

# L'automobile à Montréal, Partie I

## La maison Dandurand, son propriétaire et sa voiture, vers 1915

Volume 2, Number 1, June 1996

Montréal... l'histoire oubliée

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/71373ac>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec  
La Fédération Histoire Québec

### ISSN

1201-4710 (print)  
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this article

(1996). L'automobile à Montréal, Partie I : la maison Dandurand, son propriétaire et sa voiture, vers 1915. *Histoire Québec*, 2(1), 10–10.

- <sup>8</sup> Tout comme pour le carillon, on n'a jamais donné suite à ce projet. La tour a toujours conservé le même aspect depuis sa construction.
- <sup>9</sup> Nous n'avons pas eu la chance de voir les plans de l'église. Ces derniers sont manquants dans les archives de la paroisse.
- <sup>10</sup> Ces informations sont tirées du cahier des délibérations des marguilliers, volume 1, 1923-1939, pages 121-122. Les portes en cuivre auraient coûté entre 6,400\$ et 8,400\$ pour leur confection et leur installation.
- <sup>11</sup> Ces inscriptions relatent les paroles du Christ lors des apparitions à sainte Marguerite-Marie.
- <sup>12</sup> Le scagliola consiste à appliquer des pigments de couleur avec de la poussière de marbre dans du plâtre frais que l'on travaille ensuite avec des fers chauds pour donner des marbrures et que l'on patine avec de la cire pour donner un fini lustré afin qu'il ressemble à du véritable marbre poli.
- <sup>13</sup> Les tombeaux des autels latéraux seront financés par les associations pieuses de la paroisse suite à une résolution du conseil de Fabrique.
- <sup>14</sup> De plus, il fait savoir qu'il décline toutes responsabilités découlant de la fabrication et de l'installa-

tion des bancs et des confessionnaux. La Fabrique donne le contrat pour la confection du mobilier à la maison D. Robillard qui confie le travail à Arthur Fournier de Daveluyville, un fabricant de portes et de fenêtres.

- <sup>15</sup> On a confié l'achat des chandeliers à l'abbé Charbonnier qui vivait alors en France et dont le frère, Félix, était vicaire à la paroisse Sainte-Marguerite-Marie.
- <sup>16</sup> Ce tableau représente l'apparition du Sacré-Coeur à sainte Marguerite-Marie. Ce dernier fut retiré de l'église en 1991 lors de la fermeture de la paroisse. Aujourd'hui, cette toile est entreposée au grenier du presbytère du Sacré-Coeur-de-Jésus à Montréal. On doit au peintre Chabauty la réalisation de plusieurs tableaux de nos églises montréalaises tels que les toiles qui ornent l'église Saint-Vincent-Ferrier sise sur la rue Jarry ainsi que les peintures qui parent le chœur de l'église Saint-Stanislas-Koska sise sur le boulevard Saint-Joseph.
- <sup>17</sup> GOURNAY, Isabelle, sous la direction de, Ernest Cormier et l'Université de Montréal, page 38.
- <sup>18</sup> Idem, page 37.

- <sup>19</sup> GAUTHIER, Raymonde, Construire une église au Québec. L'architecture religieuse avant 1939, page 179.
- <sup>20</sup> Sise sur la rue Lacordaire, Doucet va oeuvrer seul dans ce projet.
- <sup>21</sup> Depuis 1977, l'Ordre des architectes du Québec.
- <sup>22</sup> Cette association ne durait que le temps d'exécuter le projet.
- <sup>23</sup> Aujourd'hui désignée sous le nom d'édifice Ernest Cormier.
- <sup>24</sup> Classée depuis comme monument historique.
- <sup>25</sup> Cormier réalise les plans du presbytère de cette paroisse en 1928.
- <sup>26</sup> Il s'agit des églises Saint John the Baptist de Pawtucket et Notre-Dame of Sacred Heart de Central Falls.
- <sup>27</sup> Aujourd'hui cet immeuble fait partie du complexe de l'Université Laval où on le désigne comme pavillon Casault.

## LA MAISON DANDURAND, SON PROPRIÉTAIRE ET SA VOITURE, VERS 1915

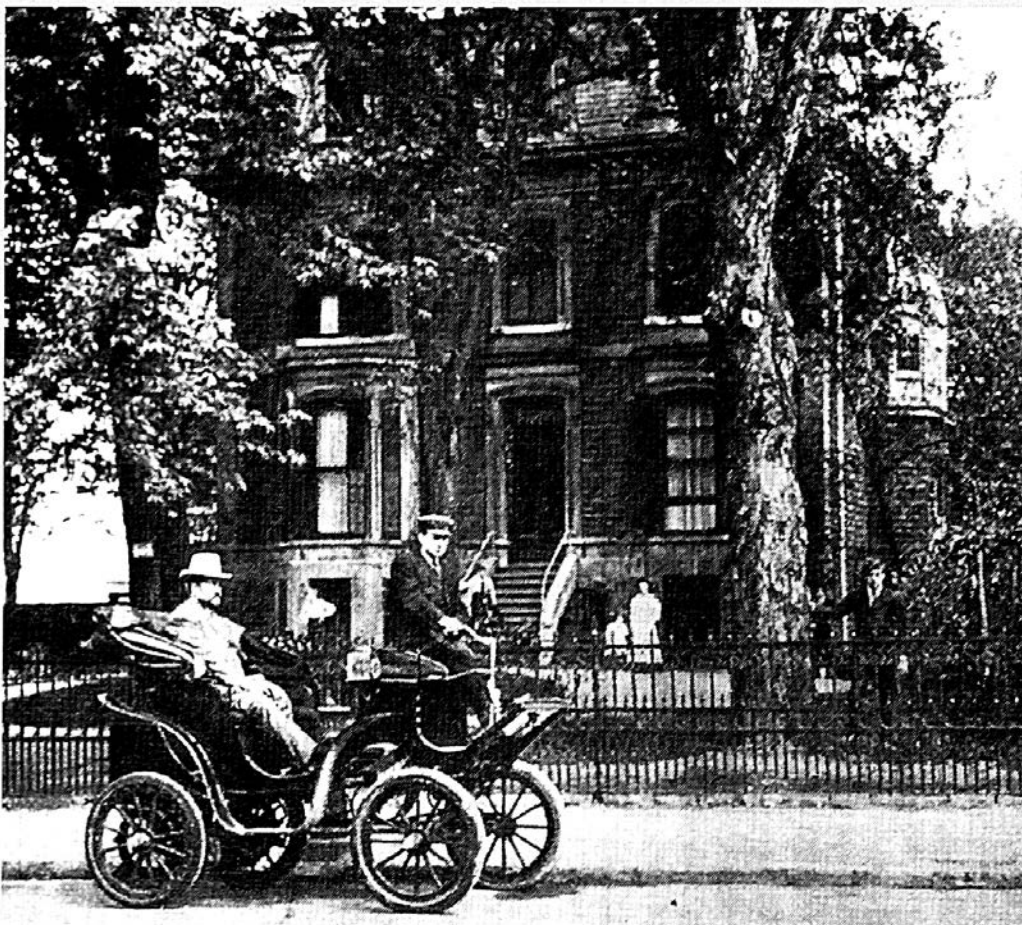
*L'automobile constitue probablement le facteur le plus important qui allait contribuer à la modification de la ville avant la Première Guerre mondiale, et elle allait entraîner la destruction dans*

*son sillage. J'ai choisi cette photographie non pas à cause de l'architecture de la maison de la rue Dorchester, qui est conventionnelle, mais parce que Ucal-Henri Dandurand fut le premier propriétaire*

*d'une automobile à Montréal. Il était si fier de ce modèle en particulier qu'il posa dans le véhicule avec son chauffeur en reléguant sa famille à l'arrière-plan.*

*En 1903, M. Dandurand possédait déjà quatre automobiles. Il avait déboursé 600 \$ pour la première, une Waltham à vapeur. Avec ses six réservoirs d'eau, elle pouvait parcourir quatre-vingt milles sans faire le plein, et atteindre les 40 milles à l'heure bien que la vitesse fût limitée à 14 milles à l'heure. Le chauffeur devait arrêter quand un véhicule tiré par des chevaux était en vue parce que ceux-ci étaient effrayés. Les gens n'approuvaient pas tous ces véhicules bruyants et M. Dandurand a été souvent arrêté et critiqué parce qu'il troublait la paix.*

*Une page d'histoire a été tournée quand la première automobile a parcouru le trajet de Montréal à New York. Les chauffeurs, Messieurs Beauchamp et Préfontaine, quittèrent Montréal le samedi à 16 heures et parvinrent à destination le jeudi soir après avoir réparé onze crevaisons. Le réservoir d'essence contenait vingt gallons à 13 cents le gallon).*



Texte et photographie tirés de Luc d'Iberville-Moreau, *Montréal Perdu*, Montréal, Les Éditions Quinze, 1975, p. 95.