

do . co , mo . quebec

France Vanlaethem,
professeur UQAM,
président de DOCOMOMO Québec

Bulletin

numéro 17



Patrimoine architectural moderne au Québec

Le Pigeon Hole Parking Garage, Montréal

L'immeuble *Pigeon Hole Parking Garage* situé à deux pas de la place d'Armes dérange. L'implantation oblique de son volume dépouillé ouvre une brèche dans le tissu urbain dense et pierreux du Vieux-Montréal. Construit en 1955 et mis en opération dès le début de l'année suivante, cet immeuble de huit étages offre près de trois cents places de stationnement. Certes, aujourd'hui, sa capacité est réduite, le mécanisme vétuste de rangement automatique des voitures ne desservant plus que les niveaux inférieurs. À plusieurs reprises déjà des demandes de permis de démolir ont été introduites auprès de la Ville de Montréal par son propriétaire actuel afin de libérer le terrain occupé sur la rue Notre-Dame, au coin de Saint-Jean. Et pourtant, avec la station-service qui lui est adjacente, ce bâtiment forme un ensemble unique du point de vue patrimonial.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, à Montréal comme dans les autres grandes villes d'Amérique du Nord, le stationnement est un objet de préoccupation autant pour les autorités publiques que pour l'entreprise privée, tandis que l'automobile s'impose inexorablement dans le transport des personnes et des biens. Statistiques à l'appui, des études établissent l'importance de la demande et démontrent l'insuffisance de l'offre, l'arrêt en bordure des artères étant de plus en plus réglementé afin d'assurer la fluidité du trafic et les terrains vacants se faisant de plus en plus rares, la construction connaissant un nouvel essor sans précédent. Alors qu'à la fin des années 1940, l'administration municipale montréalaise envisageait d'intervenir directement, dix ans plus tard, après l'élection du maire Jean Drapeau, elle privilégie le recours au privé pour apporter des solutions à «un des problèmes les plus importants de l'heure». Dans un tel contexte, plusieurs immeubles de stationnement étagés sont érigés dans le centre-ville qui s'étend maintenant jusqu'au pied du mont Royal, certains d'entre eux mécanisés. Parmi ceux-ci, le *Pigeon Hole Parking Garage* de la rue Notre-Dame est le premier à avoir été construit, avant même que la Ville ne dévoile ses intentions.

Sans doute, dans la vieille cité, un tel dispositif se justifiait plus qu'ailleurs, les terrains à construire y étant plus rares et plus exigus. C'est sur des lots laissés vacants par la démolition en 1935 du premier siège social de la compagnie Bell Téléphone, et utilisés comme parc de stationnement, que le nouvel équipement est implanté.

C'est l'*Automatic Parking Inc.*, une société incorporée le 15 avril 1955 et dont certains actionnaires possédaient déjà des intérêts dans le commerce de produits liés au stationnement, qui dépose une demande de permis de construire en juillet. Les plans sont signés par l'architecte Colin Hamilton Copeman, un diplômé de l'Université McGill qui travaillait en association avec son confrère Charles C. Colby formé aux États-Unis dans les années 1930. Le projet inclut la construction d'une station-service, les promoteurs ayant signé une entente avec *Canadian Petrofina Limited* pour construire et exploiter un poste d'essence. Les promoteurs voulaient sans doute offrir aux utilisateurs motorisés du quartier un service nouveau et complet, incluant le rangement automatique, l'alimentation et l'entretien mécanique des véhicules. Par ailleurs, il est fort probable qu'ils aient profité des droits acquis pour pouvoir construire un tel équipement dangereux au cœur de la vieille ville, des pompes *Shell* se trouvant déjà sur le terrain.

Le système mécanique choisi pour le stationnement est le plus populaire à l'époque. Le dispositif *Pigeon Hole Parking* se distingue par un mécanisme mû par la force hydraulique où chacun des mouvements est réalisé par un appareil distinct, un seul opérateur contrôlant l'ensemble des opérations. L'élément principal est un chariot élévateur – le *Car Parker* – qui se déplace horizontalement sur deux rails, les moteurs étant installés

au sommet de la superstructure de la plate-forme de levage. Le *dolly*, un dispositif qui glisse sous la voiture, permet le transfert automatique du véhicule de l'emplacement d'accueil à la plate-forme du *Car Parker* et de celle-ci à la loge de stationnement.

Étant donné la localisation, les architectes ont dû tenir compte de plusieurs contraintes de nature autant géologique, morphologique, climatique que réglementaire. Notons que le Code 1900 étant en vigueur, plus précisément les dispositions régissant les entrepôts adoptées le 4 novembre 1948, la construction devait offrir les meilleures garanties quant à la résistance au feu. Aussi les architectes ont dû s'éloigner de la solution courante, une structure en acier étant interdite; ils ont opté pour une ossature en béton, une alternative prévue par le manufacturier, qu'ils ont fermé par une paroi de blocs de béton afin de mettre le système mécanique à l'abri des intempéries. L'immeuble est un grand parallélépipède rectangle qui suit l'alignement de la rue de l'Hôpital, certes avec un léger angle, pour glisser derrière les bâtiments mitoyens de la rue Notre-Dame. Au coin de la rue Saint-Jean, est ainsi dégagé une aire d'accueil, de service et de stationnement extérieur. Les dispositions intérieures sont rudimentaires. Au centre, un grand vide sur toute la hauteur où se déplace deux *Car Parkers* qui desservent 275 emplacements. L'impression donnée est celle d'une allée bordée d'étagères grand format. Au niveau du sol, la zone centrale est réservée aux entrées et sorties des véhicules. Accolés à la façade de la rue Saint-Jean, deux escaliers de secours desservent les étages et, au niveau du rez-de-chaussée, se trouve le bureau de l'administration. La finition est des plus simples, les matériaux sont bruts.

L'architecture de l'immeuble est résolument moderne, mais son modernisme n'est déjà plus de la plus grande actualité, au moment de sa construction. Les éléments techniques et fonctionnels ne sont pas formellement articulés comme dans le *Dundas Square Parking Garage* de Toronto, un bâtiment dessiné par la célèbre agence moderniste John B. Parkin Associates et mentionné par le jury du concours des Médailles Massey pour l'architecture en 1958. Le projet du *Pigeon Hole Parking Garage* se plie plutôt aux grands principes du Style international, tels que Henry-Russell Hitchcock et Philip Johnson les avaient formulés en 1932. Le volume est affirmé par les façades de ciment lisses percées de longues baies au rythme répétitif. Les extrémités de l'immeuble sont traitées différemment; la verticalité des grands pleins est soulignée par des décrochés, et, du côté le plus visible, en bordure de la rue Saint-Jean, par des alignements de baies carrées ourlées et un revêtement coloré sur lequel s'affichait, en lettres capitales, la vocation du bâtiment : «PARKING». Une fine marquise soutenue par des minces pilotis protège l'accès au bureau.

L'immeuble à stationnement
Pigeon Hole Parking Garage
1955-1956

236/244, rue Notre-Dame Ouest
Montréal, Québec

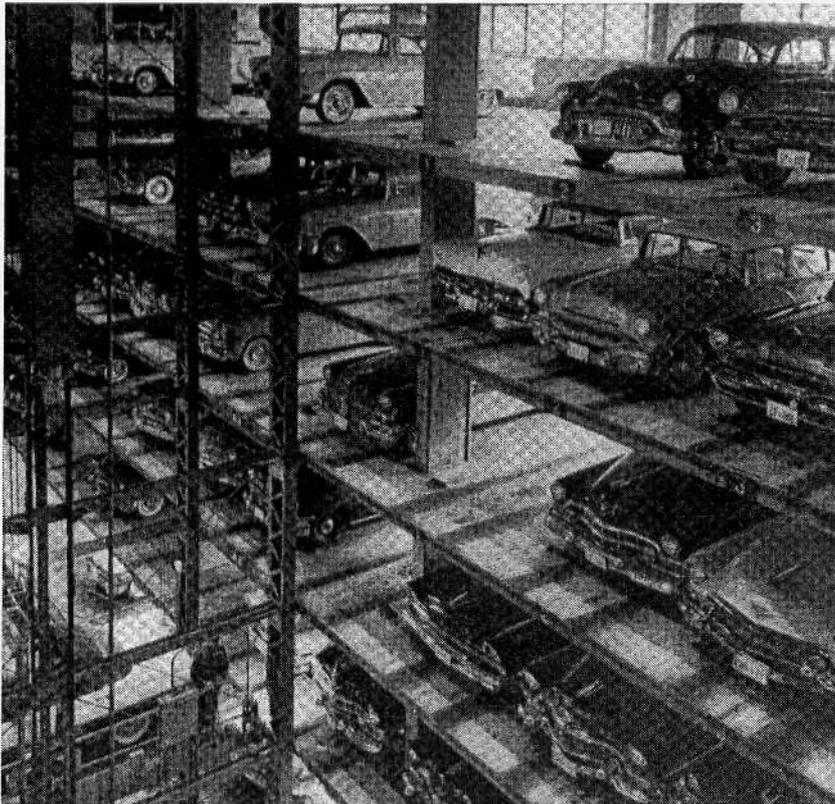
Concepteurs

Colin H. Copeman, architecte
Charles C. Colby, architecte associé

Illustrations

(page 1)
Vue rapprochée, façade sur la rue
Notre-Dame.
(Photographie © Alain Laforest 1997)

(ci-dessous)
Vue en plongée des stalles de
stationnement.
(Photographie tirée de la revue
Architecture Bâtiment Construction,
novembre 1956)



L'architecture de la station-service, bien que tout aussi moderne, relève d'une autre stratégie formelle. Depuis les années 1930, les grandes compagnies pétrolières ont unifié l'image de marque de leurs produits et de leurs points de vente. Ainsi *Texaco* fait appel à Walter Dorwin Teague, un des premiers designers professionnels et un des premiers admirateurs du modernisme européen outre-atlantique, pour redéfinir l'apparence de son réseau de distribution. Teague rationalise le plan des édicules, positionne fonctionnellement l'aire de vente et l'aire de service technique par rapport à l'îlot des pompes, standardise la construction et simplifie l'architecture, limitant l'ornementation à des grandes lignes horizontales, un motif des plus courants, symbole de progrès et de vitesse. Du taille-crayon aux gratte-ciel, les formes aérodynamiques prévalent dans un monde transformé par les moyens de locomotion moderne.

Au Canada, dans les années 1950, la compagnie *Petrofina*, nouvelle venue au pays, établit son réseau de vente, standardisant ses installations avec la collaboration de Joseph Kalenda, un architecte montréalais d'origine tchèque. La station-service de la rue Notre-Dame reproduirait le premier modèle élaboré, certes, avec quelques modifications, un pavillon qui juxtapose deux volumes de hauteur différente, l'un cylindrique largement vitré où se fait l'accueil de la clientèle, l'autre parallélépipédique pour l'entretien mécanique, s'adossant au mitoyen. L'unité de l'ensemble est assurée par le revêtement en plaques de tôle émaillée, traité en bandes continues diversement colorées, bleue pour le soubassement, blanche pour le corps de l'édifice, rouge pour le débord du toit.

Réalisée dans le cadre de l'entente sur le développement culturel de Montréal liant le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Montréal, notre étude montre donc que ces objets bâtis qui, au premier abord, paraissent négligeables, sont d'intéressants témoins de la modernisation des équipements collectifs, de l'apparition de nouveaux types bâtis liés au développement de l'automobile. Ils sont une trace unique, un stigmate dirons certains, de la vision urbaine soumise à l'automobile qui prévalait dans les années 1950 ainsi que de l'engouement toujours vif pour la mécanisation. La station-service reproduit le premier modèle architectural standard mis au point par la *Petrofina*, dont quelques autres rares exemples existent toujours. L'immeuble de stationnement mécanisé est non seulement le premier à avoir été construit au Québec, mais il est aussi le seul à ne pas avoir été démoli. L'intérêt de ce bâtiment réside dans son mécanisme, non pas dans son architecture, ni dans son implantation urbaine, celle-ci semblant découler bien plus de considérations pratiques que d'intentions esthétiques. Si la valeur historique de cet équipement est indéniable, son maintien pose de grands problèmes. Si sa restauration s'avère irréalisable, il pourra être démoli, pour autant qu'un relevé photographique complet soit réalisé et, surtout, que son propriétaire ait un projet de redéveloppement immobilier des plus crédibles du terrain.

La recherche menée par DOCOMOMO Québec a été réalisée par l'architecte Daniel Durand, avec la collaboration de Guy Besner, Cristina Iamandi, Michèle Picard et France Vanlaethem.

Illustrations

Station service *Petrofina* du Pigeon Hole Parking Garage, Archives M.R. Beaudoin

Bibliographie

«Un garage de stationnement, à Montréal», *Architecture Bâtiment Construction*, vol. 2, n° 127, novembre 1956, p. 39-41.

BAKER, Geoffrey et FUNARO, Bruno, *Parking*, New York, Reinhold, 1958, 202 pages.

VAHLEFELD, Rolf, FRIEDRICH, Jacques, *La construction des garages et des postes de distribution, Implantation - Construction - Équipement*, Paris, Eyrolles, 1958, 192 pages, ill.

KLOSE, Dietrich, *Metropolitan Parking Structures; a Survey of Architectural Problems and Solutions*, New York, F.A. Praeger, 1965, 247 pages.

PULOS, Arthur J., *American Design Ethic. A History of Industrial Design*, Cambridge, Mass., The MIT Press, 1983, 441 pages, ill.

SOMPAIRAC, Arnaud, *Stations-service*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1993, 123 pages, ill.

LONGSTRETH, Richard, *City Center to Regional Mall, Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950*, Cambridge, Mass., The MIT Press, 1997, 504 pages.

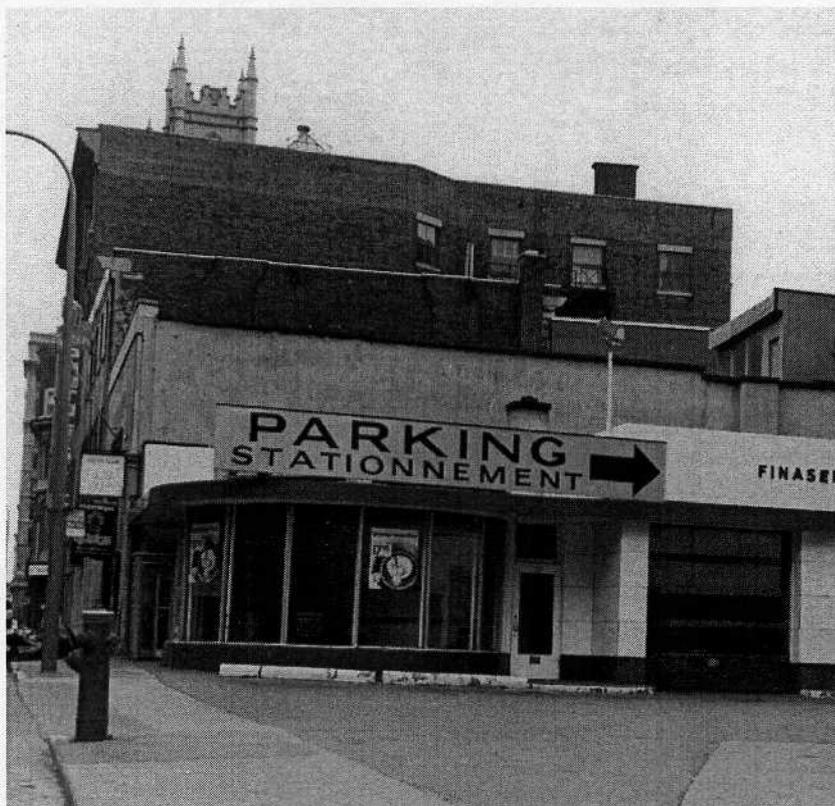
Les autres immeubles de stationnement mécanisé construits à Montréal :

Mansfield Automatic Parking,
2030/2040, rue Mansfield,
1957-1958 (démoli),
Guy N.S. Parent, architecte.

Pigeon Hole Parking - Mountain Street,
1453/1455, rue de la Montagne,
1958 (démoli),
Colin H. Copeman, architecte.

Sun Automatic Parking,
1245, rue Stanley,
1959-1960 (démoli),
Mongenais, St-Jacques et Chicoine, architectes.

McGill Auto Park,
465, rue McGill,
1963 (démoli),
Henry T. Langston, architecte.



DOCOMOMO Québec
6, avenue Glencoe
Outremont, Québec
H3T 1P9
Tél.: (514) 737-7291
Fax.: (514) 737-7291*

Président
France Vanlaethem, professeur
Département de design
Université du Québec à Montréal

Secrétaire
Michèle Picard
chargée de recherches
Département des archives
Centre Canadien d'Architecture

DOCOMOMO Québec compte à ce jour
quatre équipes distinctes:

Inventaire
Responsable:
France Vanlaethem, professeur
Département de design
Université du Québec à Montréal

Recherche et Théorie
Responsable:
Yves Deschamps, professeur
Département d'histoire de l'art
Université de Montréal

Diffusion
Responsable:
Michèle Picard
chargée de recherches
Département des archives
Centre Canadien d'Architecture

Est du Québec
Responsable:
Denyse Légaré, historienne
de l'architecture, Québec

Guy Besner
contribue à la connaissance et à la
diffusion de l'histoire de l'architecture,
membre de DOCOMOMO Québec

Illustration

Vue générale du garage depuis
la rue Louis-Colin.
(Photographe inconnu, vers 1970)

Le garage Louis-Colin de l'Université de Montréal (1967-1970)

Bien que l'automobile, ce mode de transport résolument moderne, ait été un motif de création des plus stimulants, tous les immeubles de stationnement ne sont pas pour autant des oeuvres architecturales. La majorité des projets sont de simples réponses aux exigences fonctionnelles, leur forme se réduisant à l'ossature porteuse. Le garage Louis-Colin de l'Université de Montréal, dessiné par les architectes Ouellet, Reeves et Alain, fait exception en se distinguant par un parti original, récompensé d'ailleurs par une médaille de la Fondation Massey en 1970.

Planifié dans le cadre de la deuxième phase d'expansion du campus de l'Université de Montréal (1963-1970), le nouvel équipement relie visuellement et fonctionnellement l'immeuble principal aux nouvelles installations plus à l'ouest. Son implantation s'inscrit dans le plan directeur élaboré par l'urbaniste Jean-Claude Lahaye, l'architecte de l'université, poste qu'occupait antérieurement Ernest Cormier. Sur la base d'une étude poussée de l'accessibilité du campus, les architectes ont dédoublé les accès au garage, situant l'un au sommet, le long de la voie intérieure, l'autre au niveau inférieur, sur la rue Jean-Brillant, dans l'axe de McKenna.

Peu visible de l'intérieur du campus, le garage Louis-Colin s'appuie sur le flanc de la montagne, sa silhouette épousant la topographie naturelle. Rationnelle et économique, la structure de béton superpose de trois à cinq plateformes à niveaux décalés, desservis par des rampes carrossables à sens unique situées aux extrémités et au centre de l'immeuble. À l'arrière, elle abrite une liaison piétonnière qui longe le talus et se raccorde à la trame urbaine dans l'axe de la rue McKenna. Dans la foulée du courant brutaliste des années soixante, les architectes ont exacerbé les particularités de la fonction et les caractéristiques du béton. Articulé en bandes horizontales qui alternent pleins et vides, le dessin de la façade principale est régi par la répétition du redent oblique des emplacements de stationnement qui se projette en porte-à-faux. Ces dispositions formelles facilitent la manœuvre, favorisent l'aération naturelle et répondent aux exigences d'entretien. Affirmé par un parapet rectiligne, le toit est aménagé en terrasse, tandis que de grands murs verticaux marquent les escaliers et les extrémités de l'immeuble. Dramatisé par le jeu contrasté d'ombre et de lumière et par une forte perspective au niveau de la rue, la façade de béton brut se compare à une vaste murale au relief sculptural. En résulte un effet saisissant, induit par la plasticité du parti architectural qui redéfinit et évoque à la fois l'escarpement rocheux dans lequel s'insère le bâtiment. Sobre, l'aménagement paysager intègre des murets en pierre des champs qui répondent aux affleurements rocheux apparaissant, ici et là, à la surface du gazon. De même à l'intérieur, les architectes ont gardé apparent tout le roc solide et sain, faisant ainsi écho à l'escarpement du site. Par ailleurs, ils ont eu recours à la polychromie pour animer les vastes espaces gris et pour identifier les éléments de circulation véhiculaire et piétonnière: rampes montantes en rouge, descendantes en bleu, surfaces jaunes dans les parties sombres, murs diversement colorés pour l'identification des étages.

Subissant les ravages du temps et de notre rigoureux climat, le béton a fini par s'effriter et l'ensemble de l'édifice, vieux de vingt-cinq ans, nécessitait un sérieux entretien. Dans un geste positif, les surfaces de béton ont été récemment consolidées, sans toutefois que la qualité originelle de la matière ait été reproduite. Malgré cette lacune et suite à la plus récente phase d'expansion du campus, le garage Louis-Colin demeure encore aujourd'hui l'un des plus intéressants équipements de l'Université de Montréal.

