nouvelle façon de faire³⁶. C'est encore aujourd'hui le seul gratte-ciel dans le quartier *intramuros*, à l'exception de la tour du Château Frontenac³⁷. La comparaison avec cette dernière est frappante. Autant l'une est massive, inspirée des donjons de châteaux forts, autant l'autre, solitaire, s'élance dans le ciel comme un campanile, formant un contrepoint vertical à la silhouette accidentée de la ville. La différence tient en grande partie aux reculs successifs de l'édifice Price, alors qu'au contraire la tour du Château Frontenac s'évase, les derniers étages formant un porte-à-faux. Le couronnement de l'édifice Price est marqué par sa toiture à quatre versants, qui semble autant une concession au pittoresque de la vieille ville de Québec qu'une solution prise par l'agence Ross et Macdonald, qui l'a également adoptée pour l'hôtel Royal York à Toronto et le Dominion Square Building. Par ailleurs, le lot sur lequel l'édifice Price a été érigé est étroit et enserré entre deux édifices existants; ses dimensions dérogent à peine aux proportions habituelles du parcellaire. À cause de ces contraintes, il a fallu dégager l'immeuble en procédant à des reculs latéraux, afin que toutes les façades soient fenêtrées.

Formant un ensemble harmonieux avec ses voisins, l'édifice Price apparaît donc comme un exercice d'insertion dans le tissu urbain unique de Québec. Si l'on accepte cette hypothèse, il montre que des architectes comme Ross et Macdonald ont été conduits à remettre en question leur apparente prétention à rebâtir tout le centre-ville

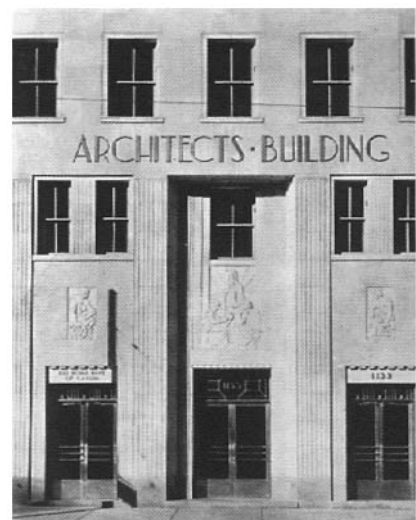
par l'implantation massive d'édifices blocs monumentaux et autonomes. Avec ses jeux de gradins, l'Art déco permettait de composer avec l'existant. À Montréal, il existe un autre immeuble qui adopte avec succès cette ligne de pensée, c'est l'édifice Aldred (1929-1931). Son architecte, Ernest I. Barott, a clairement indiqué qu'il a composé la façade sur la place d'Armes en tenant compte des tours de la basilique Notre-Dame et de l'édifice voisin, le New York Life Insurance Building, qui est le premier gratte-ciel montréalais. Malheureusement, la crise économique des années 1930 a stoppé cet intéressant développement théorique chez les adeptes du *Modern Style*.

À l'échelle du détail, les élévations de l'édifice Price sont éclectiques et témoignent du large répertoire décoratif qui peut être associé au style Art déco. L'entrée en arc plein cintre à extrados brisé typique de la Renaissance florentine et les fausses meurtrières rappellent les styles de transition entre le Moyen Âge et la Renaissance. Les architectes ont également repris l'approche développée à l'édifice Tramways, qui procède par des regroupements d'étages. Ici aussi, des motifs de palmes sont appliqués au sommet des pilastres pour amortir les volumes. Il y en a même sur les fûts, probablement pour créer des liens visuels avec les voisins et donner l'illusion de masses plus brisées qu'elles ne le sont. Les façades sont également ornées d'écussons qui réfèrent à des thèmes liés à la compagnie et au folklore. Ross et Macdonald reprenaient là l'idée de la canadianisation du décor, que le Torontois John M. Lyle défendait au nom du nationalisme canadien. L'expression moderne se fait ainsi la gardienne d'un passé épique.

De petites dimensions, le plan est d'une grande simplicité. Les ascenseurs, l'escalier d'issue et les services ont été réunis dans la partie arrière. À tous les niveaux, un couloir axial sépare l'édifice en deux, rendant la symétrie de la façade cohérente avec cet aménagement. Profitant de la vue que permet la hauteur, les bureaux de la direction ont été placés au sommet de l'édifice. Ils dominent littéralement l'entreprise, sinon la ville. Le plan du niveau de l'exécutif renchérit cette symbolique du pouvoir. La salle du conseil est placée dans un volume faisant saillie à la proue de l'immeuble. Les bureaux du président et du vice-président, qui lui sont adjacents, sont disposés aux deux angles du volume principal. Ils jouissent pleinement du panorama, profitant chacun des fenêtres sur deux façades.

Aujourd'hui démoli, l'Architects' Building, l'autre tour Art déco de Ross et Macdonald, faisait partie des œuvres dont ils ont été les architectes et les promoteurs. Son nom était révélateur de leur fierté et de leur enthousiasme pour cette esthétique des gratte-ciel et, comme en fait foi le bas-relief allégorique au-dessus de l'entrée où la muse de l'architecture porte une maquette du bâtiment, l'Architects' Building célèbre une loi qui leur permettait enfin, quinze ans après la Banque Royale à Toronto, de construire à nouveau des édifices aussi élevés.

Le terrain était en tête d'îlot, ce qui facilitait le design bien qu'il fallut dégager la façade latérale afin de la fenêtrer. Le tracé des reculs successifs des volumes supérieurs suivait une même oblique. En plus de ces reculs, les architectes ont découpé avec succès les élévations, de telle sorte que, comme pour le Price, la volumétrie semblait plus accidentée



Ross et Macdonald. Architects' Building, Montréal, 1929-1934. Démoli.
Entrée. Photographie tirée de Construction, juin 1931.



Ross et Macdonald. Architects' Building, Montréal, 1929-1934. Démoli.
Photographie tirée de Construction, juin 1931.



Ross et Macdonald. Architects' Building, Montréal, 1929-1934. Démoli.
Hall d'ascenseurs. Photographie tirée de JRAIC, septembre 1931.



Ross et Macdonald. Édifice Montreal Star, Montréal, rue Saint-Jacques, 1926-1931. Photographie : J.L., 1999.

qu'elle ne l'était vraiment. Les bandeaux aux seules travées d'angles sont à cet égard particulièrement réussis. Ainsi, le tripartisme habituel (base, développement et couronnement) est contrarié. Les repères sont évoqués puis interrompus, formant une géométrie à la fois simple par son élan vertical, mais complexe dans ses subdivisions. Le tout donnait à cet immeuble un traitement nuancé et raffiné. Au premier étage, la longue fenêtre horizontale sur la façade latérale est notable comme essai d'opposition aux lignes essentiellement verticales de cet immeuble. Figure privilégiée de l'avant-gardisme européen, probablement inspirée du restaurant Eaton à Montréal, elle entraîne une tension : une touche moderniste qui contredit, timidement il est vrai, la quête d'intégration héritée de l'esthétique académique.

À l'intérieur de l'Architects' Building, les matériaux luxueux et lustrés prédominaient. L'ornementation abondait en chevrons, demi-couronnes, motifs végétaux, etc. Les détails de style Art déco procédaient eux aussi d'une stylisation géométrique et répondaient ainsi à cette volonté de renouveler les formes héritées du passé. Il y a cependant dans le résultat global une ambivalence entre le modernisme et le passéisme qui transparaissait dans les articles sur l'Architects' Building. Pour défendre leur originalité, Ross et Macdonald semblent avoir joué de prudence, puisque l'un des articles affirmait que cet édifice moderne n'était la copie d'aucun immeuble connu. Un autre article soulignait qu'il était le résultat modernisé d'une analyse des nécessités et des particularités du lieu. Les longues fenêtres horizontales étaient présentées comme une « innovation » des « plus audacieuses et des plus

réussies³⁸ ». Il est vrai que les élévations de cet édifice s'éloignaient du modèle élaboré par Saarinen en 1922. À l'échelle locale, l'Architects' Building a donc contribué à une évolution des formes. Avec le recul cependant, le fait de confiner ainsi dans un élément ponctuel « l'esprit nouveau » indique moins l'avant-gardisme de Ross et Macdonald, que le conservatisme de l'architecture canadienne, qui faisait passer pour audacieux ce qui l'était peu. Qui plus est, ces soupçons de modernisme ne cachaient pas les traits « dignes » du classicisme³⁹. Ceux-ci étaient faciles à reconnaître. Dès l'entrée, les pilastres cannelés évoquaient les ordres classiques, bien que le chapiteau ait été remplacé par un simple filet duquel pendent de fines gouttes⁴⁰. Mais il y avait surtout, comme pour l'édifice Price, ce besoin constant de définir les compositions par des axes, d'appuyer la symétrie et d'encadrer chaque partie comme l'ensemble. La spatialité devait rester directionnelle et circonscrite, plutôt qu'ouverte, aérienne et fluide comme les avant-gardistes européens le proposaient.

Ross et Macdonald ont réutilisé l'Art déco dans plusieurs de leurs réalisations des années 1930. La volonté de trouver un style moderne était patente, mais l'esprit académique continuait de mouler leur conception. Parmi ces autres édifices Art déco, retenons le siège social du Montreal Star (1929-1931) qui, malgré une hauteur réduite, empruntait le « style gratte-ciel en gradins » comme on l'a affirmé à l'époque⁴¹. L'usage de volumes pyramidaux permet de créer des liens avec ses voisins, mais la finition, comme pour l'édifice Price, est plutôt éclectique. Ross et Macdonald ont aussi utilisé ce style au Maple Leaf

Gardens à Toronto. Cette fois-ci cependant, le parement est en brique et l'ornementation résulte principalement de la mise en œuvre de ce matériau. Cette patinoire est aussi remarquable par son programme et sa taille monumentale qui, l'un et l'autre, ont forcé l'agence de Ross et Macdonald à trouver une solution originale pour la structure du toit qui est métallique et suit une géométrie tridimensionnelle au lieu des habituelles poutres.

L'Art déco reprenant des traditions classiques, la même époque a aussi connu un classicisme modernisé, c'est-à-dire un classicisme maniéré, sursimplifié et géométrisé, très apparenté à l'Art déco. Cette façon de faire a été relativement populaire au Canada, entre autres dans l'architecture institutionnelle et dans les banques. Ross et Macdonald l'ont employée dans l'édifice de la Canadian General Electric. Bien qu'ils aient repris le gabarit caractéristique de l'édifice Tramways avec les angles

supérieurs tronqués, l'allure était nettement plus sobre et surtout plus calme. L'ornementation était très limitée. Inscrits dans la pierre, les bas-reliefs sont si ténus que le décor devenait presque graphique. Puisant dans des leçons de l'Art déco, les allèges des fenêtres étaient en métal. La forte verticalité de l'alternance des pilastres et des travées de fenêtres est arrêtée par les derniers registres. Les proportions et l'effet se rapprochent de l'équilibre classique.

Ross et Macdonald ont continué d'exploiter cette stylisation moderne dans les magasins Eaton à Montréal et Toronto, ainsi qu'au Holt Renfrew à Montréal, qui témoignent à quel point cette tendance était associée au luxe. Mais l'importance de ces magasins, surtout celui de Toronto, s'inscrivait aussi dans la lignée de la recherche du Dominion Square, à savoir celle où l'intérieur des bâtiments offre un réseau piétonnier parallèle à la ville.



Ross et Macdonald. Édifice General Electric, Montréal, 1930-1934. Démoli. Extérieur. Photographie tirée de Construction, mars 1932.