

Automobiles Maisonneuve Un compromis

Pierre Landry

Number 19, Spring 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18477ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Landry, P. (1983). Automobiles Maisonneuve : un compromis. *Continuité*, (19), 33–33.

Automobiles Maisonneuve: UN COMPROMIS

par Pierre Landry

Automobiles Maisonneuve, inc. s'est installé en 1929 sur la rue Maisonneuve. Au début des années soixante-dix, les propriétaires, qui envisageaient d'agrandir leur espace commercial à l'arrière, acquièrent plusieurs propriétés contiguës sur le boulevard Saint-Cyrille. Cependant, les premiers projets qui devaient entraîner la démolition de trois maisons et la construction d'une salle d'exposition moderne sont refusés par le Service d'urbanisme de la Ville de Québec en 1974. Cinq ans plus tard, après plusieurs refus et la démolition d'une des maisons en cause, la Ville exprime clairement ses positions: le caractère architectural de ce secteur résidentiel doit être préservé et le règlement de zonage récemment adopté (en 1979) ne permet à cet emplacement que des logements et des bureaux. Toutefois, la Ville consent à un compromis sur l'application du règlement de zonage. En 1980, l'architecte Jean Côté prépare donc un nouveau projet qui tient compte de ces exigences. Accepté par le Service d'urbanisme après plusieurs modifications, il établit les grandes lignes à partir desquelles sont entrepris les travaux de construction à l'automne 1982.

UNE FAÇADE UNIFORME

Au rez-de-chaussée, les bureaux d'Automobiles Maisonneuve s'alignent le long de la façade nord sur le boulevard Saint-Cyrille; ils communiquent avec une vaste salle d'exposition dont les vitrines s'ouvrent sur la rue Maisonneuve. L'entreposage des voitures occupe le sous-sol, accessible à l'avant et à l'arrière du bâtiment. L'étage est entièrement occupé par quatre appartements.

Du côté nord, le projet initial voulait intégrer une façade neuve et celles des deux maisons existantes, tout en

respectant le caractère contemporain de l'une et le cachet ancien des autres. Or, le service d'urbanisme a imposé des modifications à certains éléments contrastants de la partie neuve (fenestration, corniche et partie de la toiture), de plus, au cours des travaux, l'ancienne brique s'est avérée difficilement récupérable. Le propriétaire a profité alors de l'occasion pour unifier l'ensemble de la façade au moyen d'un parement de brique neuve. L'uniformisation de la brique, des fenêtres, de la corniche et de la toiture a fini par effacer le caractère distinctif des parties neuves et anciennes.

UN RECYCLAGE... ?

Par ailleurs, même si certaines portions des maisons existantes ont été récupérées, on ne peut pas considérer cette construction comme un recyclage; les anciennes structures étaient trop incompatibles avec les

nouvelles fonctions du bâtiment pour être conservées. Dès lors, les exigences municipales, misant plus sur l'intégrité du paysage urbain que sur la préservation des édifices eux-mêmes, ont imposé une façade écran devant le bâtiment.

En réalité, ce projet s'inscrit dans le mouvement de commercialisation qui affecte maintenant plusieurs artères du quartier Montcalm au détriment de l'habitation. D'une part, il est né à une époque où l'on démolissait pour reconstruire (dans ce secteur on construisait encore, en 1974, des édifices en hauteur comme Place de la capitale). D'autre part, il se concrétise au moment où la conservation du patrimoine bâti devient une priorité qui suscite des modifications aux normes municipales d'urbanisme. De la confrontation de ces tendances divergentes est apparu un édifice bâ-tard, un compromis. ■



Pierre Landry

La façade d'Automobiles Maisonneuve sur le boulevard Saint-Cyrille à Québec: un compromis entre l'ancien et le moderne.