

5690.5 A-334
Ar 25 60

PER
A-334
V.1
no 6
con

ARCHITECTURE

BATIMENT • CONSTRUCTION



STUDIO DE CINÉMA

PAUL • H • LAPOINTE

L'URBANISME

JOHN • BLAND

UNE GARE MODERNE

LÉANDRE VAILLAT

UN CHALET D'HIVER

HENRI MERCIER

SEPTEMBRE

1 9 4 6

6



Spécifiez le TERRAZZO — le PLANCHER qui dure la vie — le plus économique

A son état naturel, le TERRAZZO n'est pas glissant, ni bruyant, ni dur au pied. De nombreuses couleurs permettent des combinaisons innombrables. Le TERRAZZO est le matériau que l'on peut obtenir à tout moment sans restrictions ni retard.

MEMBRES ACTIFS (Québec)

Art Tile & Ceramique Co.,
6567, rue Garnier,
Montréal, Qué.

The Canadian Flooring Tile Co.
Cie Canadienne de Carrelages Ltée,
27-37, Jean-Talon, Ouest,
Montréal, Qué.

Canadian Terrazzo & Marble Co.,
259, rue Jean-Talon, Ouest,
Montréal, Qué.

DeSpir Mosaic & Marble Co. Ltd.,
7717, Blvd St-Laurent,
Montréal, Qué.

North End Tile Co. Ltd.,
6775, rue Bordeaux,
Montréal, Qué.

The Pizzagalli Terrazzo Tile Mfg. Co.
105, rue Jean-Talon, Ouest, [Ltd.,
Montréal, Qué.

Smith Marble & Construction Co. Ltd.,
207, Van Horne,
Montréal, Qué.

Quebec Marble & Tile Ltd.,
La Cie de Marbre et de Tuile de Qué-
bec Ltée,
327, rue Dorchester,
Québec, Qué.

THE CANADIAN TERRAZZO & MOSAIC CONTRACTORS ASSOCIATION

Section de la province de Québec

C.P. 123, Outremont, Qué.

ARCHITECTURE

BÂTIMENT • CONSTRUCTION

DIRECTEUR: PAUL-H. LAPOINTE, A.D.B.A., M.R.A.I.C.

CONSEIL D'AVISEURS

Président

EUGÈNE LAROSE, B.A.A., F.R.A.I.C.

Conseillers

HAROLD LAWSON, F.R.A.I.C.

P.-H. DESROSIERS

J.-L.-E. PRICE, M.E.I.C.

AIMÉ COUSINEAU, I.C., B.Sc. A.

GABRIEL ROUSSEAU, B.Sc.(M.I.T.), I.C.

Architecture

ÉMILE VENNE,

Génie Civil

ROMÉO VALOIS, I.C., B.Sc.A.

Urbanisme

CHS-E. CAMPEAU, I.C., B.Sc.A.

ROLAND GARIEPY, A.D.B.A.

Équipement

HENRI MAGNAN

PAUL-E. GERVAIS

Matériaux

BLAISE BROCHU, I.C.

Exposition

CARL MANGOLD

Construction

L. GORDON TARLTON

Règlements

GEO.-E. DE VARENNES, M.R.A.I.C.

Adjoint à la rédaction

ROBERT ÉLIE

Conseiller juridique

Me RAYMOND EUDES, M.P.

Secrétaire de la rédaction

LUCETTE SENEAL

SOMMAIRE DE SEPTEMBRE 1946

VOLUME 1 — NUMERO 6

STUDIO DE CINÉMA.....	Paul-H. Lapointe
L'URBANISME.....	John Bland
UNE GARE MODERNE.....	Léandre Vaillat
UNE CHAPELLE	Louis-N. Audet
UN CHALET D'HIVER.....	Henri Mercier
REPERCUSSIONS DE LA GUERRE.....	Albert Mousset
LES TOITS DE DEMAIN — LA PIERRE GRISE — ARCHITECTURE RELIGIEUSE AU QUÉBEC	

ARCHITECTURE, Bâtiment, Construction est publié à Montréal, Canada
par la « COMPAGNIE DE PUBLICATION CANADIENNE »,
Casier Postal 145, Station « H », Montréal Fi. 6387
Gérant ALBERT TREMBLAY

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe, Ministère des postes, Ottawa.
Tarif des abonnements : Une année \$5.00 ; deux années \$5.00

DROIT D'AUTEUR. — Le contenu de la revue *Architecture, Bâtiment, Construction* est protégé par le droit d'auteur, la matière y contenue ne peut être reproduite sans la permission écrite des éditeurs.

BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

CONCOURS PETITES MAISONS CANADIENNES



La Société centrale d'Hypothèques et de Logement annonce un concours dans cinq différentes régions : la côte de l'Ouest, les Prairies, Ontario, Québec et les Maritimes. Pour chaque région, il y aura un premier prix de \$1500, un deuxième de \$700 et un troisième de \$300, ainsi que cinq Mentions Honorables. Un total de \$15,000 est offert en prix et on publiera tous les dessins trouvés dignes de mention. Plusieurs des dessins les plus appropriés seront exécutés.

Ce concours est ouvert à tous les architectes, leurs assistants et aux étudiants en architecture à une école reconnue à la condition qu'ils demeurent au Canada en permanence. Ce concours est approuvé par l'Institut Royal d'Architecture du Canada.

Le concours prendra fin le 26 novembre 1946. Si vous n'avez pas encore reçu les détails de ce concours (en anglais ou en français), veuillez faire parvenir votre nom et adresse au Concours de Petites Maisons Canadiennes, a/s la Société centrale d'Hypothèques et de Logement, Édifice Temporaire No 4, 56 rue Lyon, Ottawa.

C'est une occasion pour les architectes canadiens de collaborer à l'amélioration des constructions résidentielles d'aujourd'hui.

SOCIÉTÉ CENTRALE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT



ÉDITORIAL

LA CONQUÊTE DU PAYSAGE

Selon le but que l'on se propose, la nature nous apparaîtra sous des aspects divers. Pour les uns, elle ne sera que le réservoir de richesses qu'il faut exploiter, transformer et, somme toute, monnayer. Pour les autres, elle sera le cadre idéal d'une vie harmonieuse. Ces deux conceptions sont évidemment contradictoires, mais chacune peut se justifier. Le chef d'industrie s'arrête à la valeur économique de la nature et l'artiste, à sa valeur esthétique. Nous croyons cependant que l'accord s'établira dans une société bien organisée où l'homme tient compte de toutes les valeurs autant que des nécessités de son travail. Ainsi, l'industriel reconnaîtra que la beauté a ses droits et l'artiste, que la vie a des exigences inéluctables.

L'architecte, plus que tout autre, doit tenir solidement les deux bouts de la chaîne et ne sacrifier aucune valeur, qu'elle soit d'ordre économique ou esthétique. C'est à lui qu'il appartient de faire la conquête du paysage et de réconcilier l'art et l'industrie. C'est vrai qu'il exploite la nature pour obtenir ses matériaux, mais il est non moins vrai qu'il considère la beauté de ses paysages comme un élément essentiel de son art, le prolongement de son œuvre. L'architecte nous apparaît ainsi comme l'ordonnateur de la vie harmonieuse.

Son influence commence heureusement à se faire sentir dans notre province dont les grandes richesses et beautés stimulent son art. Il suffit pour le constater de se rendre dans les Laurentides ou dans d'autres régions de la province par une journée ensoleillée. A la place des sordides bicoques qui déshonoraient le paysage, on y voit maintenant, tout au long de la route, des chalets de toutes sortes, modestes si l'on veut, mais d'aspect toujours agréable. L'harmonie de plans, de volumes, de rythmes, même ou surtout quand elle est simple, indique qu'un architecte a présidé aux travaux.

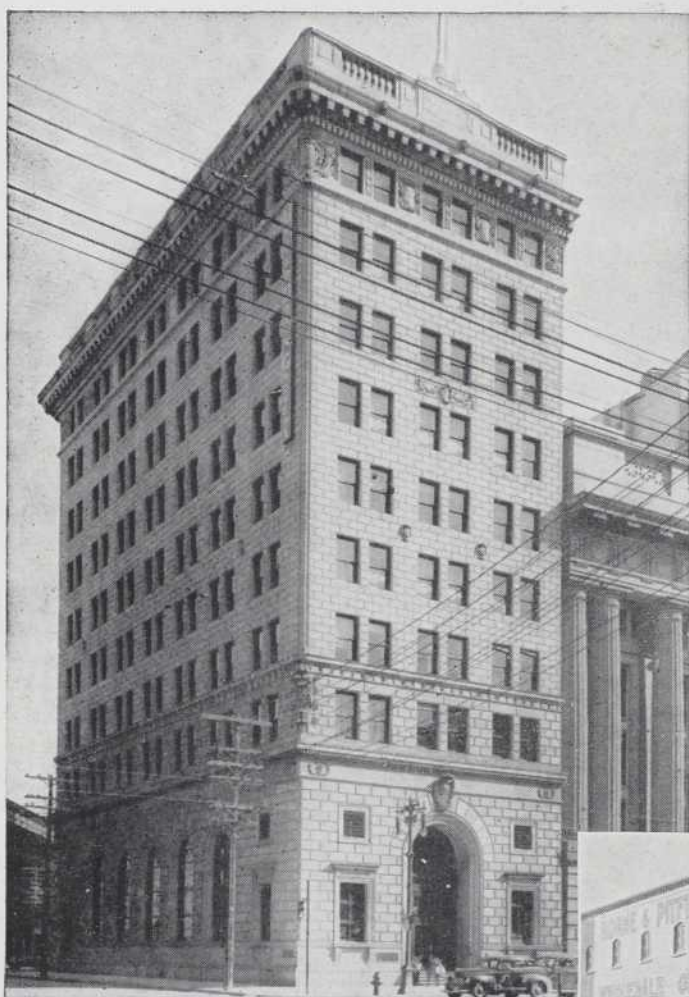
Chacune de ces maisons s'accorde au paysage, en devient même la note dominante et l'humanise en quelque sorte. Si l'on y pénètre, la présence de l'architecte se fait encore sentir par l'heureuse disposition des pièces qui répond aux besoins de ceux qui les habitent, par ces ouvertures qu'il a su ménager de façon qu'on puisse embrasser le paysage d'un seul regard, capter juste ce qu'il faut d'air, de lumière et de chaleur. De l'intérieur aussi, la maison apparaît comme le point de convergence des énergies et des beautés de la nature ; encore une fois, l'architecte démontre qu'il sait faire la conquête du paysage.

Ces chalets des Laurentides constituent la plus efficace publicité. Des milliers de citadins les verront l'hiver et l'été, constateront que la beauté peut s'allier à l'utilité sans qu'il en coûte plus cher et ils seront convaincus qu'on ne peut se passer de l'architecte. Dans les villes aussi, nombre de maisons et d'immeubles commerciaux témoignent en faveur de l'architecte, mais, trop souvent, parce que l'espace manque ou que le milieu est trop misérable, le passant ne les remarquera pas.

Cependant, tout nous porte à espérer que, bientôt, le public saura distinguer une maison improvisée d'une autre qui a été pensée avant d'être construite. Les gouvernements n'hésitent jamais à confier à l'architecte l'exécution des plus grands travaux d'urbanisme comme des projets de logis modestes et nous croyons que le public attache maintenant au rôle de l'architecte dans la construction la même importance qu'à celui du médecin dans la guérison des maladies.

Paul Lepoint

DIRECTEUR



L'immeuble Hamilton, à Winnipeg, Man.
Architectes: J. B. Atchison & Company.
Couvreurs: The Fonseca Roofing & Sheet Metal Co.

d'un océan à l'autre



Immeuble de Horne & Pitfield Limited
à Lethbridge, Alta. Architecte: H. M. Whiddington.
Entrepreneurs-Couvreurs: Freel Sheet Metal Works.

L'OUEST CANADIEN

apporte une autre preuve

"Les couvertures Barrett durent au-delà de leur garantie"

En plusieurs endroits de l'Ouest Canadien, on peut trouver des preuves tangibles de la remarquable durabilité des couvertures Barrett SPECIFICATION. Depuis plus de 30 ans les couvertures Barrett ont affronté les intempéries sous les cieux des prairies et les résultats ont été les mêmes que partout ailleurs! Peu importe la chaleur intense de l'été ou le froid vif de l'hiver, les vents, la pluie, la neige ou le verglas, ces fameuses couvertures dépassent de beaucoup la période de leur garantie.

Sont illustrés ci-dessus l'immeuble de Horne & Pitfield, (autrefois Campbell, Wilson & Horne) à Lethbridge, Alta., protégé par une couverture Barrett SPECIFICATION garantie pour 20 ans depuis le 15 décembre 1916, et l'immeuble Hamilton à Winnipeg, dont la couverture Barrett SPECIFICATION fut complétée le 12 décembre 1917. Nous avons des lettres attestant que bien que les garanties de ces couvertures soient expirées

depuis 9 et 10 ans, les deux couvertures sont encore en excellente condition après 30 ans de service, sans avoir jamais coûté un sou d'entretien.

Ce sont des preuves comme celles-là qui gagnent la confiance des architectes, entrepreneurs et propriétaires d'immeubles et qui démontrent clairement que "les couvertures Barrett SPECIFICATION n'ont aucun équivalent".

Si vous voulez obtenir entière satisfaction de vos couvertures exigez les matériaux Barrett SPECIFICATION, les services d'un entrepreneur-couvreur approuvé par Barrett et la garantie Barrett.

*Barrett
Specification
Roofs*

**FEUTRE
GOUDRON
GRAVIER**

LA MEILLEURE COUVERTURE
MEMBRANÉE AU MONDE



*Marque de commerce

THE BARRETT COMPANY LIMITED

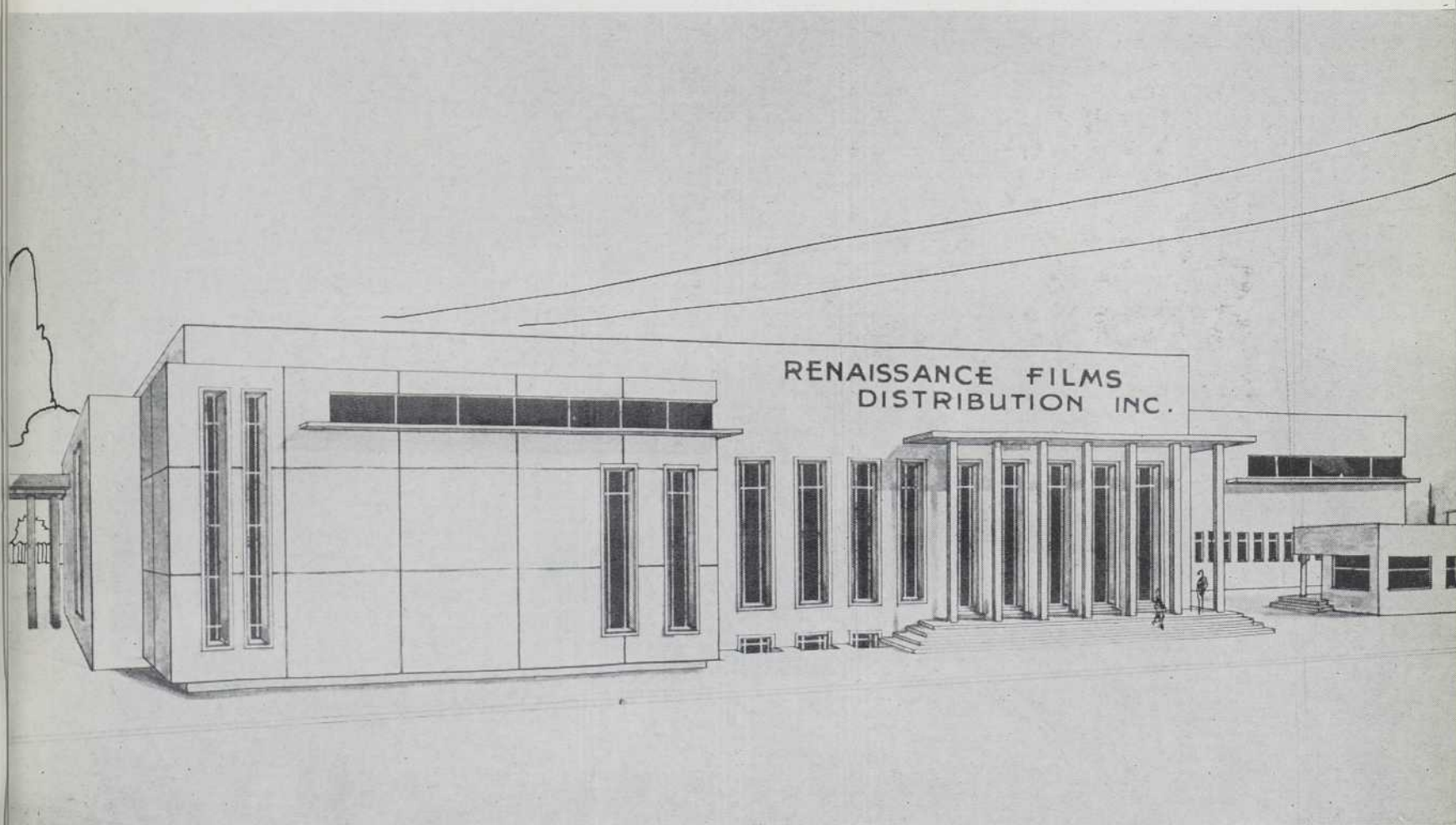
Montréal • Toronto • Winnipeg • Vancouver

"Le nom le mieux connu en fait de toitures"

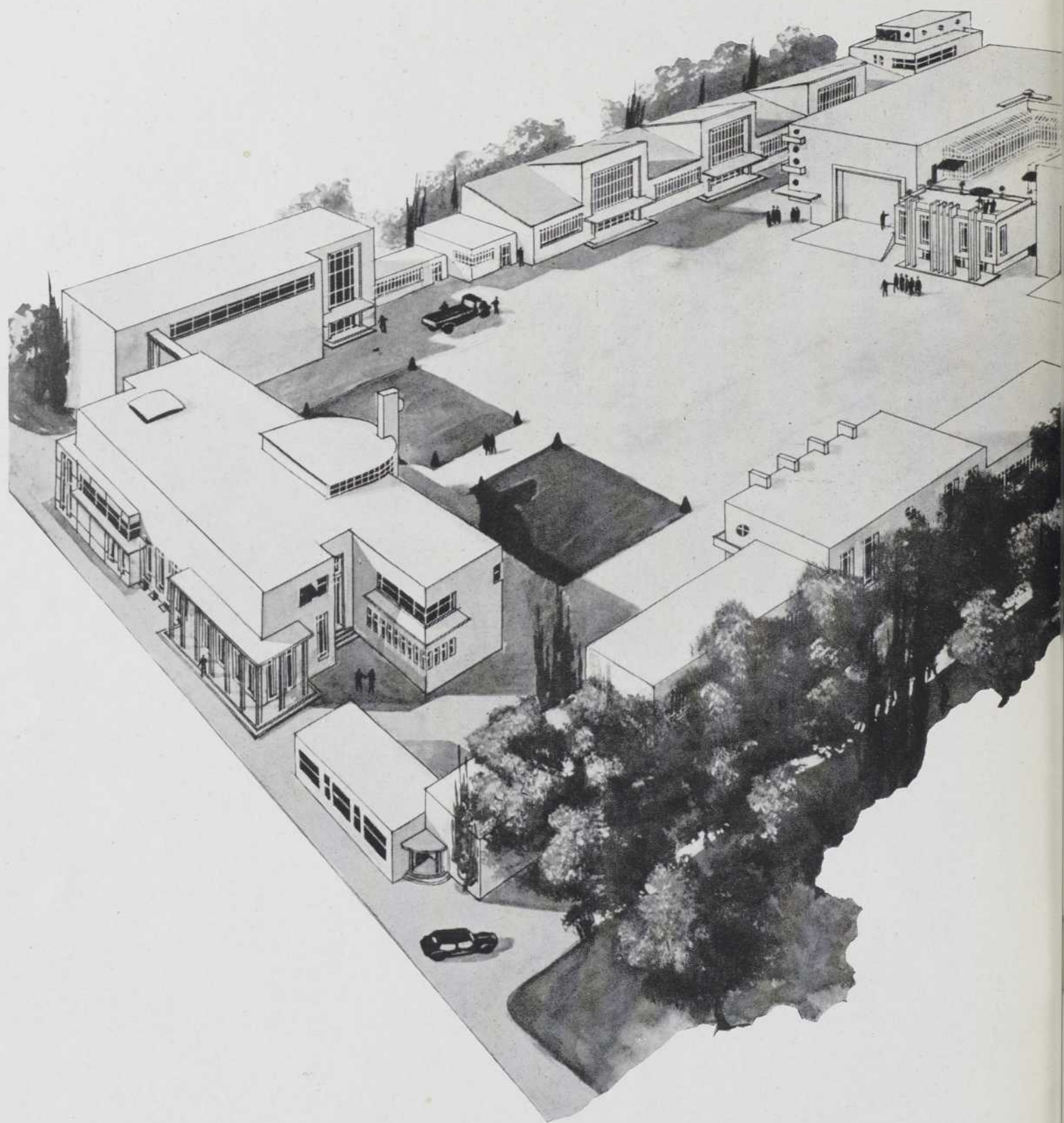
ARCHITECTURE

BATIMENT • CONSTRUCTION

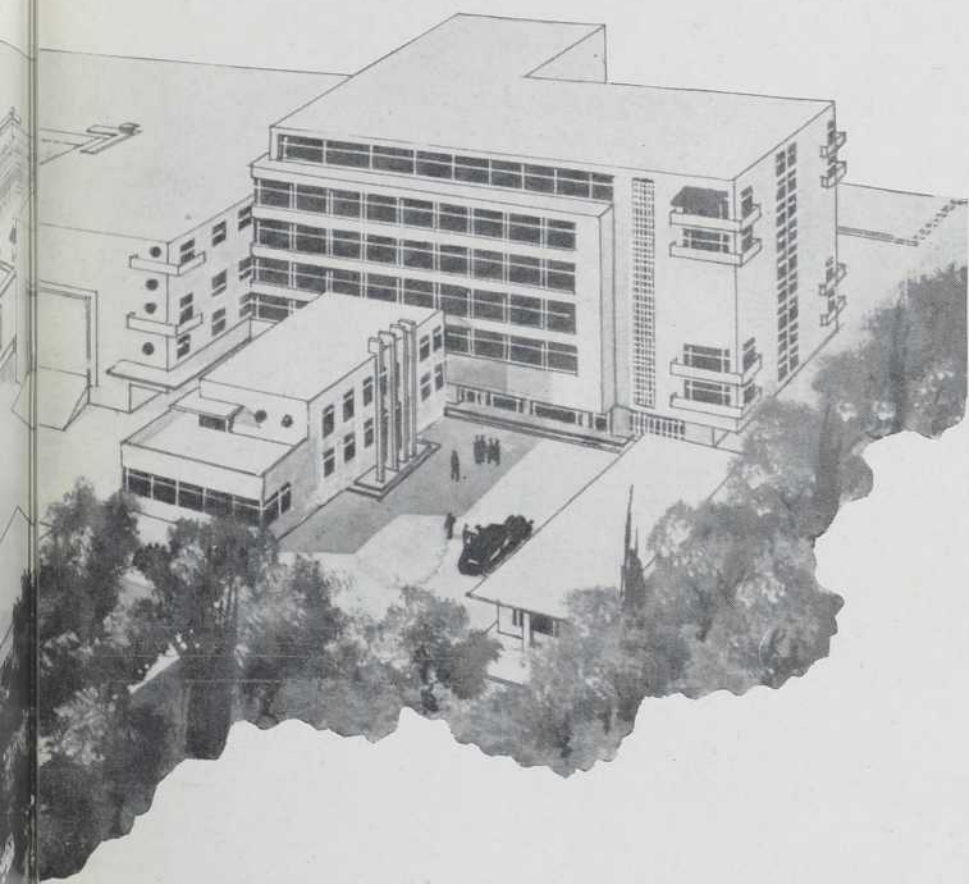
STUDIO DE CINÉMA



ARCHITECTE • PAUL • H • LAPOINTE

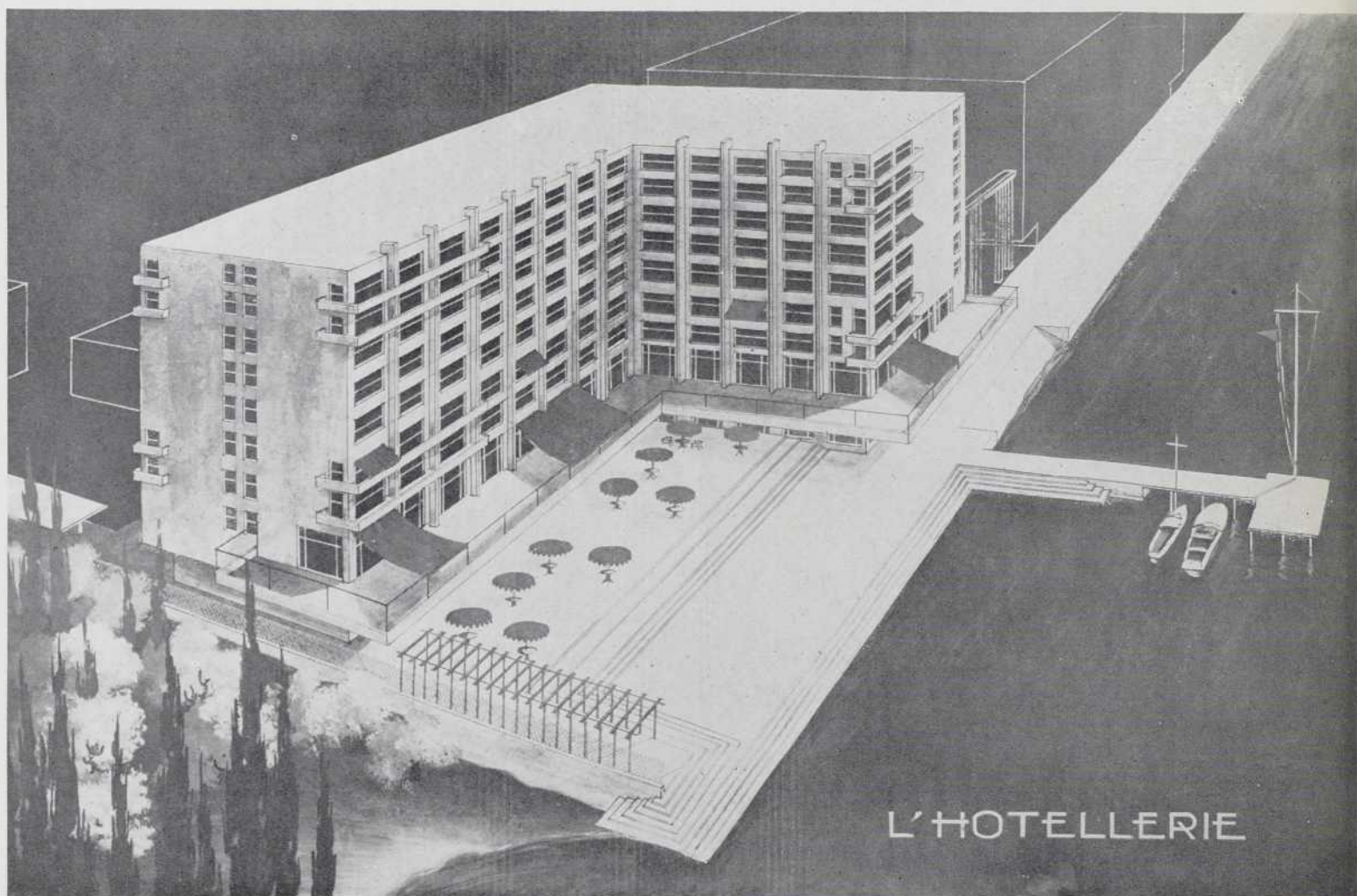


ESQUISSES PRÉLIMINAIRES DES STUDIOS DE
RENAISSANCE FILM DISTRIBUTION INC.



Cette centrale cinématographique
 de Renaissance Films Distribution, Inc.,
 s'élèvera en bordure du fleuve Saint-Laurent, en
 plein Montréal, tout près de l'ancien Parc Dominion.

Les studios qui couvriront une superficie de plus de
 350,000 pieds carrés seront parmi les plus vastes de l'Empire
 britannique. Il semble que l'on peut certifier qu'ils seront les
 plus beaux et les plus parfaits, au point de vue technique, en
 Amérique du Nord. On remarquera dans l'ensemble des constructions
 prévues, l'existence d'une chapelle, des bâtiments réservés au
 dessin animé et l'installation d'une hôtellerie de grand style qui
 facilitera grandement les travaux cinématographiques. Un grand
 hall de réception occupe le centre du bâtiment, sur la rue Notre-
 Dame, et la Centrale sonore surmontée d'un jardin d'hiver offre
 mille commodités techniques. L'idée de vouloir construire
 ces studios en bordure du fleuve donne des possibilités
 très particulières pour les scènes et les décors sur
 eau. L'existence de ces studios sera certainement
 un événement important dans l'histoire
 de l'industrie canadienne et dans le
 monde du cinéma.

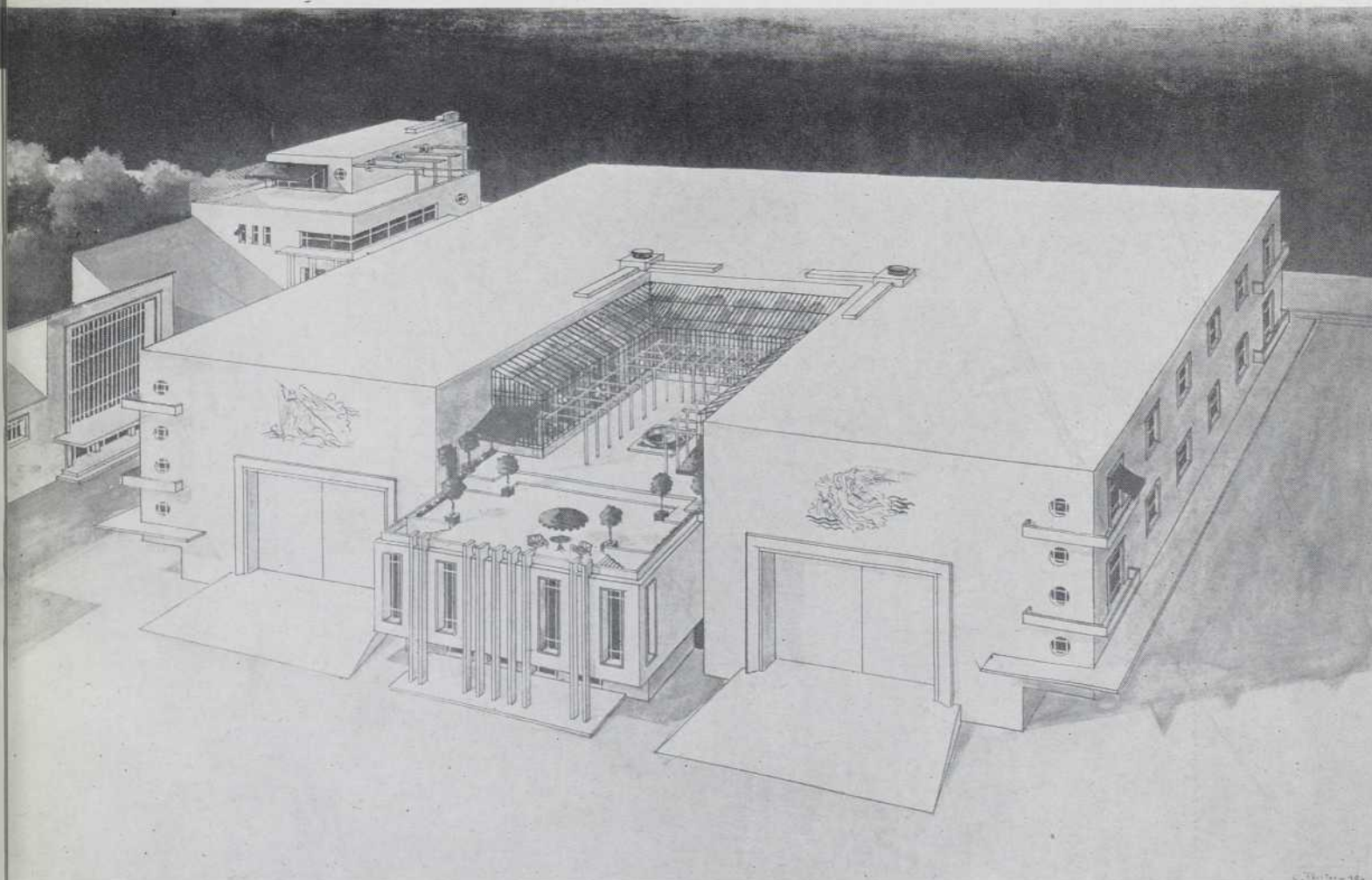


La conception au point de vue technique de l'ensemble de ces studios est due à un jeune maître français, M. Claude Perrier, décorateur et artiste de très grand avenir. Directeur artistique de Fiat Film et de Renaissance Films, M. Perrier est non seulement un décorateur éminent qui a laissé une réputation de choix au Grand Opéra de Lyon, mais actuellement, il est un des meilleurs décorateurs des théâtres de Paris où il a fait sensation, cette année, au Mogador et au Casino de Paris. Peintre de talent d'un goût très personnel, M. Perrier a notamment collaboré aux éditions de films en couleurs qui connaissent actuellement un grand succès international. M. Perrier est en outre premier prix de Conservatoire en musique de Paris et le premier nommé dans sa promotion. Il a été discerné en France par M. l'Abbé Vachet.

Les plans des studios ont été élaborés sous la direction de M. l'Abbé Vachet, technicien réputé en matière cinématographique, et ils ont bénéficié des études de normalisation de l'industrie cinématographique qui ont été faites, pendant la guerre, par la Direction Générale du Cinéma Français, 12, rue Lubeck, à Paris. Une documentation internationale a été rassemblée et on peut dire que ces studios condensent l'expérience acquise au cours des vingt dernières années.

L'étude et la réalisation des plans définitifs des studios de Renaissance Films ont été confiées à M. Paul-H. Lapointe, M. I.R.A.C., architecte montréalais, qui en dirigera l'exécution.

Pierre Faulkner.



L'URBANISME

par JOHN BLAND, architecte

Directeur de l'Ecole d'Architecture de l'Université McGill

●

Je me propose, dans cet article, de parler d'urbanisme, des conséquences que cette science peut avoir pour le public, du rôle que chacun peut jouer dans l'aménagement de la ville. Celui qui s'intéresse à cette question devrait étudier les projets du service d'urbanisme qui concernent son quartier, les soumettre aux associations dont il est membre et, ensuite, transmettre à l'hôtel de ville les conclusions des discussions. Chacun est en mesure de comprendre les problèmes de la zone où il demeure et n'oublions pas que les plans des techniciens ne seront adoptés que si le public les demande.

La création du service d'urbanisme de Montréal ne remonte qu'à 1941, mais il y a déjà plus de cinquante ans que l'Amérique s'intéresse à cette science. Il existe des associations professionnelles d'urbanistes, des écoles et une vaste bibliographie du sujet.

On peut dire que le mouvement a pris naissance sur ce continent, en 1892, à l'exposition universelle de Chicago. Des habitants de toutes les régions de l'Amérique ont visité l'exposition et ils ont vu ce que l'on peut faire pour transformer l'aspect d'une ville. Ils ont vu des compositions architecturales qui dépassaient tout ce qu'on avait tenté jusque-là, — de larges avenues, des terrasses, des bassins, d'énormes édifices groupés de façon à encadrer de vastes espaces libres et non plus disposés au hasard comme la plupart des immeubles de la plupart des villes.

Les visiteurs de l'exposition sont rentrés chez eux avec la conviction qu'il était possible de modifier le plan des villes et avec le désir de retrouver dans leur propre milieu quelque chose de cette splendeur. Ce fut là le début du mouvement du vingtième siècle qui vise à l'embellissement des villes.

Bien peu de municipalités ont pu se transformer selon les règles d'une majestueuse architecture, mais, dans tout le pays, les maires et les conseils municipaux se sont occupés de l'aménagement de la ville. En bien des endroits, on considère le département d'urbanisme comme aussi important que les services de la police et des incendies. Cela résulte de conditions nouvelles et beaucoup plus exigeantes. Parmi les nombreux problèmes qui se posent maintenant à l'urbaniste, signalons l'encombrement de la circulation et les taudis.

Parce qu'il devient nécessaire de transformer nos villes, d'ouvrir des boulevards ou d'assurer de façon efficace le développement harmonieux d'un nouveau quartier, l'urbaniste doit tenir compte des forces qui agissent normalement dans toute ville qui grandit. On ne saurait ignorer ces forces et le nouvel urbanisme, de caractère plus scientifique, se préoccupe avant tout de les connaître et de les mesurer.

Traduit de l'anglais par Robert Elie

On en trouvera un exemple dans le zonage. La construction d'un immeuble qui ne s'harmonise d'aucune façon avec ceux qui l'entourent constitue certes un malheur. C'est le cas pour les postes d'essence. Mentionnons aussi ces immeubles dont la destination change (on installe un magasin au rez-de-chaussée d'une habitation ou un atelier dans la cour). Ces accidents contribuent à rendre moins populaire un quartier, à l'enlaidir et à déprécier la propriété.

Cette évolution, qui est familière à chacun, a donné naissance à des règlements de construction qui s'appliquent à des secteurs déterminés. C'est là le principe du zonage. De nombreuses villes ont adopté de tels règlements pour conserver à certains quartiers leur caractère résidentiel, mais, en même temps, on a désigné des zones où des immeubles commerciaux et industriels pourraient être érigés.

Depuis qu'on a fait cette répartition en zone, on a constaté que les quartiers changent d'aspect en dépit de la loi et pour des raisons qui échappent à tout contrôle légal. A Boston une ordonnance s'applique à l'avenue du Commonwealth. Elle stipule que les maisons qui la bordent, et qui ont été construites pour des millionnaires il y a une vingtaine d'années, ne doivent être habitées que par une seule famille. Eh bien, la plupart sont maintenant fermées parce que, même aux yeux de millionnaires, elles ne sauraient convenir aux nouvelles conditions de vie. C'est là un exemple d'une mesure de zonage inutile. La transformation progressive de ces hôtels particuliers en maisons de rapport serait préférable pour cette zone puisque des forces qui échappent au contrôle de la loi font qu'ils ne répondent plus aux besoins d'une seule famille.

Le zonage ne donnera de bons résultats que si l'on commence par déterminer exactement les besoins d'une zone pour une période limitée et si quelqu'un dispose des pouvoirs nécessaires pour modifier les règlements quand les circonstances l'exigent. Ces pouvoirs devraient être confiés à un comité d'urbanisme qui pourraient bénéficier des conseils des meilleurs techniciens... Cependant, il ne faudrait pas qu'il soit possible de modifier les règlements simplement pour obliger des amis ou, encore, pour des motifs d'ordre politique.

Le contrôle des nouvelles subdivisions permettra aussi d'améliorer le plan d'une ville. Les Montréalais en savent quelque chose puisqu'ils ont vu morceler sans la moindre imagination de grands domaines agricoles. On perceait de longues rues monotones sans tenir compte de la forme de la terre ou de ses ornements naturels, tels qu'étangs, rivières, carrières ou petits bois. On les a fait disparaître afin d'obtenir le plus grand nombre possible de lots de vingt-cinq pieds et, trop souvent, l'on n'a même pas cherché à conserver une rangée de beaux arbres ou à aménager un espace libre. Maintenant, dans la plupart des villes d'Amérique, les propriétaires de grands domaines ne peuvent les diviser et vendre les terrains sans soumettre le plan des rues à l'approbation du département d'urbanisme. Ce dernier, s'il en possède le pouvoir, exigera que l'on réserve une partie du terrain pour des parcs ou des écoles.

Aujourd'hui, il est possible d'acheter un terrain dans un quartier paisible, dont les rues ne servent qu'au trafic local tandis qu'un boulevard de ceinture permet une circulation plus rapide. C'est là ce qu'on appelle quelques fois la zone complète. Elle renferme une école, un terrain de jeu et, parfois, un centre commercial. Ainsi, l'urbaniste permet à la famille de grandir dans un milieu agréable et sûr.

L'urbaniste d'aujourd'hui peut encore aménager la ville de façon à faciliter le transport et la circulation. Dans plusieurs villes, l'encombrement des rues principales devient le sujet de plaintes et de reproches amers que l'on adresse aux autorités imprévoyantes parce qu'elles n'ont pas su faire les rues assez larges ni les distancer suffisamment. Il est vrai que les rues ne sont construites que pour satisfaire aux besoins immédiats. A mesure que la ville grandit, le trafic augmente, mais les rues ne s'élargissent pas d'elles-mêmes. Le défaut semble encore plus grave du fait que les nouvelles rues de la banlieue sont larges tandis que celles des vieux quartiers, où la circulation est plus intense, sont étroites. Il est difficile d'élargir les vieilles rues parce que les terrains qui les bordent sont coûteux. L'une des solutions à ce problème consiste à tracer de nouvelles artères pour la circulation rapide, mais si l'on veut qu'elles satisfassent aux besoins du transport, il sera nécessaire d'étudier attentivement les mouvements du trafic. Il peut arriver que ces artères soient quelque peu éloignées des rues passantes parce que, dans les villes, les déplacements se jugent d'après le temps que l'on prend, plutôt que selon la distance que l'on parcourt. L'un des plus grands charmes de New-York se trouve peut-être dans ces autostrades qui traversent la banlieue et nous conduisent jusqu'à Manhattan.

A Montréal, le département d'urbanisme a préparé quelques projets. Toutefois, leur exécution serait coûteuse et le Conseil municipal ne l'entreprendra que s'il obtient l'appui et le consentement d'une grande partie de la population.

Il est certain que les dépenses qu'entraînera l'aménagement de nouvelles artères se trouveront largement compensées par la diminution des frais de transport et par le confort que les citoyens en retireront. Les lenteurs de la circulation ont pour résultat la perte de centaines de milliers de dollars par année. Montréal a besoin d'une voie convenable allant de l'est à l'ouest, entre le fleuve et la montagne, et d'au moins deux voies nord-sud, de chaque côté de la montagne. A ce sujet, je tiens encore à recommander qu'on étudie et qu'on appuie les projets du département municipal d'urbanisme. Il faudrait absolument interdire l'érection d'immeubles le long de ces routes, car leur seul but devrait être d'assurer une circulation rapide. L'expérience a démontré qu'il n'est pas nécessaire que de telles routes aient plus de quatre travées, du moins si l'on interdit aux voitures de s'y arrêter ou d'y stationner et si les embranchements ne sont pas nombreux.

Un comité d'urbanisme pourrait aussi s'occuper de l'aménagement des parcs et des terrains de jeu. A ce point de vue, le parc de la montagne, à Montréal, constitue un excellent exemple. On l'a créé, au cours de la génération précédente, pour une population bien inférieure à celle d'aujourd'hui. Sa valeur actuelle compense amplement le coût d'aménagement que l'on a certainement oublié depuis longtemps à l'hôtel de ville. Notre génération s'attirera certainement de vives critiques si elle n'en fait pas autant. Je crois qu'il faudrait établir un parc le long du fleuve, à Montréal. Peut-être, pourrions-nous relier l'île Saint-Paul à la ville par un pont ou une passerelle, ou, encore, utiliser la bande de terre qui longe le chemin Lasalle, depuis Verdun jusqu'à Lachine. Il serait également possible d'aménager un parc entre l'aqueduc et le canal ou aux limites nord et est de la ville.

En plus de parcs, Montréal a besoin de terrains de jeu. Il ne faudrait pas qu'un enfant ait à s'éloigner de sa maison de plus d'un demi-mille pour trouver un endroit sûr pour jouer. Il n'est pas nécessaire d'insister sur la nécessité d'établir des terrains de jeu. Il suffit de rappeler les tragiques accidents de rue dont sont victimes de petits enfants. Dans les quartiers qui comptent peu de jardins privés, les terrains de jeu et les petits parcs pourraient servir de refuge, le soir, aux adolescents et aux adultes qui désirent s'amuser ou prendre l'air. L'Association des Parcs et des Terrains de Jeu et la Ligue des Jardins Publics ne manquent pas d'idées à ce sujet et les personnes qui s'intéressent à la question devraient les appuyer de tout cœur.

L'urbaniste a une autre fonction dont personne ne met en doute l'importance. Elle concerne l'aménagement de zones d'habitation ou la suppression des taudis. Montréal n'a encore rien fait dans ce domaine et pourtant, même si l'on ne s'arrête pas à des motifs humanitaires, il faudra tôt ou tard aborder le problème des taudis parce qu'ils coûtent chers à la communauté. Toutefois, il serait inutile d'entrer dans le détail du sujet avant que les divers gouvernements, — fédéral, provincial et municipal, — n'adoptent un projet convenable d'habitations à bon marché qui répondent aux besoins de la classe la plus pauvre. Contentons-nous, pour le moment, de signaler qu'il a été démontré en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis qu'on ne peut rien faire sans l'aide de l'Etat.

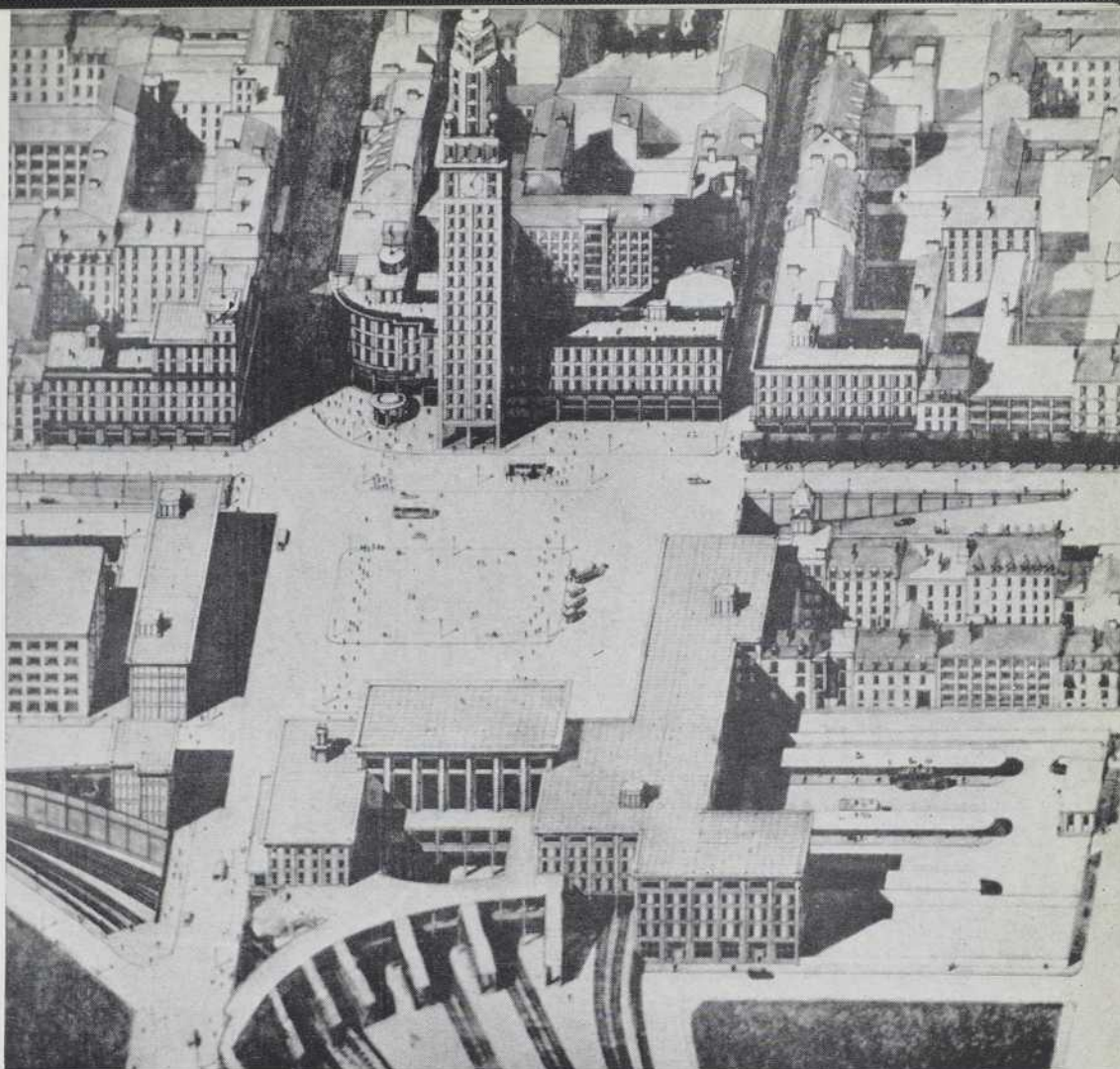
Je voudrais, cependant, dire quelques mots des travaux d'urbanisme qui se poursuivent à l'université McGill. Un groupe de professeurs de diverses facultés étudient les problèmes du point de vue de l'économiste, du géographe, du sociologue et de l'architecte. Avec l'aide du gouvernement qui offre des bourses de recherches, nous espérons aborder les problèmes particuliers des villes. Cet été, trois étudiants ont poursuivi une enquête sur les éléments constitutifs de Montréal pour déterminer les catégories du recensement. Les divisions actuelles du recensement sont arbitraires, et il peut arriver que pauvres et riches soient groupés ensemble, ce qui explique que les chiffres soient souvent erronés. Quand une catégorie est homogène, les statistiques qui s'y rapportent sont justes et l'urbaniste peut les utiliser sans crainte.

J'ai voulu décrire l'évolution de l'urbanisme, qui commence par le simple désir de modifier la physionomie des villes, qui en arrive ensuite à se familiariser avec des forces agissantes dont on tenait rarement compte auparavant, et, enfin, qui aboutit aujourd'hui à des besoins absolus, mais, aussi, au constant perfectionnement des méthodes scientifiques.

Des améliorations ne seront apportées que si le public en fait la demande. Ces améliorations entraînent des dépenses et le public doit consentir à payer. Il est important que des groupes de citoyens s'intéressent à ces problèmes si l'on veut que des mesures soient prises.

John BLAND

LA PLACE
DE LA GARE
À AMIENS
FRANCE



UNE GARE MODERNE

par Léandre VAILLAT

Exclusif à « Architecture »

En mai 1940, on pouvait encore envisager la possibilité de tenir sur ce que j'appelais alors les *douves de la Somme*. De la base des croupes de craie qui se redressent assez brusquement de part et d'autre du fleuve, les eaux, en effet suintent, alimentant des marais et des étangs. Le chenal reste distant grâce au profil de la vallée, relevé vers le centre. Elle ressemble à un labyrinthe où dort une eau profonde, herbue. Les sites urbains se sont fixés aux points où la traversée était le moins difficile : un gué, un pont. Amiens est l'un de ces points. Avant d'y arriver, le

fleuve forme les fameux hortillonnages, des aires, des lopins de terreau noir, aménagés en jardins potagers, les hortillons, découpés par des canaux sur lesquels circulaient des barques longues, effilées, maniées à la perche, le long des mottes à fleur d'eau. Elles apportaient leur chargement de fruits et de légumes, au marché d'Amiens qui se tenait sur les quais, au pied de cette cathédrale que Ruskin appelle la Bible d'Amiens, avec sa nef aux cent sept piliers, son « Beau Dieu » et son « Ange pleureur ».

ARCHITECTE - AUGUSTE PERRET

La construction de cette cathédrale affirma dès le moyen âge la richesse du carrefour — aujourd'hui un carrefour s'exprime par une gare. Dans la reconstruction d'Amiens en partie détruite en juin 1940, en partie à la Libération de 1944, la priorité revenait à la gare et à ses abords. M. Auguste Perret fut chargé par le ministère de la Reconstruction de reconstruire la place, puis, par la Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.), de reconstruire la gare ferroviaire. Si bien qu'il a la possibilité d'édifier là un vaste « ensemble » soumis à une ordonnance architecturale et, par là même, comparable aux « ensembles » des XVII^e et XVIII^e siècles.

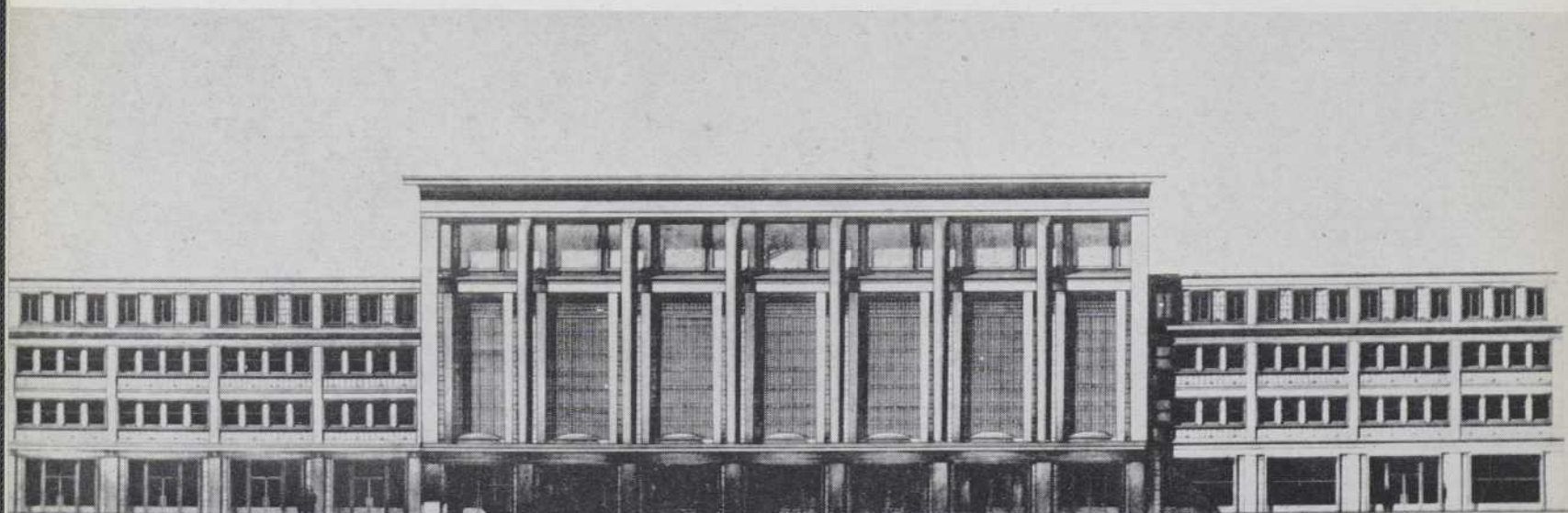
La reconstruction de la gare de triage de Longueau, un peu en amont sur la Somme, après la guerre de 1914-1918, avait eu pour effet de diminuer l'importance de la gare d'Amiens. Les trains se dirigeant vers Lille, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne du Nord traversaient Longueau, laissant à leur gauche Amiens, dont la gare ne recevait plus que les trains en direction de Boulogne, Calais et l'Angleterre. Dorénavant les trains du Nord passent par Amiens. Une dizaine de routes convergent vers la place de la gare, avec leur trafic d'autocars. Le tri postal doit nécessairement s'effectuer là, et non ailleurs. Aussi le programme de la S.N.C.F. stipulait-il

l'obligation de faire un bloc de la gare ferroviaire, de la gare routière et du tri postal, afin que le transit des voyageurs, des colis et du courrier pût s'accomplir aisément de l'un à l'autre.

Le syndicat des sinistrés, comprenant que ce transit ne pouvait que favoriser les intérêts des riverains, se prêta donc aux suggestions du remembrement, qui consiste pour les Ayant-Droit à échanger des parcelles de terrain plutôt qu'à maintenir des positions irréductibles.

Le seul examen du terrain recommandait cette solidarité. La place de la gare (Place Auguste Fiquet) s'inclinait suivant une pente prononcée jusqu'au niveau des voies ferrées. Désormais elle sera au niveau des rues qui débouchent sur elle, à savoir la rue de Noyon, la plus commerçante, qui mène à la fameuse rue des 3 Cailloux, de pittoresque mémoire, et la rue Cormont qui mène à la Cathédrale Notre-Dame. Le boulevard d'Alsace-Lorraine et le boulevard de Bel-fort, qui lui fait suite, encore ombragés de beaux arbres, coupent à angle droit l'axe de la gare. Ils franchiront la place en souterrain, de manière à ne pas interrompre une circulation très active. La nature du sous-sol d'Amiens, qui n'est pas dans l'eau comme

(Suite à la page 26)



FAÇADE PRINCIPALE
SUR LA PLACE FIQUET



UNE CHAPELLE

À L'ARCHITECTURE MONASTIQUE
AU COLLÈGE SAINT-CHARLES-
BORROMÉE DE SHERBROOKE

Parmi les chapelles des institutions de notre province, nous comptons un nombre considérable de beaux édifices, aux premiers rangs desquels, la chapelle du collège Saint-Charles-Borromée de Sherbrooke peut être inscrite. L'architecture sobre, l'agréable agencement des couleurs, l'aspect décoratif de la brique et de la tuile, les proportions de l'intérieur, tout s'unit pour créer un atmosphère digne, un lieu propice au recueillement et à la prière.

A R C H I T E C T E L O U I S - N . A U D E T



Vue de l'un des quatre autels latéraux de la chapelle du collège Saint Charles-Borromée.



Vue de deux arcs de la voûte et d'un arc secondaire reposant sur un corbeau.



UN SANATORIUM MODERNE

La construction de maisons d'hospitalisation connaît un nouvel essor, dû en partie aux suites de la guerre, et aux besoins toujours plus grands de la population. La lutte à la tuberculose, en particulier, a pris la forme d'une croisade et les sanatoria se multiplient. A titre documentaire nous publions cette illustration d'un sanatorium construit récemment en France. L'une des particularités intéressantes c'est sans doute le nombre considérable de balcons individuels qui permettent aux patients de chaque chambre de sortir facilement au soleil. Une grande terrasse forme le toit de l'hôpital.

LA PIERRE GRISE



La pierre grise naturelle sédimentaire qu'on trouve aux alentours de Montréal, offre à l'Ingénieur, à l'Architecte et au Constructeur un des meilleurs parmi les matériaux de construction. Elle a été presque universellement employée et a toujours été trouvée d'une très bonne qualité. De plus, elle remplit toutes les conditions d'une pierre à bâtir de premier choix.

Une enquête soignée a prouvé que cette pierre avait une forte résistance aux efforts et aux charges que nous avons dans les constructions modernes. Cette pierre grise est dure et peut supporter les chocs et aussi l'action du frottement. Elle est aussi très capable de résister aux ravages des conditions atmosphériques, tel que l'humidité, la pluie, la gelée, et aussi aux ravages des gaz et des fumées, qu'on trouve dans les grands centres industriels. La tendance de pierres moins dures en présence de ces conditions est toujours de se désagréger, et de s'effriter jusqu'au point de perdre leur résistance totale. Un autre point à considérer dans l'usage de la pierre grise, est la facilité à l'exploiter habilement, et par conséquent d'un point de vue très intéressant dans le coût de nos constructions publiques aussi bien que privées.

La pierre grise a toujours été en haute estime chez les architectes comme pierre à bâtir, et dans cette ville des exemples notables d'Architecture monumentale ont été élevés avec cette pierre, créant ainsi une tradition individuelle très renommée. La pierre grise est par excellence, la pierre à bâtir qui convient le mieux à notre pays et à notre climat. Dans leur choix des matériaux de construction à employer, nos Architectes et nos Ingénieurs, doivent toujours considérer, en rapport avec l'objet de leur construction, la résistance, la force et aussi la facilité de décoration artistique.

La pierre grise de Montréal a toujours été susceptible de recevoir un travail de sculpture très ornementé et aussi de servir à tous les types d'architecture que nous avons à ériger. Nous en avons plusieurs exemples frappants. Sa couleur est uniforme et libre

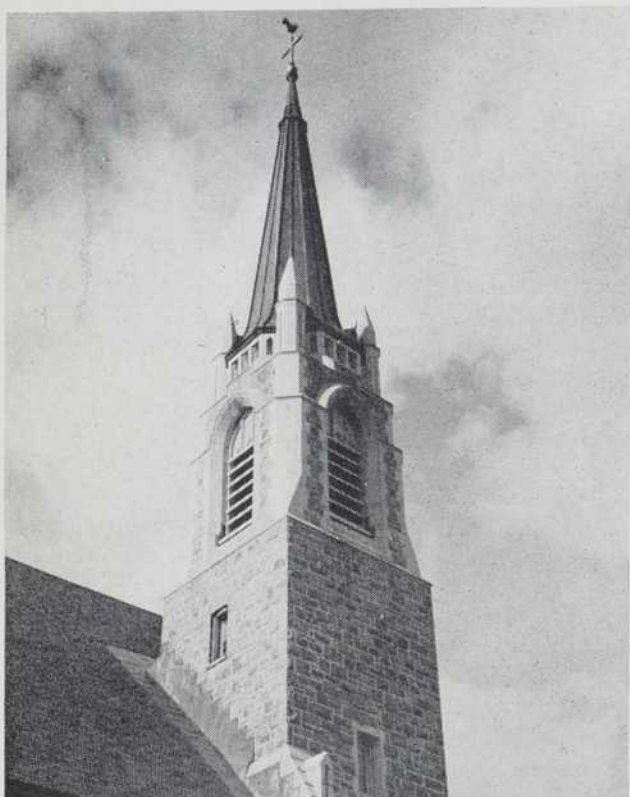
de cette tendance à changer avec le temps. La facilité qu'elle possède de se prêter très aisément à toutes les méthodes d'exploitation et de taille, et la permanence du travail qu'elle subit, est bien connue et très avantageusement répandue.

Nous trouvons dans la province de Québec surtout, des constructions privées et publiques, qui font aujourd'hui l'admiration de tous, pour la beauté du dessin, la permanence du travail de pierre et par cette belle couleur qui se rehausse si bien dans notre climat si pur.

Depuis quelques années, il semble y avoir une renaissance en faveur de la pierre grise de Montréal comme matériel de construction. Avec l'air comprimé, et les méthodes nouvelles d'exploitation et de taille, et aussi par suite d'une demande plus grande de variété dans la décoration de nos monuments publics, cette pierre revient vite au premier rang. Le coût de production et sa durée en face de toutes les épreuves lui assure une préférence marquée. Nos ingénieurs ont aussi profité des avantages bien connus de la pierre grise et en ont fait grand usage dans les travaux publics de notre pays.

L'aise à exploiter cette pierre en blocs de grandes dimensions a rendu cette pierre d'un grand secours dans la construction des canaux, piliers de ponts, viaducs, tunnels. Cet avantage a été reconnu de première nécessité dans la construction de nos travaux publics. Cette pierre a été exploitée ici près de Montréal, et même transportée à Québec dans la construction des travaux du Port. Les murs du Canal Lachine, les piliers du Pont Victoria ont été construits avec cette pierre; aujourd'hui, après 75 ans elle fait l'admiration des ingénieurs et des constructeurs, et prouve la force de leur jugement en choisissant un matériel de construction capable de résister aux ravages du temps et aux forces de la nature.

(Suite à la page 28)



Notre-Dame-des-Neiges, Montréal



Ville Mont-Royal



Mont Tremblant

ARCHITECTURE RELIGIEUSE AU QUÉBEC

Comme symboles de la beauté architecturale de notre province, nous présentons ces quelques exemples d'édifices religieux que nous a fait parvenir monsieur Maurice Légaré, architecte de Montréal. Ces églises sont parfaitement adaptées à la région où elles sont construites.



Ste-Famille, Ile d'Orléans

POPULATION FUTURE DU CANADA

Au cours des 50 dernières années, le problème du volume de population a pris une importance considérable. L'intérêt qu'il a suscité a déterminé une étude intensive des tendances passées de la mortalité et de la natalité dans tous les pays, ainsi qu'une tentative, fondée sur l'expérience passée, d'estimer le volume de populations particulières dans un avenir de 30 à 50 ans. La valeur de ces projections de populations repose, non pas dans leurs qualités prophétiques, car il faut fortement insister sur le fait qu'il ne s'agit pas de prédire la population totale future d'une communauté, mais dans la recherche des conséquences inévitables si aucun agent imprévu ne vient modifier radicalement les tendances passées.

En conséquence, le Bureau Fédéral de la Statistique a préparé un bulletin du volume de la population future du Canada. Bien que ce bulletin donne une estimation pour la période se terminant en 1971, il ne cherche nullement à prédire à quel chiffre s'établira la population vers la fin du siècle actuel. Il faut bien comprendre que les projections de la population du Canada sont fondées sur des hypothèses définies : les facteurs pouvant influencer sur la situation, tels que l'immigration, la guerre, etc., n'entrent pas en ligne de compte. Il est prévu que la mortalité et la natalité vont continuer de décliner, suivant ainsi la direction indiquée par les tendances récentes.

Avec l'aide de l'immigration européenne, la population du Canada augmente rapidement depuis 1900. Après 1931, à cause des restrictions imposées sur l'immigration, la population continue de croître à un taux de plus en plus restreint. Ainsi, le taux d'augmentation par décennie, de 34 p.c. et de 22 p.c. au cours de la période d'expansion de 1901-1921, est de moins de 11 p.c. durant la dernière période de recensement de 1931-1941.

Ainsi que mentionné plus haut, les projections de l'étude actuelle projettent la population du Canada de 1941 à 1971 et montrent l'accroissement tel qu'il se produira, uniquement si certaines hypothèses se réalisent, une des plus importantes suppose qu'aucune

immigration n'aura lieu plus tard entre le Canada et les autres pays ou entre les provinces du Canada. Evidemment, la question de l'immigration est un facteur inconnu et totalement sujet à la politique future du gouvernement. Vu qu'il est estimé qu'il ne se produira pas d'immigration entre les provinces, il ne faut pas trop insister sur l'accroissement relatif des populations provinciales. Si la mobilité de la population persiste comme dans le passé, la population des provinces risque de changer considérablement.

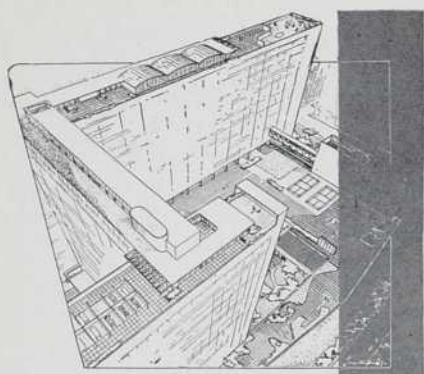
L'estimation « D » du bulletin enregistre la population du Canada en 1971 comme étant de 14,606,000 ; l'estimation « B » comme étant de 13,917,000. Dans l'estimation « D » la nuptialité élevée au cours des années de guerre joue un rôle d'une certaine importance en ce qu'elle ralentit le taux déclinant de la fertilité, qui se fait sentir depuis quelques années ; par contre, l'estimation « B » soutient que la natalité ne cesse pas de décliner. D'après les personnes qui furent chargées de ces recherches, la population future probable du Canada, en l'absence de tout gain ou de toute perte amené par la migration, s'établira entre le haut chiffre de l'estimation « D » et le bas chiffre de « B » et tout probablement plus près de la limite supérieure. Dans l'une ou l'autre des projections, pourvu que la fertilité continue de décliner comme dans le passé, la population atteindra éventuellement un maximum pour ensuite commencer à baisser. D'après l'estimation « D », le maximum sera atteint à la fin du siècle alors que la population sera établie à 15,000,000 d'âmes.

Par suite des changements passés de fertilité et de mortalité, la population du Canada devient plus âgée. Si ces tendances persistent, il y aura plus de personnes âgées que d'enfants et la population active comprendra une plus grande proportion de travailleurs d'âge mûr. La population active potentielle continuera, toutefois, d'augmenter jusqu'en 1971, en nombre absolu et relatif par rapport au reste de la population, de telle façon que le nombre de personnes à charge de l'Etat deviendra quelque peu moindre.

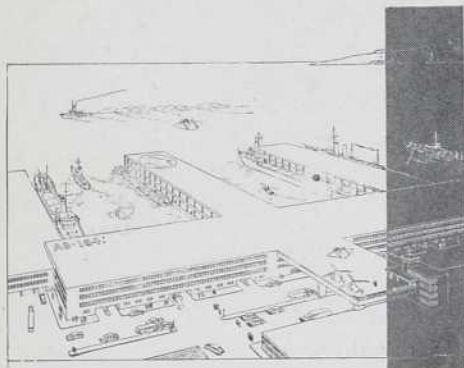
DES MAQUETTES DE M. JACQUES GRÉBER

Il nous est agréable de souligner à nos lecteurs que les maquettes présentées dans notre article du mois dernier : « Reconstruction de la France », sont de M. Jacques Gréber, éminent architecte français, à qui notre gouvernement a confié l'aménagement de la capitale canadienne.

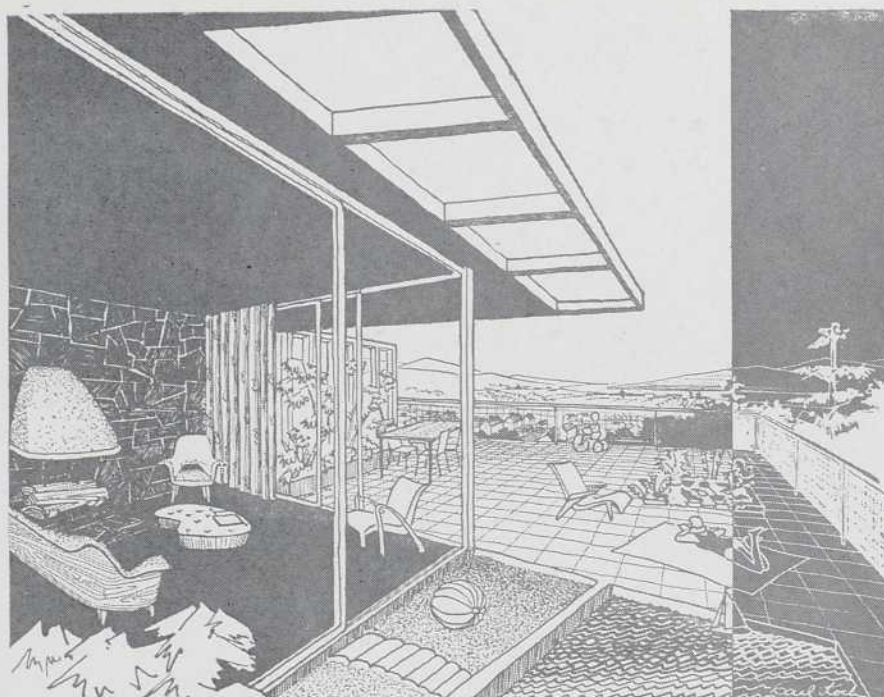
LES ÉDITEURS



HÔPITAL



AÉROPORT

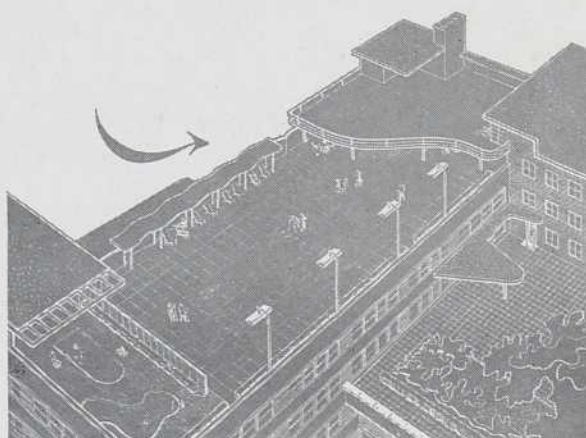


RÉSIDENCE

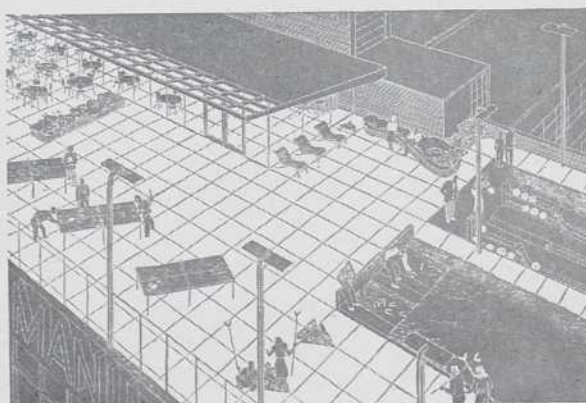
LES TOITS DE DEMAIN



La construction d'après-guerre tend à l'emploi plus judicieux des vastes espaces perdus que forment les toits des habitations et des édifices publics, commerciaux et industriels. Ces suggestions intéressantes pour convertir en espaces utiles les toits de nos futures constructions nous sont soumises par la maison « The Barrett Company Ltd. » Dans beaucoup de localités, disent les experts, l'emploi pratique des toits doubleraient l'espace utilisable. C'est une tendance qui sera intéressante à suivre au cours des prochaines années.



CENTRE RÉCRÉATIF



FABRIQUE

RÉPERCUSSION DE LA GUERRE SUR L'URBANISME

ALFRED MOUSSET

Exclusif à « Architecture »

En France comme dans le reste de l'Europe, il faudra un effort gigantesque, des dépenses astronomiques (on parle de mille milliards) et un temps indéterminé pour relever les ruines dont la guerre a jonché le sol. Des villes ont été détruites, d'autres si cruellement mutilées qu'elles ne retrouveront jamais leur physionomie ancienne.

Les destructions ont d'abord porté sur les travaux d'art. La France est le pays d'Europe où, depuis la conquête romaine, les voies de communication ont été entretenues et développées avec le plus de diligence. Le génie civil s'y est toujours appliqué à harmoniser le caractère utilitaire de ses aménagements avec leur décor naturel. Les ponts fluviaux, dont certains datent du moyen âge, ont gardé, en dépit de consolidations périodiques, une valeur esthétique qui avait justifié le classement de beaucoup d'entre eux au rang de monuments historiques. C'était, notamment, le cas des ponts sur la Loire, dont le profil et la patine s'accordaient si heureusement avec les paysages vaporeux d'Anjou et de Touraine. On hésitait à les élargir pour n'en pas altérer le caractère artistique.

Il ne pouvait être question de les reconstruire dans leur forme primitive. On les remplace par des ponts en ciment armé ; les commodités du tourisme y gagneront ce que le charme du décor y aura perdu.

Mais le problème le plus grave est celui de la reconstruction des villes. Beaucoup de cités historiques ont été gravement endommagées. En Normandie, notamment, si une vieille ville comme Bayeux a été miraculeusement épargnée, d'autres, comme Lisieux, Evreux et Cæn, ont été victimes de mutilations irréparables. Rouen a sauvé sa cathédrale, mais perdu son Palais de Justice.

Les rebâtitseurs sont déjà à l'œuvre. Deux écoles les avaient jusqu'ici divisés. L'une sacrifiait tout aux exigences de la vie moderne, aux besoins d'espace et de rapidité créés par la circulation automo-

Albert Mousset est né à Paris, en 1885. Ancien élève de l'Ecole des Chartres, historien et homme de lettres, il est l'auteur de nombreuses publications sur l'Europe slave et hispanique. Citons : Le Royaume Serbe, Croate, Slovène, l'Albanie, l'Attentat de Sarajève, les Pays Baltes, l'Espagne dans la politique mondiale.

On lui doit une remarquable traduction de l'Idiot, de Dostoïewski.

Membre de la Commission du Vieux Paris, il a consacré plusieurs ouvrages à Paris et ses environs : Promenades dans Paris, les Créateurs des Eaux de Versailles, etc.

bile. L'autre s'attachait à la conservation des sites familiers, à l'atmosphère historique de la cité. Ceux-là abattaient un Hôtel Renaissance pour faire passer une autostrade. Ceux-ci déviaient une rue pour sauver une façade historique, une halle en bois, une ruine évocatrice.

Dans bien des cas, la guerre s'est chargée d'arbitrer ces controverses qui se perpétuaient depuis un quart de siècle, en transformant en amas de décombres les sites litigieux.

Cependant, que les amis du passé se rassurent. Même avec ses amputations, le trésor artistique de la France reste incomparablement le plus enviable et le plus varié de l'Europe. Aucun monument ancien, aucun site historique susceptible d'être remis en état ne sera abandonné : les destructions irrémédiables valorisent les témoins du passé qui ont résisté à la tempête, et l'administration des Beaux-Arts a prescrit qu'aucun effort, aucune dépense ne soient épargnés pour que les plus humbles cités gardent leur attrait et leur personnalité.

Ceci dit, une ère d'action et de construction s'ouvre maintenant dans un climat de paix qui permettra non seulement de panser des blessures, mais de réorganiser les conditions de l'habitat et de la circu-

(Suite à la page 30)

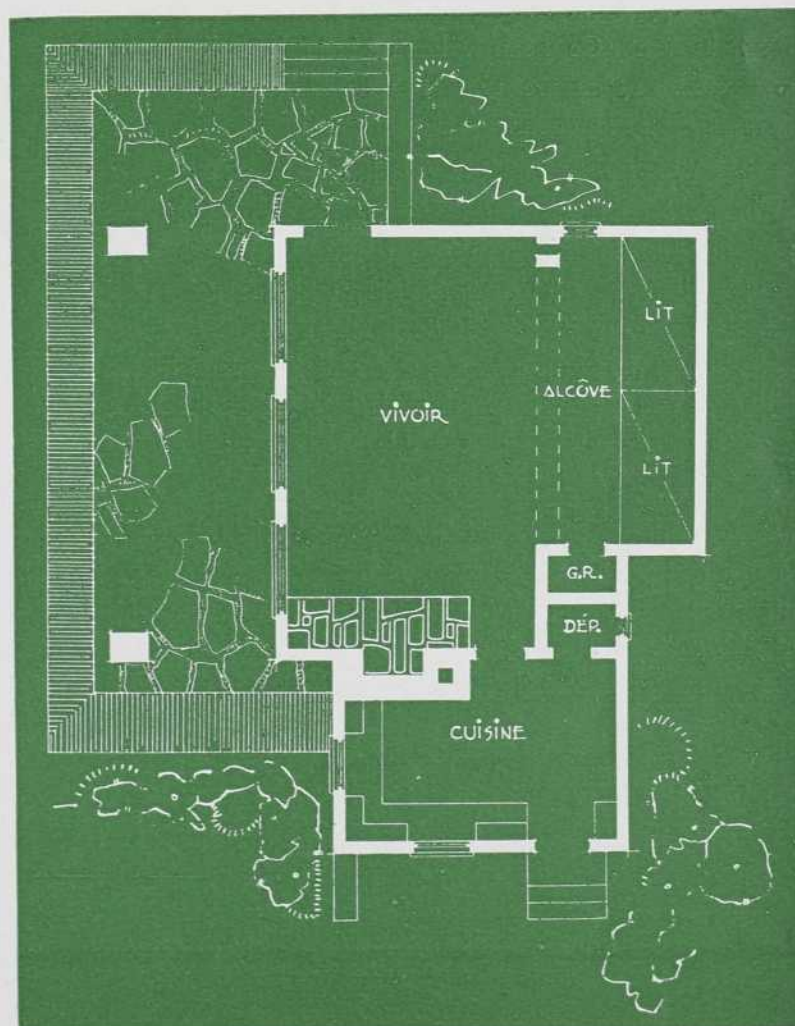


CHALET ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ D'HIVER

La saison des sports d'hiver dans les Laurentides fait surgir chaque année un nombre toujours plus grand de chalets destinés spécialement à l'habitation durant la saison froide. Ce chalet d'hiver exécuté récemment, par l'architecte mont-réalais Henri Mercier, est une intéressante réalisation. C'est une habitation offrant tout le confort requis dans un minimum d'espace. Des pièces supplémentaires peuvent être ajoutées par la suite, tout en conservant le cachet pittoresque de la construction.

Architecte

HENRI MERCIER



UNE GARE MODERNE

(Suite de la page 16)

celui du Havre, ne s'oppose pas à des solutions de ce genre ; au delà des rives de la Somme, le terrain se relève aussitôt. De la place, on descendra sur les quais de la gare par six escaliers que desservira une seule et même rampe, opérant le tri des voyageurs et obviant à l'encombrement.

La nouvelle gare présente à la rue Cormont et à la rue de Noyon sa façade monumentale, flanquée de deux ailes. Le motif central est celui d'un dais porté par des colonnes et couronné par une de ces corniches majestueuses dont M. Auguste Perret a demandé le secret aux maîtres anciens de son art. Ce dais enveloppe en quelque sorte une architecture de clôture et de remplissage dont l'ossature est également de béton armé, et les murs en briques de terre translucide. Le constructeur a su « humaniser » la surface du béton armé en le bouchardant, en le ciselant, en y incorporant des cailloux de silex de nuance beige et rose. La structure double a pour effet de laisser à l'édifice son élan, sa grâce et sa légèreté, tout en s'opposant avec efficacité à l'action destructrice du vent. Ce beau volume abrite le hall des voyageurs, qui mesure 17 mètres de hauteur, 28 de largeur, 42 de longueur.

Les ailes, moins hautes que le hall, comptent trois étages sur rez-de-chaussée. Au rez-de-chaussée de l'aile droite, le buffet, avec un restaurant, puis une buvette, l'un et l'autre desservis de plain-pied par la même cuisine, ce qui réduit de moitié les frais d'exploitation. Au rez-de-chaussée de l'aile gauche, les bagages. Au 1er et 2ème étage les bureaux de l'Administration ferroviaire et postale ; au 3ème, les appartements des fonctionnaires.

Du hall, où l'on trouve guichets, bibliothèque, entrée, sortie, service des renseignements, on communique *intérieurement* avec la gare routière, qui occupe un des côtés de la place, et avec le tri postal qui en occupe un autre côté. Les voyageurs des trains rejoignent

leur autobus par des escaliers, cependant que leurs bagages y sont amenés de plain-pied jusqu'au toit du véhicule.

Les bâtiments qui encadrent la place Auguste Fiquet, notamment ceux qui font face à la gare, servent à des brasseries, des hôtels, des magasins tenus par les sinistrés de l'ancienne place, et répartis suivant les exigences du remembrement.

L'unité architecturale est assurée par le fait que la place et la gare ont été prévues conformément à un module unique de 6 mètres 40, calculé soit en largeur d'axe en axe des poteaux de béton armé qui constituent les piliers de la construction, soit en profondeur. Le rez-de-chaussée, montant à 4 m. 50 et parfois à 6 m. lorsqu'il comporte un entresol, deux étages à 3 m. 50, enfin un étage à 2 m. 80, en attique, voilà pour l'élévation. Au niveau du 1er étage court un balcon en saillie de 1 m. 50 sur la façade et formant auvent ; au 3ème étage, autre balcon. La ville d'Amiens, comme celle du Havre, semble s'être décidée à cette formule excellente de la maison à 3 étages sur rez-de-chaussée, qui représente la hauteur d'escalier susceptible d'être gravie, sans trop de fatigue, par un être humain. L'importance d'un immeuble ou d'un appartement est en fonction du nombre des travées de 6 m. 40 qu'il occupe.

Enfin, à l'angle de la rue de Noyon, une tour ne comptant pas moins de vingt-quatre étages desservis par un ascenseur, abritera des logements ou des bureaux. La pression des eaux de la ville étant insuffisante, une installation de pompage a été prévue pour alimenter le réservoir aménagé au sommet de l'édifice, dans une lanterne qui en forme le couronnement, et distribuant l'eau par simple gravitation à tous les étages inférieurs. De même que la cathédrale était l'annonciatrice spirituelle de grands intérêts humains, on a voulu qu'une tour de cent mètres signalât de très loin au pays des beffrois et des carillons la rencontre fortunée des routes et des voies ferrées.

Léandre VAILLAT

Renseignements

Notre Office de Recherches et d'Information est en mesure de vous donner des renseignements complets sur les matériaux ou travaux suivants :

4. — L'ISOLATION.

Usages divers auxquels se prête, la planche-murale, la laine isolante, etc. Procédés d'application dans les constructions en cours ou déjà existantes. Résidences et édifices religieux, institutionnels, etc.

7. — TOITURES MODERNES.

Renseignements sur l'application des toitures en goudron et gravier en asphalte membrané. Toitures terrasses et inclinées. Matériaux employés et rendement.

9. — CHARPENTES MÉTALLIQUES.

Utilité et avantages des charpentes rigides ou régulières, des poutres et soliveaux en acier. Leur influence sur la durée et le coût final des édifices de tous genres : résidentiels, commerciaux, industriels, religieux.

11. — LA PIERRE GRISE.

Durabilité, économie et beauté de la pierre taillée et sciée. Avantages sur tout autre matériau de revêtement extérieur. Usages courants de la pierre dans la construction résidentiel et autres.

13. — LA BRIQUE.

Dans la construction des résidences, des édifices publics, religieux, etc. Exemples de récentes réalisations alliant l'économie à la beauté dans divers genres d'édifices.

24. — FERRONNERIE D'ART.

Balustrades, grilles, escaliers, cache-radiateurs, en acier fer ou bronze forgé, fondu, usiné ou sculpté. Beauté et longue durée de la ferronnerie.

25. — PLOMBERIE, CHAUFFAGE, VENTILATION.

Renseignements et estimés par techniciens experts. Étude approfondie des besoins particuliers, nécessaire pour assurer rendement satisfaisant.

26. — EMPLOI DE LA PEINTURE APPROPRIÉE.

Il existe un type de peinture spécialement destiné à un usage particulier : extérieur, intérieur, plancher, mur, plafond, boiserie, métal, et autre matériau. Tous les renseignements désirés sur votre prochain travail.

27. — ASSURANCE SUR LA CONSTRUCTION.

Comment protéger votre propriété actuelle ou en construction de la manière la plus adéquate et la plus économique, contre tous événements.

28. — ÉQUIPEMENT MODERNE DE CUISINE.

Les cuisines et cafétérias des grandes et petites institutions sont aujourd'hui aménagées de façon moderne et pour donner un rendement maximum. Récentes installations pratiques.

29. — BOIS DE CONSTRUCTION.

Avantages et usages appropriés du bois dans la construction des grands et petits édifices. Planchers de bois dur, boiserie, charpente, etc.

30. — SERRURERIE MODERNE.

Dans les constructions résidentielles et institutionnelles, commerciales et religieuses, on peut aujourd'hui installer une serrurerie moderne convenant parfaitement aux lignes d'architectures nouvelles. Commodité et sûreté de cette serrurerie.

31. — ÉQUIPEMENT POUR CONSTRUCTEURS.

La construction est accélérée et le coût de la main-d'œuvre réduit grâce à l'équipement moderne dont disposent les constructeurs et entrepreneurs depuis la fin de la guerre. Quelques appareils commodes déjà disponibles.

32. — SYSTÈME DE CONSTRUCTION TUBULAIRE.

Pour l'érection d'échafaudages, constructions d'emmagasinage, temporaires ou permanentes, en tuyaux, il existe un système d'accessoires rapide, commode, et qui permet d'employer le tuyau sans le filer ou le riveter. Idéal pour une infinité d'usages.

33. — LA TUILE

Les possibilités et avantages de la tuile pour les revêtements muraux, les planchers, etc. Les divers usages actuels et comment la tuile peut s'appliquer à chaque cas en particulier.

34. — L'IMPERMÉABILITÉ DES SOUS-SOLS

Les planchers de sous-sols peuvent être rendus imperméables par ce procédé et tous les planchers d'entrepôts, garages, etc., sont plus propres, parfaitement unis, quand ils sont recouverts de cette nouvelle façon.

35. — L'ACOUSTIQUE

Le revêtement des plafonds et des murs pour contrôler le son et assurer une acoustique parfaite est aujourd'hui une science. Données pratiques sur des cas particuliers.

LA PIERRE GRISE

(Suite de la page 26)

Depuis la découverte des dépôts de cette pierre grise aux environs de Montréal, nos Architectes et nos Ingénieurs en ont fait un usage judicieux dans l'érection de nos plus beaux monuments. Nous en donnons une liste où nous pouvons constater l'art et la science de nos Architectes et de nos Ingénieurs qui ont su nous donner des monuments dignes de leurs talents et qui font la réputation et la gloire de nos descendants. L'église Notre-Dame, l'église St. Patrick, l'église St-Jacques, construites vers 1850 démontrent le caractère noble et approprié de cette pierre grise. Constatons aussi parmi les constructions érigées à date plus récente, les bâtisses de l'Université McGill, (entre autres le Musée Redpath mentionné dans l'Histoire de l'Architecture de Ferguson), l'Hôpital Victoria.

Parmi les constructions civiles des Travaux Publics citons : Ecole Meilleur, école Canterbury, école Notre-Dame-de-Grâces et nombre d'autres écoles. Le Collège Notre-Dame à Côte-des-Neiges, l'hôpital Sacré-Cœur à Cartierville, 3 ailes à St-Jean-de-Dieu, l'aile des fous furieux à St-Jean-de-Dieu, piliers du Pont Jacques-Cartier, église Villeray, réparations des tours de l'église Notre-Dame, presbytère de l'église St-Jacques, chaufferie à l'hôpital Notre-Dame, Hôtel-

PAUL-H. LAPOINTE

Architecte

3534, Côte-des-Neiges

Fitzroy 6387

ATELIER

FERRONNERIE D'ART

Portes de maisons — Grilles d'escaliers — Cache radiateurs — Clôtures — Balcons — Balustrades — Pieds de meubles — Chenets — Chandeliers — Appliques — Etc.

Travail parfait Prix modérés

414, édifice Empire Life

1434 ouest, rue Ste-Catherine MONTRÉAL
Tél. : LANcaster 1472

Dieu de St-Hyacinthe, école normale de St-Hyacinthe et nombre d'autres tel que le presbytère de St-Thomas-Maur, la Banque Canadienne Nationale à Villemare qu'il serait trop long d'énumérer ici.

Après avoir parcouru les quelques lignes qui précèdent, un certain nombre de personnes se sentiront inspiré par les principes de l'Architecture propre à notre pays, et désirera voir les traditions de notre peuple transmises à la postérité dans des monuments dignes et érigés dans un style caractéristique. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour cultiver de plus en plus le beau et l'esthétique dans notre Architecture provinciale en nous servant de notre pierre grise si expressive des beautés de notre pays et de notre climat. Récemment nous avons vu avec plaisir une renaissance bien méritée en faveur de la pierre de Montréal et cette renaissance a été grandement aidée et encouragée par les moyens modernes si effectifs de la taille de la pierre. Aujourd'hui l'usage très répandu des murs en « Veneer » est dû au courage et à l'audace de nos Constructeurs et de nos Ingénieurs qui ont su prendre avantage d'un matériel qui se prêtait à merveille aux exigences et à la beauté de la décoration de nos édifices modernes.

L'objet de ces quelques lignes est un plaidoyer en faveur de la pierre grise de Montréal, et aussi un encouragement à une étude plus approfondie et plus impartiale de cette pierre comme matériel de construction dans nos édifices publics et aussi dans l'Architecture Monumentale de notre pays.

Ce sera non seulement le désir mais même le devoir de chacun de nous de travailler aux développements de nos ressources naturelles. Nous avons ici des dépôts de pierre grise de grande valeur qui offrent tous les avantages possibles d'extraction, et capables de fournir une pierre de taille de premier plan. Nous avons aussi nos écoles d'Architecture et de Génie Civil, qui, après une étude technique solide dans leurs laboratoires, devraient faire connaître la valeur et les avantages de cette pierre comme pierre à bâtir, soit comme matériel de construction capable d'une grande résistance, soit comme matériel de décoration capable de subir un travail de sculpture détaillé.

Nous avons aussi un public toujours prêt à accepter ce qu'il y a de mieux, et aussi capable d'un désintéressement louable, qui devrait revendiquer l'emploi de nos ressources naturelles. C'est à eux tous que nous faisons appel afin que leurs efforts combinés nous donnent et nous érigent des édifices qui seront des monuments d'un type presque parfait et qui maintiendront pour nous la réputation déjà longtemps universelle d'avoir une des plus belles villes du Nord.

(Communiqué)

LOI FAVORISANT LA CONSTRUCTION

Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.
— La loi pourvoit, au moyen d'hypothèques du Gouvernement à bas intérêt, à l'établissement des anciens combattants sur des fermes et des lopins de terre dans les régions rurales et suburbaines ; l'ancien combattant peut s'en prévaloir en aucun temps au cours des dix ans suivant son licenciement.

Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.
— Cette loi pourvoit, entre autres choses, à des prêts allant jusqu'à \$3,000 pour la construction d'habitations agricoles. Seuls les gens dont l'occupation principale est l'agriculture ont droit de s'en prévaloir. Les prêts, qui sont garantis par le gouvernement fédéral, sont consentis par les banques à charte du Canada et l'intérêt chargé est de 5 p.c. par année.

Wartime Housing Limited. — Le Ministère des Munitions et Approvisionnements se rendit compte dès les débuts de la guerre que les industries canadiennes auraient à s'agrandir considérablement pour fabriquer les munitions requises pour mener la guerre à une fin victorieuse. D'après des relevés, le Canada était à court de 120,000 unités de logement et il était évident qu'il fallait bâtir des logis pour la population additionnelle des centres où se produisait une expansion industrielle. Pour combler cette lacune, une compagnie de la Couronne, connue sous le nom de Wartime Housing Limited, a été formée au printemps de 1941.

La compagnie avait comme responsabilité première non seulement de construire des maisons pour les familles mais aussi de pourvoir au logement des célibataires des deux sexes travaillant dans les industries de guerre essentielles. L'érection d'un grand nombre de maisons était en elle-même toute une entreprise, mais le logement fourni aux ouvriers célibataires comportait bien des problèmes administratifs. En fait, des hôtels ont été construits et dotés de services de concierge et d'intendance.

A mesure que le Canada s'industrialisait et que les arsenaux de guerre continuaient de s'agrandir, le besoin de logement additionnel a augmenté et a touché son maximum à la fin de 1943. En 1944, l'attention s'est surtout portée sur le maintien et la

surveillance des propriétés déjà existantes. Le programme de construction en rapport avec la fabrication de munitions a été le suivant :

17,705 bungalows,
72 maisons pour le personnel,
17 logements à couchettes,
3 centres récréatifs pour hommes,
11 centres récréatifs pour femmes,
17 salles à manger,
34 écoles,
1 camp de bûcherons,
1 résidence pour infirmières,
2 dépôts de l'effectif,
6 édifices administratifs,
1 école de marine,
1 édifice de contrôle des ports,
22 salles communales,
1 édifice pour personnes de couleur,
2 résidences pour Chinois,
2 édifices spéciaux (hôpitaux),
1 magasin général,
3 aqueducs,
1 édifice de secours,
1 terminus en eau profonde,
1 salle d'embauchage,
14 postes d'incendie,
1 addition à une maison pour le personnel,
1 transformation de l'usine de Clark Ruse,
1 abri d'urgence.

Le retour des militaires à la vie civile accentua la disette déjà aiguë de logements et, comme il semblait que le manque de maisons à bas loyer ne pouvait être réglé par l'entreprise privée dans nombre de localités, un autre appel a été fait à la Wartime Housing Limited. La compagnie est en train de bâtir des maisons pour les militaires en réponse aux demandes pressantes de certaines municipalités. Bien qu'il fût fort difficile d'obtenir la main-d'œuvre et les matériaux essentiels, 1,250 bungalows et 27 maisons d'appartements ont été achevés et occupés et des contrats ont été passés pour 7,000 autres maisons. Avant l'inauguration de ce programme les immobilisations totales de la Wartime Housing Limited s'élevaient à plus de \$75,000,000 ; le programme actuel demandera un autre \$35,000,000.

REPERCUSSION DE LA GUERRE SUR L'URBANISME

(Suite de la page 24)

lation sur tout le territoire. L'urbanisme français a longtemps vécu sur des données empiriques ; le moment est venu de lui assigner des bases plus larges et de donner à la France la physionomie qui matérialisera, dans son histoire, la civilisation du vingtième siècle.

Des serviteurs ont disparu qu'on espère ne plus voir revenir. Et d'abord celle de la menace de guerre, qui a pesé si lourdement sur le développement du réseau routier et l'aménagement des abords des villes. Rappelons en passant que la conception stratégique qui a inspiré le tracé et l'orientation des grandes artères nationales a donné plus de mécomptes que de profit : les routes du nord-est, construites en vue d'un acheminement rapide et massif des troupes vers les frontières, n'ont servi qu'à faciliter la ruée des envahisseurs. Les progrès de l'aviation de bombardement, l'emploi des bombes volantes modifient singulièrement, et en tout cas d'une manière irrévocable, le rôle stratégique de la route. Les cités anciennes s'abritaient derrière leurs forteresses ou leurs bastilles. La mobilité des armées modernes a exigé une nouvelle articulation des grandes voies de pénétration. Ces dispositifs appartiennent au passé. L'urbaniste est aujourd'hui maître de ses conceptions, qui ne tendent plus qu'à intensifier l'échange commercial des biens et la circulation pacifique des hommes.

Quant à l'aménagement des villes, le cas des populations sinistrées pose un problème qui dépasse de beaucoup leur reconstitution. C'est tout un plan d'ensemble qui doit y présider. Il oblige à voir loin et à voir large. Jamais on n'aura coulé autant de béton que dans la période où nous entrons. Le moment est donc venu de reconsidérer les lois de l'urbanisme et de faire du définitif. Les contraintes créées par la guerre, l'intervention sans cesse accrue de l'Etat dans les intérêts de la collectivité, la mise à l'écart des obligarchies financières ou affairistes ont créé un climat exceptionnellement favorable à une systématisation organique de la vie urbaine au profit exclusif de la communauté.

L'exemple de la campagne de reconstruction poursuivie en France au lendemain de l'autre guerre est, peut-être, le meilleur enseignement que la jeune école d'urbanistes ait sous les yeux. On a alors rebâti au hasard des initiatives locales, sans plan directeur, sans règles générales. La spéculation sur les

dommages de guerre a donné naissance à toutes sortes d'entreprises, dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles n'ont pas enrichi le patrimoine esthétique de la France. Le cas de Reims est typique : une des plus belles cités françaises a été rebâtie sans souci de l'atmosphère historique de la ville, sans subordination du détail à l'ensemble. Reims a été de nouveau dévastée : si lamentable que soit cette récurrence dans la catastrophe, elle n'en permettra pas moins de revenir sur les malfaçons de la précédente campagne et de restituer à cette métropole d'art et d'histoire un peu de sa noblesse perdue. La génération actuelle réparera les erreurs de sa devancière.



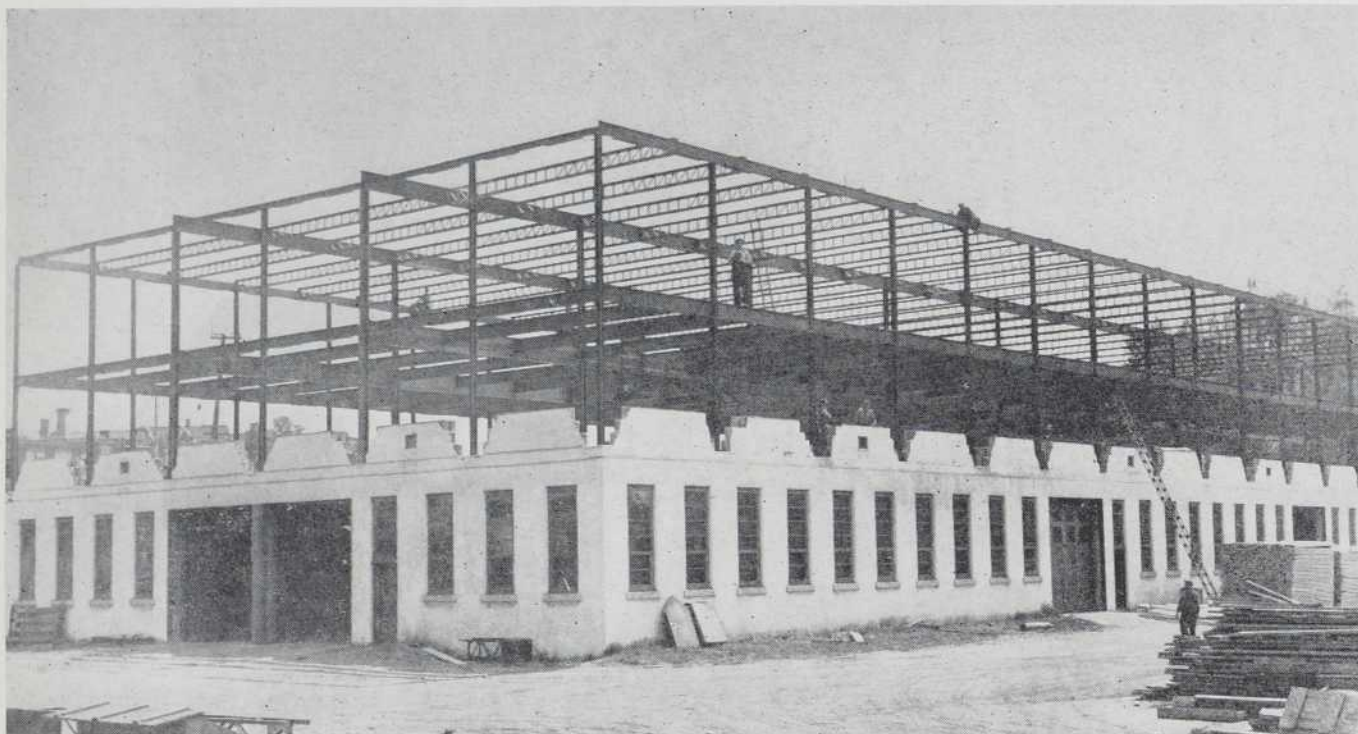
La France de demain sera un immense chantier. Celle d'après-demain un pays où les touristes du monde entier viendront chercher non seulement les traits d'un visage familier, mais aussi les résultats d'une expérience à laquelle son génie naturel et son sens de l'adaptation auront conféré une originalité certaine. Cette expérience portera le reflet de la structure économique et sociale caractéristique de l'après-guerre. Les conditions et les perspectives de la vie ont été bouleversées par la tempête qui s'est déchaînée sur le monde. L'humanité de demain ne ressemblera pas à celle d'hier. Elle n'aura ni les mêmes besoins, ni le même rythme d'existence.

C'est là le sens profond de l'urbanisme nouveau, à la fois révolutionnaire et conservateur. Révolutionnaire en ce sens qu'il fera au progrès mécanique une place qu'il n'avait jamais eue. Conservateur par son attachement à la survie des témoins de l'art et de l'histoire, qui sont les relais tangibles de la civilisation et dont la présence est plus nécessaire que jamais à un monde enivré de mouvement et de trépidation.

Un observateur circulant dans la France médiévale, hérissée de châteaux forts et de donjons, eût cru voir un peuple campé dans une immense veillée d'armes. Au dix-septième siècle, frappé du foisonnement de bâtiments monastiques et d'églises qui en peuplait les cités, il eût gardé l'impression d'un monde en prières. Au dix-huitième, il eût admiré la majesté des monuments civils, des palais, des hôtels seigneuriaux et compris la puissance tentaculaire de la Monarchie, le charme de la vie de Cour. Demain, le véritable visage de la France, avec la nouvelle ordonnance de ses voies et le rayonnement de ses centres urbains, ne sera complètement déchiffrable que pour celui qui la survolera en avion. C'est ce que les architectes appellent l'« ère icarienne ».

ARCHITECTURE — SEPTEMBRE 1946

UNE AUTRE CHARPENTE MÉTALLIQUE "LORD"



Vue extérieure du garage

AU GARAGE MUNICI-
PAL DE LA CITÉ DE
SHAWINIGAN FALLS,
— QUÉBEC —

Charpente entièrement fabriquée par nous, y compris les soliveaux. Construction simple, économique, de grande résistance, donnant le maximum d'espace de plancher. Pour tous vos travaux de charpentes en acier, en particulier du type « rigide », consultez-nous.

Vue intérieure du deuxième et troisième étage



LORD & CIE

LIMITÉE

INGÉNIEURS ET ENTREPRENEURS en CHARPENTES MÉTALLIQUES

4700, rue Iberville

MONTREAL

Tél. : FALKIRK 3048

Attention au surintendant
Hector,
Ce « Scoopmobile » est justement ce qu'il
nous faut... qu'en penses-tu ? P.H.L.



Versatile oui !

LE « SCOOPMOBILE » SE REND UTILE PARTOUT.

A l'atelier... dans la cour... sur les chantiers... pour toutes sortes d'opérations nécessitant beaucoup de main-d'oeuvre, le « Scoopmobile » est indispensable.

Ce nouvel appareil de chargement est une pelle mécanique montée sur pneumatique. D'une grande mobilité, il peut prendre sa charge dans les endroits les plus difficiles et la porter directement à l'endroit désiré.

C'est aussi un porte-charge (illustré ci-dessus) qui transporte facilement les formes de caissons, les planches et madriers, fenêtres et portes, planches-murales, et tous autres matériaux.

Quatre vitesses avant et une arrière. Il est très facile à manoeuvrer. Le pouvoir du monte-charge ou de la pelle mécanique est fourni par l'avant du moteur, par trois courroies en V, et est indépendant de la traction de l'appareil.

La mécanique est du type camion-lourd, les moteurs sont des six cylindres Chrysler-Dodge ou Ford V-8. Freins hydrauliques sur les roues de conduite et frein stationnaire sur l'arbre de conduite.

Les pelles viennent dans les grandeurs suivantes, au choix : 42" ($1\frac{1}{2}$ vg. cu.) ; 48" (5-8 vg. cu.) ; 60" ($3\frac{1}{4}$ vg. cu.) ; 72" (1 vg. cu.) ; 84" ($1\frac{1}{2}$ vg. cu.). Un attache-remorque est inclus.

Les dimensions du « Scoopmobile » sont : longueur 14 pieds ; largeur, 62 pouces avec roues simples, 84 pouces avec roues doubles ; hauteur, 12 pieds, ($8\frac{1}{2}$ pieds à l'expédition). Longueur w.b. 106 pouces, pesant 5300 livres environ. Pneus de différentes grandeurs, suivant les disponibilités du marché.

Pour des renseignements complets, télégraphiez ou écrivez à :

LAURENTIDE EQUIPMENT CO. LTD.

Siège social : 440, rue Beaumont, Montréal, P.Q. Succursale : 2, Troisième Avenue, Limoilou, P.Q.