

Continuité

Pigeon Hole Parking, (Montréal 1956-2000) : Mort d'un témoin moderne

Daniel Durand

Le boulevard Saint-Laurent
Number 88, Spring 2001

URI: id.erudit.org/iderudit/15741ac

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN 0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

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

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2001

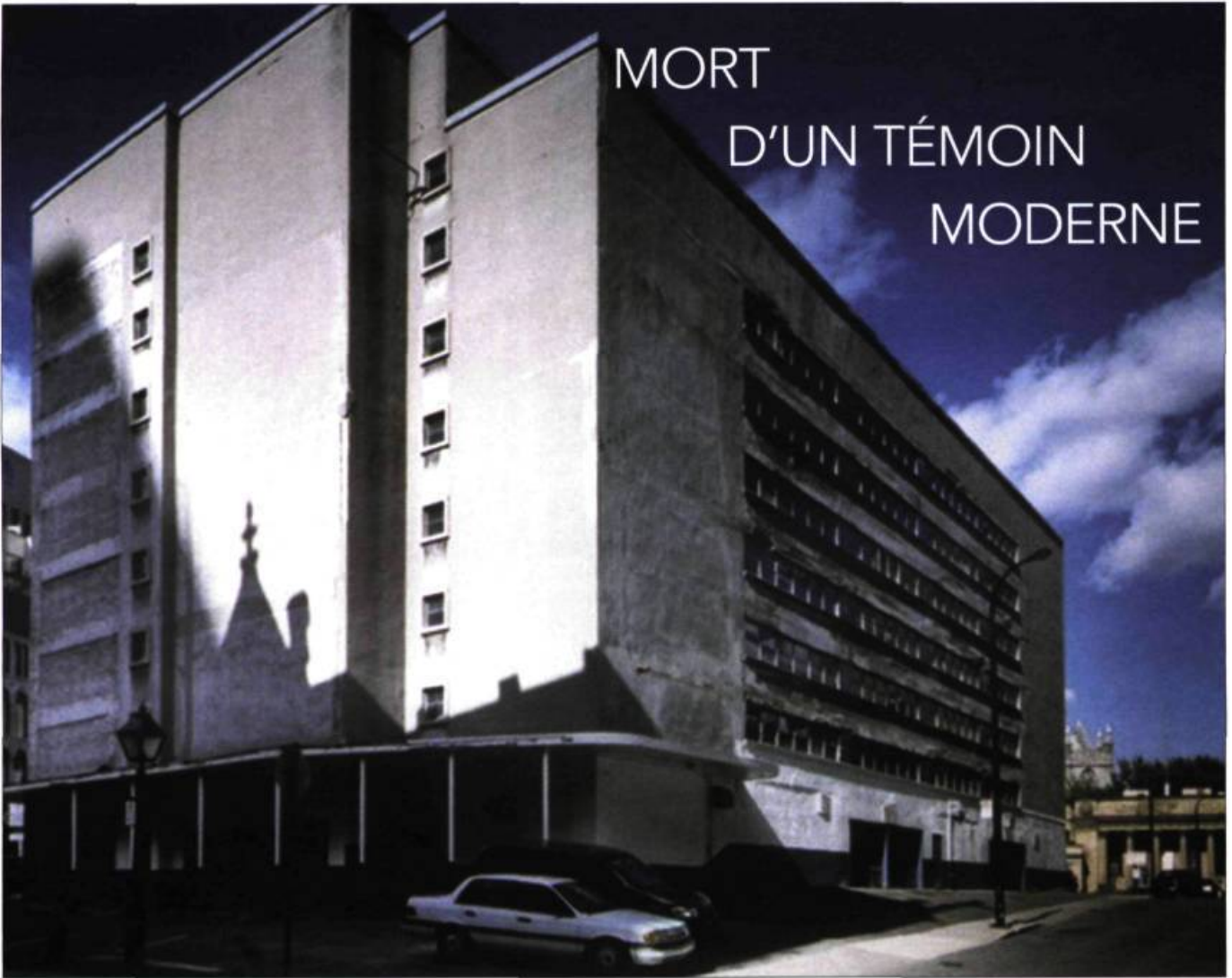
This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online. [<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>]



This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research. www.erudit.org

PIGEON HOLE PARKING, MONTRÉAL (1956-2000)

MORT
D'UN TÉMOIN
MODERNE

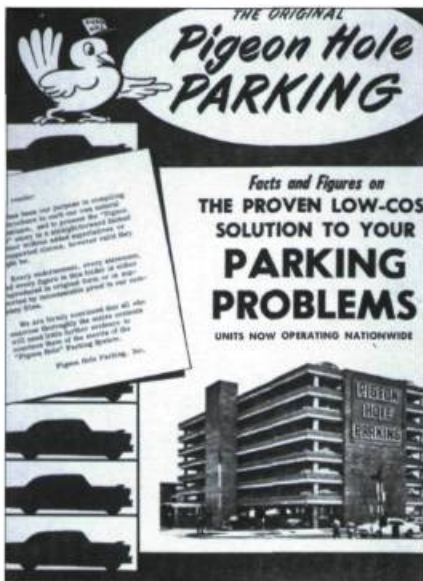
par Daniel Durand

À quelques pas de la basilique Notre-Dame, dans le Vieux-Montréal, le coin des rues Saint-Jean et Notre-Dame vient de retrouver son apparence des années 1930, en redevenant un simple terrain de stationnement. En 1955, pour déjouer l'exiguïté du site et profiter de sa forte valeur économique, un stationnement étagé mécanisé, le premier du genre au Canada, y était construit. Sa démolition récente laisse un vide dans le tissu historique.

Toute jeune que soit la modernité si on la situe dans l'optique de l'évolution de nos sociétés, déjà des témoins de son émergence tombent sous les attaques du temps et les vicissitudes économiques. Né de l'essor de l'automobile, le Pigeon Hole Parking de Montréal, un stationnement mécanisé, est ainsi disparu après avoir écrit une page de la vie urbaine au XX^e siècle.

L'élévation arrière du Pigeon Hole Parking en 1997. D'une hauteur de huit étages, ce stationnement moderne pouvait recevoir jusqu'à 288 voitures. Il aurait très bien pu devenir une attraction touristique comme c'est le cas pour le Pigeon Hole Garage de Dallas.

Photo: Alain Laforest



Publicité de la compagnie Pigeon Hole dans les années 1950. Quatre autres stationnements mécanisés ont été érigés à Montréal : le Mansfield Automatic Parking (1958-1984), le Pigeon Hole Parking de la rue de la Montagne (1958-1970), le Sun Automatic Parking (1960-1991) et le McGill Auto Park (1963-1989).

Source: Centre canadien d'architecture

UN DERNIER TÉMOIN

Le concept du stationnement mécanisé remonte au début des années 1920 et il s'optimise dans les années 1950 avec les systèmes Bowser et Pigeon Hole. À l'origine du Pigeon Hole Parking de Montréal, MM. Jack A. Cameron et Gérard Beaulac sont déjà

associés dans une entreprise de produits de stationnement, la Cameron Grant Inc., et la Pigeon Hole Parking Ltd. L'idée d'un tel stationnement remonterait à 1952. Avec l'aide financière d'hommes d'affaires et d'avocats, Cameron et Beaulac constitue la Automatic Parking Inc. et obtiennent une franchise d'utilisation du brevet américain Pigeon Hole Parking. Les promoteurs avaient bien saisi le besoin et l'occasion qu'offrait le site. La compagnie Petrofina, nouvellement établie au Canada, s'associe au projet et finance la construction de la station-service attenante. C'est l'architecte Colin H. Copeman qui conçoit l'ensemble en s'inspirant, selon toute vraisemblance, du modèle de station-service de Petrofina et de l'un de ses architectes, Joseph Kandela. La firme Key Construction Ltd assure la construction. L'inauguration a lieu en février 1956 et les activités s'y maintiennent, sans interruption, jusqu'au 6 février 2000. L'édifice de huit étages, de près de 42 mètres de longueur, pouvait recevoir jusqu'à 288 voitures. Il constituait l'un des premiers ouvrages modernes du Vieux-Montréal et sa démolition en juin dernier représente une perte significative sur le plan patrimonial. Cette installation permettait de documenter une période méconnue du quartier historique et de mieux cerner la fulgurante transformation de Montréal due au phéno-

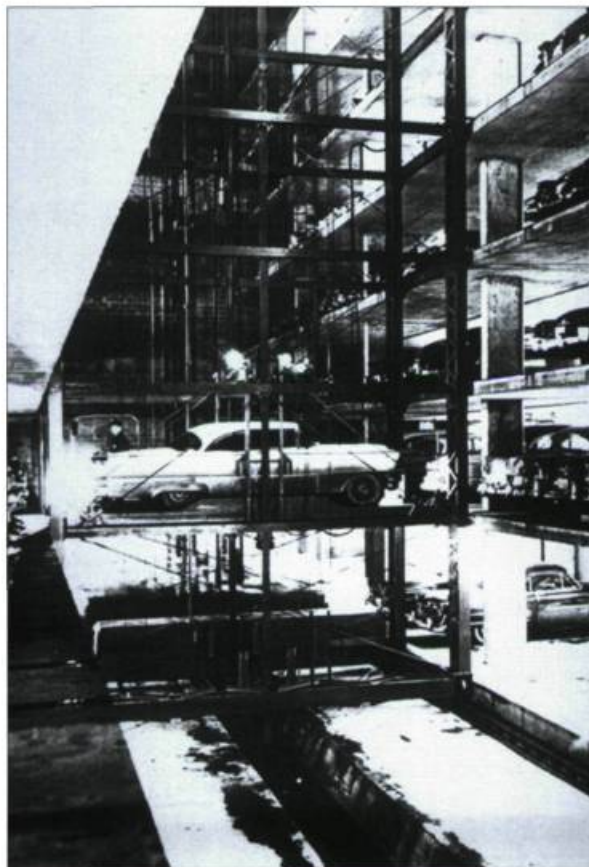
mène de l'automobile. Une dizaine de stationnements de ce type auraient été érigés au Canada et le Pigeon Hole Parking était le dernier à subsister.

LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

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

Dans le cas présent, le mécanisme et l'espace intérieur, bien plus que l'esthétique, conféraient une valeur à l'œuvre architecturale. L'implantation de cet ensemble et sa présence dans le Vieux-Montréal lui donnaient de surcroît une valeur significative en tant que premier exemple canadien d'un programme innovateur. D'ailleurs, la réalisation de ce type d'édifices a provoqué une révision de la réglementation de la construction et de l'occupation de la Ville de Montréal.

À Toronto, le stationnement mécanisé du Dundas Square, conçu par la grande agence moderniste John B. Parkins Associates, a reçu une mention aux Médailles Massey de 1958. Malheureusement, il fut démolé en 1965, tout comme celui de la rue Temperance qui tomba l'année suivante. Malgré les rudesses du climat, les stationnements mécanisés de Montréal ont eu une durée de vie dépassant générale-



Le système du Car Parker, un développement du concept d'ascenseur, tel qu'on pouvait le voir à l'intérieur du Pigeon Hole Parking en 1956.

Photo: Archives de La Presse

ment les 20 ans. Avec ses 44 ans, le Pigeon Hole Parking de Montréal aurait bien pu devenir une attraction touristique, comme c'est le cas pour le Pigeon Hole Garage de Dallas. L'édifice possédait une enveloppe en maçonnerie et en verre recouverte de crépi et de tuiles émaillées. Sa longévité particulière est due en bonne partie à M. Réal Beaudoin et à sa fille Ginette qui, entre 1970 et 1987, ont entretenu les installations en conservant tous les éléments en bon état.

Par la suite, les propriétaires successifs ont surtout vu le bénéfice qu'ils pouvaient retirer de la valeur du site. La dégradation progressive et les infiltrations d'eau et de sel dans les dalles et dans la structure ont fini par rendre l'édifice peu sûr. Les propriétaires actuels ont ainsi pu obtenir un permis de démolition.

Dans le Vieux-Montréal, une telle permission n'est autorisée que si un projet de remplacement est proposé et après qu'une évaluation patrimoniale a été réalisée. Au milieu des années 1990, DOCOMOMO-Québec s'est intéressé à cet ensemble. Attentif aux rumeurs de démolition, l'organisme a effectué une recherche historique et produit un rapport d'évaluation patrimoniale de l'ensemble bâti avec l'appui du ministère de la Culture et des Communications et de la Ville de Montréal. Par ailleurs, la Direction de Montréal du ministère de la Culture et des Communications a commandé deux expertises techniques. Elle a aussi entrepris une démarche avec le propriétaire pour voir si une récupération partielle des équipements ou leur réutilisation dans un autre contexte était possible. La faisabilité d'une mise en valeur

du site, de type archéologique, a même été explorée. C'est donc au terme d'un long processus et après avoir documenté au mieux le site que le Ministère a donné son aval à la démolition. La Ville de Montréal a délivré un permis le 25 mai et le propriétaire, en vertu d'un droit acquis, pourra exploiter le site comme terrain



de stationnement en attendant un éventuel projet de développement.

Dans le cadre de l'évaluation patrimoniale, le groupe de travail de DOCOMOMO-Québec a largement débattu de la valeur de l'ensemble et de chacun des bâtiments, soit la station-service et le stationnement mécanisé. L'unicité du stationnement, le bon état

de conservation de la station-service et l'implantation non traditionnelle de l'ensemble, issue d'une approche fonctionnelle, ont retenu l'attention. Le mécanisme, une sorte d'extension du concept d'ascenseur, possédait une valeur intrinsèque en tant que produit de la modernité. Ce « bâtiment-machine à garer » échappait aux

dans l'arrondissement historique, apparaissait comme un maillon faible dans la défense de l'ensemble. Néanmoins, on ne peut nier qu'il s'agissait d'un rare témoin de l'évolution du Vieux-Montréal au milieu du XX^e siècle. En définitive, à défaut d'avoir mené à la sauvegarde de l'ensemble, l'étude du dossier aura au moins permis d'élaborer une documentation complète qui démontre l'intérêt de tels immeubles. L'exercice aura aussi mis en lumière la difficulté d'apprécier les constructions fonctionnelles.

■
Daniel Durand est architecte et membre de DOCOMOMO-Québec.

En mai 2000, la Ville de Montréal et le MCCQ ont consenti, à défaut d'autres solutions, à la démolition du Pigeon Hole Parking. Ces deux instances conservent toutefois un dossier documentaire complet.

Photo: coll. DOCOMOMO-Québec

approches traditionnelles et devenait un objet ambigu à apprécier en vertu des règles courantes d'évaluation.

Le cas des stationnements mécanisés, tout comme celui des silos à grains, soulève de délicates questions patrimoniales. En ce qui concerne le Pigeon Hole Parking, l'aspect le plus controversé, soit la présence d'une structure moderne