

MISE EN CONTEXTE

La Société de transport de Montréal (STM) a mandaté la Coopérative en patrimoine Passerelles pour réaliser une étude patrimoniale spécifique au bâtiment sis au 5000-5016, boulevard Décarie, Montréal, dans le cadre du projet Centre d'attachement Nord-Ouest (CANO). Cette étude a été réalisée suite aux recommandations du ministère de la Culture et des Communications (MCC) et fait également écho à une demande exprimée par les commissaires lors de la consultation publique qui a eu lieu au sujet du CANO en novembre 2020.

L'étude qui suit fait état de l'histoire du lieu et de l'évaluation patrimoniale du bâtiment. Il en ressort notamment que le bâtiment ne possède pas de statut de protection, bien que sa façade présente un certain intérêt patrimonial.

Pour des raisons de sécurité et de mise en œuvre du chantier de construction, qui seront détaillées au dossier d'affaires qui sera déposé au Conseil des ministres, la STM se voit néanmoins contrainte de démolir le bâtiment en question. Cette intervention permettra d'accéder au puits d'excavation, situé dans le stationnement de la rue Coolbrook, via le boulevard Décarie, et ainsi éviter la circulation de véhicules lourds en face de l'école primaire Internationale et dans les rues résidentielles à proximité.

La préservation de la façade ne sera également pas possible, et ce, étant donné sa détérioration au niveau de la maçonnerie et de la dimension restreinte du site actuel pour le chantier. De plus, la nature exacte du développement futur n'est pas connue. Il est donc difficile d'établir si la façade pourrait s'y intégrer.

La STM, en tant que citoyen corporatif, souhaite contribuer au développement du secteur. Les discussions se poursuivront avec les parties prenantes du CANO afin de mettre en place des conditions gagnantes pour qu'un projet de redéveloppement puisse s'intégrer adéquatement au site après les travaux.

Dossier documentaire et
évaluation de l'intérêt
patrimonial

ÉDIFICE 5000-5016
BOULEVARD DÉCARIE
(ANCIEN GARAGE SNOWDON)



REMISE FINALE
02/11/2021

PASSERELLES
COOPÉRATIVE EN PATRIMOINE

Table des matières

1. MISE EN CONTEXTE	3
2. SITUATION ACTUELLE	6
2.1 Identification	7
2.2 Statut	10
2.3 État du lieu	10
3. SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DU LIEU	16
3.1 Chronologie	16
3.2 Analyse de l'évolution du lieu et de son contexte urbain	26
3.3 Iconographie	37
4. FICHES TECHNIQUES SUR LES COMPOSANTES	39
4.1 Bâtiments	39
4.2 Concepteur	46
4.3 Comparatifs	46
5. ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL	48
6. CONCLUSION	61
7. BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DOCUMENTAIRES AUTEUR, DATE	63

GARAGE SNOWDON
EDIFICE MODERNE ET A L'ÉPREUVE DU FEU

Gazoline, Huilage, Graissage **ELWOOD 1238** Aussi, Lavage et Remorquage

REPARATIONS GENERALES

SERVICE JOUR ET NUIT

TAUX DE REMISAGE RAISONNABLE

LE GARAGE LE MIEUX OUTILLE DE TOUT MONTREAL



Le Garage Snowdon, où le "SERVICE" et la "QUALITE" comptent

Mécanique Générale et Réparations Electricques sur toutes les Marques d'Autos	Station de Service de Batteries Réparations de Pneus et de Chambres à Air
SOUS LA DIRECTION PERSONNELLE DE S. DESFORGES ELWOOD 1676	SOUS LA DIRECTION PERSONNELLE DE R. PROULX ELWOOD 6629

5008, BOULEVARD DECARIE, SNOWDON

Anonyme. (1929). Garage Snowdon, Limitée —Snowdon Garage. Gazette officielle du Québec. Québec official gazette, no 44, 110.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1. Description du mandat

Le présent mandat de recherche vise à documenter le bâtiment sis au 5000-5016 boulevard Décarie à Montréal et à évaluer son intérêt patrimonial, dans le prolongement d'une première étude amorcée par BARIN Architectes Inc. au courant de l'été 2021.

Le bâtiment étudié dans le présent rapport est une nouvelle propriété de la Société de transport de Montréal (STM), acquise à l'été 2021 dans le cadre du projet du centre d'attachement nord-ouest (CANO).

Le centre d'attachement représente un espace - souvent souterrain - où sont stationnés, chargés, déchargés et entretenus les véhicules de travaux (VT) destinés à entretenir les infrastructures du réseau de métro de Montréal.

Dans le cadre du prolongement de la ligne bleue, la STM aura besoin de VT supplémentaires mais ne possède actuellement pas les espaces nécessaires à leur acquisition dans les Centres d'attachement existants.

La STM souhaite ainsi se doter d'un nouveau centre d'attachement, le « CANO » dans le quadrant nord-ouest du réseau du métro, soit à proximité de l'intersection des lignes orange et bleue près de la station de métro Snowdon dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. C'est dans cet objectif

que la STM souhaite utiliser le site du 5000-5016 boulevard Décarie, afin de répondre aux impératifs de son projet.

Le ministère de la Culture et des Communications exige toutefois une étude patrimoniale externe, préalable aux modifications majeures du site, afin de valider le degré d'intérêt du lieu.

1.2. Équipe de réalisation

La coopérative Passerelles regroupe de jeunes professionnels agissant dans le milieu de l'aménagement et de la conservation du patrimoine. L'équipe réalise des projets de recherche sur des bâtiments historiques afin d'aiguiller les gestionnaires dans leur prise de décision, au regard d'interventions futures sur ceux-ci. De plus, à travers des projets axés sur la médiation culturelle, la coopérative cherche à intéresser les citoyens à leur patrimoine par le biais d'événements et d'activités créatives, participatives, multiformes et inclusives.

1.3. Destinataires

Ce rapport est d'abord destiné à la Société de transport de Montréal (STM) qui est propriétaire et gestionnaire du bâtiment. Plus spécifiquement, le rapport s'adresse aux mandataires suivants: « Direction principale du Prolongement et grands projets Métro »

et la « Direction exécutive Ingénierie et grands projets ».

1.4. Méthodologie

1.4.1. Méthologies de références

L'équipe de Passerelles a choisi d'utiliser une méthodologie mixte, à la fois quantitative et qualitative, dans le cadre de la réalisation du présent mandat.

D'une part, l'équipe a eu recours à la méthodologie proposée par la Ville de Montréal, pour la réalisation du dossier documentaire préalable à l'analyse de l'intérêt du 5000-5016 boulevard Décarie.

Ainsi, nous nous sommes servis du « Guide de réalisation de la recherche préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu » (Ville de Montréal, 2012).

Le rapport suit donc la table des matières mise de l'avant par ce modèle et comprend les sections suivantes:

- Situation actuelle
- Synthèse de l'évolution du lieu
- Fiche technique sur les composantes
- Bibliographie

D'autre part, l'équipe a ensuite analysé l'intérêt du lieu en se servant du cadre

méthodologique proposé toujours par la Ville de Montréal, dans le « Guide d'application du processus d'évaluation menant à la formulation d'un énoncé d'intérêt patrimonial. » (Ville de Montréal, 2012.) Cette méthode de gestion par les valeurs permet d'observer notamment :

- La valeur sociale et symbolique
- La valeur historique
- La valeur artistique, esthétique
- La valeur contextuelle, urbaine ou paysagère
- Les valeurs spécifiques

Toutefois, nous avons choisi d'intégrer les critères d'analyses pondérés mis de l'avant par le Ministère de la Culture et des Communications dans «Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement.» (Gouvernement du Québec, ministère de la Culture et des Communications, 2017). Cette méthode analyse l'importance de l'objet à travers un pointage spécifique:

- INTÉRÊT HISTORIQUE - 35%
- INTÉRÊT PAYSAGER - 10%
- INTÉRÊT ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL - 55%

Ainsi, la pondération finale déterminera si un énoncé de l'intérêt patrimonial est requis ou non. Seules les notations A et B en nécessitent.

Cette évaluation s'établit comme suit :

- 85 à 100 % : A (valeur exceptionnelle)
- 70 à 84 % : B (valeur supérieure)
- 40 à 69 % : C (valeur bonne)
- 21 à 39 % : D (valeur moyenne)
- 1 à 20 % : E (valeur faible)

Pour donner sens à cette échelle de valeurs, nous nous sommes appuyés sur les définitions développées par la firme Patri-Arch dans le cadre du pré-inventaire de la ville de Laval. Ces définitions sont disponibles dans la section méthodologie de leur rapport.

Nous avons également eu recours à la méthodologie proposée par le CSSDM pour l'analyse et la formulation de recommandations, à travers le «Guide d'interventions architecturales pour les édifices scolaires de la CSDM. Commission scolaire de Montréal.» (Déom, C., 2006).

1.4.2. Sources et étapes

Nous avons d'abord mené une recherche approfondie dans les ressources primaires disponibles en ligne, mais également dans les archives physiques lorsque la situation le permettait.

Nous avons entre autres consulté les archives suivantes:

- Archives de la Ville de Montréal ; (sur place et en ligne)
- Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) ; (sur place et en ligne)
- Bibliothèque et Archives de la Polytechnique de Montréal ; (sur place)
- Archives de la STM ; (en ligne)
- Registre foncier du Québec ; (en ligne)

Les fonds principaux explorés ont été les suivants :

- Annuaire Lovell's ;
- Contract Record and Engineering Reviews
- Journaux des années 1920-1930 ;
- Fonds Conrad Poirier - BAnQ Vieux-Montréal
- Atlas de Charles Goad ;
- Plans d'assurance-incendie de Montréal ;
- Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal ;
- Dossier thématique R3209 : boulevard Décarie, Ville de Montréal ;
- Fonds Service d'urbanisme. Série Z

Archives imprimées. Dossier D006 - L'artère Décarie ;

- Collection VM066 - Collection Cartes et plans de la Ville de Montréal ;
- Vues aériennes de Montréal ;

Nous avons également consulté plusieurs sources secondaires, dont notamment les ouvrages de référence suivants :

- Benoît, M. et Gratton, R. (1991). Pignon sur rue : les quartiers de Montréal (Guérin Littérature Itée, vol. Le patrimoine de Notre-Dame-de-Grâce).
- Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.
- Rémillard, F. et Merrett, B. (2007) L'architecture de Montréal: Guide des styles et des bâtiments. Montréal: Café Crème
- Bergeron, Claude. (1989). Architectures du XXe siècle au Québec. Montréal : Méridien.

Finalement, notre étude repose également sur une observation terrain, une prise de photographies et une visite du bâtiment, réalisées le vendredi 3 septembre 2021. Un dossier photographique de l'état actuel des lieux est disponible sur demande.

1.5. Limites de la recherche

La présente recherche comprend certaines limites, notamment en ce qui a trait au délai de réalisation court (du 2 septembre au 24 septembre 2021) mais également au délai de réponses de certains centres d'archives. À titre d'exemple, nous n'avons pu explorer les archives du Centre Canadien d'Architecture.

2. SITUATION ACTUELLE



Façade principale du 5000-5016 boulevard Décarie, Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, Montréal.

2.1. Fiche d'identification

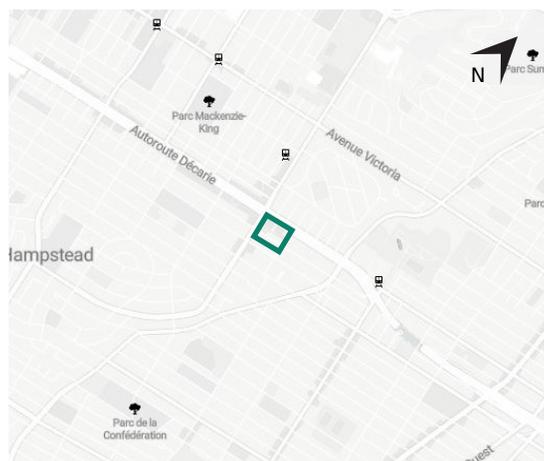
Coordonnées de l'établissement	
Nom de l'établissement	5000-5016 boulevard Décarie
Autres appellations	Garage Snowdon Garage Laberge Robitaille Parking Bâtiment Discount
Adresse	5000-5016, Boulevard Décarie, Montréal, QC H3X 2H8
Répondant principal	Manuel Poulin Urbaniste Direction principale Prolongements et grands projets Métro Direction exécutive Ingénierie et grands projets
Propriétaire	Société de transport de Montréal (STM)
Anciens propriétaires (principaux)	Wilfrid Lavigne (avant 1929 : propriétaire des lots) Snowdon Garage Ltd. (1929 - 1937) Garage Laberge Ltd. (1937 - 1979) LES JARDINS REINE MARIE INC. (vente en 2021)
Actif	non
Usage	Commerces et services en secteur de moyenne intensité commerciale
Municipalité	Montréal
Arrondissement	Arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce
No. de lot	2086967
Anciens N° du lot	51-17-4 / 51-17-6 / 51-18-1 / 51-685
No. de matricule	9438-71-4011-7-000-0000
No. de dossier	30 - F28148550
N° d'unité de voisinage	3457

2. PRÉSENTATION DU LIEU

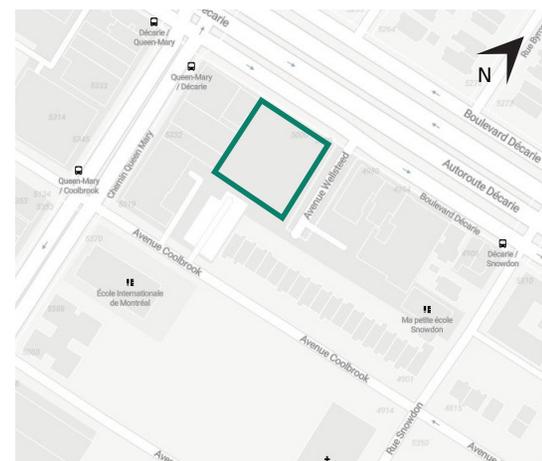
Caractéristiques de l'unité d'évaluation	
Année de construction	1930
Architecte	Uldège T. Benoit
Entrepreneur	J.E. Blais
Structure	Eastern Steel Products Ltd
Système électrique	B.B. Electric
Statut de protection	Aucun
Évaluation du patrimoine urbain	Secteur de valeur patrimoniale intéressante: 17.I.19 Secteur Décarie
Zonage	zone 0405: Secteur significatif à normes
Superficie bâtiment	1 962 m ²
Superficie terrain	2 133 m ²
Nombre d'étages	3
Nombre de locaux commerciaux	4



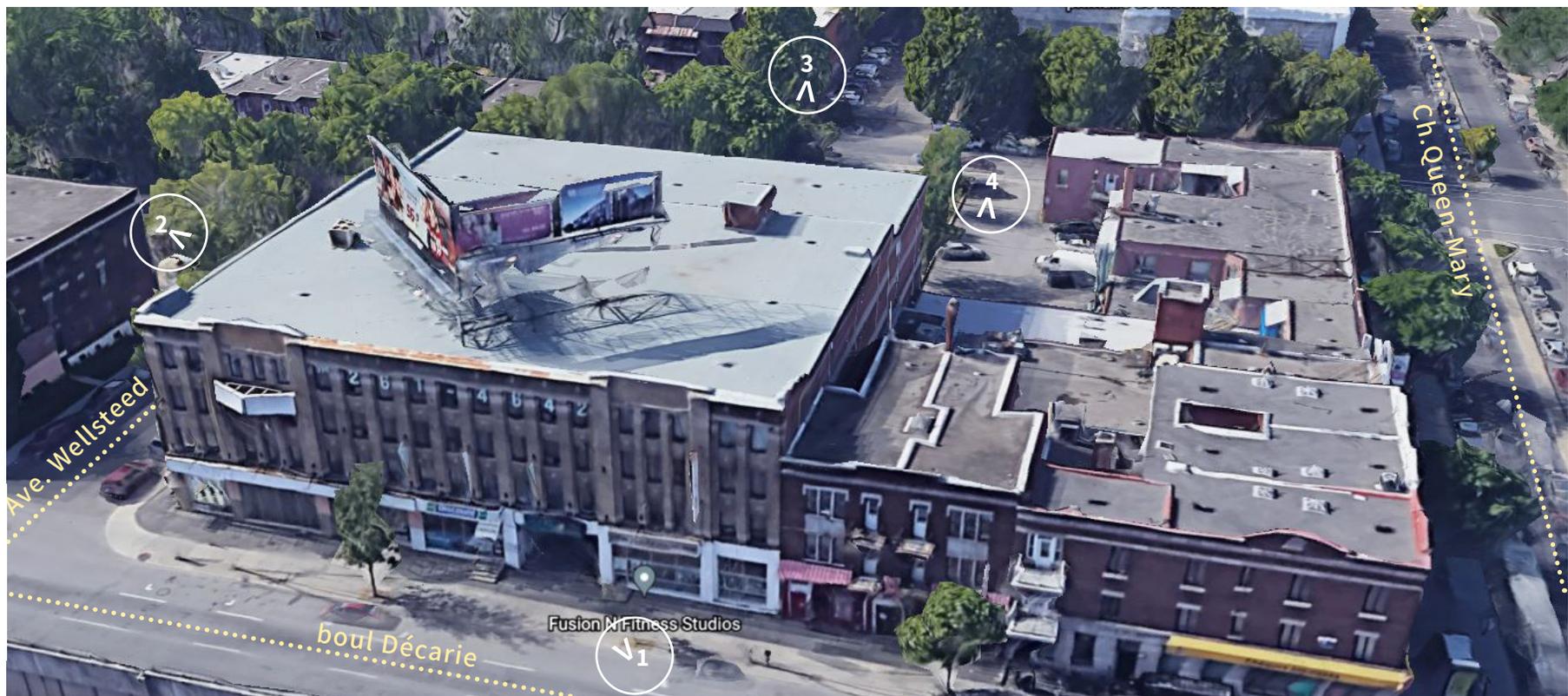
Localisation. OpenStreet Map, 2021.
Arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce



Localisation. OpenStreet Map, 2021.
Quartier Notre-Dame-de-Grâce, bordé par Hampstead au nord. Le secteur est traversé de l'axe majeur autoroutier d'échelle métropolitaine, le boulevard Décarie.



Localisation rapprochée. OpenStreet Map, 2021.
Le bâtiment est localisé aux abords du boulevard Décarie, sur un îlot bordé également par le Chemin Queen-Mary au nord, la rue Snowden au sud et Coolbrooke à l'ouest. L'îlot comprend également une impasse en moitié d'îlot, l'avenue Wellstead, qui borde le bâtiment au sud.



Vue 3D du bâtiment au 5000-5016 boulevard Snowden. (2021). Google earth



V1 Façade principale



V2 Façade latérale sud



V3 Arrière du bâtiment



V4 Arrière, vue nord-ouest

2.2. Reconnaissance et statut

Le bâtiment à l'étude ne possède pas de désignation en tant que lieu historique national fédéral ni aucun statut de protection provincial ou municipal en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec (LPC). Le bâtiment ne figure pas non plus au Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal.

Il fait toutefois partie d'un secteur significatif à normes identifié au règlement de zonage et se trouve également dans le secteur «17.I.19 : Décarie», un secteur de valeur patrimoniale intéressante tel qu'inscrit à l'évaluation du patrimoine urbain du plan d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce¹.

Le bâtiment côtoie certains bâtiments d'intérêt et s'implante dans un secteur qui possède une cohérence d'ensemble, se rapprochant ainsi davantage des caractéristiques du secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle «17.E.15 : Queen-Mary et Décarie».

Plus au nord s'implante le Théâtre Snowdon au 5225, boulevard Décarie, identifié au cahier d'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement.

Le 5000-5016 boulevard Décarie est récipiendaire du prix de l'Opération patrimoine architectural de Montréal (OPAM) en 1998, pour le volet commerces.

La description qu'en a faite le jury à l'époque est présentée comme suit : « Imposant bâtiment qui exprime son caractère par l'utilisation d'un appareil de brique intéressant tant au niveau de l'ensemble de la façade qu'au niveau du couronnement². »

La Ville de Montréal n'identifie pas le secteur comme possédant un potentiel archéologique. Une étude du potentiel archéologique des sites visés par l'aménagement du CANO a toutefois été réalisée par Ethnoscop en 2021. Selon cette dernière, les sites pourraient avoir été occupés par des populations autochtones à une autre époque. Si cette hypothèse s'avère exacte, des traces d'une telle occupation pourraient subsister. Il existe aussi un faible potentiel d'y retrouver des témoins de la période à laquelle le territoire était occupé à des fins de villégiatures. Les bâtiments ayant « bouleversé les sols anciens³ », la réalisation d'un inventaire archéologique préalable aux travaux d'excavations pourrait s'avérer utile, notamment pour ce qui est des espaces résiduels non bâtis.

² OPAM (1998). Ville de Montréal, en ligne: <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/laureat/index.htm>

³ Ethnoscop. inc., (2021). Centre d'attachement Nord-Ouest, Montréal, Étude de potentiel archéologique.

2.3. État du lieu

Le bâtiment à l'étude est situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, aux abords de l'autoroute en tranchée Décarie. Situé au 5000-5016 boulevard Décarie, l'îlot qu'il occupe est circonscrit par le Chemin Queen Mary au nord, par la rue Snowdon au sud, par le boulevard Décarie à l'est et par l'avenue Coolbrook à l'ouest. Il est également percé par l'avenue Wellsteed, une impasse qui se bute à une ruelle à peu près à la moitié de l'îlot. Dans les prochains paragraphes, nous présenterons le bâtiment et son contexte urbain tel que nous avons pu les observer lors de notre période d'observation.

2.3.1. Morphologie, topographie et environnement naturel

Le 5000-5016 boulevard Décarie est un bâtiment de type commercial. La plus grande superficie de cet immeuble est occupée par un stationnement étagé intérieur qui s'étend sur l'ensemble des étages ainsi qu'au demi-sous-sol de l'édifice. On retrouve, au rez-de-chaussée, quelques espaces de vente au détail ayant pignon sur rue. Directement au-dessus de ceux-ci, un espace de bureau occupe une partie du deuxième étage.

¹ Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

2. PRÉSENTATION DU LIEU



Stationnement étagé occupant la plus grande partie du bâtiment. (septembre 2021). Passerelles



Local commercial au rez-de-chaussée. (septembre 2021). Passerelles



Bureaux au 2e étage. (septembre 2021). Passerelles

L'objet de ce rapport se situe à 71-72 m au-dessus de la mer. À son point le plus élevé, l'immeuble atteint 86 m au-dessus de la mer tandis que sa partie arrière, légèrement plus basse, se situe à un peu plus de 84 m au-dessus de ce même niveau⁴. Le territoire avoisinant est marqué par une légère pente ascendante en direction nord-sud et par une pente descendante en direction est-ouest.

On retrouve peu de verdissement au sein du secteur où se situe le 5000-5016 boulevard Décarie. Le paysage est surtout marqué par la présence de l'autoroute Décarie. Conjointement, l'autoroute et le boulevard du même nom occupent un total de 12 voies. À l'est de celles-ci, une bande gazonnée de quelques mètres sur laquelle on a planté des arbres sépare la voie des habitations avoisinantes. Du côté ouest, où se situe le bâtiment étudié, on retrouve quelques arbres, mais leur présence ne contrebalance pas l'importante superficie d'asphalte. Pour retrouver du vert, il faut se rendre derrière le bâtiment sur la rue Coolbrook.

2.3.2. Contexte urbain

Autour du bâtiment qui nous intéresse, on retrouve autant des commerces et services, que des habitations généralement construites dans les années 1920 et 1930. Sur le chemin Queen-Mary, ces différents usages se côtoient

au sein de bâtiments dits mixtes. Comme on l'explique dans l'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement:

« La transformation [du chemin Queen-Mary] en voie de circulation rapide a entraîné le remplacement de l'usage résidentiel des rez-de-chaussée⁵ ». Ces derniers ont souvent été transformés afin d'accommoder un usage commercial. Les étages supérieurs, pour leur part, ont parfois préservé leur vocation première, soit l'habitation, ou ont été adaptés à un usage commercial ou de bureaux.

Près de l'intersection du Chemin Queen-Mary et du boulevard Décarie, les bâtiments situés de part et d'autre du boulevard Décarie rappellent l'architecture du chemin Queen-Mary - considéré comme étant de valeur exceptionnelle selon l'évaluation

5 Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.



Bâtiments hétéroclites - Intersection Décarie et Queen-Mary. (2021). Passerelles



Coin nord-est du boulevard Queen-Mary. (2021). Passerelles



Rue Queen-Mary près de l'intersection Décarie. (2021). Passerelles

4 31H05-010-3830_2007.pdf (montreal.qc.ca) et 31H05-010-3830_2017-2019.pdf (montreal.qc.ca)

du patrimoine urbain - tant par leur volumétrie, que par leur matériau et leur style architectural. Ici, des bâtiments mixtes, commerciaux et résidentiels se côtoient. Quelques bâtiments d'inspiration Art déco se mélangent à des immeubles de composition classique à toit plat, dont la maçonnerie est surtout composée de briques. Plus loin, toujours aux abords du boulevard Décarie, les bâtiments sont beaucoup plus hétéroclites.

Autrement, c'est surtout de l'habitation - notamment des duplex et triplex jumelés ou en rangées, mais aussi des quadruplex jumelés et multiplex - qui occupent les environs du 5000-5016 boulevard Décarie. Quelques bâtiments institutionnels, comme l'école internationale primaire de Montréal et l'église Saint-Antonin sont aussi présents dans la zone. La station de métro Snowdon est située à environ 300 mètres de l'immeuble, sur le chemin Queen-Mary.

2.3.3 Organisation spatiale

Le 5000-5016 boulevard Décarie est situé dans un secteur identifié au règlement d'urbanisme de son arrondissement comme étant le «0405». Le règlement d'urbanisme y permet un bâti de trois à quatre étages, jusqu'à une hauteur de 14m, et un taux d'implantation au sol allant de 35 à 100%⁶.

L'immeuble se distingue toutefois des bâtiments qui l'entourent par sa hauteur. Du haut de ses quatre étages, il se démarque de ses voisins dont la superficie se distribue généralement sur deux ou trois étages. La présence d'une structure permettant l'affichage de panneaux publicitaires, sur le toit de l'édifice, contribue notamment à cette impression de grandeur.

Au sein de son îlot, le garage se démarque également des autres immeubles en raison de son importante volumétrie. L'immeuble dont la façade principale mesure environ 45 m s'étend effectivement jusqu'au milieu de l'îlot, alors que la vaste majorité des autres constructions sont considérablement moins larges et longues. Seul l'immeuble occupé par Poste Canada possède une empreinte au sol comparable, ce dernier est cependant beaucoup plus petit en termes de hauteur. Une faible marge de recul sépare le bâtiment de la voie publique. Cette dernière est totalement asphaltée à l'avant du bâtiment. Du côté sud et du côté ruelle, on retrouve un certain couvert végétal qui équilibre la minéralité en façade, mais celui-ci reste difficilement perceptible de la rue.

Notons également que le sommet du bâtiment n'est pas partout de la même

⁶ l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Auteur. Annexe A.3, p. 404



Implantation et volumétrie. (2021) Passerelles



Minéralité et couvert végétal. Orthophoto. (2021) Passerelles

⁶ Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (2021) Règlement d'urbanisme (01-276) de



Structure permettant l'affichage de panneaux publicitaires, sur le toit de l'édifice (septembre 2021). Passerelles



Jeu de volumes induit par le stationnement à paliers. (septembre 2021). Passerelles



Hauteur supérieure du bâtiment par rapport à ses voisins, amplifiée par le panneau publicitaire. (septembre 2021). Passerelles

hauteur. Comme nous l'avons déjà mentionné, la partie avant du toit se situe environ 2 m plus haut que la partie arrière. Cette différence s'explique par la distribution particulière des étages, conçue pour faciliter la montée et la descente des véhicules.

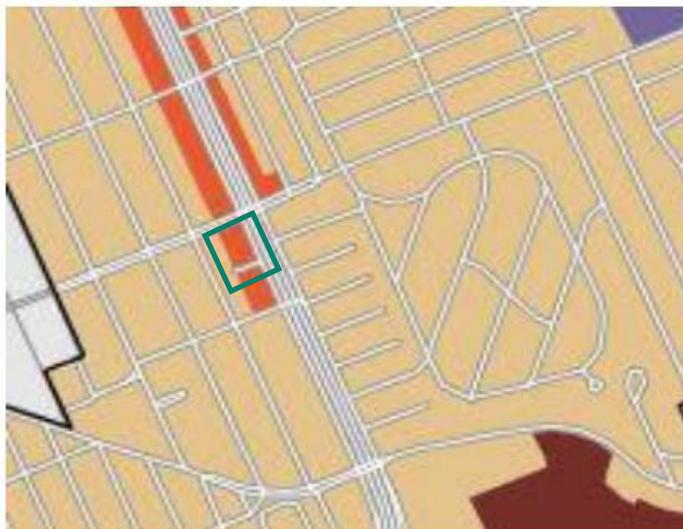
L'avenue Wellsteeed, située au sud du bâtiment, permet d'accéder au côté et à une portion arrière du bâtiment. Elle donne notamment accès à quelques ouvertures, dont une porte de garage.

À l'arrière de l'immeuble, on retrouve un espace de stationnement extérieur de vingt places. En raison du dégagement permis par le boulevard Décarie, les façades avant et arrière du 5000-5016 boulevard Décarie sont facilement visibles.

2.3.3 Usages

Tel qu'on peut le remarquer dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le bâtiment qui nous intéresse est localisé dans un secteur mixte en matière d'affectation du sol. Y sont permis les usages suivants: commerces et services en secteur de moyenne intensité commerciale (C.4), habitation et certains équipements collectifs ou institutionnels⁷.

⁷ Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (2021) Règlement d'urbanisme (01-276) de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.



Affectation du sol. Ville de Montréal

L'affectation du sol

Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'activités diversifiées
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Agricole
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise ou grande infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol.

Plan d'urbanisme



Au moment d'effectuer cette recherche, l'immeuble étudié était vacant. Auparavant, le bâtiment était occupé par différentes compagnies dont l'entreprise de location de voitures Discount, une église baptiste évangélique, un concessionnaire de voitures appelé Monaco Motors, un gymnase et une entreprise de stationnement et d'entreposage.

Auteur. Annexe A.3, p. 404

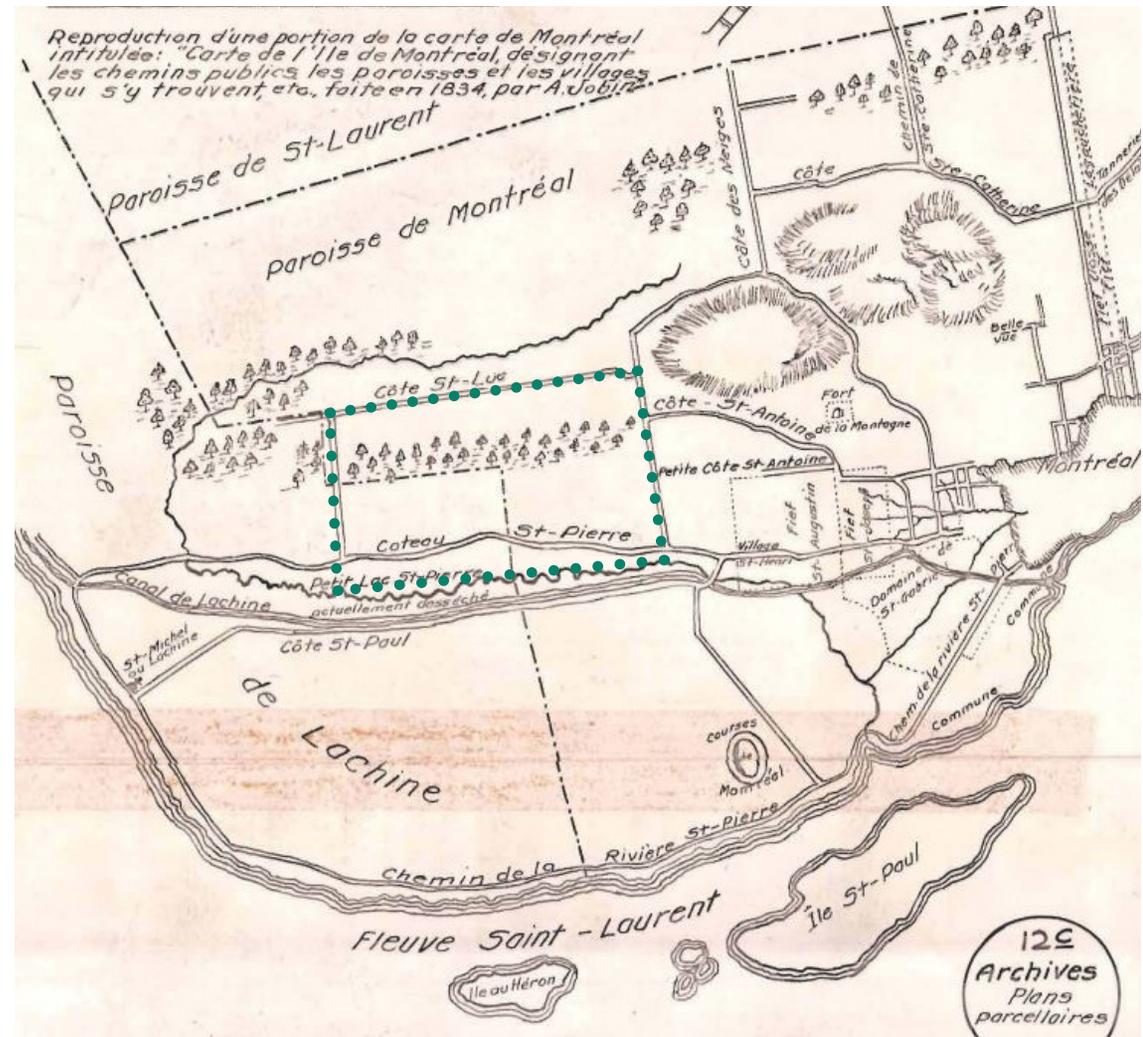
3. SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DU LIEU

3.1. Chronologie

Le bâtiment sis au 5000-5016 boulevard Décarie s'implante dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce, un ancien village incorporé en municipalité en 1906, puis annexé à Montréal en 1910. Surnommée « le grand verger de Montréal¹ », la paroisse Notre-Dame-de-Grâce comprend initialement tout l'espace du Coteau Saint-Pierre, un vaste plateau qui s'étend de l'avenue Atwater aux limites de Lachine.

3.1.1. Colonisation

Le plateau du Coteau Saint-Pierre est cédé dès 1650 à des colons afin d'occuper et de défendre certains points de l'île de Montréal contre les attaques iroquoises de l'époque. Le colon Jean Décarie, recruté par Jeanne-Mance, s'y installe en 1666 et y construit une maison de pierres qui sera habitée par sa descendance jusqu'au 20^e siècle. En 1687 quelques familles de colons français y défrichent et y cultivent les terres, le long de la côte Saint-Antoine. Il s'agit des familles Hurtubise, Prud'homme et Leduc, entre autres. Les terres sont découpées en longues bandes articulées autour du chemin de la Côte-Saint-Antoine suivant le modèle « côtes et rangs² ».



Reproduction d'une partie d'un plan de A. Jobin, montrant les paroisses de Montréal et de Lachine. - Copié le 21 octobre 1949 (original créé en 1834). Archives de la Ville de Montréal.

1 Benoît, Michèle, and Roger Gratton. Pignon Sur Rue : Les Quartiers de Montréal. Guérin Littérature Itée, vol. 8 Notre-Dame-de-Grâce : Le patrimoine de Montréal Quartiers Notre-Dame-de-Grâce, 1991. p.227

2 Découpage de longues bandes de terres étroites, généralement structurées par un cours d'eau sur lequel elles auront un frontage.

Avec la conquête britannique et l'indépendance américaine, le secteur attire loyalistes, militaires et marchands anglais. William Powell acquiert des terres au Coteau Saint-Pierre et y érige sa demeure à l'emplacement de l'actuel couvent Villa-Maria. Celui-ci vend son vaste domaine de 125 acres à James Monk en 1795, qui en fera le « Monkland », lieu de résidence du gouverneur du Canada.

Vers 1850, on ne compte que 70 familles sur les terres du Coteau-Saint-Pierre et ces dernières ne sont pas desservies par une église. Ils doivent se déplacer jusqu'au Vieux-Montréal pour y pratiquer le culte. Les Sulpiciens entreprennent donc la construction de l'église Notre-Dame-de-Toute-Grâce, formant ainsi le noyau du village de Notre-Dame-de-Grâce, qui se concentre autour des rues Décarie, Botrel et Addington³.

3.1.2. Agriculture et villégiature

Le village est entouré d'une campagne et l'exploitation agricole des terres environnantes est l'activité économique principale, jusqu'à son annexion à Montréal et son urbanisation intensive. On y retrouve de vastes vergers qui fournissent en pommes toute la région et qui s'exportent même en

3 Benoît, Michèle, and Roger Gratton. Pignon Sur Rue : Les Quartiers de Montréal. Guérin Littérature Itée, vol. 8 Notre-Dame-de-Grâce : Le patrimoine de Montréal Quartiers Notre-Dame-de-Grâce, 1991. p.227



Terrier no 2708 ile de Montréal. (original créé en 1834). Archives de la Ville de Montréal.

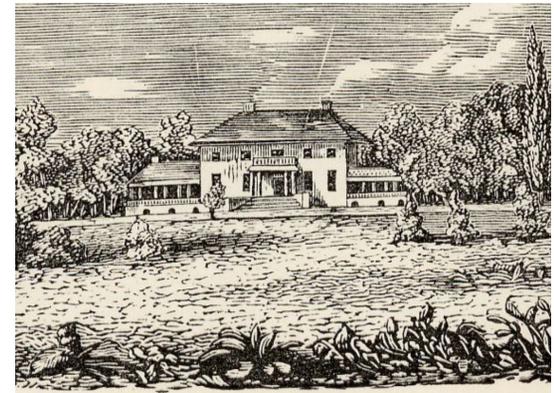
Angleterre⁴. La ferme des Décarie cultive également le « melon Décarie », qui deviendra un aliment typiquement montréalais, prisé dans les grands hôtels, de Montréal à New York⁵.

Le chemin Décarie - qui représente la portion entre la rue Saint-Jacques et la voie ferrée du Canadien Pacifique - dessert initialement les terres agricoles locales. Peu à peu ses abords sont lotis et construits, surtout au sud, à partir de la fin du 19e siècle.

Au nord, James Snowdon achète des terres qu'il convertit en verger, près du chemin

4 Idem

5 Ibidem



Monklands. (1892). Montreal after 250 years by W.D. Lighthall..., deuxième ill. entre p. 101 et 104, [Numbered and signed ed.]

Queen-Mary. Le paysage est bucolique et attire les villégiateurs en quête d'un endroit paisible à l'extérieur de la ville. À cette époque le domaine Monkland est transformé en complexe hôtelier de luxe.

Toutefois, au nord du village de Notre-Dame-de-Grâce, peu de constructions sont visibles avant le 20e siècle et le secteur reste longtemps rural.

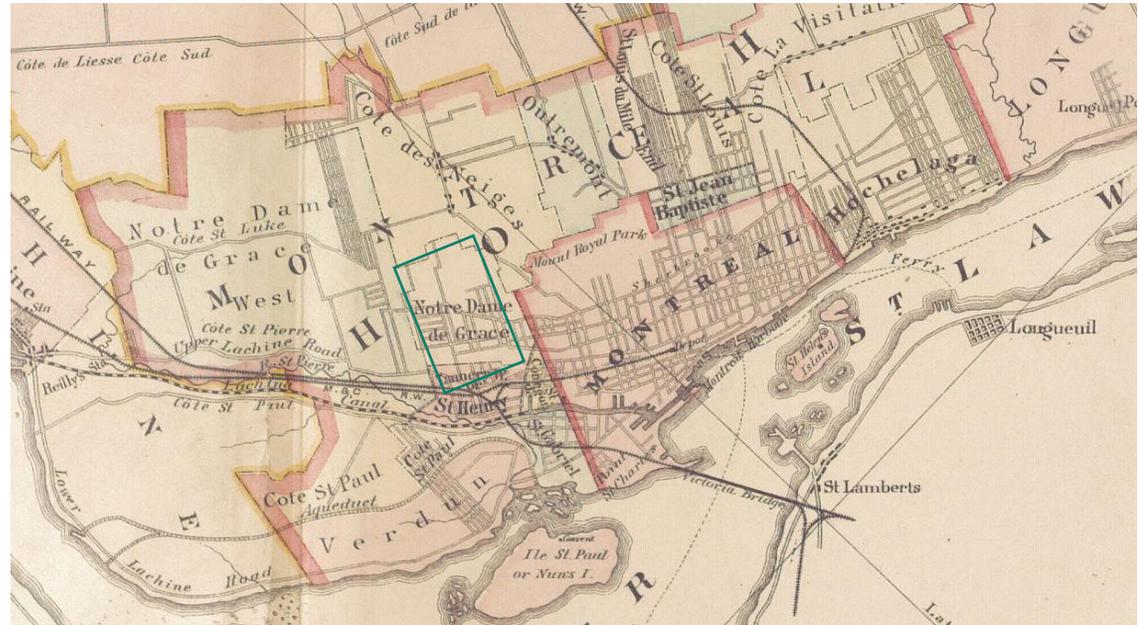
Or, le secteur est également convoité par plusieurs institutions religieuses qui s'y installent, notamment les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame qui acquièrent en 1854, le domaine Monkland pour y ériger le Couvent pour jeunes filles Villa-Maria.

Le territoire de Notre-Dame-de-Grâce est progressivement morcelé, et s'en détachent les municipalités de Westmount en 1876, de Ville Saint-Pierre en 1893, de Montréal Ouest en 1897 et de Côte-Saint-Luc en 1903.

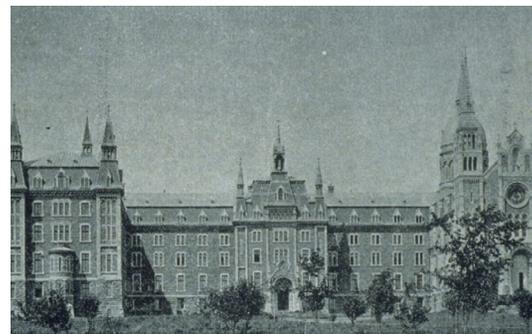
3.1.3. Urbanisation en deux phases

Avec l'implantation du tramway au début du 20e siècle, le secteur jusqu'alors rural se transforme progressivement en banlieue résidentielle prospère et recherchée par l'élite économique.

Notre-Dame-de-Grâce, municipalité incorporée en 1906, reste somme toute assez



Hopkins, H.W. (1879) Atlas de l'île de Montréal. Raproché. P500,S5,D3. Archives de la Ville de Montréal.



Villa-Maria. (1893). Albums Massicotte. BAnQ



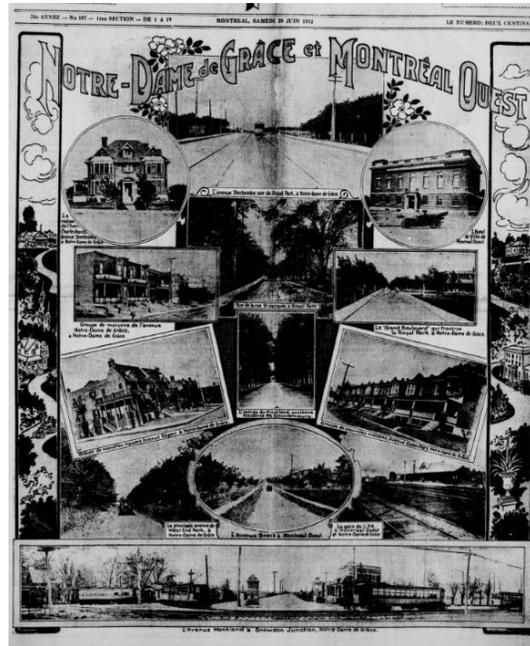
Anatole Décarie faisant la livraison de ses melons sur la rue Sainte-Catherine ouest, près de la rue Green. Vers 1910. P136-Y_02P013. Archives de la Ville de Montréal.

3. ÉVOLUTION DU LIEU

isolée du reste de Montréal, malgré que la «Montreal Park & Island» ait prolongé en 1908 son circuit à travers la ferme Décarie au sud de la municipalité, permettant de circuler plus rapidement entre Montréal et les villages du nord-ouest.

À cette époque, le chemin Décarie est l'axe principal de Notre-Dame-de-Grâce et s'arrête au chemin Queen-Mary. À cet emplacement se forme un carrefour pour les voyageurs, une jonction importante autour de laquelle se développe un noyau d'activités mixtes: le village Snowdon. L'implantation de la gare «Snowdon Junction» au début du 20e siècle à la jonction du chemin Queen-Mary et Décarie servira de moteur au développement urbain pour le nord de Notre-Dame-de-Grâce. C'est à cette station que plusieurs lignes convergent, permettant de relier le cœur de Montréal aux secteurs ruraux et aux nouvelles banlieues. Notre-Dame-de-Grâce est le relais vers Ville Saint-Laurent et Cartierville entre autres. La Snowdon Junction représente un pôle de transport qui stimulera la construction de bâtiments résidentiels et mixtes, de manière marquée surtout entre 1915 et 1930, année de construction du Garage Snowdon.

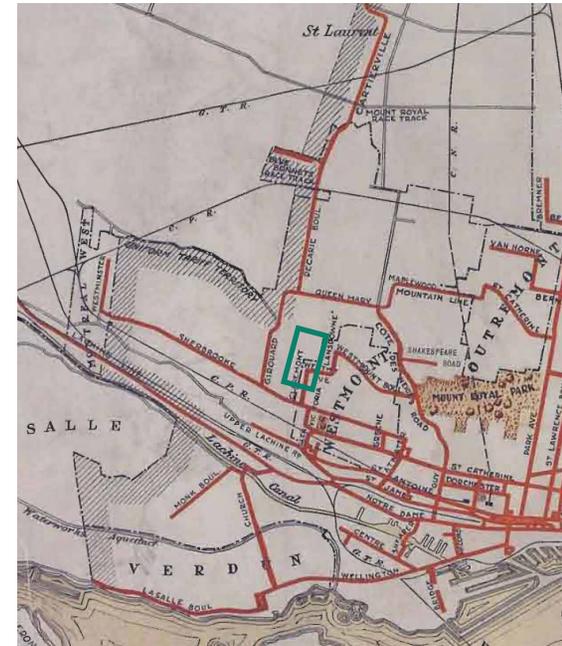
Le développement des abords de Décarie s'intensifie et atteint le nord, près de Ville Saint-Laurent, prenant des airs d'artère commerciale où l'achalandage y est vif. Le boulevard Décarie est ainsi prolongé jusqu'à



La Patrie. (juin 1912). BANQ



Tramway à Snowdon Junction. (1904) Archives de la STM.1-907-018



Montreal tramways Co. Local and suburban lines. (1924). Archives de la Ville de Montréal.

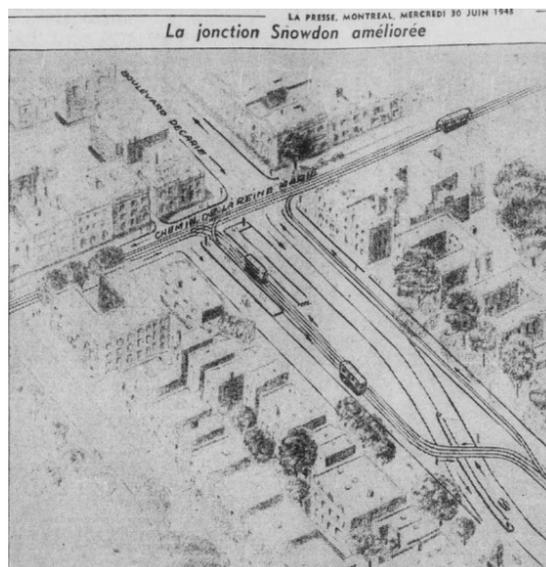
3. ÉVOLUTION DU LIEU



Vue vers le nord du boulevard Décarie, depuis l'intersection du chemin Queen-Mary. On aperçoit le théâtre Snowdon en arrière-plan. (16 mai 1939). VM166-R3209-2-022. Archives de la Ville de Montréal



Intersection du boulevard Décarie et du chemin Queen-Mary. (16 mai 1939). VM166-R3209-2-024 . Archives de la Ville de Montréal.



La jonction Snowdon améliorée (1948) Anonyme dans la Presse, 30 juin



Vue vers le nord-ouest du boulevard Décarie, depuis l'intersection du chemin Queen-Mary. 7 juin 1961. VM166-R3209-2-024 . Archives de la Ville de Montréal.

la rue Jean-Talon en 1932, de pair avec la disparition des dernières fermes.

Des bâtiments d'importances y sont érigés, notamment le théâtre Snowdon, qui présente des «vues animées⁶» à partir de 1937.

Tel qu'énoncé plus haut, le secteur Snowdon - mais également l'ensemble de Notre-Dame-de-Grâce - connaissent un boom démographique et immobilier entre les décennies 1915 et 1930, caractérisé notamment par la construction d'immeubles de rapport et de conciergeries rappelant « le luxe de la vie d'hôtel⁷ » ainsi que de demeures jumelées produites en série.

Le cadre bâti est adjoint d'aménagements paysagers en façades et d'arbres, et les ruelles y sont presque totalement absentes.

Plusieurs institutions ponctuent le quartier, tels que les hôpitaux anglophones Catherine-Booth et Queen-Elizabeth ainsi que le Monastère du Précieux Sang dédiés aux incurables et aux orphelins.



Courval, E.P.J. (1922). Map of the city of Montreal and surroundings. VM66-6P002op. Archives de la Ville de Montréal.

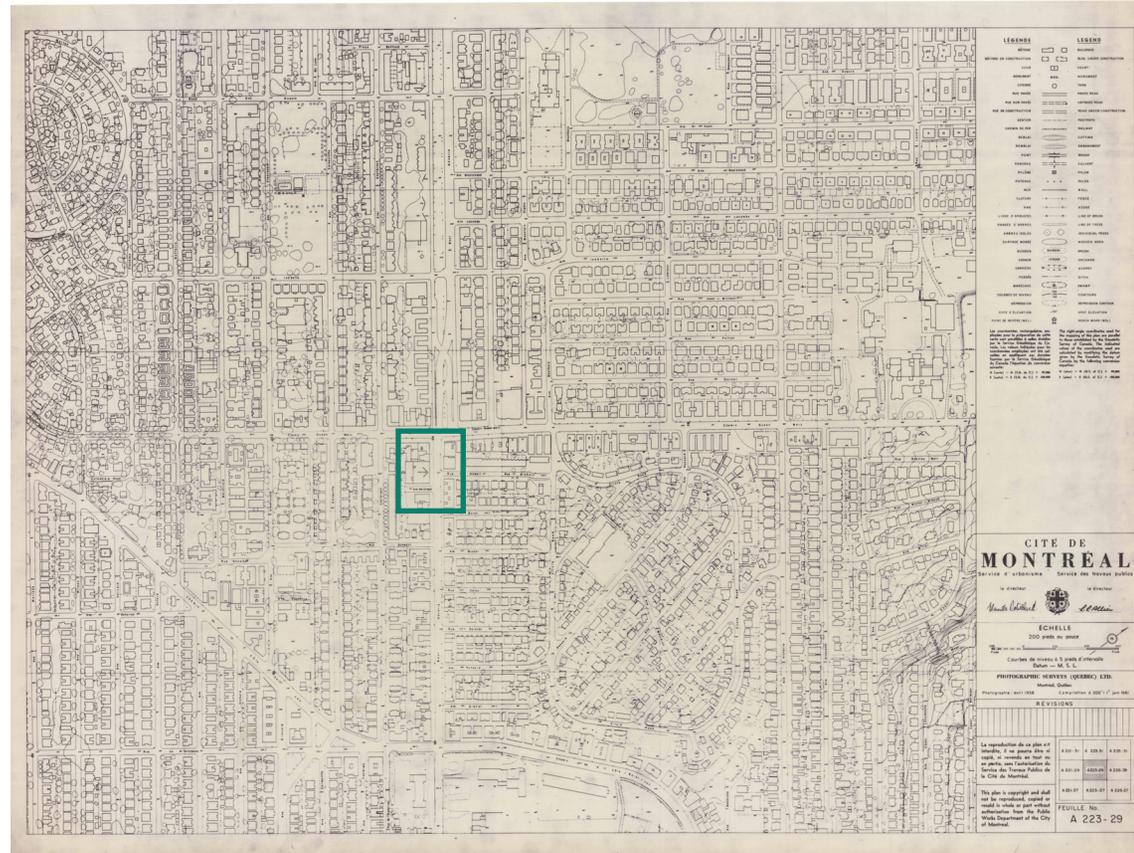
6 Archives de la Ville de Montréal. (s. d.). Le boulevard Décarie avant l'avènement de l'autoroute. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/2019/04/18/le-boulevard-decarie-avant-lavenement-de-lautoroute/>

7 Ville de Montréal. Évaluation Du Patrimoine Urbain, Arrondissement de Côte-Des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. 2005,

3.1.4. Après-Guerre

Les Trente Glorieuses seront le théâtre d'un second boom démographique, alors que la population passe de 5 000 habitants avant la Deuxième Guerre mondiale, à 50 000 habitants en trente ans¹. Le quartier se densifie et se développe rapidement, notamment grâce à l'accès à la propriété par la classe moyenne, le baby-boom caractéristique de l'époque ainsi que les vagues d'immigration européenne. On assiste alors à la construction de nombreux lieux de cultes de confessions diversifiées, églises catholiques, temples protestants et synagogues mais aussi à l'apparition de plusieurs écoles et autres équipements municipaux destinés aux nouvelles familles.

Avec l'arrivée du système de transport collectif par autobus, la Snowdon Junction est désormais remplacée par une gare plus au nord, la gare Garland. Aussi, avec la démocratisation de la voiture, les ménages de classes moyennes augmentent significativement le parc automobile à Montréal, situation renforcée par l'émergence de la banlieue de plus en plus en périphérie de la ville. Si bien qu'en 1958, 55% des ménages possèdent un véhicule, ce qui représente 325 000 voitures en circulation



Cité de Montréal, Service d'urbanisme. (1962). Utilisation du sol. BANQ

sur l'île². Les infrastructures de transports ne suffisent plus et le problème d'engorgement s'intensifie continuellement. C'est ainsi qu'il est choisi de faire de Décarie, une autoroute d'envergure métropolitaine en 1961.

1 Le boulevard Décarie avant l'avènement de l'autoroute | Archives de Montréal. (s. d.).

2 Idem

3.1.5. Boulevard Décarie: d'un chemin de village à une autoroute métropolitaine

Dans les années 1960, à l'apogée des théories fonctionnalistes en aménagement, survient le projet de l'autoroute Décarie, qui marquera le paysage de Notre-Dame-de-Grâce à tout jamais.

Le chemin qui porte aujourd'hui le nom de Boulevard Décarie existe depuis longtemps. D'abord chemin de campagne, il devient l'axe structurant de Notre-Dame-de-Grâce, lors des phases d'urbanisation du quartier à partir du début du 20^e siècle. Or, au tournant des années 1960, cette voie de circulation est parmi les plus dangereuses de Montréal, avec comme moyenne un accident toutes les 60h³. L'artère possède deux voies au sud de Queen-Mary et quatre dans la section allant jusqu'au métropolitain.

Tous sont unanimes, il faut y apporter des modifications majeures pour enrayer le problème de congestion et les accidents fréquents. Or, c'est l'avènement d'Expo 67 qui concrétise la réalisation de l'autoroute Décarie et de plusieurs autres chantiers autoroutiers majeurs, tels que le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, mais aussi les

autoroutes Bonaventure et Côte-de-Liesse, entre autres. Ce réseau est complété par l'autoroute Ville-Marie dans les années 1970.

On creuse ainsi l'autoroute en tranchée qui comprend 6 voies. La portion au nord de Queen-Mary respecte l'ancienne emprise présente. Or, au sud, cette opération nécessite l'expropriation et la démolition de plusieurs îlots construits, résidentiels et mixtes. Disparaissent dans le sillon, l'ancienne Banque Royale au coin de Queen-Mary, ainsi que plusieurs autres bâtiments d'intérêts, commerciaux, mixtes et résidentiels. Il faut également déplacer les services et dessertes municipales, tels que le réseau d'aqueduc et d'égout, ainsi que les conduites de gaz et d'électricité.

Il y a au total 12 voies à construire : les 6 voies centrales en tranchées et les voies périphériques, en plus de faire construire 28 structures élevées, trois tunnels, des passages surélevés pour les piétons ainsi que trois viaducs. Les coûts associés au projet représentent l'équivalent de 367 millions de dollars d'aujourd'hui. L'autoroute ouvre officiellement le 25 avril 1967, soit deux jours avant Expo 67.

Les impacts négatifs liés à cette grande voie métropolitaine se font quant à eu rapidement sentir, alors que les résidents expérimentent bruits, odeurs chimiques



Gil J. Marsan, N. Lemoine (1965). Réseau des autoroutes, région métropolitaine. Ministère de la voirie, province de Québec ; Service des traces et projets et plans parcellaires . Archives de Montréal. VM66-7P025op



Vue aérienne du grand Montréal. Reproduction d'une mosaïque de photographies aériennes de Photographic Surveys (Quebec) Limited, 1967. Archives de Montréal. VM66-S7P035

3 Archives de la Ville de Montréal. (s. d.). Le boulevard Décarie avant l'avènement de l'autoroute. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/2019/04/18/le-boulevard-decarie-avant-lavenement-de-lautoroute/>

et pollution. L'artère contribue également à déstructurer la trame urbaine et la vitalité commerciale, faisant disparaître à jamais l'ancien cœur aux allures villageoises de Notre-Dame-de-Grâce. C'est également tout l'alignement de bâtiments issus de la période 1920-1930, en tête d'îlot du côté est de Décarie face au Garage Snowden, qui disparaîtra également.

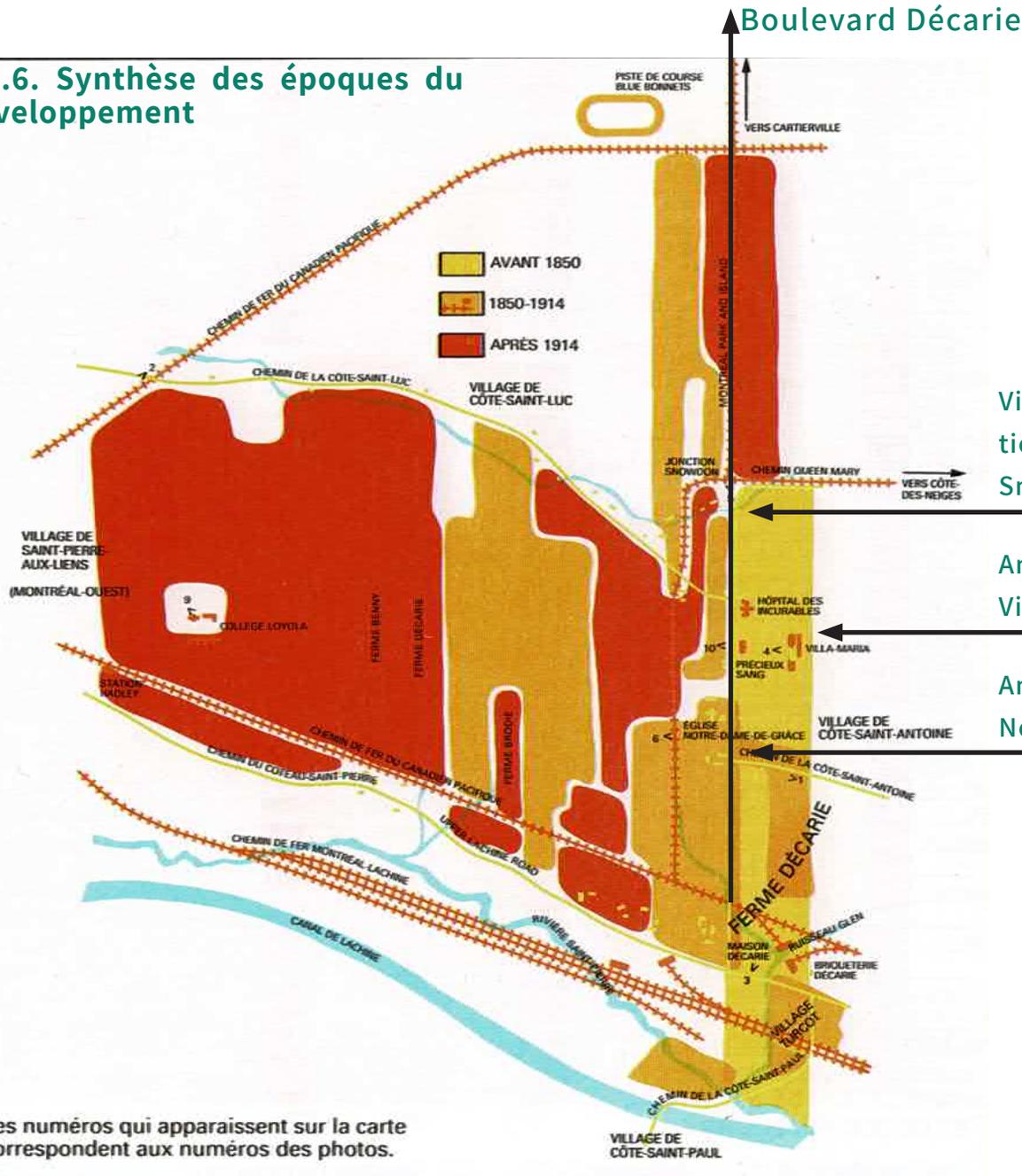


Decarie Transformed! (1976) Walter Pronovich dans le Montreal Star, 10 juillet



Vue vers le sud de l'autoroute Décarie, depuis les voies ferrées du C.P.R. Juin 1976. VM94-RP221-015. Archives de la Ville de Montréal.

3.1.6. Synthèse des époques du développement



Village Snowdon et Snowdon Junction, anciennes terres de James Snowdon

Ancien Domaine Monkland, devenu Villa-Maria

Ancien coeur villageois de Notre-Dame-de-Grâce

Les étapes du développement de Notre-Dame-de-Grâce (1991) Pignons sur rue. Guérin.

3.2 Analyse de l'évolution du lieu et de son contexte urbain

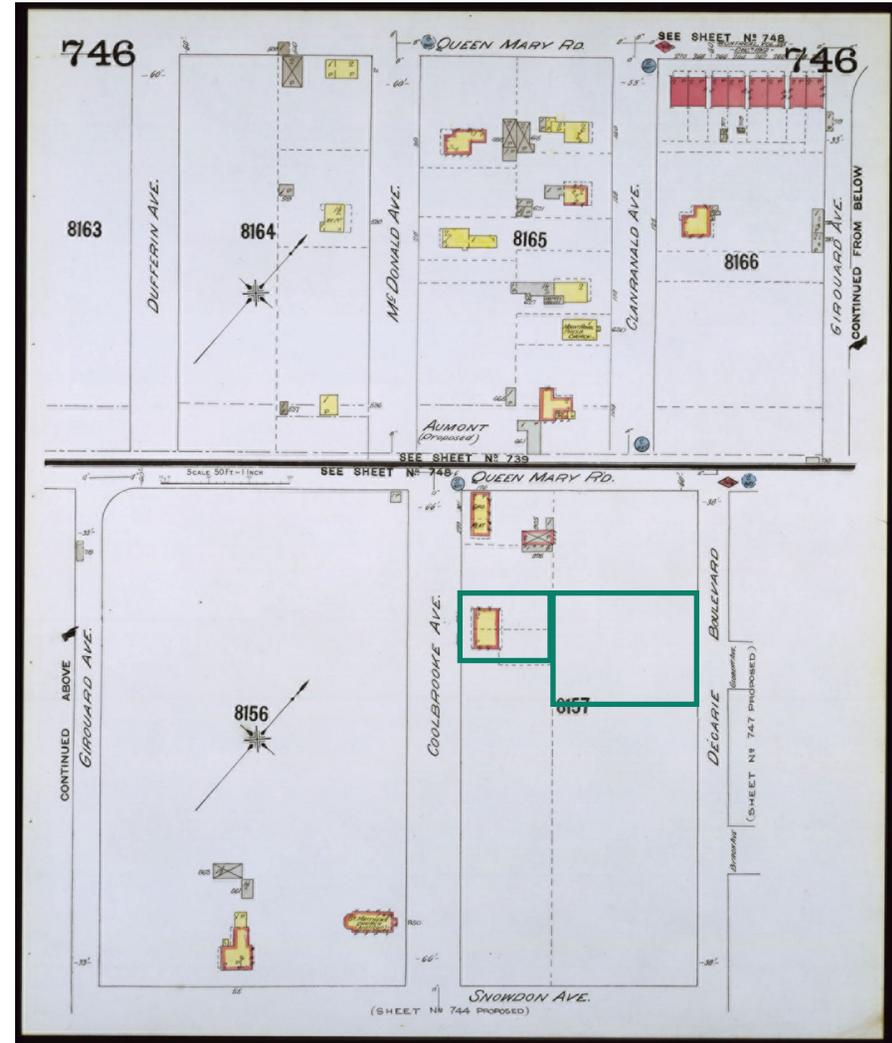
3.2.1.Évolution de la parcelle

1912

Le chemin Queen-Mary apparaît sur le plan de 1912, de même que le boulevard Décarie qui prend son nom la même année.

Les rues résidentielles sont tracées et les îlots, découpés. Par contre, le lotissement n'est que partiel sur ce plan et on ne compte que très peu de constructions sur l'îlot principal ainsi que sur les îlots avoisinants.

L'emplacement du futur Garage Snowdon est vide. Il est toutefois possible d'apercevoir une construction résidentielle jumelée donnant sur l'avenue Coolbrooke¹, sur ce qui deviendra beaucoup plus tard le stationnement arrière du 5000-5016 boulevard Décarie.



1 Ancien orthographe de l'avenue Coolbrook

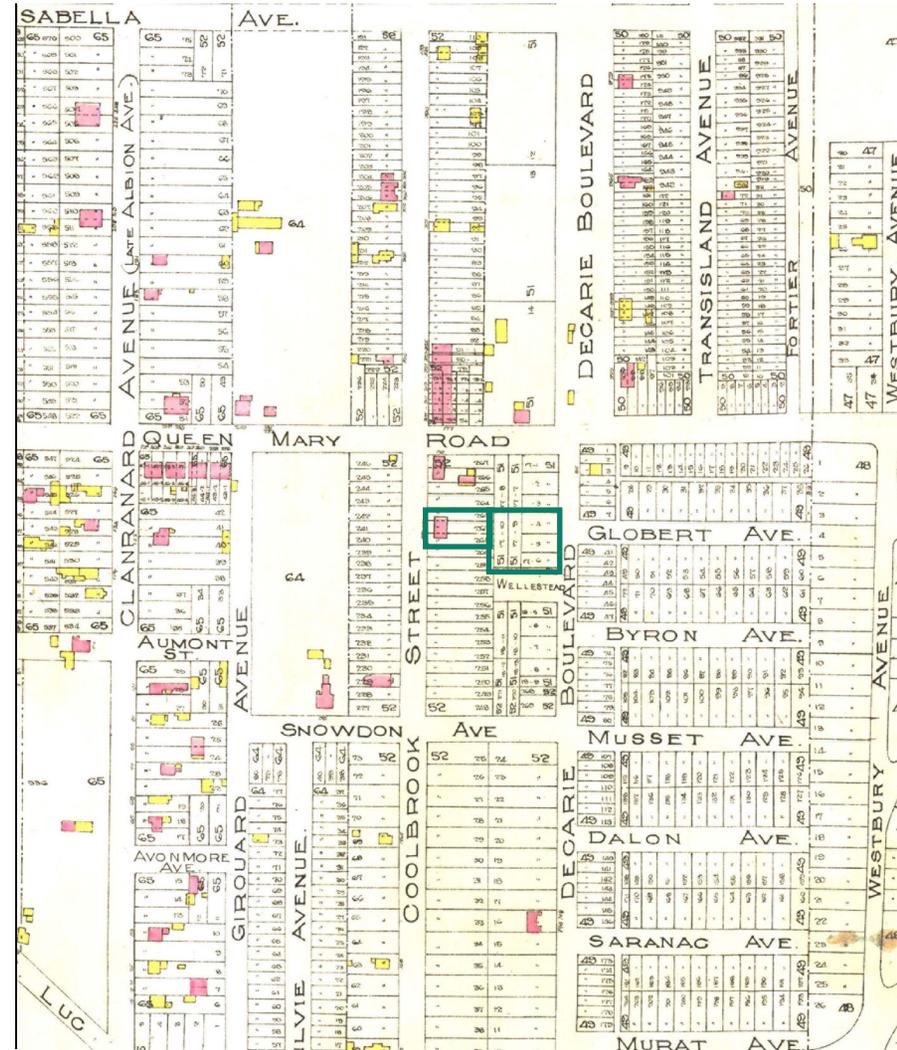
Goad, Chas E. (1912). Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume VII. (1921). Montreal Underwriters' Survey Bureau Limited. BANQ.tif

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

1912-1914

Sur la carte de 1912-1914, le lotissement apparait entier. L'avenue Wellsted s'y trouve pour une première fois, mais elle est orthographiée « Wellestead ».

Les numéros de lots sont apparents. Le cadre bâti avoisinant reste encore peu dense et l'îlot du bâtiment à l'étude est presque totalement vide encore, si ce n'est que de quelques bâtiments présents du côté nord-ouest de celui-ci. Les abords du boulevard Décarie sont également peu construits à cette époque et ce dernier est beaucoup plus étroit qu'aujourd'hui.



Goad, Chas E. (1912-1914). Lotissement dans Montréal Atlas vol.II BAQ

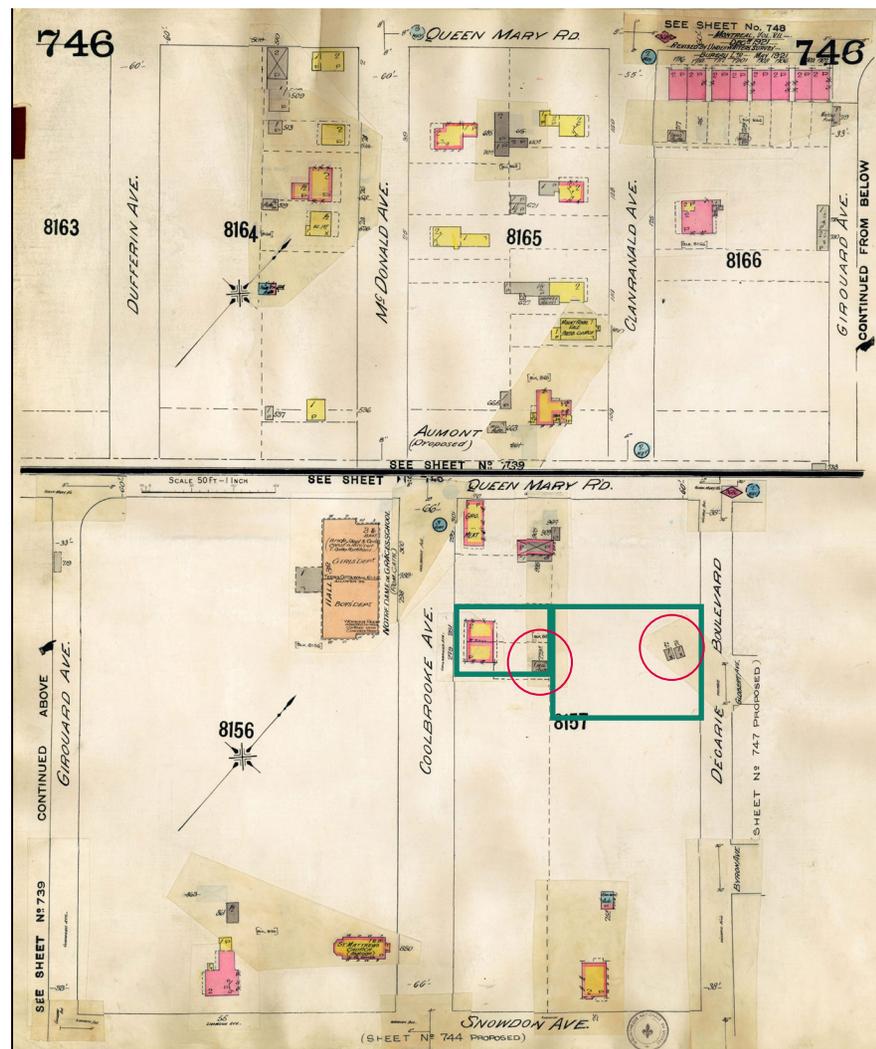
3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

1921

La carte de 1921 nous fournit moins d'informations que la précédente. Nous ne retrouvons ni le découpage cadastral, ni les numéros de lots. Or, deux petits bâtiments en tôle semblent avoir été construits entre-temps, sur la parcelle du futur garage mais également sur la parcelle arrière (voir l'encadré en rouge). Il s'agit peut-être de remises ou de petits garages, car ils semblent être de très petites dimensions.

L'école Notre-Dame-de-Grâce, qui porte aujourd'hui le nom d'école Internationale de Montréal, a quant à elle été construite sur Queen-Mary et Coolbrooke, non loin du lot étudié.

Le cadre bâti avoisinant y est encore peu construit à cette époque.



Goad, Chas E. (1921). Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume VII. (1921). Montreal Underwriters' Survey Bureau Limited. BANQ.tif

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

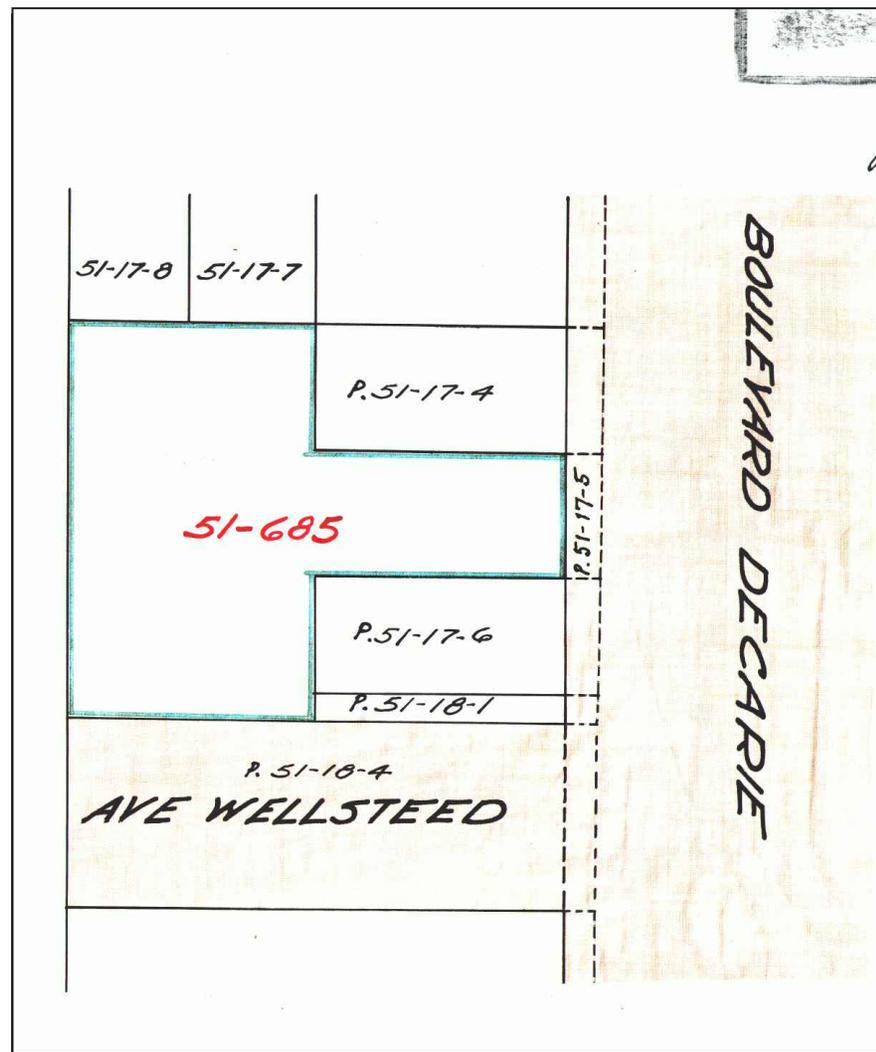
1928

En 1928, on assiste à un remembrement des lots au nord de l'avenue Wellsted. C'est notamment à ce moment que sont acquis les lots de Wilfrid Lavigne par la corporation du Garage Snowdon, qui était tout d'abord le propriétaire unique du terrain. Lavigne fait également partie de la corporation.

En date du 10 octobre 1929 : Lettre patente et constitution de la Compagnie Snowdon Garage : « Wilfrid Lavigne, voyageur de commerce, Georges Karam, marchand, Michel Karam, marchand, Irène Beaulieu et Hector Beaudin, notaire : acquisition de la corporation de lot de terre appartenant déjà à Wilfrid Lavigne, les lots 51-17-4, 51-17-6, 51-18-1, mesurant 50 pieds de largeur par 100 pieds de profondeur, mais contenant une partie expropriée par la Cité de Montréal. La corporation rachète également le lot remembré 51-685 : « Le tout avec les bâtisses dessus érigées devant servir de garage ... »¹

L'Avenue Wellsted à également changé d'orthographe depuis le relevé de 1914.

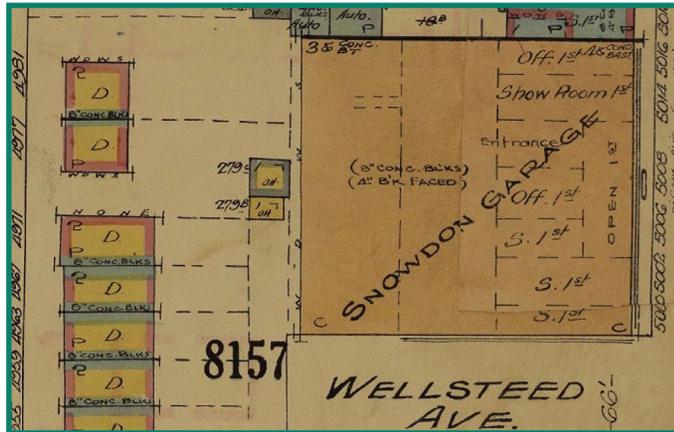
1 Anonyme. (1929). Garage Snowdon, Limitée —Snowdon Garage. Gazette officielle du Québec. Québec official gazette, no 44, 110.



Plan montrant la redivision des lots. (1928). Cité de Montréal, Registre foncier du Québec

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

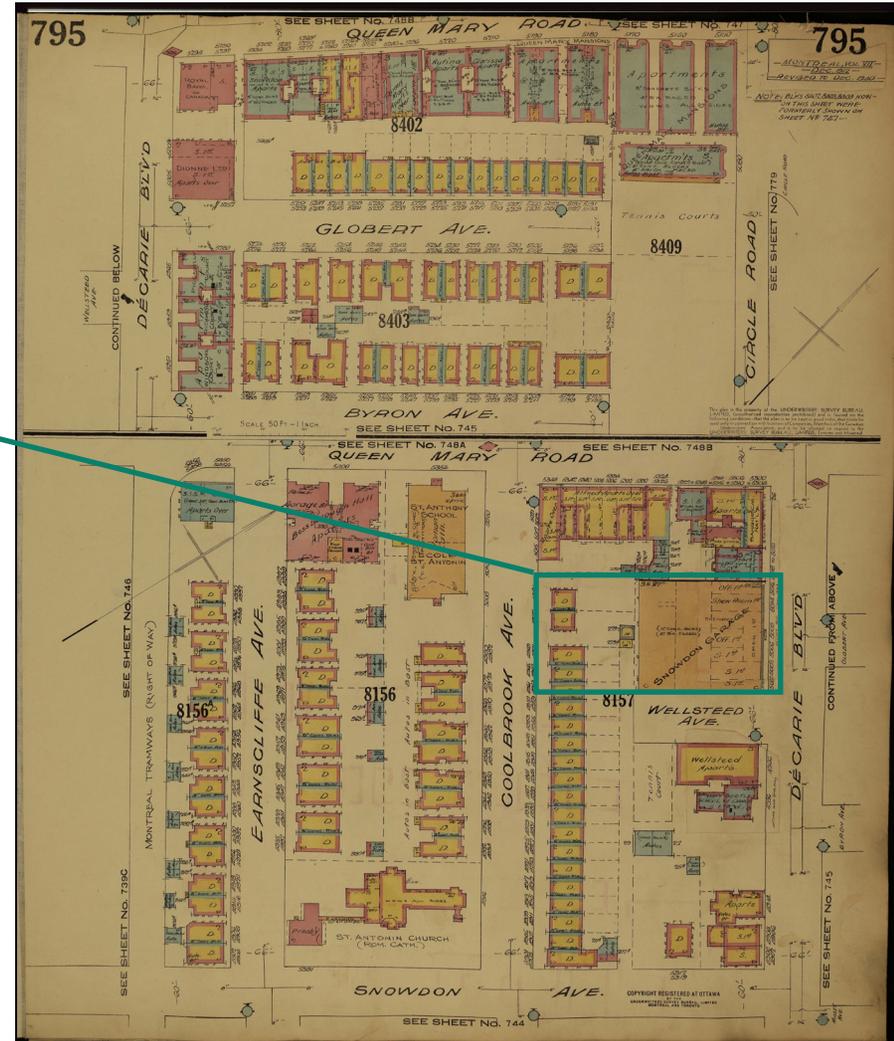
1940



La carte de 1940 est parlante. On y retrouve le Snowdon Garage en plus de plusieurs détails quant à l'organisation interne du bâtiment. Avec sa structure de béton armé et son revêtement de brique, le bâtiment présente également à l'avant deux bureaux, une salle de montre ainsi que trois locaux commerciaux. Il est possible d'y voir une entrée donnant sur l'arrière-corps du bâtiment : le stationnement étagé.

Le garage semble avoir été construit d'un seul coup, ainsi il n'y a pas eu d'ajout de volumes en annexe. Toutefois, le bâtiment arrière qu'on retrouvait sur la carte de 1913-1914 s'y trouve encore, ainsi que les deux bâtiments résidentiels présents dès 1912, implantés sur la rue Coolbrook.

L'îlot s'est depuis densifié et on retrouve un alignement contigu de bâtiments mixtes au nord du garage et en tête d'îlot. Un alignement résidentiel est complété sur Coolbrook et un immeuble de rapport est présent au sud de Wellsteed.



Underwriters' Survey Bureau. (1940). Insurance plan of the city of Montreal, volume VII (including volume XV) including towns of Mount Royal and Hampstead. Ville de Montréal. Gestion des documents et archives. BANQ

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

1930-1957

Rien ne semble avoir changé dans la décennie suivante, si on se fie au plan de Choquette de 1930-1957. Toutefois, il est difficile de déterminer quelle année est représentée ici puisque la datation est plutôt large.

Il est difficile de défricher les usages présents et les locataires sur le plan, mais à cette époque, nous savons que le garage a changé de propriétaire et se nomme désormais Garage Laberge. Il appartient à J.P. Laberge, distributeur de produits de tabac.

Il est zoné commercial et côtoie à cette époque plusieurs bâtiments aux fonctions mixtes ou strictement résidentielles.



Feature. Traffic at Snowdon. (1947). Conrad Poirier. BANQ Vieux-Montréal P48.S1.P15146



Choquette, J.E. (1930-1957). Ville de Montréal. Service d'urbanisme. BANQ

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

1958

La vue aérienne de 1958 nous permet de voir l'ensemble du secteur qui est désormais totalement consolidé. Le boulevard Décarie n'a pas encore subi de travaux d'élargissement. Le garage est beaucoup plus volumineux que les constructions voisines sur l'îlot. On y trouve le panneau d'affichage publicitaire sur le toit, qui existe encore aujourd'hui. De plus, on constate que l'arrière du bâtiment, la partie ouest, est plus bas que la partie est.



VM105-Y-3_560-009. (1961). Montréal, Service des parcs



Vues aériennes. (1958). VM97-3_02_14-033. Archives de la Ville de Montréal.

3.2.1.Évolution de la parcelle (suite)

1969

Sur la vue de 1969, il est possible de remarquer que les deux bâtiments situés sur Coolbrook ont disparu et ont fait place à un stationnement, à l'arrière du garage.

De plus, l'autoroute 15 (autoroute Décarie entre l'échangeur Turcot et l'autoroute 40) a été aménagée en tranchée entre 1961 et 1965. Les têtes d'îlots du côté est de Décarie ont été expropriées et démolies.



Les gens de la rue. (1970). Henri Rémillard. BANQ Vieux-Montréal E6.S7.SS1.D701046-701047



Vues aériennes. (1969). VM97-3_09_1969-076. Archives de la Ville de Montréal.

3.2.2. Tracés (rues) et toponymie

Le **boulevard Décarie** quant à lui, a été nommé en l'honneur d'une famille importante du quartier, la famille Décarie¹. Dès 1666, le colon Jean Décarie s'y établit et entretient un domaine agricole qui correspond à plusieurs propriétés devenant plus tard à Notre-Dame de Grâce, Westmount et Saint-Laurent. Comme mentionné plus tôt dans le rapport, ce sont notamment les Décarie qui cultivent le melon de Montréal, ce qui les illustre à l'international. Aussi, plusieurs membres de la famille ont une carrière en politique, dont Daniel-Jérémie Décarie, un ancien maire de Notre-Dame-de-Grâce et Jérémie-Louis, député à l'Assemblée législative du Québec.

L'**avenue Wellstead** apparaît en 1913 et il s'agit d'une impasse dont l'orthographe du nom est initialement «Wellestead». La voie est cédée en 1928 après la construction d'un bloc-appartements du même nom, au coin Wellstead et Décarie².

Le **chemin Queen-Mary** est identifié comme un tracé fondateur d'intérêt patrimonial. Il s'agit du nom donné au chemin de l'ancienne Côte Saint-Luc. le 21 novembre 1910.

1 À l'époque, l'orthographe était «Descary». Le boulevard Décarie avant l'avènement de l'autoroute | Archives de Montréal. (s. d.).

2 Ville de Montréal. Les rues de Montréal. Répertoire historique. Montréal: Méridien, 1995.

Le bâtiment situé au 5000-5016 boulevard Décarie se nomme initialement **Garage Snowdon**, en référence au secteur dans lequel il s'implante. « L'intersection Queen Mary-Décarie, située tout près de la rue Snowdon et sur l'ancienne ferme Snowdon, est longtemps le noyau commercial du district, toujours appelé Snowdon³. »

3.2.3. Lotissement, acquisition(s) du terrain et construction jusqu'à 1979

Propriétés terriennes initiales : Le bâtiment repose probablement initialement sur les terres Snowdon.

Avant 1928 : Le terrain appartient à un certain Wilfrid Lavigne.

1928 : On assiste à un remembrement cadastral des lots sur lesquels reposera le bâtiment.

10 octobre 1929 : Il y a émission d'une lettre patente visant la constitution de la Compagnie Snowdon Garage .

13 Novembre 1929 : Une notice est publiée dans le Contract Record and Engineering Review no.46, p. 61 :

«Contracts as follows have been awarded in connection with the erection of a 3-sty., reinforced concrete garage on Decarie blvd,

3 Idem

costing \$157,000 : millwork, Eastern Steel Products Ltd., 1335 Delorimier Ave. ; elec. B.B. Electric, 6951 St. Lawrence St., Arch., U.T. Benoit, 71 A St-James St. gen. contr. J. E. Blais, 572 Papineau Ave⁴.»

Début 1930 : On assiste à la construction du Garage Snowdon.

1930-1931 : On répertorie la première apparition des adresses 5002-5012-5016 dans l'annuaire Lovell's, sans mention du garage toutefois.

13 août 1930 : On retrouve une annonce d'une succursale du Hamilton Motor's, présent dans le Garage Snowdon dans le journal La Presse⁵.

29 décembre 1930 : On retrouve une annonce du Garage Snowdon dans le journal La Patrie : «GARAGE Snowdon, 5008 Décarie. Réparation de toute marque de machines, avec attention, prompt service. Remise d'autos, etc⁶.»

1931-1932 : On répertorie la première entrée du Garage Snowdon avec l'adresse dans l'annuaire Lovell's.

4 Dominion Wide Service. (1929). Constructional activity-Commercial Buildings. Contract Record and Engineering Review, 46, 61.

5 Annonce de Hamilton Motor au Garage Snowdon. (13 août 1930). La Presse, BAnQ.JPG

6 s.a. (1930). La Patrie. Montréal, 1879-1957.

1938 : La Compagnie Snowdon Garage procède à la vente de la bâtisse à J.P. Laberge

1979 : J.P. Laberge vend sa bâtisse à une compagnie à numéros.

3.2.4. Institutions et personnages associés

De par sa typologie, le 5000-5016 boulevard Décarie a toujours été occupé une vocation liée à l'automobile - entretien, stationnement, vente, location - à la distribution ou encore à l'entreposage de biens. À ces usages principaux se sont greffés des usages secondaires variant au gré des nombreux occupants qui ont utilisé les locaux de l'immeuble.

Garages automobiles initiaux ou principaux :

- Snowdon Garage Ltd.
- Garage Laberge Ltd.
- Robitaille Motors Ltd. (locataire du garage Laberge)
- Robitaille Parking

Distributeur «alimentaire» et flotte de 35 camions :

- J.P. Laberge enrg.

Autres commerces variés logeant dans les boutiques avant du rez-de-chaussée :

- Restaurants
- Pharmacies
- Détaillant de matériel de plomberie et de chauffage

- Succursale (ou entreposage) de la Banque de Montréal
- Et plusieurs autres occupants sur 90 ans

Principal personnage associé :

J.-P. Laberge, le deuxième propriétaire du garage et de la compagnie de distribution, semble être connu et apprécié dans sa communauté. Une notice de son décès paraît dans le journal, empreinte de respects à son égard.

Il s'agit, au dire de la notice nécrologique: «un homme d'affaires bien connu à Montréal (...) qui dirige depuis 30 ans une entreprise de gros en tabacs et bonbons et président de J.P. Laberge (Laurentides), (...) Il était aussi propriétaire du garage Laberge à Snowdon», en plus d'être un grand philanthrope et un homme très engagé au niveau spirituel.



Sans titre. (1941). Anonyme. La Presse, 25 décembre

DECES DE M. J.-P. LABERGE

A Outremont vient de disparaître un grand citoyen, un homme juste et charitable dans toute l'acception du mot.

Le directeur de l'«Autorité» perd l'un de ses meilleurs amis dans la personne de M. J.-P. Laberge, homme d'affaires bien connu à Montréal, qui est décédé le 21 septembre, au pavillon Le-Royer de l'Hôtel-Dieu, à l'âge de 55 ans, après une semaine d'hospitalisation pour angine. Depuis trente ans, M. Laberge dirigeait à Montréal une entreprise de gros en tabacs et bonbons et était président de J.-P. Laberge (Laurentide) Ltée, subsidiaire de l'entreprise montréalaise pour la desserte de la région laurentienne. Il était aussi propriétaire du garage Laberge, à Snowdon. Monsieur Laberge était Chevalier Commandeur de l'Ordre Equestre du Saint-Sépulchre depuis 1948, membre bienfaiteur de l'hôpital Notre-Dame, ancien directeur de l'hôpital du Christ-Roi de Verdun et de l'hôpital Saint-Joseph de Lachine, Grand'Croix d'Or de Latran, Grand'Croix des Chevaliers de Sinaï, Croix de Jérusalem, membre de la Noble Association des Chevaliers Pontificaux et membre fondateur de la Préservation des Lieux Saints. Également Chevalier de Colomb, quatrième degré, membre des Clubs Canadien, des Hommes d'Affaires du Nord et toujours actif dans les cercles civiques et sociaux (Kiwanis, Richeheu, Com-Cherrier).

Au nombre des œuvres philanthropiques et de bienfaisance auxquelles il s'est intéressé,

Décès de M. J.-P. Laberge (1950) L'Autorité

3.2.5 Phénomènes, traditions ou événements associés

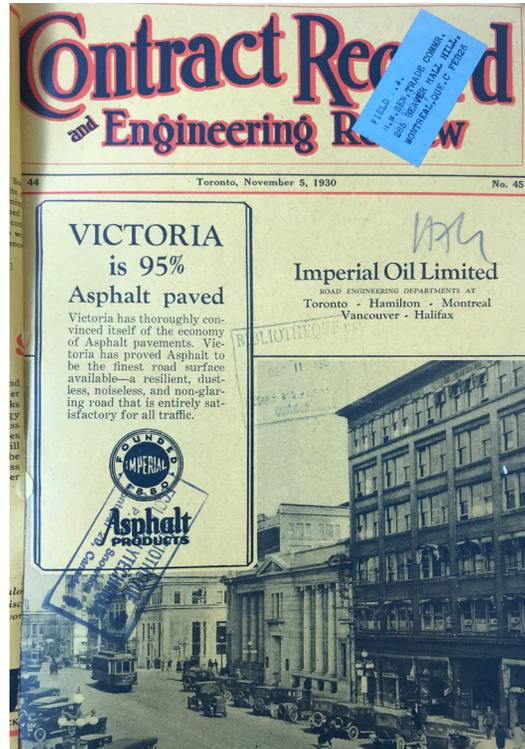
L'émergence des garages étagés, tel que le Garage Snowdon est étroitement liée à l'expansion de l'automobile et des transports motorisés en Amérique du Nord.

«Les stationnements étagés, tout comme les stations-service, les drive-in, les motels et les centres commerciaux, sont des concepts nouveaux au XX^e siècle. Tous ces immeubles modernes reflètent un mode de vie associé à l'automobile. À bien des égards, on peut considérer les stationnements comme des machines modernes et innovatrices du XXI^e siècle. Aussi, l'évaluation de la valeur patrimoniale de ces immeubles pose-t-elle des problèmes sur le plan de l'analyse et des solutions⁷».

À Montréal, beaucoup de garages de première génération, tel que le garage Snowdon, seront construits dans les années 1929-1930-1931-1932 selon les annonces du Contract Record and Engineering Review.

À la même époque, on assiste également à la construction de plusieurs stations de services, notamment au coin nord-est de Décarie et Dupuis, alors que la ville commence à s'adapter de plus en plus aux be-

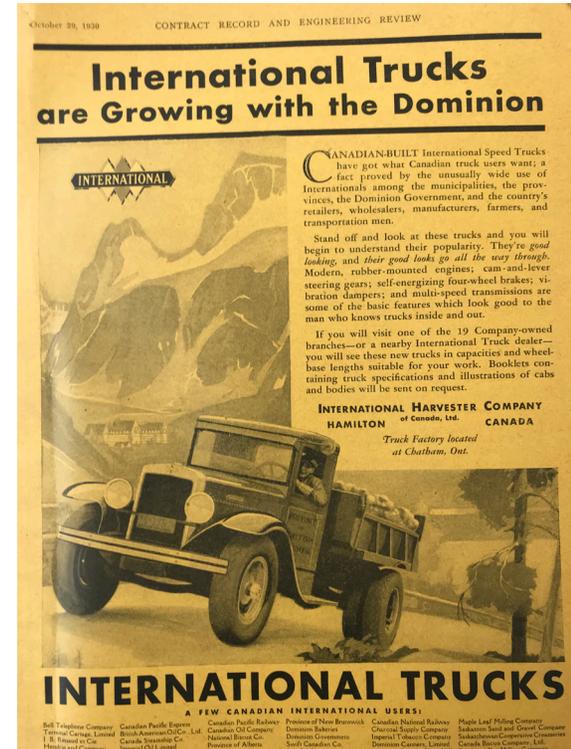
7 Durand, D. (2001). Pigeon Hole Parking, (Montréal 1956-2000) : mort d'un témoin moderne. Continuité, (88), 17-19.



Contract Record and Engineering Review (5 novembre 1930) Toronto. Archives de Polytechnique Montréal

soins de l'automobile, et le secteur Snowdon également⁸.

Comme la jonction Snowdon représente un carrefour de circulation véhiculaire important, non seulement pour les trams mais également pour les véhicules motorisés, il devient presque essentiel d'y implanter des services qui leur sont spécifiquement dédiés. La vocation automobile du Garage Snowdon perdure dans le temps malgré l'achat du bâtiment par



Contract Record and Engineering Review (29 octobre 1930) Toronto. Archives de Polytechnique Montréal

monsieur J.P. Laberge. Si cette perpétuité de la fonction d'origine s'explique en partie par la typologie particulière du bâtiment, elle est aussi favorisée par la croissance des besoins liés aux véhicules et par les facteurs de localisation dont bénéficie le 5000-5016 boulevard Décarie qui est situé à l'abord d'un axe de circulation motorisée majeur.

3.3 Iconographie

1939

GARAGE SNOWDON
 EDIFICE MODERNE ET A L'EPREUVE DU FEU

Gazoline, Huilage, Graissage **ELwood 1238** Aussi, Lavage et Remorquage

REPARATIONS GENERALES

SERVICE JOUR ET NUIT

TAUX DE REMISAGE RAISONNABLE

LE GARAGE LE MIEUX OUTILLE DE TOUT MONTREAL



Le Garage Snowdon, où le "SERVICE" et la "QUALITE" comptent

Mécanique Générale et Réparations Electriques sur toutes les Marques d'Autos	Station de Service de Batteries Réparations de Pneus et de Chambres à Air
SOUS LA DIRECTION PERSONNELLE DE	SOUS LA DIRECTION PERSONNELLE DE
S. DESFORGES	R. PROULX
ELWOOD 1676	ELWOOD 6629

5008, BOULEVARD DECARIE, SNOWDON

Garage Snowdon, édifice moderne et à l'épreuve du feu (1931) Anonyme, Album-souvenir de la bénédiction de l'église Saint-Antoinin.

1947



Feature. Traffic at Snowdon. (1947). Conrad Poirier. BAQ Vieux-Montréal P48.S1.P15146.

1961



VM105-Y-3_560-009. (1961). Montréal, Service des parcs.

1998



Photo prise dans le cadre de l'Opération Patrimoine Populaire (1998) Anonyme, Ville de Montréal, VM94-1998-0198-0152

1998



Photo prise dans le cadre de l'Opération Patrimoine Populaire (1998) Anonyme, Ville de Montréal, VM94-1998-0198-0151

2021



Façade dans son état actuel. (septembre 2021). Passerelles

4. FICHE TECHNIQUE SUR LES COMPOSANTES

4.1 Bâtiment

4.1.1. Rappel du statut

Le bâtiment ne possède pas de statut de protection, tel qu'un classement ou une citation en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel, par le MCC ou la Ville de Montréal. Il n'a pas non plus été inventorié ni reconnu par la Ville de Montréal dans le grand répertoire du patrimoine bâti ou par l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce dans son cahier d'évaluation du patrimoine urbain.

4.1.2. Description

Le bâtiment est implanté au coin du boulevard Décarie et de l'avenue Wellsteed, à quelques mètres de la voie publique. Sa largeur est de 42,25 m et sa longueur est d'environ 46 m. La superficie du bâtiment est d'environ 1 962 m². Le 5000-5016 boulevard Décarie compte quatre étages, ou plutôt huit étages à niveaux décalés, qui permettent le déplacement des voitures à l'intérieur du garage. Dans sa partie la plus élevée, le bâtiment atteint une hauteur de 14 m de hauteur. Un parapet ornementé donne toutefois l'impression que le toit est situé plus haut, à environ 15 m du sol. La partie arrière du toit, légèrement plus basse, se situe à peu près à 12 m du sol.

La structure du 5000-5016 boulevard Décarie est composée de béton, un matériau typique de l'architecture rationaliste. Au rez-de-

chaussée, la fondation en blocs de béton est visible à l'arrière du bâtiment. À l'avant, un revêtement de béton recouvert de crépi vient cacher cette même fondation. Le revêtement se démarque par la présence de vitrines aménagées tout au long du rez-de-chaussée afin d'accommoder la vocation commerciale de l'immeuble. Nous reviendrons, un peu plus loin, sur la façade principale.

Aux étages, l'ossature de béton est apparente des côtés nord et ouest. Des murs de brique viennent y combler l'espace entre les différents paliers.

À l'arrière du bâtiment, de grandes ouvertures fenestrées ont été créées afin d'éclairer naturellement l'intérieur du bâtiment. Certaines d'entre elles sont maintenant condamnées. Le mur ouest est, pour sa part, aveugle.

Du côté de l'avenue Wellsteed, la façade a une vocation fonctionnelle. Cette dernière a été recouverte d'un revêtement de tôle qui est percé par quelques fenêtres, portes et grilles de ventilation. La vitrine avant se poursuit également de ce côté, autour d'elle le revêtement de béton avant restant visible. Si l'on se fie à une photo prise en 1970¹ le mur caché sous le revêtement de tôle s'apparenterait au mur arrière du bâtiment.

1 Voir p.30, Les gens de la rue. (1970). Henri Rémillard. BANQ Vieux-Montréal E6.S7.SS1.D701046-701047



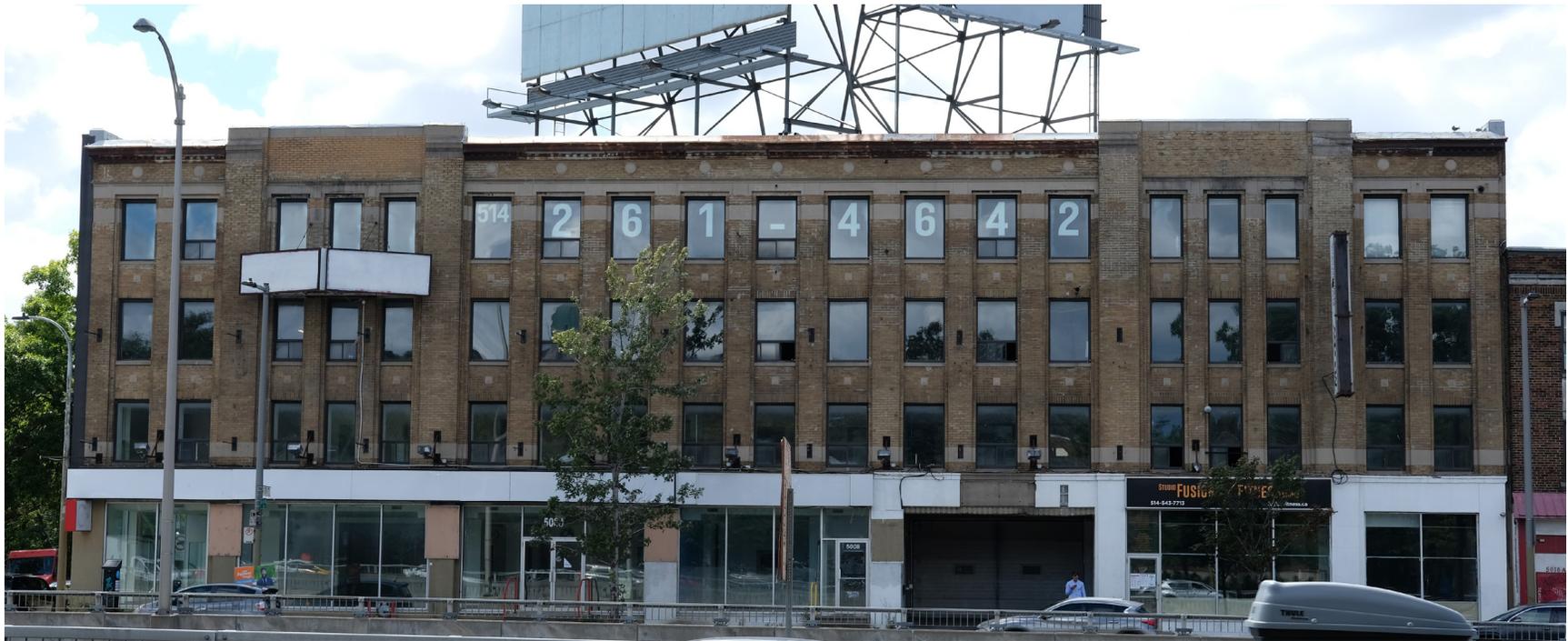
Stationnement intérieur à palier dénivelés. (2021). Passerelles



Ossature de béton apparente, murs de briques et fenestration généreuse. (2021). Passerelles



Façade sud revêtue de tôle. (2021). Passerelles



Façade principale. (2021) Passerelles.

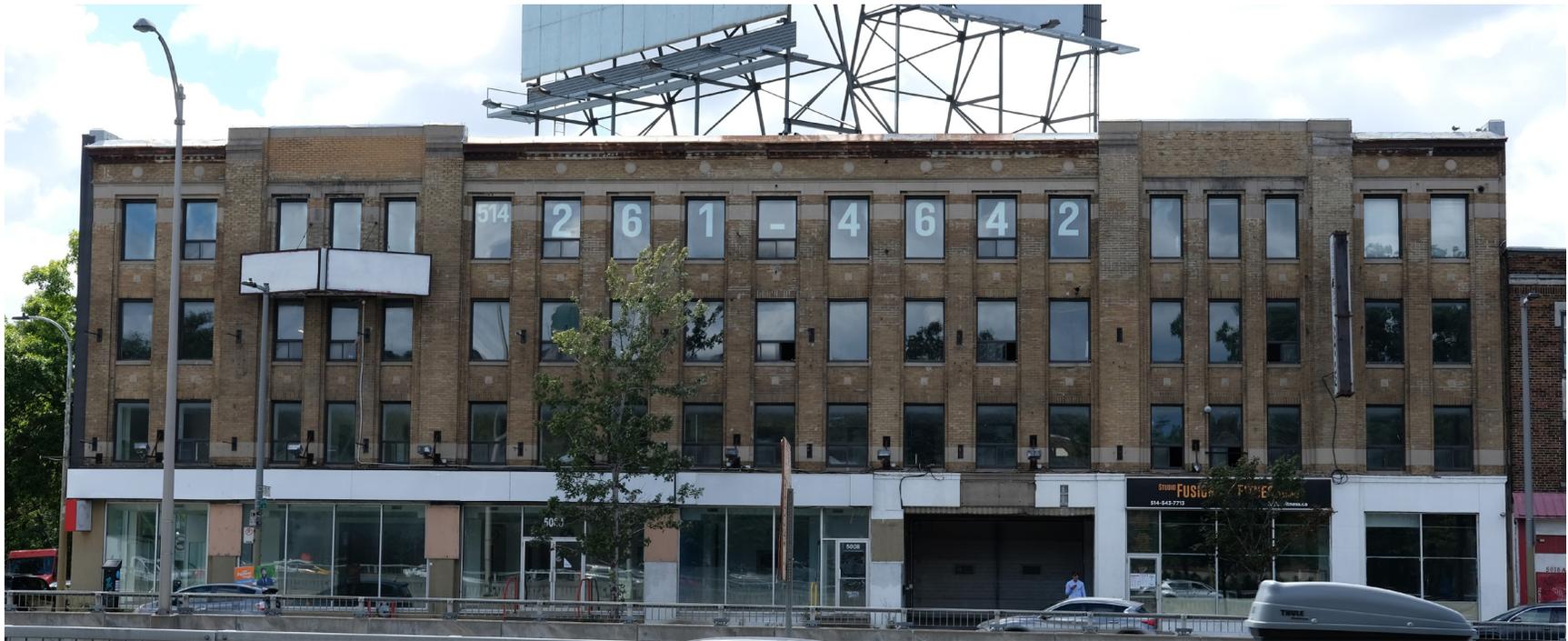
La façade principale de l'immeuble étudié a fait l'objet d'un traitement plus recherché que les autres côtés du bâtiment. Sa composition s'inspire de l'architecture classique tandis que son esthétisme emprunte à l'Art déco. Au niveau de la composition, la face avant du garage se rattache à l'architecture classique en raison de sa composition verticale en trois parties qui comporte un socle, un mur et un couronnement. Pour ce qui est de l'esthétisme, plusieurs caractéristiques rattachent la façade à l'Art déco. Parmi celles-ci, on compte la verticalité de ses composantes, la présence de décrochés et retraits, l'utilisation d'une brique chamois et la présence d'éléments décoratifs géométriques. Notons également que le bâtiment est symétrique sur le plan

horizontal, une caractéristique qu'on rattache autant à l'architecture classique qu'à l'architecture dite de transition. Sa corniche à modillons détonne néanmoins avec ces deux styles architecturaux, qui ajoutent à l'éclectisme du traitement architectural.

La devanture du 5000-5016 boulevard Décarie se compose principalement d'une brique chamois dont la couleur semble avoir été altérée par l'exposition aux polluants, et incorpore quelques éléments décoratifs en béton.



Crépi blanc recouvrant la devanture de béton. (2021). Passerelles



Façade principale. (2021) Passerelles.

Le socle, qui a subi d'importantes transformations au fil du temps, se démarque par la présence d'espaces commerciaux et d'enseignes qui cachent la quasi-totalité de sa portion supérieure. La plupart des parties visibles du revêtement en béton ont été recouvertes d'un crépi blanc, au nord du bâtiment et d'un crépi beige au sud. Une entrée de garage, située en retrait, permet au véhicule d'entrer à l'intérieur du bâtiment.

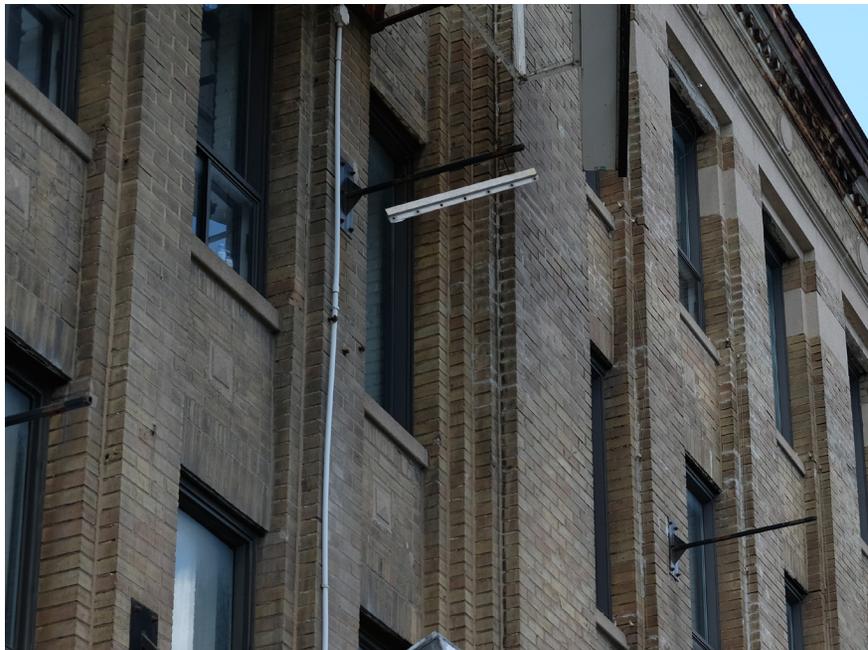
La partie centrale - ou mur - de la façade est composée de deux travées en saillie qui donnent au bâtiment son caractère symétrique. Situées de part et d'autre de la façade, ces dernières se démarquent du reste du mur par leurs larges colonnes qui dépassent les limites de la partie centrale pour s'intégrer au couronnement du bâtiment.

La travée la plus au sud est marquée par la présence d'enseignes entre le deuxième et le troisième étage. Derrière ces travées, on retrouve des fenêtres contemporaines disposées en retrait derrière des pilastres qui donnent au bâtiment une impression de hauteur. Ces fenêtres sont munies de plates-bandes et d'un appui. Outre la présence de plusieurs ressauts successifs (les avancés et les retraits créant un traitement en plan multiple), on compte quelques éléments décoratifs en béton qui ponctue la partie centrale de la façade tels que des bandeaux - un situé au bas du mur et deux au sommet - et des pierres décoratives localisées entre les fenêtres des différents étages. Plusieurs lumières, situées dans la partie inférieure du mur, et enseignes ponctuent également le mur.

Le couronnement du 5000-5016 boulevard Décarie débute juste au-dessus du plus haut bandeau de béton de la partie centrale. Il s'agit en fait d'un parapet qui vient prolonger la façade au-dessus du toit de l'édifice. Entre les travées, il se démarque par la présence - sur l'une des deux composantes - d'un jeu de briques. Au sommet des travées et de leur centre, la brique se bute à un dernier bandeau de béton qui trône en haut de la façade. À l'extérieur des travées, des pierres décoratives en béton se localisent au-dessus des dernières fenêtres de l'immeuble. Juste en haut de ces dernières, une corniche à modillons marque la fin du parapet.



Façade dans son état actuel. (septembre 2021). Passerelles



Travées travaillées en ressauts successifs, typiques du courant Art déco. (2021). Passerelles



Couronnement avec corniche à modillons, jeu de briques et insertions géométriques. (2021). Passerelles

À l'intérieur du bâtiment, les étages sont soutenus par des piliers à base rectangulaire ou à base carrée, généralement munis de larges chapiteaux. Un escalier en colimaçon permet d'accéder aux étages supérieurs sans avoir à emprunter la voie dédiée aux automobiles.

Sur chaque étage, on retrouve un large espace ouvert qui sert au stationnement des véhicules, mais aussi des espaces mieux circonscrits qu'on estime avoir été utilisés à des fins commerciales, de bureau, d'entreposage ou d'entretien.

Au rez-de-chaussée, trois espaces commerciaux ainsi qu'une porte de garage donnant accès à l'intérieur du bâtiment ont pignon sur le boulevard Décarie. En termes de profondeur, ces derniers occupent environ la moitié du palier sur lequel ils se situent.

Juste au-dessus, un espace de bureau occupe lui aussi une partie de son palier. Lors de notre visite à l'intérieur du bâtiment, nous avons repéré une machine de la Elevator Mfg. Montréal qui servait visiblement à assurer le fonctionnement d'un ascenseur.

Notons enfin qu'un escalier permet d'accéder au toit. Sur celui-ci une imposante structure de métal permet l'affichage de panneaux publicitaires.



Piliers à base rectangulaire. (2021). Passerelles



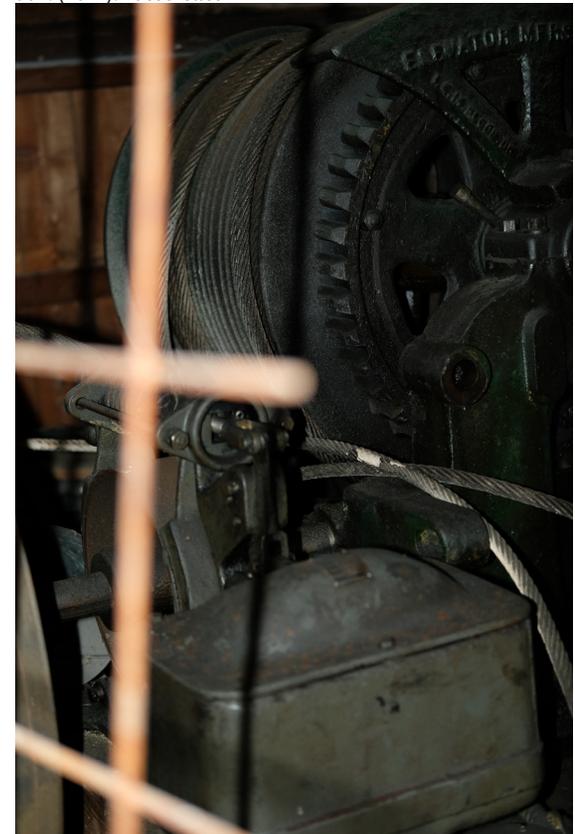
Piliers à base carrée généralement munis de larges chapiteaux. (2021). Passerelles



Piliers à base carrée généralement munis de larges chapiteaux. (2021). Passerelles



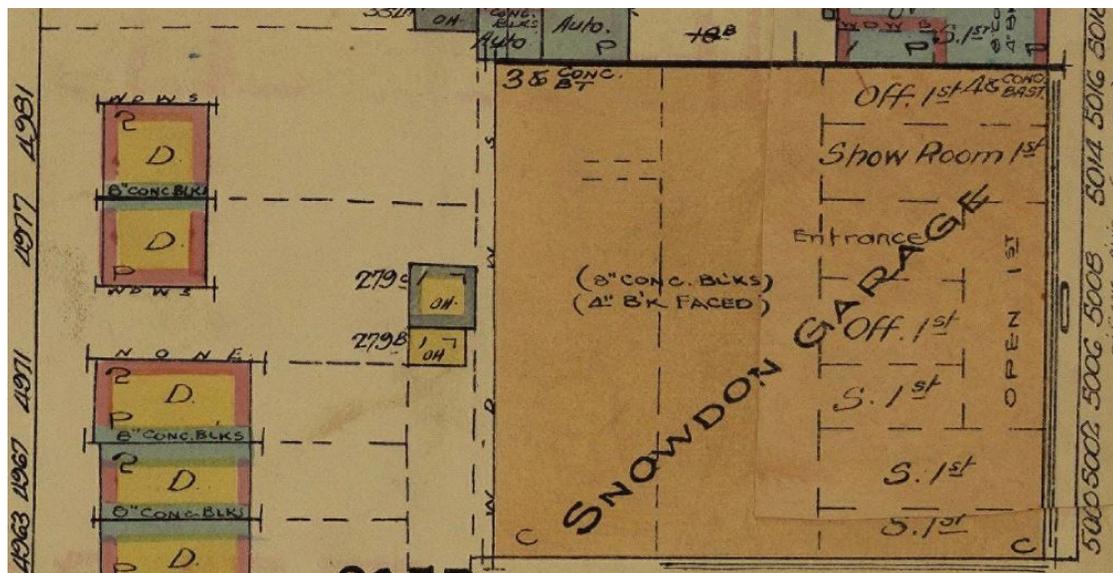
Escalier en colimaçon. (2021). Passerelles



Machine de la Elevator Mfg. Montréal. (2021). Passerelles

4.1.2. Modifications marquantes

L'enveloppe du 5000-5016 boulevard Décarie a visiblement subi plusieurs modifications. Parmi les interventions les plus marquantes, on compte la transformation du socle de la façade principale et la pose d'un revêtement de tôle sur le mur du côté sud. Sur une carte d'assurance incendie datant de 1940, on remarque que la partie centrale du rez-de-chaussée du bâtiment étudié bénéficiait d'un recul considérable. Tel qu'en témoigne une photo sur laquelle figure le garage Snowdon, ce retrait profitait à la symétrie et venait amplifier le rôle esthétique des travées placées des deux côtés de celui-ci. Notons également que le revêtement de béton du socle a été modifié et recouvert de crépi.



Underwriters' Survey Bureau. (1940). Insurance plan of the city of Montreal, volume VII (including volume XV) including towns of Mount Royal and Hampstead (rapproché). (1940)Ville de Montréal. Gestion des documents..JPG

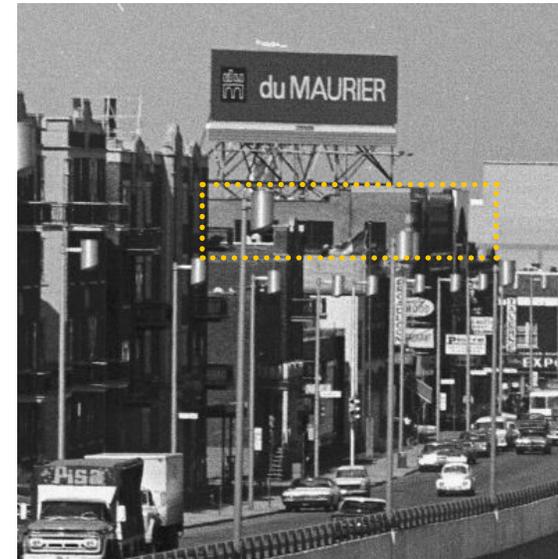


Garage Snowdon, édifice moderne et à l'épreuve du feu (1931) Anonyme, Album-souvenir de la bénédiction de l'église Saint-Antoine

Pour ce qui est du revêtement de tôle, il semblerait qu'à une autre époque la façade sud du 5000-5016 était exposée. Sur un cliché datant de 1970, on note la présence de fenêtres et la poursuite de la corniche sur le côté de l'immeuble. Notons ici que notre visite de l'intérieur du bâtiment ne nous a pas permis d'observer les traces d'ouvertures sur cette façade. Pour ce qui est des matériaux, ce mur semble être de la même nature que celui situé à l'arrière du bâtiment. D'autres interventions ont aussi eu un effet sur le caractère du bâtiment. Parmi celles-ci, on compte le remplacement des fenêtres par un modèle contemporain. Sur une photo datant de 1961, le bâtiment est plutôt muni de fenêtres à 9 carreaux dont la partie centrale s'ouvre à auvent. Les parties du couronnement situées entre les travées ont également été modifiées. Elles ont notamment perdu une soucoupe décorative qui était autrefois placée en leur centre. Il semblerait aussi que la partie centrale du couronnement située entre les travées localisées près de l'avenue Wellstee ait été rénovée. Les travaux réalisés ont cependant causé la perte du jeu de briques originel. Enfin, la présence de nombreuses enseignes en saillies sur la façade principale, nuit à son esthétisme.



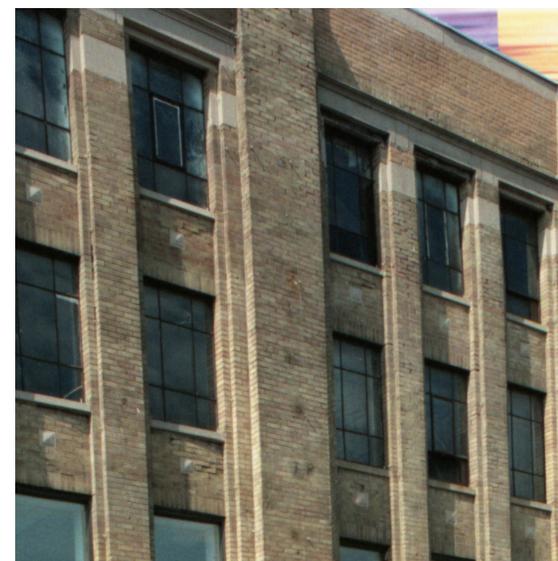
Façade sud revêtue de tôle. (2021). Passerelles



Les gens de la rue. (1970). Henri Rémillard. BAAnQ



Fenestration d'origine. (1961). Montréal, Service des parcs



Fenestration d'origine. (1998). Anonyme, Ville de Montréal, VM94-1998-0198-0152

4.2. Concepteur

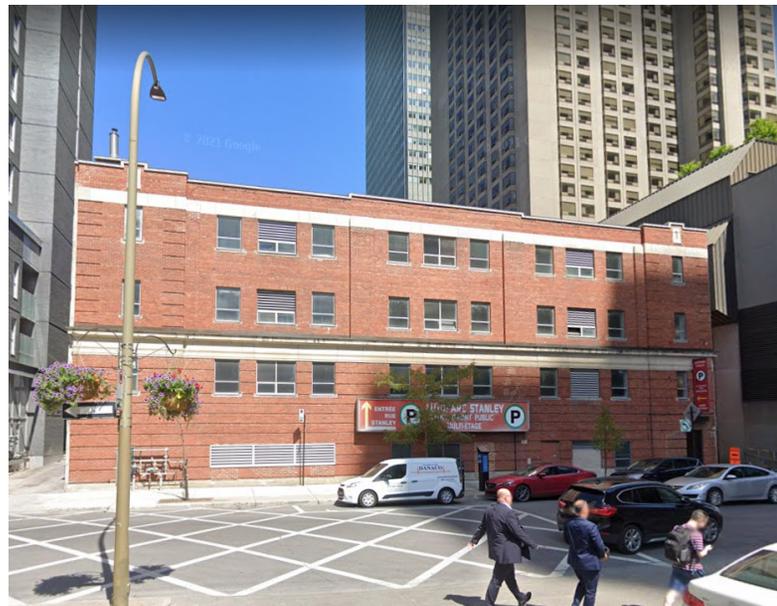
L'architecte responsable du bâtiment se nomme Uldège T. Benoit. Il est né en 1882 et sa carrière s'étend de 1912 à 1960, année de sa mort. Durant cette période, il réalise des projets à Montréal ainsi qu'à Halifax. On lui attribue surtout la conception d'édifices résidentiels parmi lesquels figurent divers appartements. Comme en témoigne le présent cas, la pratique de monsieur Uldège ne se limite pas au résidentiel puisqu'il a aussi conçu le 5000-50160 boulevard Décarie. Enfin, il semble que Wilfrid Lavigne, le premier propriétaire du garage, ait été un fidèle client de l'architecte puisque ce dernier a dessiné un triplex (1923) et une résidence (1927) pour ce même monsieur.

4.3. Comparatifs

Le 5000-5016 boulevard Décarie s'apparente, à plusieurs égards, au Dominion Square Garage construit en 1926. Ce bâtiment, situé au 1194-1206 rue Stanley, est un stationnement étagé. Sa structure est de la même nature que celle du 5000-5016 boulevard Décarie et la façade du stationnement étagé a ici aussi été traitée de façon à donner un caractère prestigieux à l'équipement. Cette dernière, bien qu'elle ne soit pas d'inspiration Art déco, intègre quelques éléments décoratifs,



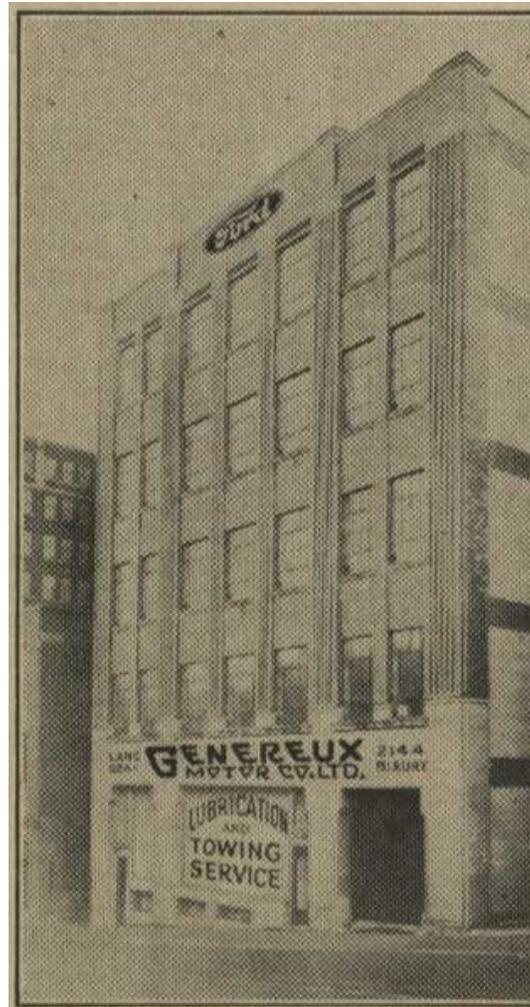
Façade avant du Dominion Square Garage. (2019). Google Maps



Façade arrière du Dominion Square Garage. (2021). Google Maps

vitaines et fenêtres aux étages. En plus de ses étages souterrains, trois autres se situent au-dessus du niveau du sol. Des commerces ayant pignon sur rue occupent le rez-de-chaussée du Dominion Square Garage. Au-dessus de ceux-ci, des locaux semblent être aménagés. Contrairement au garage du boulevard Décarie, le stationnement étagé de la rue Stanley a été pensé dès sa conception, comme un édifice servant avant tout au stationnement de véhicules. Cette vocation initiale occupe toujours le bâtiment. Il est à noter que la façade avant du bâtiment a subi des transformations et a perdu certains de ces éléments caractéristiques qui sont toujours présents sur la façade arrière du bâtiment.

Un autre comparable intéressant est situé au 2144 rue de Bleury. Il s'agit du Bleury Auto Garage, construit en 1931. Celui-ci, plus étroit que le garage de la rue Décarie, possède cinq étages hors sol. L'esthétisme de ce bâtiment de style Art déco se rapproche davantage de celui du Garage Snowden. Au rez-de-chaussée, un espace commercial a, ici aussi, pignon sur rue. Au début des années 2010, il est prévu d'intégrer la façade du garage Bleury dans une tour de 25 étages. Le projet ne se concrétise toutefois pas. Au moment d'écrire ces lignes, le bâtiment est recouvert d'un filet protecteur et utilisé à des fins de stationnement.



Vue générale du grand Garage Généreux Motor. (1935). Anonyme, Le Samedi, 12, p.27



Bleury auto garage. (2021). Google maps

5. ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

5.1. Évaluation selon les critères de la Ville de Montréal

Le modèle de la Ville de Montréal s'intéresse aux valeurs patrimoniales ainsi qu'aux éléments caractéristiques dans lesquels ces valeurs s'incarnent et s'expriment. Contrairement à l'approche privilégiée à l'échelle provinciale, la valeur patrimoniale d'un édifice n'est pas déterminée en fonction d'un pointage, mais en fonction d'un consensus que des consultations permettent d'atteindre. À défaut de pouvoir tenir ces consultations, nous nous limiterons ici à présenter les différentes valeurs du bâtiment ainsi qu'à associer ces dernières à des éléments caractéristiques. Ceci nous permettra ultimement d'estimer la valeur patrimoniale du Garage Snowdon.

5.1.1 Valeur sociale et symbolique

Signification identitaire ou spirituelle, esprit et perception du lieu

Pour un groupe donné, qualités emblématiques aux niveaux spirituel, politique, social ou culturel;

Liens entre les éléments matériels et dimensions immatérielles (rituels, festivals, savoir-faire, récits, etc.); et

Expérience sensorielle, connaissance, sensibilité

Dans le cadre du présent mandat, nous n'avons pas eu l'occasion de documenter la valeur sociale et symbolique du Garage Snowdon. Comme cette valeur repose sur le rapport qu'entretiennent les citoyens avec le bâtiment, il est primordial de consulter ces derniers si l'on veut bien la définir. Lors de la période d'expressions des opinions tenue dans le cadre de la consultation publique organisée par la STM en 2020, l'un des deux intervenants présents a mentionné être déçu par la démolition prévue du 5000-5016 boulevard Décarie.

Pour ce citoyen, la démolition du bâtiment représenterait une perte en matière de patrimoine¹. Cette sensibilité nous apparaît témoigner d'un potentiel en matière de perception du lieu. Cela étant dit, notre documentation de ce cas ne laisse pas présager qu'il possède une signification identitaire ou spirituelle particulière, ni un degré relativement élevé d'esprit du lieu. Toujours selon notre analyse, le 5000-5016 possède toutefois un potentiel en matière de perception du lieu.

5.1.2 Valeur historique

Évolution urbaine du lieu

Élément fondateur, jalon ou catalyseur de l'histoire du développement urbain

Le 5000-5016 boul. Décarie n'a pas contribué à l'évolution urbaine de son milieu d'insertion. Il est néanmoins un témoin de l'évolution de ce secteur, qui

¹ STM (2020). Consultation publique sur le centre d'attachement Nord-Ouest: Opinions présentées par écrit à la commission. Auteur: 4-5.

a subi d'importantes transformations depuis les années 1930.

Phénomène de société

Représentation d'un phénomène social, économique ou politique significatif

On peut associer le Garage Snowdon à l'avènement de l'automobile, phénomène qui a marqué notre société nord-américaine. À l'époque où est construit le bâtiment, l'automobile est considérée comme étant un bien de luxe. Il faut attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que son usage se démocratise. Or, déjà vers la fin des années 1920 et le début des années 1930, plusieurs garages et stationnements étagés apparaissent à Montréal constituant potentiellement la première génération de cette typologie, à laquelle le Garage Snowdon appartient². Leur présence témoigne de la popularité que commence déjà à connaître l'automobile lors de cette période.

2 Il existe peu de documentation sur la typologie des garages étagés hors-sol à Montréal, d'où une certaine réserve de notre part à l'affirmer.

Événement ou personnage associé

Emplacement d'un événement historique, lieu d'activité d'un personnage ou d'un groupe

Le garage peut-être associé à quelques personnalités locales. La plus importante étant J.P. Laberge, un homme d'affaires propriétaire d'une entreprise de gros en tabacs et bonbons et du garage Laberge qui ont occupé une partie de l'immeuble étudié pendant plus de 40 ans. Dans son avis de décès publié dans le journal L'Autorité de 1950 on le décrit comme un « un grand citoyen, un homme juste et charitable » qui était « bien connu à Montréal³ ». Bien qu'il ne jouisse pas d'une notoriété hors pair à l'échelle nationale, le fait d'être « bien connu » à l'échelle montréalaise à son époque lui confère une certaine distinction.

3 Décès de M. J.-P. Laberge (1950) L'Autorité

Âge comparatif du lieu

Ancienneté par rapport au milieu ou à des comparables

Construit en 1930, le bâtiment étudié possède une ancienneté relative, mais pas absolue. Son apparition dans le paysage environnant se situe vers la fin du premier boom immobilier de Notre-Dame-de-Grâce et concorde avec l'urbanisation du secteur du village Snowdon. Édifié avant l'aménagement de l'autoroute Décarie et les démolitions y étant associées, le 5000-5016 rappelle les allures qu'avait autrefois le boulevard Décarie. Le Garage Snowdon fait aussi partie de la première génération de garages et stationnements étagés. Ce faisant, il compte parmi les plus vieux représentants de cette typologie bâtie au Québec et probablement, au Canada

5.1.2 Valeur artistique et esthétique

Qualité de la conception

Appréciation de la composition

Architecturalement, le 5000-5016 est intéressant. Sa façade principale, tout particulièrement, lui confère un caractère unique en raison de son architecture de qualité et de son esthétisme, qui emprunte à quelques styles en vogue au moment de sa construction, dont l'Art déco. Parmi les éléments caractéristiques de cet ensemble, on compte:

- Sa composition classique et symétrique;
- Sa verticalité accentuée par la présence de travées et de pilastres;
- Sa maçonnerie composée de briques chamois et de pierres en béton et marquée par la présence de plan multiples, c'est-à-dire comprenant plusieurs ressauts successifs ;
- Son couronnement composé d'une corniche et d'un parapet droit;
- Le rythme de distribution de ses fenêtres, leur forme, proportion et

dimension;

- Son ornementation composée de motifs géométriques;
- Et la présence d'espaces commerciaux en rez-de-chaussée.

Le traitement des façades secondaires est, quant à lui, banal. Du point de vue technique, le bâtiment s'inscrit en continuité avec ce qui est fait à l'époque.

Importance des concepteurs

Influence et notoriété des concepteurs (urbanistes, architectes, artistes, etc.) (si connus)

L'architecte responsable de la conception du bâtiment, Uldège T. Benoît est peu connu malgré une carrière qui se concentre à Montréal. À la lumière de nos données, son influence est limitée.

Importance du lieu dans l'œuvre des concepteurs

Importance relative dans le corpus des concepteurs (si connus)

Le garage Snowdon est probablement l'œuvre la plus marquante de son concepteur, Uldège T. Benoit. Bien que l'œuvre n'ait pas fait l'objet d'une reconnaissance au moment de sa construction, sa qualité a été reconnue en 1998 lorsqu'elle s'est mérité un prix OPAM.

Importance artistique comparée du lieu

Importance relative par rapport à des comparables en termes d'époque, de fonction ou autre critère

Plusieurs garages sont édifiés à Montréal à partir de la fin des années 1920. Parmi ceux-ci, on compte quelques cas - notamment le Dominion Square Garage et le Bleury Auto Garage - qui s'apparentent à celui faisant l'objet de ce rapport. Comme il s'agit d'une typologie bâtie assez peu documentée, il est difficile d'évaluer la situation du 5000-5016 boulevard Décarie dans la production courante. Notons ici qu'il se démarque du stationnement de la rue Stanley et du garage de la rue Bleury par

ses étages décalés et par la présence d'un ascenseur à câble qui devait permettre le déplacement vertical d'équipements. Le Garage Snowdon se distingue notamment par sa localisation et par la qualité de sa façade.

5.1.4 Valeur contextuelle, urbaine et paysagère

Qualités du paysage culturel

Coexistence de phénomènes naturels et culturels

Le 5000-5016 boul. Décarie ne contribue pas à la qualité du paysage culturel.

Contribution du milieu d'insertion au lieu

Éléments du milieu qui renforcent les qualités du lieu

Le milieu dans lequel s'insère le Garage Snowdon renforce les qualités du lieu. Situé à l'intersection du chemin Queen-Mary et du boulevard Décarie, le bâtiment s'inscrit dans le paysage particulier du secteur qu'on appelait autrefois la

« Snowdon Junction ». Précisément à cette intersection, il existe une unité paysagère qui contraste avec le caractère généralement plus hétéroclite du boulevard Décarie. La concentration de bâtiments de briques de deux à quatre étages crée un environnement dans lequel le 5000-5016 boulevard Décarie s'inscrit parfaitement. L'ouverture permise par la présence d'une importante voie de transit permet également d'apprécier pleinement la façade principale du bâtiment.

Contribution du lieu au contexte urbain

Éléments du lieu qui contribuent à rehausser les qualités urbaines

Largement transformée lors de l'aménagement de l'autoroute Décarie, la présence de bâtiments tels que celui étudié rappelle la forme que prenait la « Snowdon Junction » à une autre époque. Ce rôle est d'autant plus important puisqu'à cette hauteur de

l'autoroute, les bâtiments situés du côté est du boulevard Décarie ont été démolis. Bien qu'il se démarque par sa hauteur et par la qualité de sa façade principale, le Garage Snowdon s'harmonise avec le contexte environnant et contribue à la qualité de celui-ci.

Appartenance à un système

Appartenance à un réseau de lieux liés (ex : stations de pompage, bains publics)

Le Garage Snowdon appartient à un système de bâtiments commerciaux et industriels s'étant développé aux abords du boulevard Décarie avant qu'on y aménage une autoroute. À l'échelle de l'arrondissement, le 5000-5016 boulevard Décarie s'inscrit aussi dans un système de bâtiments, construit dans l'entre guerres, qui adoptent un style Art déco plus ou moins affirmé. À l'échelle montréalaise, voire nord-américaine, le Garage Snowdon s'inscrit dans un corpus de garages étagés hors-sol. Celui-ci fait partie de la première génération de garage de ce type, caractérisée par un souci architectural apporté aux détails

de façade.

Qualité de repère visuel

Repère urbain

Le bâtiment faisant l'objet de ce rapport agit comme point de repère. En raison de sa hauteur relative et de la présence d'une structure publicitaire de grande dimension au sommet du garage, ce dernier se démarque des immeubles environnants. La façade remarquable de l'édifice et l'ouverture que permet la présence de l'autoroute Décarie participent, elles aussi, à faire de cet immeuble un point de repère pour les gens qui se déplacent sur Queen-Mary. Le Garage Snowdon est également visible à partir de l'autoroute en tranchée.

Vues significatives

Contribution à une expérience sensorielle positive

La présence du garage Décarie participe à deux vues significatives. La première est perceptible lorsqu'on se déplace sur le chemin Queen-Mary en direction ouest. Il s'agit de la vue permise par l'ouverture que crée l'autoroute Décarie

à l'intersection du chemin Queen-Mary et du boulevard Décarie. De part et d'autre du chemin, les bâtiments de briques créent un panorama intéressant qui permet presque d'oublier la présence d'une importante voie de transit. Le Garage Snowdon occupe une place prédominante dans ce panorama en raison de sa volumétrie. Grâce à sa hauteur, le bâtiment et sa structure publicitaire métallique sont également visibles de l'autoroute Décarie.

5.1.5 Valeurs spécifiques

En ce qui a trait à ce que la Ville de Montréal appelle les « valeurs spécifiques », le Garage Décarie et le site sur lequel il se situe ne possèdent pas, à notre connaissance, de **valeur écologique**. Vu la présence d'un système d'élévation par câble qui semble toujours en bonne condition, il possède une **valeur scientifique ou technique** potentielle qui est somme toute négligeable. Bien que vacant, le bâtiment possède une **valeur d'usage** puisqu'il a accueilli la même fonction

et des fonctions similaires sur près de 90 ans. Le bâtiment possède également une **valeur documentaire** puisque son étude permettrait d'en savoir plus sur les premiers garages étagés de Montréal, une typologie bâtie qui reste peu documentée et peu mise en valeur. Enfin, le bâtiment ne possède pas de **potentiel archéologique**, comme mentionné dans l'étude réalisée par Ethnoscop en 2020.

5.1.6 Résumé

La valeur patrimoniale du 5000-5016 boul. Décarie repose avant tout sur sa « valeur artistique, esthétique » et sur sa valeur « contextuelle, urbaine ou paysagère ».

D'une part, la façade principale de l'immeuble se démarque par sa qualité architecturale et esthétique et ce, malgré les transformations qu'elle a subies au fil des ans. D'autre part, le Garage Décarie s'inscrit dans un ensemble d'immeubles localisés autour de l'intersection Queen-Mary - Décarie qui donne à ce secteur sa couleur. Tout en faisant partie de cet

ensemble, sa hauteur et la qualité de sa façade lui confèrent un rôle particulier de point de repère.

L'immeuble étudié possède également une valeur «historique» notamment à titre de témoin de l'évolution du secteur qu'on appelait autrefois la «Snowdon Junction».

On estime que le lieu possède une valeur « sociale, symbolique » faible. Une recherche spécifique sur la valeur sociale, par le biais d'entretiens avec les usagers du secteur, permettrait ici de vérifier cette hypothèse.

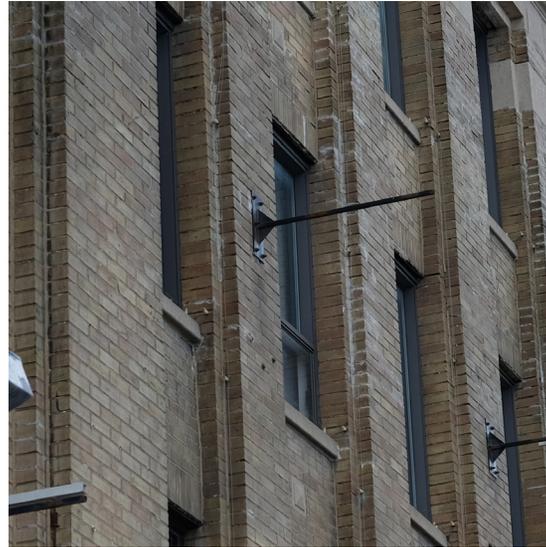
Enfin, le 5000-5016 possède un potentiel à l'égard des valeurs « scientifique », « d'usage », « documentaire » mais pas « archéologique » ni « écologique».

5.1.6 Résumé (suite)

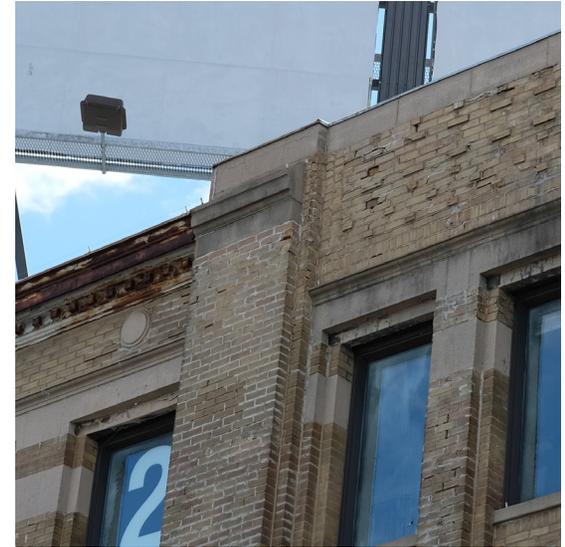
TABLEAU DES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES			
Volumétrie extérieure		1-Monumentalité certaine	
Ensemble de la façade	Traitement de la façade principale	Revêtements	2-Brique chamois
			3-Présence de décrochés et retraits
			4-Insertions de pierres en béton
		Couronnement	5-Corniches à modillons
			6-Parapets droits à jeu de briques
		Composition	7-Symétrie de la façade et emphase sur les travées latérales
	8-Composition classique en trois parties (socle, mur et couronnement)		
	9-Verticalité affirmée, accentuée par la présence de travées et de pilastres		
	Ouvertures	Fenêtres	10-Rythme de distribution des fenêtres
			11-Forme, proportions et dimensions
Ornementation	12-Motifs géométriques épurés en béton présents et disparus		



1-9



2-3



4-5-6-12



7-8-9-10-11-12

5.2. Évaluation selon les critères du ministère de la Culture et des Communications du Québec

Lorsqu'on s'appuie sur le modèle du ministère de la Culture et des Communications, il faut d'abord déterminer l'état physique du bâtiment et l'état d'authenticité de ce dernier.

On doit ensuite évaluer le caractère patrimonial de l'objet en associant un pointage à son intérêt historique, paysager ainsi qu'artistique et architectural. Ces données comptent, respectivement, pour 35%, 10% et 55% du pointage final. L'adéquation des pointages attribués à chaque aspect permet de déterminer la valeur patrimoniale de l'objet étudié. La gradation suggérée va comme suit:

- 85 à 100 % : A (valeur exceptionnelle)
- 70 à 84 %: B (valeur supérieure)
- 40 à 69 %: C (valeur bonne)
- 21 à 39 %: D (valeur moyenne)
- 1 à 20 %: E (valeur faible)

Chaque critère se compose de quelques sous-critères. La valeur de ces sous-critères est divisée de façon égale. Elle équivaut donc à la moitié de la note totale s'il y a deux sous-critères, au tiers ou au quart s'il y en a deux ou trois.

Le MCC laisse la définition des pointages et de la valeur associée ouverte à l'interprétation. Les critères et définitions choisis pour donner sens à cette échelle de valeurs sont ceux élaborés par la firme Patri-Arch - Patrimoine et architecture et se trouvent dans la méthodologie de plusieurs de leurs études⁴. Leurs critères étant pertinents dans le cas présent, nous avons jugé bon de s'y référer.

5.2.1. État physique et état d'authenticité

L'état physique du 5000-5016 boulevard Décarie est «passable». La façade principale de ce dernier présente des signes de détérioration, notamment

⁴ Patri-Arch. (2015). Pré-inventaire du patrimoine architectural de la ville de Laval. Rapport de synthèse.p.17

au niveau de la maçonnerie. En raison de ses usages passés, le bâtiment représente également un haut risque de contamination.

En ce qui a trait à l'authenticité, la condition du bâtiment est considérée comme « passable ». En effet, des altérations considérables affectent le socle de la façade principale et le côté sud du bâtiment. D'autres modifications, telles que le remplacement des fenêtres originelles par un modèle contemporain, l'ajout d'éléments en saillie et la disparition d'éléments décoratifs affectent aussi l'authenticité du bâtiment.

Ces états « physique » et « d'authenticité » peuvent être considérés comme étant « mauvais », « passable », « bon » ou « excellent », selon la Direction générale du patrimoine et des immobilisations. Un état passable correspond aux descriptions qui suivent.

«État physique passable : Le bien évalué présente des altérations majeures qui

nécessitent d'importantes interventions (Exemple : couverture en tôle à remplacer, parement de bois à changer, maçonnerie à rejointoyer en entier). Ces interventions majeures ne touchent cependant pas l'ensemble du bâtiment et elles sont plutôt localisées. Le bien peut également présenter une accumulation d'altérations mineures, ce qui nécessite une intervention sur l'ensemble.

Authenticité passable : Le bien évalué a subi une modification majeure à l'une de ses composantes principales que sont le volume, le parement, les ouvertures et la toiture (Exemple : remplacement d'un parement de bois par un parement en vinyle, agrandissement des ouvertures lors de l'installation de fenêtres contemporaines, ajout d'un volume de grandes dimensions mal intégré à l'ensemble). Cette modification est difficilement réversible et elle n'est pas cohérente avec l'époque de construction du bien⁵.»

5 Direction générale du patrimoine et des immobilisations. (2017). Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur

L'état physique et l'état d'authenticité ne sont pas calculés dans la note finale. Ils permettent néanmoins d'apprécier plus globalement la condition du bâtiment.

5.2.2 Analyse par critère : Intérêt historique (35%)

Sous-critère 1 : Ancienneté relative ou absolue

Construit en 1930, le bâtiment étudié possède une ancienneté relative, mais pas absolue. Son apparition dans le paysage environnant se situe vers la fin du premier boom immobilier de Notre-Dame-de-Grâce et concorde avec l'urbanisation du secteur du village Snowdon. Édifié avant l'aménagement de l'autoroute Décarie et les démolitions y étant associées, le 5000-5016 rappelle les allures qu'avait autrefois le boulevard Décarie. Le Garage Snowdon fait aussi partie de la première génération de garages et stationnements étagés. Ce faisant, il compte parmi les plus vieux

l'environnement. Gouvernement du Québec, ministère de la Culture et des Communications.p.14-15

représentants de cette typologie bâtie au Québec et probablement, au Canada.

On accorde ici la note de 70%.

Sous-critère 2 : Association à un personnage ou à un groupe

Le garage peut-être associé à quelques personnalités locales. La plus importante étant J.P. Laberge, un homme d'affaires propriétaire d'une entreprise de gros en tabacs et bonbons et du garage Laberge qui ont occupé une partie de l'immeuble étudié pendant plus de 40 ans. Dans son avis de décès publié dans le journal L'Autorité de 1950, on le décrit comme « un grand citoyen, un homme juste et charitable » qui était « bien connu à Montréal⁶ ». Bien qu'il ne jouisse pas d'une notoriété hors pair à l'échelle nationale, le fait d'être « bien connu » à l'échelle montréalaise à son époque lui confère, selon nous, une certaine distinction.

On accorde ici la note de 30%.

6 Décès de M. J.-P. Laberge (1950) L'Autorité

Sous-critère 3 : Importance dans l'histoire nationale

Le 5000-5016 boulevard Décarie n'a pas, en soi, une importance dans l'histoire nationale. On peut néanmoins lier le bâtiment à l'avènement de l'automobile, phénomène qui a marqué notre société. À l'époque où est construit le bâtiment, l'automobile est considérée comme étant un bien de luxe. Il faut attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que son usage se démocratise. Toutefois, vers la fin des années 1920 et le début des années 1930, plusieurs garages et stationnements étagés apparaissent à Montréal, constituant potentiellement la première génération de cette typologie, à laquelle le Garage Snowdon appartient. Leur présence témoigne de la popularité que commence déjà à connaître l'automobile lors de cette période.

On accorde ici la note de 30%.

5.2.3. Analyse par critère : Intérêt paysager (10%)

Sous-critère 1 : Point de repère

Le bâtiment faisant l'objet de ce rapport agit comme point de repère dans le paysage urbain. En raison de sa hauteur relative et de la présence d'une structure publicitaire de grande dimension au sommet du garage, ce dernier se démarque des immeubles environnants. La façade remarquable de l'édifice et la large percée visuelle que permet la présence de l'autoroute Décarie participent, elles aussi, à faire de cet immeuble un point de repère pour les gens qui se déplacent sur Queen-Mary. Bien que moins remarquable, le Garage Snowdon est également visible à partir de l'autoroute en tranchée.

On accorde ici la note de 50%.

Sous-critère 2 : Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel

Situé à proximité de l'intersection du chemin Queen-Mary et du boulevard Décarie, le bâtiment s'inscrit dans le paysage particulier de ce secteur qu'on appelait autrefois la «Snowdon Junction». Encouragée par l'achalandage de l'important carrefour Queen-Mary/boulevard Décarie, la construction du Garage Snowdon en 1930 suit les besoins des usagers du secteur. Largement transformée lors de l'aménagement de l'autoroute Décarie, la présence de bâtiments tels que celui étudié rappelle la forme que prenait ce secteur de la ville à une autre époque. Ce rôle est d'autant plus important puisqu'à cette hauteur de l'autoroute, les bâtiments situés du côté est du boulevard Décarie ont été démolis. Précisément à cette intersection, il existe une unité paysagère qui contraste avec le caractère généralement plus

hétéroclite du boulevard Décarie. À l'échelle de l'arrondissement, le 5000-5016 boulevard Décarie s'inscrit dans un système de bâtiments, construit dans l'entre guerres, qui adoptent un style Art déco plus ou moins affirmé.

On accorde ici la note de 70%

5.2.4 Analyse par critère : Intérêt artistique et architectural (55%)

Sous-critère 1 : Rareté relative ou absolue

Les bâtiments tels que celui étudié sont relativement rares. Nos recherches ont permis le repérage de quelques comparables, mais elles ont également permis d'observer que dans bien des cas, les bâtiments de ce type ont été démolis ou négligés. On présume que la présence de bâtiments tels que le 5000-5016 boulevard Décarie se limite aux grandes villes de la province comme Montréal et Québec.

On accorde ici la note de 70%

Sous-critère 2 : Situation dans la production courante

Comme il s'agit d'une typologie bâtie assez peu documentée, il est difficile d'évaluer la situation du 5000-5016 boulevard Décarie dans la production courante. Notons ici qu'il se démarque du stationnement de la rue Stanley et du garage de la rue Bleury par ses étages décalés et par la présence d'un ascenseur à câble qui devait permettre le déplacement vertical d'équipements.

On estime ici que le bâtiment se mérite une note de 60%

Sous-critère 3 : Situation dans l'œuvre du concepteur

Le garage Snowdon est probablement l'œuvre la plus marquante de son concepteur, Uldège T. Benoit. Bien que l'œuvre n'ait pas fait l'objet d'une reconnaissance au moment de sa construction, sa qualité a été reconnue en 1998 lorsqu'elle s'est mérité un prix OPAM.

On accorde ici la note de 80%

Sous-critère 4 : Unicité, innovation et complexité

Architecturalement, le 5000-5016 est intéressant. Sa façade principale, tout particulièrement, lui confère un caractère spécial en raison de son architecture de qualité et de son esthétisme, qui emprunte à plusieurs styles en vogue au moment de sa construction, dont l'Art déco. Parmi les éléments caractéristiques de cet ensemble, on compte:

- Sa composition classique et symétrique;
- Sa verticalité accentuée par la présence de travées et de pilastres;
- Sa maçonnerie composée de briques chamois et de pierres en béton et marquée par la présence de plan multiples, c'est-à-dire comprenant plusieurs ressauts successifs ;
- Son couronnement composé d'une corniche et d'un parapet droit;
- Le rythme de distribution de ses fenêtres, leurs formes, proportions et dimensions;
- Son ornementation est composée de motifs géométriques.

Bien que la façade principale ait subi des transformations, ces dernières peuvent potentiellement être réversibles. Le socle de cette même façade toutefois, a été plus lourdement modifié, nuisant ainsi à la cohérence du bâtiment.

Le traitement des façades secondaires est, quant à lui, banal voir altéré. Du point de vue technique, le bâtiment s'inscrit en continuité avec ce qui est fait à l'époque.

On accorde ici la note de 75%

5.2.5 Pointage final

Pour son intérêt historique, une note de **15/35** est attribuée en vertu de notre analyse. Une note de **6/10** est associée à son intérêt paysager tandis qu'une note de **39/55** représente son intérêt artistique et architectural.

Globalement, le 5000-5016 boul. Décarie se mérite une note de **60%**, ce qui place le bâtiment dans la catégorie des bâtiments ayant une valeur patrimoniale « bonne » selon la méthodologie choisie.

La firme Patri-Arch définit une **valeur bonne** comme suit :

« **Valeur bonne** : Valeur qui rejoint un nombre important de propriétés qui sont dans la moyenne, c'est-à-dire qui possèdent des attributs intéressants ou significatifs qui permettent de statuer sur leur ancienneté, leur intérêt architectural (ex. : style) et leur appartenance à un paysage donné ou un ensemble architectural sans nécessairement se démarquer de façon importante. Il peut s'agir de maisons de styles courants (néoclassique québécoise, mansardée, vernaculaire) qui ont préservé plusieurs de leurs caractéristiques, mais qui peuvent avoir subi quelques interventions réversibles (ex. : bardeau d'asphalte sur le toit, fenêtres changées)⁷. » Dans notre cas toutefois, les intérieurs, le rez-de-chaussée de la façade principale, la façade sud et la structure présentent

des altérations majeures difficilement réversibles. De plus, l'ensemble du site comporte un potentiel de contamination, selon les analyses menées au préalable par la STM.

7 Patri-Arch. (2015). Pré-inventaire du patrimoine architectural de la ville de Laval. Rapport de synthèse.p.17

6. CONCLUSION

Le 5000-5016 boulevard Décarie présente des éléments d'intérêts, notamment sur le plan de l'architecture de sa façade d'inspiration Art déco, témoignant du souci accordé à l'esthétisme du bâtiment, malgré sa fonction de garage. Il est également un représentant des premiers spécimens associés à cette typologie particulière, liée à l'expansion de l'automobile. Faisant office de témoin du premier boom immobilier vécu dans le village Snowdon, il rappelle la forme que prenait ce secteur de la ville à une autre époque. Il est ainsi un des derniers éléments de cet ancien paysage urbain, altéré suivant le creusement et l'élargissement de l'autoroute Décarie. Il contribue de ce fait à la qualité de son îlot et se présente comme un point d'intérêt au croisement du chemin Queen-Mary et du boulevard Décarie. Sa monumentalité et le dégagement créé par l'autoroute, en font de plus un point de repère pour le marcheur venu de l'est du chemin Queen-Mary.

Le 5000-5016 boulevard Décarie a, d'autant plus, maintenu un usage dans le temps car il est resté utilisé à titre de garage sous la bannière du Garage Snowdon, puis du Garage Laberge, pendant près de 50 ans. Il a conservé depuis la vente du garage Laberge en 1979, des usages de catégories similaires, en plus d'accueillir des locaux commerciaux variés.

Or, suivant notre analyse et nos observations, l'intérêt patrimonial du bâtiment repose avant tout sur sa façade principale. Les façades latérales et arrière du bâtiment possèdent, quant à elles, peu d'intérêt. Aussi, à l'occasion de notre relevé terrain, nous n'avons pas remarqué d'éléments d'origine, tant en matière de finitions, qu'au niveau des détails et des divisions, qui auraient pu revêtir un intérêt et justifier une préservation des intérieurs.

Le bâtiment ne possède pas de statut de protection, tel qu'un classement ou une citation en vertu de la LPC. Il n'a pas non

plus été inventorié ni reconnu par la Ville de Montréal ou l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce.

Enfin, à la lumière de l'évaluation réalisée à partir des critères du ministère de la Culture et des Communications du Québec, la note finale obtenue ne justifie pas la rédaction d'un énoncé d'intérêt patrimonial pour le 5000-5016 boulevard Décarie. De plus, le bâtiment présente un état physique et un état d'authenticité qualifiés de «passable», c'est-à-dire qu'il a subi certaines transformations malheureuses, notamment au niveau de son socle, des intérieurs et de la façade sud. De plus, il comporte un potentiel de contamination certain, laissant entrevoir peu de possibilités pour une réhabilitation. **Toutefois, une réflexion sur le maintien de la façade, le rappel d'éléments caractéristiques ou l'interprétation historique du lieu seraient des actions souhaitables pour la suite du projet, qui repose entre les mains de la Société de transport de Montréal.**

LA FAMILLE ROYALE

À SA GRACIEUSE MAJESTÉ
GEORGE VI
 PREMIER ROI DU CANADA
 et à son auguste famille

NOUS SOUHAITONS
Longue Vie, Paix et Bonheur

J. P. LABERGE ENRG.
distributeur:
 TABACS—CIGARETTES—CONFISERIES, Etc.

La plus grande organisation Canadienne-Française du genre au pays — s'appuie sur notre service et la confiance de nos clients

Nouvelle Adresse : **5006 Boul. Décarie** **Walnut 5624★**

Sans titre. (1937). Anonyme. La Presse, 12 mai.png

7. BIBLIOGRAPHIE

Anonyme. (1928). La première automobile de Montréal. Journal de Waterloo, p. 1. Récupéré de <http://numerique.banq.qc.ca/>

Anonyme. (1929). «Garage Snowdon, Limitée—Snowdon Garage, «Garage Snowdon, Limitée—Snowdon Garage, Limited ». Gazette officielle du Québec. Québec official gazette, no 44, 110. Récupéré de <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2357429>

Anonyme. (1950). Décès de M. J.-P. Laberge. L'Authorité (Montréal), p. 1. Récupéré de <http://numerique.banq.qc.ca/>

Archives de la Ville de Montréal. (s. d.). Le boulevard Décarie avant l'avènement de l'autoroute. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/2019/04/18/le-boulevard-decarie-avant-lavenement-de-lautoroute/>

Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. (2021). Règlement d'urbanisme (01-276) de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Récupéré de <http://ville.montreal.qc.ca/>

pls/portal/docs/PAGE/ARROND_CDN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/01-276_CODIFICATION_2021-04-30_.PDF

Benoît, M. et Gratton, R. (1991). Pignon sur rue : les quartiers de Montréal (Guérin Littérature Itée, vol. Le patrimoine de Notre-Dame-de-Grâce). (s. l. : n. é.).

Benoit, Uldege T. (s. d.). Dans Biographical Dictionary of architects in Canada 1800-1950. Récupéré de <https://www.dictionary-ofarchitectsincanada.org/node/1100>

Bergeron, Claude. (1989). Architectures du XXe siècle au Québec. Montréal : Méridien.

Bérubé, M. (2019, 24 juin). Le stationnement Pigeon Hole de la rue Notre-Dame. ProposMontréal. Récupéré de <https://proposmontreal.com/index.php/le-stationnement-pigeon-hole/>

Bureau, U. S. (1954). Insurance plan of the city of Montreal, volume 7 . BANQ. [Atlas ,Plans d'assurance-incendie] (Toronto ;Underwriters' Survey Bureau Lim-

ited,1954-1970). 1: 1200 : Plans de villes et villages du Québec. Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244199>

Bureau, U. S. et Goad, Chas. E. (1921). Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume VII . BANQ. [Atlas , Plans d'assurance-incendie] (Montreal :Underwriters' Survey Bureau Limited,1921). Récupéré de https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2244464?docref=asJ1OHB_Ntu_TGkHXMWE4A

Commission de transport de Montréal. (1961). Le Transport urbain à Montréal, 1861/1961 ([Montréal] :Commission de transport de Montréal = [Montreal Transportation Commission,1961?]). Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3446628>

Déom, C. (2006). Guide d'interventions architecturales pour les édifices scolaires de la CSDM. Commission scolaire de Montréal. Récupéré de <https://issuu.com/csdm.qc.ca/docs/guide-interventions-architecturales>

Dessin général drafting inc., Spartan Air

Services, Photographic Surveys, Inc. et Montréal (Québec). Service d'urbanisme. (1961). Utilisation du sol, Montréal, échelle 1:2 400 . BAnQ. [Utilisation du sol]. Plans de villes et villages du Québec ([Montréal] :le Service,1958-1976).

Direction de la culture et du patrimoine et Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie. (2012a). L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu : Guide d'application du processus d'évaluation menant à la formulation d'un énoncé d'intérêt patrimonial. Ville de Montréal.

Direction de la culture et du patrimoine et Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie. (2012b, mars). La recherche documentaire préalable : Guide de réalisation de la recherche préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu. Ville de Montréal.

Direction générale du patrimoine et des immobilisations. (2017). Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement. Gouver-

nement du Québec, ministère de la Culture et des Communications.

Dominion Wide Service. (1929). Constructional activity-Commercial Buildings. Contract Record and Engineering Review, 46, 61.

Durand, D. (2001). Pigeon Hole Parking, (Montréal 1956-2000) : mort d'un témoin moderne. Continuité, (88), 17-19. Récupéré de <https://www.erudit.org/fr/revues/continuite/2001-n88-continue1053535/15741ac/>

Ethnoscop. inc.,. (2021). Centre d'attachement Nord-Ouest, Montréal, Étude de potentiel archéologique.

Gestion du territoire - Permis. (2021). Requête Construction, Occupation, Bâtiment en hauteur, Lotissement, certificat usage, affichage, salubrité. Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce.

Goad, Chas. E. (1912). Insurance plan of City of Montreal, Quebec, Canada, volume VII . British Library, Maps 148.b.2.(7.) 1-58.

[Plans d'assurance-incendie]. Plans de villes et villages du Québec (Montreal ;Chas. E. Goad Co.,1912).

Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal. (s. d.). Récupéré de http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?id=1104

Montréal (Québec). Service d'urbanisme, Choquette, J. E. et Durand, R. (1947). Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal à l'échelle 1:600 . Ville de Montréal. Gestion des documents et archives. [Cartes géographiques]. Plans de villes et villages du Québec ([Montréal] :Service d'urbanisme de la ville de Montréal,[1930-1957?]). Récupéré de <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2246875?docref=ZFd-V3qpfyYcCAZ41sPTViA>

Opération patrimoine architectural. (1998). En ligne sur Ma Carte virtuelle

Patri-Arch. (2015). Pré-inventaire du patrimoine architectural de la ville de Laval. Rapport de synthèse.

Registre foncier du Québec. (1958, 10 septembre). Index aux immeubles.

s.a. (1930a). La Patrie. Montréal,1879-1957. Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/4323221>

s.a. (1930). La Presse. Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2962245>

s.a. (1930b). Le Canada. Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3568422>

Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. (1961). L'artère Décarie - Réalités et perspectives. Récupéré de <https://archives-demontreal.ica-atom.org/lartere-decarie-realites-et-perspectives-1961>

Underwriters' Survey Bureau. (1940). Insurance plan of the city of Montreal, volume VII (including volume XV) including towns of Mount Royal and Hampstead . Ville de Montréal. Gestion des documents et archives. [Atlas ,Plans d'assurance-incendie] (Toronto ;the Bureau,1940).

Ville de Montréal. (1995). Les rues de Montréal. Répertoire historique (Méridien). Montréal : (s. é.).

Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/04_evaluation_patrimoine_cdn.pdf

Ville de Montréal. (2007). Compilation cartographique: 31H05-010-3830. Ville de Montréal, Division géomatique. Récupéré de https://docs.google.com/document/d/1v-caXYjBuzYAj1McJsvLDq2djhjOTov1yF2_JRf7SgbA/edit#

Ville de Montréal. (2018). Compilation cartographique: 31H05-010-3830. Ville de Montréal, Division géomatique. Récupéré de https://depot.ville.montreal.qc.ca/geomatique/compilation_cartographique/2017-2019/31H05-010-3830_2017-2019.pdf

Ville de Montréal. (2021). Ma carte interactive. Arrondissement Côte-des-Neiges -

Notre-Dame-de-Grâce. Récupéré de <https://spectrum.montreal.ca/connect/analyst/mobile/#/main?mapcfg=-%20C%C3%B4te-des-Neiges%E2%80%93Notre-Dame-de-Gr%C3%A2ce>

Garage Snowdon, édifice moderne et à l'épreuve du feu . (1931). Album-souvenir de la bénédiction de l'église Saint-Antonin. [photographie].